Hespertalbahn, Schmalspurbahn Oberhesper - Hefel

Schlagwörter: Tunnel, Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Essen (Nordrhein-Westfalen), Velbert
Kreis(e): Essen (Nordrhein-Westfalen), Mettmann
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die Geschichte der Hespertalbahn ist eng verbunden mit der Geschichte der Eisenhütte „Phoenix“ in Essen-Kupferdreh. Diese errichtete ab 1853 ein neues Hüttenwerk, da sowohl die zur Herstellung von Eisen erforderlichen Rohstoffe in der Nähe vorhanden waren als auch günstige Verkehrsverhältnisse durch die Ruhrschifffahrt und die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn gegeben waren. So kamen Kohlen aus der unmittelbaren Umgebung, Kalk aus Velbert-Hefel und Eisenerze aus Kupferdreh und dem Großraum Velbert.

In Velbert gab es seit dem 16. Jahrhundert einen beständigen Erzbergbau auf Blei, Eisen und Alaun. Nach Stillstand während des Dreißigjährigen Krieges wurde die Förderung um 1850 wieder intensiv aufgenommen. Es gab zunächst noch viele kleine Gruben, so dass der Lütticher Kaufmann Gallus Anton Lamarche 1851 die „Gesellschaft G.A. Lamarche“ mit dem Ziel gründete, die Berechtsame dieser Gruben zu erwerben und in den Feldern neue Gruben aufzufahren. Doch schon 1855 wurde das Bergwerkseigentum Lamarches im Velberter Raum als Rohstoffgrundlage an die Phoenix AG verpachtet.
War zunächst noch die Förderung von Eisenerzen wichtig, gewann der Blei-Zinkerzbergbau an Bedeutung. Daneben förderte man den bei der Erzerzeugung benötigten Kalk u.a. in der Zeche Stolberg, wo sehr reine Kalkadern aufgeschlossen werden konnten.

Wegen der Lage der Lamarcheschen Grubenfelder stellte der Abtransport des gewonnenen Materials ein großes Problem dar. Schon 1852/53 wurde daher eine schmalspurige Pferdeschleppbahn errichtet: von den Gruben Thalburg / Wulff VII / Clara bei Heiligenhaus zur Grube Diedrich-Wilhelm in Velbert. Nach Übernahme der Lamarcheschen Erzgruben und der Pferdeschleppbahn durch die Phoenix AG entschloss sich diese, die Pferdebahn bis zur Hütte in Kupferdreh zu verlängern. Diese Bahn war 1857 vollendet.

Nach Stilllegung der Velberter Gruben sorgten andere Rohstoffe für den Fortbestand der Hespertaler Schleppbahn, hauptsächlich Kalk, der insbesondere in der Zeche Stolberg gewonnen werden konnte. Dieser wurde in der Phoenix-Hütte als Zuschlag gebraucht, diente aber auch in der Bauindustrie und als Dünger in der Landwirtschaft.

Anschlussbahn Oberhesper - Hefel
Zusätzlich eröffnete man neue Steinbrüche in Velbert-Hefel, die ebenfalls an die Hespertalbahn angeschlossen wurden. Hierzu errichtete man 1870/1871 in Oberhesper eine Gabelung, von der aus die Bahn weiter nach Hefel geführt wurde. Hier machten die

Geländeverhältnisse die Anlage von zwei Tunneln erforderlich. Zugleich wurden in Hesperbrück drei Kalktrichteröfen erbaut, später erbaute man hier 1883/1884 einen der damals modernen Kalkringöfen.
Für den Bau und Betrieb der Kalksteinbrüche und der Kalköfen wurde die Gewerkschaft Stolberg gegründet, die auch Eigentümerin der Schleppbahn wurde, nachdem die Phönix-Hütte den Betrieb zu den Erzgruben aufgegeben und die Strecke südlich der Kalkgrube Stolberg abgebaut hatte.

Nachdem Eröffnung der Normalspurbahn bis zum Bahnhof Hesperbrück 1878 eröffnet worden war, verblieb der schmalspurige Abschnitt im oberen Hespertel - und die Anschlussbahn nach Hefel - bei der Gewerkschaft Stolberg.

Am 1. November 1879 konzessionierte das Oberbergamt in Dortmund die Gewerkschaft Stolberg, die Schmalspurbahn mit dampfbetriebenen Lokomotiven durchführen zu können und damit den aufwändigen Pferdebahnbetrieb einstellen zu können. Eine besonders konstruierte und an das Streckenprofil angepasste Lokomotive der Fabrik Hohenzollern kam am 10. November 1879 ins Hespertal, 1880 kam eine zweite hinzu.

Bis 1885 wurden die rechtlichen Verhältnisse auf der nun auch so genannten Hespertalbahn geregelt. Die Gewerkschaft Stolberg wurde 1885 in eine Gewerkschaft 'neuen Rechts' umgewandelt und erwarb die Gesamtkonzession für die Normalspurbahn und Schmalspurbahn. Schienen und das rollende Material verblieben im Besitz der Gewerkschaft Pörtingssiepen, die auch für den Betrieb und die Instandhaltung zuständig war. Damit erschien der Name 'Hespertalbahn' das erste Mal. Die Betriebsführung der Schmalspurbahn verblieb bei der Gewerkschaft Stolberg.

Bei Velbert-Sondern wurde um 1880 ein neuer großer Kalksteinbruch in Betrieb genommen (Plöger Steinbruch), um die Rohstoffversorgung der Kalkwerke in Hesperbrück langfristig zu sichern. Dieser wurde mit einer Stichstrecke über die Strecke nach Hefel an das Netz der Hespertalbahn angebunden. 1883 wurde in Kupferdreh die Zementfabrik Narjes & Bender gegründet. Die Rohstoffe für die Zementherstellung kamen aus der Velberter Gegend und wurden mit der Hespertalbahn angeliefert, Kohlen kamen aus den Zechen Richradt und Pörtingssiepen.

1872 hatte die Velberter Eisenerzgrube Dietrich-Wilhelm ihren Betrieb eingestellt, 1905 beendete man die Kohleneisensteinförderung der Gewerkschaft Carl-Wilhelm. Damit verlor die Phönixhütte in Kupferdreh ihre örtlichen Lieferanten, der Transport von Eisenerz endete auf der Hespertalbahn. Nachdem weitere Erzgruben und auch die Kalkwerke in Hesperbrück im Sommer 1916 stillgelegt wurden, hatte die Schmalspurbahn keine Existenzgrundlage mehr. Im September 1916 wurde der Antrag auf Einstellung und Abbau der Schmalspurbahn gestellt, diesem am 14. März 1917 stattgegeben. Die Gleisanlagen wurden unmittelbar danach abgebaut und diese sowie das rollende Material der Militärverwaltung der Heeresfeldbahnen übergeben.

Geschichte der Hespertalbahn
Zur Geschichte der Hespertalbahn siehe das PDF-Dokument in der Medienleiste, hier finden sich auch weiterführende Zitate.

(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, Schmalspurbahn Oberhesper - Hefel

Schlagwörter: Tunnel, Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1871, Ende 1917
Koordinate WGS84: 51° 21 35,89 N: 7° 03 17,65 O / 51,35997°N: 7,0549°O

Koordinate UTM: 32.364.577,87 m: 5.691.651,97 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.573.519,49 m: 5.692.222,24 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, Schmalspurbahn Oberhesper - Hefel“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20100410-0003 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**