

Die Hespertalbahn in Essen

Die Hespertalbahn liegt am Südufer des Baldeneysees und verlief in ihrer Geschichte 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 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 bis 1857

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-Bahn gegeben waren. So kamen Kohlen aus der unmittelbaren Umgebung, Kalk aus Velbert-Hefel und Eisenerze aus Kupferdreh und dem Großraum Velbert. Kohleneisenstein 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. 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 Lamarche'schen 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 ([Schmalspurbahn Grube Wulf - Zeche Diederich Wilhelm](#)). 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, wurde sich schnell entschlossen, Gruben und Hütte mit einer Eisenbahn zu verbinden.

Geschichte ab 1857 – die Pferdeschleppbahn

Nach Übernahme der Lamarche'schen 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 ([Schmalspurbahn Oberhesper - Zeche Diederich Wilhelm](#); [Schmalspurbahn Oberhesper - Hesperbrück](#); [Schmalspurbahn Hesperbrück - Kupferdreh](#)). Sie besaß eine Spurweite von 720 mm eine Länge von rund 15 Kilometern. Sie wurde mit Pferden betrieben und transportierte im Schnitt 30.000 bis 40.000 Tonnen Kohlen- und Brauneisenstein im Jahr.

1871 wurde in Velbert-Langenhorst eine Stichbahn zu den Kalksteinbrüchen der Zeche Stolberg verlegt.

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.

Für den Fortbestand der Hespertaler Schleppbahn sorgten jedoch andere Rohstoffe, zuerst 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. Zur Steigerung der Produktion wurden bei Velbert-Langenhorst große Brüche angelegt, die auch an die Schleppbahn angeschlossen waren.

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 Geländebedingungen die Anlage von zwei Tunneln erforderlich ([Schmalspurbahn Oberhesper - Hefel](#)). 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 Phoenix-Hütte den Betrieb zu den Erzgruben aufgegeben und die Strecke südlich der Kalkgrube Stolberg abgebaut hatte. (*Eine Gewerkschaft im bergrechtlichen Sinne war eine Kapitalgesellschaft mit einer festgelegten Anteilszahl, die sich aus den genossenschaftlichen Zusammenschlüssen mehrerer Bergleute zum gemeinschaftlichen Betrieb eines Bergwerks entwickelten sich im späten Mittelalter Kapitalgesellschaften*).

Geschichte ab 1877

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 ([Hespertalbahn, südliche Anschlussbahn Zeche Pörtingssiepen](#)). 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 ([Hespertalbahn, Normalspurbahn](#)). Damit entfiel das personalintensive und Kostentreibende 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.

Zunächst wurden noch Lokomotiven der Bergisch-Märkischen Eisenbahn eingesetzt, die die Zechen Ver. Pörtingssiepen, Ver. Louise, Kaiserin Augusta und Richradt bedienten. Doch erhöhte die noch private Bahngesellschaft die Transportpreise so sehr, dass sich nach Ansicht des Grubenvorstandsmitglieds Carl Funke die Kohlen so teuer wären, dass man nicht mehr konkurrenzfähig sein. Und so wurden nur zwei Wochen nach Bekanntwerden der neuen Transportpreise eine eigene Lokomotive bei der Lokomotivfabrik Hohenzollern in Düsseldorf bestellt, sie traf am 30. November 1877 ein. Sie erhielt den Namen (Betriebsnummer) "Pörtingssiepen I". Es war eine kleine zweiachsige Tender-Lokomotive. Die vergleichbare Lokomotive "Victor" ist noch im Westfälischen Industriemuseum, Zeche Zollern II/IV, Dortmund-Bövinghausen erhalten.

Unabhängig davon verkehrte zunächst noch die Schleppbahn weiter mit Pferden, die drei bis viermal täglich einen Zug mit bis zu 15 Loren beförderten.

Nachdem die Normalspurbahn bis zur Zeche Richradt 1877 eröffnet worden war, begann man mit dem Bau der Verbindung bis Hesperbrück auf dem östlichen Talhang, während die Schleppbahn hier auf dem westlichen Talhang verlief. Hier lagen die Anlagen des Kalkwerkes der Gewerkschaft Stolberg, deren Produkte noch mit der Pferdeschleppbahn zur Umladeanlage in der Zeche Richradt transportiert werden mussten. Die Neubaustrecke erhielt ihre Betriebsgenehmigung am 26. April 1878, und zwar für die Gewerkschaft Stolberg ([Hespertalbahn, Normalspurbahn](#)). Der Endbahnhof erhielt den Namen "Hesperbrück". Somit teilte sich die Hespertalbahn in drei unterschiedlich konzessionierte Abschnitte auf:

1. Strecke Kupferdreh – Richradt (Normalspur, Zeche Pörtingssiepen)
2. Richradt – Hesperbrück (Normalspur, Gewerkschaft Stolberg)
3. Hesperbrück – Hefel – Stolberg (Schmalspurpferdebahn, 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. In Hesperbrück erbaute man einen massiven Lokschuppen mit zwei Einfahrten und angebaute Werkstatt, dieser ist heute noch als Wohnhaus erhalten ([Lokschuppen Hesperbrück](#)).

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.

Nachdem im August 1879 die normalspurige Lokomotive "Pörtingssiepen II" in Betrieb kam, wurde zum 11. August 1889 die etwas stärkere Lokomotive Pörtingssiepen III der Fabrik Hohenzollern in Betrieb genommen.

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 der Schmalspurbahn ans Netz der Hespertalbahn angebunden ([Schmalspurbahn Oberhesper - Hefel](#)). 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.

Die Hespertalbahn wurde in gesamter Länge am 4. Mai 1892 zu einer öffentlichen Eisenbahn, erst 1970 wurde sie wieder eine private Zechen-Anschlussbahn. 1899 lieferte Hohenzollern die vierte normalspurige Lokomotive, die "Friedrich Funke". 1904 gab es bereits vier normalspurige und drei schmalspurige Dampflokomotiven sowie 167 Güterwagen, hinzu kamen natürlich angemietete Transportwagen für die Abfuhr von Kohlen und Kalkprodukten.

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.

1910 wurde die Zeche Richradt stillgelegt, die bislang die Kohlen für die Dampflokomotiven geliefert hatte.

Geschichte nach 1918

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges musste das Deutsche Reich als Reparationen Kohlen in die Siegernationen exportieren. Da außerdem die Inflation die Bergwerksgesellschaften belasteten, war es erforderlich, die Förderung von Kohle zu steigern. Neben der Steigerung der Förderung auf Pörtingssiepen wurde 1920 die Zeche Prinz Friedrich neu eingerichtet und erhielt einen Bahnanschluss. Diese geht auf den 1852 erbauten Stollen Prinz Friedrich zurück. Ebenfalls 1920 errichtete die Gewerkschaft Stolberg im ehemaligen Kalkwerk eine Ziegelei; hier wurden bis zu 2,38 Millionen Ziegel jährlich gebrannt. Die Hespertalbahn übernahm hierbei die Abfuhr der Kohlen und der Ziegel, zusätzlich den Transport von Feuerungsmaterial für die neu eingerichteten Ziegeleien.

Der zusätzliche Verkehr erforderte die Ausweitung des Übergabebahnhofs in Kupferdreh auf drei Gleise. Zugleich wurde über den Deilbach eine Betonbrücke erbaut, die noch heute in Betrieb ist. 1923, zur Zeit der schlimmsten Inflation, beschaffte die Hespertalbahn drei neue Lokomotiven von der Firma Henschel und Sohn in Kassel, dreiachsige Nassdampflokomotiven mit den Namen Pörtingssiepen V bis VII.

1922/23 modernisierte man die Ziegelei in Hesperbrück, die nun 3,5 Millionen Ziegel jährlich herstellte. Zur Unterbringung der alten und neuen Lokomotiven errichtete man 1925 auf dem Gelände der Zeche Pörtingssiepen einen zweistöckigen Lokschuppen, der 1983 abgerissen wurde.

Die Hespertalbahn von Kupferdreh nach Hesperbrück wandelte man am 7. Januar 1926 in eine nebenbahnähnliche Kleinbahn nach dem preußischen Kleinbahngesetz von 1892 um. In dieser Zeit beförderte sie für Privatkunden nur noch geringe Mengen Holz und andere Güter. Sie war überwiegend eine Abfuhrbahn für Kohlen aus den anliegenden Zechen und für Ziegel.

Mit dem ersten großen Zechensterben in den 1920er Jahren kam das Aus für die an der Hespertalbahn gelegenen Zechen Adler, Viktoria und Prinz Wilhelm. Viele der Bergleute wurden nach Pörtingssiepen versetzt. Erst ab etwa 1927 fand 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.

Gegen Ende der 1920er Jahre führten Rationalisierungen zum Umbau der Zeche Pörtingssiepen in eine moderne Anlage. Zusätzlich erweiterte man den Zechenbahnhof. 1930/31 wird die Förderung auf Prinz Friedrich eingestellt und von der Zeche Carl Funke übernommen, der Schacht dient nur noch der Seilfahrt und der Wetterführung.

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 Pörtingssiepenstraße) 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 Abstel-

len von Waggonen. 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. Neben den Gleisanlagen wurde auch das rollende Material durch den Ankauf weiterer Lokomotiven (Pörtingssiepen VIII und IX) erweitert. Des Weiteren waren zehn Personenwagen im Einsatz. Diese beförderten 1940 jeden Werktag 425 Bergleute.

Schacht III der Zeche Pörtingssiepen wurde 1941 fertig gestellt, diente zunächst jedoch nur zur Materialförderung und als Abwetterschacht. Damit verbunden war der Bau einer Bergebrechanlage in Hesperbrück 1943 bis 1944 und der Auffahrung einer untertägigen Verbindungsstrecke zum Schacht III. Er diente dazu, Waschberge wieder unter Tage zu bringen. Somit brachte die Hespertalbahn auch Bergematerial von der Zeche nach Hesperbrück. In den Kriegsjahren wurde das auf der Bergehalde eingerichtete Lager für russische Zwangsarbeiter, die Zeche, die Kupferdreher Kaserne und die Bahnlinie aus der Luft angegriffen, so dass ein geregelter Zugverkehr nicht mehr möglich war. Die Hespertalbahn führte auch Ersatzverkehr für die Deutsche Reichsbahn und für andere Zechen der Essener Steinkohlenbergwerke AG durch. Bei Kriegsende konnte durch Eisenbahner und Bergleute verhindert werden, die Zeche Pörtingssiepen und die Hespertalbahn vollständig zu zerstören.

Die Zeit von 1946 bis 1972

Die Zeit des Zweiten Weltkrieges hatten die Anlagen der Hespertalbahn nahezu unbeschädigt überstanden, eine Lokomotive war schwer beschädigt, einige Waggonen verblieben an fremden Standorten. Die Zeche förderte 1945 lediglich 227.237 Tonnen Kohle, die Ziegelei in Stolberg erzeugte 2,734 Millionen Ziegel. 1946 fuhren auf der Hespertalbahn vier Dampflokomotiven: Pörtingssiepen VI, VII, VIII, X, hinzu kamen sechs Personenwagen und zahlreiche Güterwaggonen und Werkstattwagen.

1948, dem Jahr der Wirtschaftsreform, verkehrten sechs Personenzüge und elf Güterzüge, befördert wurden rund 1.400 Tonnen Material täglich. Das anfallende Bergematerial, das bei der Tieferlegung der Schächte der Zeche in den Jahren 1951 bis 1956 anfiel, wurde zusätzlich zur normalen Kohlenabfuhr von der Hespertalbahn nach Hesperbrück gebracht, ebenso wie Brikettladungen zur Zeche Prinz Friedrich. Hier eröffnete man eine Abfüllanlage für Tütenkohlen, der einzigen im Ruhrgebiet. Die auf Pörtingssiepen hergestellten Briketts wurden dort in 7,5 Kilogramm-Tüten abgepackt und vorwiegend nach Berlin und Italien abtransportiert. Das Transportvolumen maß rund 50.000 Tonnen jährlich.

Die Tagesanlagen von Schacht III wurden in den Jahren 1949 bis 1950 ausgebaut: errichtet wurden eine Waschkaue, ein Magazin, Büros und die Markenkontrolle. 1951 wurde nun auch die Seilfahrt in diesem Schacht aufgenommen. Am Bahnhof Hesperbrück und dem Haltepunkt Margrefstraße errichtete man 1951 neue Bahnsteige für den Personenverkehr. Dieser wurde nun bis nach Hesperbrück ausgedehnt. Ab Mitte der 1950er Jahre brachte man auch die Anlagen auf Schacht II der Zeche Pörtingssiepen auf den neuesten Stand.

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 Dampflokomotive Pörtingssiepen VIII, die für den Streckendienst vorgesehen war, gab man zur Zeche Consolidation in Gelsenkirchen, hier wurde sie zur 'Friedrich Grillo' 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.

In den 1950er Jahren veränderte sich die Energiepolitik hin zum Einsatz von Erdöl statt Kohle. Die Essener Steinkohlenbergwerke AG planten daher, die Zechen Pörtingssiepen, Carl Funke, Gottfried Wilhelm, Althausen und Dahlhauser Tiefbau unterirdisch zu verbinden, als Förderanlagen waren Pörtingssiepen und Carl Funke vorgesehen. Dementsprechend errichtete man 1959 auf Pörtingssiepen neue Turnförderanlagen, die das Bild der Anlage deutlich veränderten. Nach Fertigstellung der sechsten Sohle auf 700 Metern Tiefe konnte Pörtingssiepen jährlich rund 650.000 Tonnen Kohle fördern. In diesem Jahr besaß die Hespertalbahn zwei Diesellokomotiven, eine Reserve-Dampflokomotive und zahlreiche Güterwaggons, unter anderem Spezialwagen für den Briketttransport, Wagen für den Transport des Bergematerials sowie sechs Personenwagen.

Die Personenzüge zum Schichtwechsel verkehrten ab 1963 als so genannte Wendezüge, nachdem drei Personenwagen zu Steuerwagen umgebaut worden waren. Das bedeutete, dass die Lokomotiven fest am Zug verbleiben konnten, lediglich der Triebfahrzeugführer wechselte von der Lok zum Steuerwagen und umgekehrt.

Aus dem Jahr 1964 liegen Zahlen zum Umfang der Transportmengen auf der Hespertalbahn vor: es wurden 239.782 Personen befördert, 438.184 Tonnen Bergematerial und Kohlen im internen Verkehr, 335.406 Tonnen Kohlen und Briketts nach Kupferdreh und 36.476 Tonnen Material von Kupferdreh transportiert.

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 hatte tarifliche Gründe, da der Verladeverkehr von der Privatbahn auf die Bundesbahn sehr teuer war.

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 Gründung der Ruhrkohle AG (RAG) 1968 wurde die Hespertalbahn wieder zur Grubenanschlussbahn, die Betriebsgenehmigung der Gewerkschaft Stolberg, die nahezu 90 Jahre Bestand hatte, erlosch. An der Betriebsführung änderte sich jedoch nichts.

Die Ziegelei in Hesperbrück stellte 1971 den Betrieb ein, nachdem sie 1962 noch 7,3554 Millionen Ziegel produziert hatte.

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 Zeit von 1973 bis heute

Die Hespertalbahn diente noch bis Anfang 1974 dem Abtransport noch verwendungsfähigen Materials und Maschinen sowie der Zufuhr von Waschbergen zur Verfüllung der Schächte.

Das endgültige Aus für die Hespertalbahn konnte jedoch durch engagierte Eisenbahnfreunde verhindert werden. Bereits Jahre vor 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.

Am 28. Juni 1975 gründete sich der "Verein zur Erhaltung der Hespertalbahn e.V.". Es begann eine mühsame Aufbauphase mit Behördenterminen, Baumaßnahmen und der Beschaffung von Fahrmaterial. Doch schon am 27. Mai 1976 verließ der erste Museumszug den Bahnhof Kupferdreh zum Endpunkt "Haus Scheppen" ([Museumseisenbahn Hespertalbahn](#)).

Im Zuge der Abrissarbeiten der Zechenanlagen wurde auch der Abschnitt Anschlussweiche Bergehalde bis Hesperbrück ohne Erlaubnis entfernt, so dass hier ein Museumsbahnbetrieb nicht mehr möglich war. Jedoch konnte 1978 die erste eigene Dampflok (D5) erworben werden, 1980 begann die Aufarbeitung für den Einsatz. 1980 musste der Lokschuppen geräumt werden, die Wagen stehen seitdem in der Zementfabrik in Kupferdreh. Der Museumsverkehr musste jedoch ebenfalls 1980 eingestellt werden. 1982 sprengte man den Förderturm auf Pörtingssiepen als letztes Zeugnis der Zeche, kurze Zeit später auch der zweistöckige Lokschuppen. Heute zeugt nur noch die Umlenkseilscheibe von der Geschichte an dieser Stelle.

1983 konnte man den Fahrbetrieb wieder aufnehmen, durch langfristige Pachtverträge mit dem Kommunalverband Ruhr (KVR) sind der Bestand und der Betrieb gesichert. 1993 konnte auch die Lok 'Pörtingssiepen VII' wieder erworben werden, des Weiteren wenig später die Personenwagen Nr. 4 und Nr. 2 als originale Zeugnisse der Hespertalbahn. Hinzu kamen die Museums-Dampflok der RAG, die NBAG VI (Heute D8) und die Diesellok V1. Damit besaß die Hespertalbahn 2007 drei Dampfloks und drei Dieselloks sowie eine Diesel-Rangierlokomotive, neun Personenwagen, zwei Packwagen, diverse Güterwagen und Betriebsfahrzeuge. Mit diesen können der Museumsbahnbetrieb und die Erhaltungsmaßnahmen von den Mitgliedern des Vereins durchgeführt werden, um die Bahnlinie noch lange Zeit zu erhalten und zu nutzen.

(Claus Weber 2012)

Literatur

Joachim Leitsch / Dirk Hagedorn: Kohle, Kalk und Erze. Die Geschichte der Hespertalbahn. Essen 2008 (2., erweiterte Aufl.) (mit weiterer Literatur)

Gerd Wolff / Lothar Riedel, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 5: Nordrhein-Westfalen / Nordwestlicher Teil (Freiburg 1998) S. 187-194

Ralf-Ulrich Lütch, Der Velberter Bergbau und das Bergrevier Werden (Rheinischer Städteatlas. Lieferung X, Nr. 57 Velbert), Köln 1992

Ralf-Ulrich Lütch, Der Velberter Bergbau und das Bergrevier Werden (hrsg. vom Bergischen Geschichtsverein Velbert-Hardenberg), Neustadt/Aisch 1980

Gerd Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 3: Nordrhein-Westfalen (Gifhorn 1974) S. 166-168