Hespertalbahn, Normalspurbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Essen (Nordrhein-Westfalen)
Kreis(e): Essen (Nordrhein-Westfalen)
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die Hespertalbahn liegt am Südufer des Baldeneysees und verlief ursprünglich vom Bahnhof Essen-Kupferdreh durch das Hespertal bis nach Velbert. Ihre Geschichte begann Mitte des 19. Jahrhunderts als Pferdeschleppbahn. Ab 1877 war sie normalspurige Anschlussbahn von der Bahnstrecke von Essen-Steele nach Wuppertal-Vohwinkel zur Zeche Pörtingssiepen. 1975 gründete sich der „Verein zur Erhaltung der Hespertalbahn e.V.“, der heute die Museumseisenbahn zwischen Kupferdreh und Haus Scheppen betreibt.

Geschichte der Normalspurbahn (bis 1930)
Geschichte 1930 bis 1960
Geschichte ab 1960 bis zur Einstellung
Erste Aktivitäten hin zur Museumseisenbahn

Geschichte der Normalspurbahn (bis 1930)

Im unteren Hespertal lag die Zeche Pörtingsiepen, die 1578 erstmals urkundlich erwähnt ist. Nach Gründung der Gewerkschaft Ver. Pörtingssiepen und dem Niederbringen von Schacht II wurde die Kohleförderung 1875 intensiv aufgenommen. Der fördernde Malakoffturm über Schacht II wurde mit einem kurzen Anschlussgleis an die schmalspurige Hespertalbahn angeschlossen, deren Hauptaufgabe nun der Abtransport der auf Pörtingssiepen geförderten Kohle wurde. Danach erhielt dieser Schacht sogar den Namen „Eisenbahnschacht“.

Da jedoch die schmalspurige Schleppbahn nicht mehr den Anforderungen der Transportmengen der Zeche Ver. Pörtingssiepen und der Gewerkschaft Stolberg genügen konnte, wurde der Abschnitt Kupferdreh bis zur Zeche Richradt auf Normalspur 1.423 mm umgebaut. Damit entfiel das personalintensive und kostentreibende Umladen in Kupferdreh. Zusammen mit dem Umbau des Abschnittes Kupferdreh bis zur Zeche Richradt baute man auch den Südanschluss Zeche Pörtingssiepen um.

Ab etwa 1927 findet ein Personentransport für die Kumpel der Zeche Pörtingssiepen auf der Hespertalbahn statt. Das Anschlussgleis der ehemaligen Eisenhütte Phönix in Kupferdreh bekam 1927 eine Verlängerung mit Bahnsteig für den Verkehr der Bergleute zur Zeche Pörtingssiepen. Dieser Werksverkehr wurde bis zur Stilllegung 1972 beibehalten. Für den Personenverkehr wurden fünf altbrauchbare Waggons gekauft.

Geschichte 1930 bis 1960

In den Jahren 1934 und 1935 richtete man den nördlichen Anschluss vom der Hespertalbahn zur Zeche Pörtingssiepen ein. Dazu musste ein Bahndamm aufgeschüttet und die Hövelstraße (seit 1937 Pörtingsiepenstraße) überbrückt werden. Dieser Anschluss war 1937 fertig gestellt und erleichterte den Werksverkehr erheblich. 1936 erweiterte man den Bahnhof Kupferdreh um ein weiteres, viertes Gleis zum Abstellen von Waggons. Die Bahnstrecke wurde insgesamt für die Abfuhr schwererer Lasten ertüchtigt. Die Normalspurbahn hatte nun ihre größte Ausdehnung, bei 4,9 Kilometern Streckenlänge hatte sie 13,5 Kilometer Gesamtgleislänge, also 8,9 Kilometer Nebengleise.
Die Zeit des Zweiten Weltkrieges hatten die Anlagen der Hespertalbahn nahezu unbeschädigt überstanden, eine Lokomotive war schwer beschädigt, einige Waggons verblieben an fremden Standorten. Am Bahnhof Hesperbrück und dem Haltepunkt Margrefstraße errichte man 1951 neue Bahnsteige für den Personenverkehr. Dieser wurde nun bis nach Hesperbrück ausgedehnt.

Geschichte ab 1960 bis zur Einstellung

Ende 1960 kamen zur Hespertalbahn die ersten Diesellokomotiven, zwei Loks der Firma Henschel & Sohn in Kassel vom Typ DH 500 Ca; sie erhielten die Nummern Pörtingssiepen 2 und 3. Die schwere Dampflok Pörtingssiepen VIII, die für den Streckendienst vorgesehen war, gab man zur Zeche Consolidation in Gelsenkirchen, hier wurde sie zur 'Friedrich Grillo' (nach dem Industriellen Friedrich Grillo, 1825–1888) und im Februar 1975 verschrottet. Ebenso wurden andere Dampflokomotiven abgegeben es verblieben jedoch Dampfloks als Reserve im Hespertal. Mit Einsatz der Diesellokomotiven verloren 24 Eisenbahner ihre Arbeit.
Die Personenzüge zum Schichtwechsel verkehrten ab 1963 als so genannte Wendezüge, nachdem drei Personenwagen zu Steuerwagen umgebaut worden waren. Aus dem Jahr 1964 liegen Zahlen zum Umfang der Transportmengen auf der Hespertalbahn vor: es wurden 239.782 Personen befördert, 438.184 Tonnen Bergematetrial und Kohlen im internen Verkehr, 335.406 Tonnen Kohlen und Briketts nach Kupferdreh und 36.476 Tonnen Material von Kupferdreh transportiert.
1968 endete die Seilfahrt auf Schacht III, die Personenzüge verkehrten dementsprechend seit September 1967 nur noch zwischen Kupferdreh und dem Haltepunkt Margrefstraße, jedoch verbunden mit einer Verdichtung des Fahrplans. Es verkehrten täglich zwölf Personenzüge und neun Güterzüge. Im Einsatz waren zwei Diesellokomotiven und zwei Dampfloks als Reserve, 70 Güterwagen und sechs Personenwagen.
Nach dem Stilllegungsbeschluss der Ruhrkohle AG für die Zeche Pörtingssiepen vom Oktober 1972 wurde bereits am 30. Dezember 1972 die letzten Förderwagen im Schacht II zu Tage gehoben. Damit stellte man die Förderung auf der Zeche und gleichzeitig den Betrieb auf der Hespertalbahn ein.
Die Hespertalbahn diente noch bis Anfang 1974 dem Abtransport noch verwendungsfähigen Materials und Maschinen sowie der Zufuhr von Waschbergen zur Verfüllung der Schächte.

Erste Aktivitäten hin zur Museumseisenbahn

Das endgültige Aus für die Hespertalbahn konnte jedoch durch engagierte Eisenbahnfreunde verhindert werden. Bereits Jahre von der Stilllegung bemühten sie sich, einen Museumsbahnbetrieb einzurichten. Schon wenige Wochen nach der offiziellen Stilllegung führte man am 16. und 20. Mai 1973 den Museumszug des Modelleisenbahnclubs Essen und des Arbeitskreises der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte aus Bochum-Dahlhausen auf die Hespertalbahn. Die Anteilnahme der Bevölkerung war groß und gab Mut für weitere Aktivitäten. Weitere Museumsfahrten führten die RAG und ehemalige der Zechen Pörtingssiepen und Carl Funke noch 1973 durch.

Zur Geschichte der Hespertalbahn siehe auch das PDF-Dokument in der Medienleiste mit weiterführenden Informationen.

(Claus Weber 2011)

Literatur

Hagedorn, Dirk; Leitsch, Joachim / Verein zur Erhaltung der Hespertalbahn e.V. (Hrsg.) (2008): Kohle, Kalk und Erze. Die Geschichte der Hespertalbahn. Essen (2. erweiterte Auflage).

Wolff, Gerd (1974): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 3: Nordrhein-Westfalen. Gifhorn.

Wolff, Gerd; Riedel, Lothar (1998): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 5: Nordrhein-Westfalen: Nordwestlicher Teil. Freiburg.

Hespertalbahn, Normalspurbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1877 bis 1878, Ende 1979
Koordinate WGS84: 51° 23 26,82 N: 7° 03 25,46 O / 51,39078°N: 7,05707°O
Koordinate UTM: 32.364.819,72 m: 5.695.074,27 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.573.621,16 m: 5.695.652,38 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Hespertalbahn, Normalspurbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20100310-0001 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**