Hespertalbahn, südliche Anschlussbahn Zeche Pörtingssiepen

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



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 Malakowturm über Schacht II wurde mit einem kurzen Anschlussgleis an die 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 Kosten treibende Umladen in Kupferdreh. Der Anschluss an die Zeche Ver. Pörtingssiepen verblieb noch in alter Lage von Süden her, so dass die Züge in das Zechengelände gedrückt werden mussten. Am 29. November 1877 wurde die Betriebsgenehmigung durch das königliche Oberbergamt in Dortmund der Zeche Ver. Pörtingssiepen erteilt.
Gegen Ende der 1920 Jahre führten Rationalisierungen zum Umbau der Zeche Pörtingssiepen in eine moderne Anlage. Zusätzlich erweiterte man den Zechenbahnhof. In den Jahren 1934 und 1935 richtete man den nördlichen Anschluss vom der Hespertalbahn zur Zeche Pörtingssiepen ein. Dieser Anschluss war 1937 fertig gestellt und erleichterte den Werksverkehr erheblich.

Im Oktober 1967 war das Verbundbergwerk Ver. Pörtingssiepen / Carl Funke vollendet, das größte Anthrazitkohlenbergwerk im Ruhrgebiet förderte 1,1 Millionen Tonnen jährlich. Dies bedeutete jedoch, dass Carl Funke als Eisenbahnzeche für den Abtransport über die Deutsche Bundesbahn zuständig war. Pörtingssiepen hingegen war Landabsatzzeche, hier wurden die Bergematerialien über die eigene Hespertalbahn nach Hesperbrück transportiert. Dies erfolgte überwiegend über den südlichen Anschluss.

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.

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, südliche Anschlussbahn Zeche Pörtingssiepen

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1875, Ende 1972
Koordinate WGS84: 51° 23 36,47 N: 7° 02 35,73 O / 51,39346°N: 7,04326°O
Koordinate UTM: 32.363.866,56 m: 5.695.397,89 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.572.655,33 m: 5.695.936,79 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, südliche Anschlussbahn Zeche Pörtingssiepen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20100410-0005 (Abgerufen: 21. November 2026)

Copyright © **LVR**