

Hespertalbahn, Schmalspur-Pferdeschleppbahn Grube Wulf - Zeche Diederich Wilhelm

Schlagwörter: [Tunnel](#), [Eisenbahnstrecke](#)

Fachsicht(en): Landeskunde

Gemeinde(n): Heiligenhaus, Velbert

Kreis(e): Mettmann

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die Geschichte der Hespertalbahn ist 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. Kahleneisenstein förderte man nicht nur in der Umgebung von Kupferdreh und im Deilbachtal, sondern auch im Hespertal: Stollenzeche Reher Dickebank und Zeche Richradt. Da hier die Flöze nicht sehr beständig waren, wurde die Förderung bereits zwischen 1890 und 1905 wieder eingestellt.

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. Wurde zunächst Eisenerz gesucht, dehnte man die Förderung später auf Blei- und Zinkerze aus. Gab es zunächst noch viele kleine Gruben, gründete der Lütticher Kaufmann Gallus Anton Lamarche 1851 die „Gesellschaft G.A. Lamarche“ mit dem Ziel, die Berechtsame dieser Gruben zu erwerben und in den Feldern 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 Kalk, wichtig bei der Erzeugung, u.a. in der Zeche Stolberg, wo sehr reine Kalkadern aufgeschlossen werden konnten.

Pferdeschleppbahn

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 Wulff VII / Clara bei Heiligenhaus zur Grube Diederich-Wilhelm in Velbert. Dort wurden die Loren in Pferdefuhrwerke umgeladen, die dann über die Straße über Tönisheide und Langenberg weiter nach Kupferdreh fuhren. Nachdem die Phoenix AG die Gruben und die Schleppbahn von Lamarche gepachtet hatten, entschloss man sich schnell, Gruben und Hütte mit einer Eisenbahn zu verbinden.

Aufgrund der schwierigen Geländebedingungen musste diese Bahn durch einen Tunnel geführt werden, dessen östlicher Ausgang

eine Steigung von 33° aufwies. Später diente dieser Abschnitt als Göpelschacht. Der Tunnel selbst war später als Stollen der Grube „Friedrich“ in Betrieb, die von 1861 bis 1867 förderte. Nach Aufgabe der Bahnstrecke gehörten die Grubenbaue zur Zeche Eisenberg (in Betrieb 1896 bis 1872).

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 gesamte Bahn war 1857 vollendet und besaß nun eine Länge von rund 15 Kilometern. Sie transportierte im Schnitt 30.000 bis 40.000 Tonnen Kohlen- und Brauneisenstein im Jahr. Allerdings stellte sich schnell heraus, dass die Velberter Gruben nicht so ertragreich waren, schon in den 1860er Jahren legte man die ersten Gruben still, die letzte war Grube Diederich Wilhelm im Jahre 1872, zeitgleich legte man den Abschnitt von der Grube Wulff nach Diederich Wilhelm still. Technische Veränderungen führten dazu, phosphorreiche Eisenerze zu verhütten, die aus Lothringen importiert werden konnten.

Geschichte der Hespertalbahn

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

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2011, 2024)

Hinweis

Hinweise werden Herrn Rolf Knop, Velbert verdankt.

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).

Lütsch, Ralf-Ulrich (1984): Der Velberter Bergbau und das Bergrevier Werden. Velbert.

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, Schmalspur-Pferdeschleppbahn Grube Wulf - Zeche Diederich Wilhelm

Schlagwörter: [Tunnel](#), [Eisenbahnstrecke](#)

Ort: Heiligenhaus, Velbert

Fachsicht(en): Landeskunde

Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1852 bis 1853, Ende 1871 bis 1872

Koordinate WGS84: 51° 20 21,73 N: 6° 59 51,96 O / 51,33937°N: 6,99777°O

Koordinate UTM: 32.360.537,72 m: 5.689.468,39 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.569.571,12 m: 5.689.874,75 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Hespertalbahn, Schmalspur-Pferdeschleppbahn Grube Wulf - Zeche Diederich Wilhelm“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20100410-0006> (Abgerufen: 5. Mai 2026)



RheinlandPfalz

