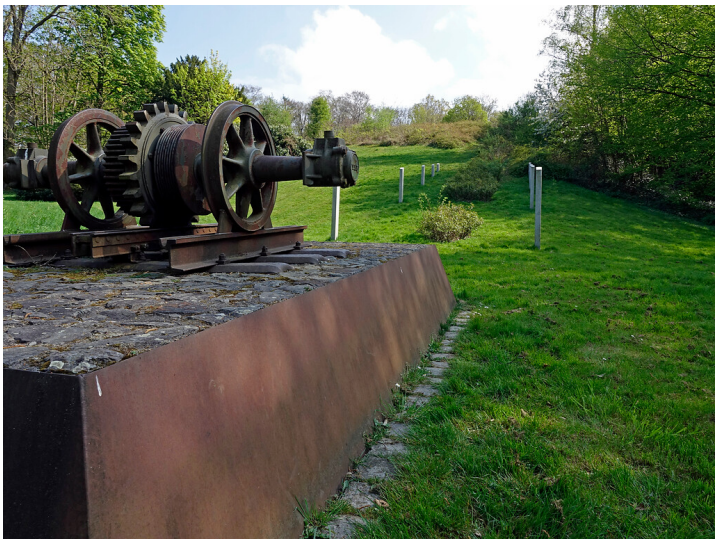
Barmer Bergbahn

Schlagwörter: Straßenbahn, Nebenstrecke (Eisenbahn), Straßenbahndepot, Denkmal (Gedächtnisbauwerk)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Wuppertal
Kreis(e): Wuppertal
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Barmer Bergbahn in Wuppertal-Barmen (2022)
Fotograf/Urheber: Karl Peter Wiemer



Die Barmer Bergbahn verband zwischen 1894 und 1959 die Mitte Barmens mit den Wohngebieten und dem Ausflugsgebiet um den Toelleturm. Sie war die älteste elektrisch betriebene Zahnradbahn Deutschlands.

Barmer Bergbahnen AG
Zahnradbahn Barmen Toelleturm
Wagenpark
Bergbahn-Denkmal
Internet, Literatur

Barmer Bergbahnen AG

Die Barmer Bergbahnen AG (BB) wurde 1892 von der Stadt Barmen, dem Bankier Hermann Fischer und den Fabrikanten Rudolf Ibach und Adolf Vorwerk in Barmen gebründet und am 26. April 1892 ins Handelsregister als Aktengesellschaft eingetragen. Sie betrieb an den südlichen Hängen des Wuppertales Klein- und Straßenbahnlinien für Personen- und Güterverkehr zu den Industrieanlagen, Dörfern und Städten Ronsdorf, Cronenfeld, Solingen, Remscheid und Müngsten.
Für den Betrieb wurden sowohl Strecken neu erbaut als auch bestehende Strecken erworben. Seit 1909 gab es die beiden Betriebsteile »Toelleturm« und »Cronenberg«.

Zahnradbahn Barmen Toelleturm

Die Zahnradbahn von Barmen zum Toelleturm verband den im Tal liegenden Ort mit den Hochlagen. Bereits Ende der 1880er Jahre gab es Überlegungen, das Ortszentrum mit dem Wohn- und Industriegebiet um Ronsdorf mit einer Bahn zu verbinden. Die mit der Planung betraute Firma Horstmann & Co. plante zunächst eine Standseilbahn, die mit Wasserballast angetrieben werden sollte. Nach Verhandlungen mit der Berliner Firma Siemens & Halske machte man den Vorschlag, eine zweigleisige Strecke zu errichten, auf der elektrisch betriebene Zahnradwagen fahren sollten. Dafür erhielt Siemens & Halske am 28. Juli 1892 die Konzession als nebenbahnähnliche Kleinbahn.
Die Strecke wurde von Siemens & Halske erbaut, ebenso die elektrische Ausrüstung der Wagen. Die Strecke wurde am 16. April 1894 eröffnet. Damit war sie die erste elektrisch betriebene Zahnradbahn in Deutschland.

Die Strecke war 1,619 Kilometer lang und in Meterspur ausgeführt. Die Gleiswechsel in Tal- und Bergstation erfolgten über Verschiebebühnen, so waren keine Weichen erforderlich. Über die untere Schiebebühne wurde auch die Werkstatt erreicht.
Die größte Steigung betrug 1:5,4, das entspricht einer Steigung von 18,5 Prozent, die gleich am Beginn der Bergfahrt erreicht wurde. Ab hier durchquert die Bahn die Barmer Anlagen. Mit unterschiedlichen Steigungen wurde ein Höhenunterschied von 170 Metern überwunden. Es wurde das Sytem Riggenbach verwendet: Zwischen zwei U-förmigen Profilen sind leiterartig Sprossen eingesetzt. Die Zahnradstange liegt mittig zwischen den Schienen. In die Zwischenräume der Sprossen greift das Zahnrad ein, das mit der Antriebachse des Triebwagens verbunden ist.
Es gab zwei Haltestellen: Untere Lichtenplatzer Straße (Planetarium) und Talblick. Der Talbahnhof besaß eine rundgewölbte Halle für die Bahnsteige und die Schiebebühne.
Der Umsteigebahnhof Toelleturm war mehrgleisig und hatte überdachte Bahnsteige. Hier wurde die Bahnlinie nach Ronsdorf erreicht. Diese war bereits 1891 als Dampfeisenbahn eröffnet worden und wurde ab 1897 als elektrische Straßenbahn betrieben. Ab 1927 gab es zudem ab Toelleturm die Strecke der Barmer Straßenbahn zum Wichlinghauser Markt.
Die Bahngesellschaft betrieb ein eigenes Kraftwerk unterhalb der Bahnstation. Es lieferte Strom für die Bahn und umliegende Industrieanlagen, ab 1894 auch für die Barmer Straßenbahn.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Bahn schwer beschädigt, 1943 brannten Berg- und Talstation ab, zusammen mit sechs Triebwagen. Zwischen dem 30. Mai 1943 und dem 20. Februar 1944 war der Betrieb eingestellt. Nach dem Einmarsch amerikanischer Truppen stand sie vom 16. April bis zum 20. Juni 1945 still.
Nach dem Krieg wurde die Bahn wieder aufgebaut, einige Triebwagen instandgesetzt. Aber 1954 gab es erste Pläne der Stadt, die Bahn wegen Unwirtschaftlichkeit, wegen des hohen Grades der Abnutzung des Materials und des damit verbundenen hohen Modernisierungsaufwandes stillzulegen. Bürgerinitiativen konnten die Stilllegung für fünf Jahre hinauszögern. Sie verkehrte am 4. Juli 1959 letztmalig, unter Protest der Bevölkerung. Sie wurde durch eine O-Bus-Linie (Oberleitungsbus) ersetzt, die gleichzeitig die am Toelleturm anschließenden Straßenbahnlinien ablöste. Gleise und Fahrzeuge verschrottete man bis Mitte 1960.

Wagenpark

Der Wagenpark der Eröffnungszeit bestand aus elf Triebwagen, die zwischen 1893 und 1897 bei der Firma Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co. Aktiengesellschaft, Breslau, hergestellt wurden. Die elektrische Ausrüstung kam von Siemens & Halske. Es gab fünf große, geschlossene (Nr. 3-6, 8) und drei große, zunächst halb offene Sommerwagen (Nr. 1, 2, 7), deren Seitenwände später geschlossen wurden. 1897 kamen drei kleine, einmotorige Triebwagen hinzu (Nr. 9-11).
Bei den großen Wagen handelte es sich um Abteilwagen, deren mittlere beiden Abteile durch Seitentüren, die beiden Endabteile über die Plattformen an den Enden erreicht wurden. 1914 verlängerte man die Wagen, erhöhte das Fassungsvermögen und verbesserte die Fahrschalter. 1938 erhielten fünf Triebwagen geschlossene Plattformen.
Die Triebwagen hatten vier voneinander unabhängige Bremssysteme, es gab während der 65 Jahre Betriebzeit keinen Unfall. Lediglich Zusammenstöße mit Kraftfahrzegen sind überliefert.
Im Zweiten Weltkrieg gingen die Wagen 2, 4, 6, 9-11 verloren. Aus dem Fahrgestell des zerstörten Wagen 6 und einem Wagenkasten der Wuppertaler Straßenbahn entstand der Triebwagen 6 neu.
Nach der Stilllegung wurden fast alle Wagen verschrottet, Triebwagen Nr. 7 kam in den Wuppertaler Zoo, ein anderer in den Barmer Nordpark.

Bergbahn-Denkmal

Anlässlich des 100-jährigen Bestehens der BARMER Ersatzkasse und des 50-jährigen Bestehens ihrer Pensionskasse stiftete sie ein Denkmal für die Barmer Bergbahn. Es entstand nach einer Idee von Heinz Reistenbach und wurde am 22. Oktober 1984 ein paar Meter neben der ehemaligen Trasse aufgestellt. Es besteht aus einem original erhaltenen Gleisstück mit Zahnstange, das beim Ausbau aus der Straße An der Bergbahn sichergestellt wurde, einem Radsatz und einen Zahnkranz der Stuttgarter Zahnradbahn, da von dem ursprünglichen Wagenmaterial der Barmer Bergbahn nichts erhalten blieb. Der Architekt Max R. Wenner führte das Denkmal aus. Als im Rahmen der Regionale 2006 die alte Trasse mit einer Doppelreihe von Granitstelen nach gebildet wurde, versetzte man das Denkmal auf die Trasse. Die Inschrift lautet (nach de.wikipedia.org):
1894 Die Bergbahn 1959
Zur Erinnerung gestiftet von der Pensionskasse für
die Angestellten der Barmer Ersatzkasse anlässlich
des 50-jährigen Bestehens der Pensionskasse und des
100-jährigen der Barmer Ersatzkasse November 1984
Idee-Gestaltung: Heinz Reistenbach – Architekt Max R. Wenner

Im Rahmen der Regionale 2006 markierte man die ehemalige Trasse der Barmer Bergbahn mit einer Doppelreihe von 180 Granitstelen. Zwischen der Rotunde am Kinderspielplatz und der Lönsstraße zeigt sich die Trasse als geschotterter Untergrund. Realisiert wurde der Gewinnerbeitrag eines Ideenwettbewerbs der Landschaftsarchitekten Ipach und Dreisbusch.

„*Die Abstände zwischen den paarweise angeordneten, hellen Stelen sind nicht äquidistant, sondern folgen mehrfach dem Prinzip der Fibonacci-Folge, bei dem sich jeder Abstand im Vergleich zum vorherigen verdoppelt. Daraus ergeben sich engere Abstände zwischen den Stelenpaaren an Kreuzungen der Trasse mit Wegen, Plätzen und Straßen, die die Trasse an diesen Punkten besonders betonen. In kreuzungsfernen Bereichen wird so ein maximaler Abstand von 25 Metern erreicht. Der Kopf der im Mittel 2,2 Meter hohen Stelen ist abgeschrägt, um die Steigung der Bergbahn zu symbolisieren.*
Die Aufstellung der Stelen wurde teilweise kritisiert, weil sie in China gefertigt wurden. Das Denkmal der Barmer Bergbahn wurde anschließend versetzt, damit es mittig in der Trasse liegt. Der Bereich der heutigen Rotunde ist auf einem zugeschütteten und planierten Geländeeinschnitt der ansteigenden Bergbahntrasse angelegt, über die der Verschönerungsverein eine drei Meter breite Brücke baute. Die Stelen scheinen an dieser Stelle in den Boden zu verschwinden, um die Tiefe dieses zugeschütteten Einschnitts zu symbolisieren. Obwohl die Trassenmarkierung nicht als Weg gedacht ist, wird sie im Südbereich an der Lönsstraße seitdem von der Bevölkerung als solcher genutzt.“ (nach de.wikipedia.org, 2019)

(Claus Weber, LVR-KuLaDig-Redaktion, 2019)

Internet

www.bergbahn-barmen.: Barmer Bergbahn e.V. (abgerufen 25.08.2019)
de.wikipedia.org: Barmer Bergbahn (abgerufen 25.08.2019)
de.wikipedia.org: Bergbahn-Denkmal (abgerufen 25.08.2019)
de.wikipedia.org: Zahnradbahn (abgerufen 25.08.2019)

Literatur

Eidam, Jürgen; Reimann, Wolfgang, R. (2009): Die Barmer Bergbahn 1894–1959. Zur Stillegung der Wuppertaler Zahnradbahn vor 50 Jahren. Wuppertal.

Höltge, Dieter (1996): Bergisches und Siegerland. Von Wuppertal bis Bonn. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 5.) S. 22-28, Freiburg.

Barmer Bergbahn

Schlagwörter: Straßenbahn, Nebenstrecke (Eisenbahn), Straßenbahndepot, Denkmal (Gedächtnisbauwerk)
Straße / Hausnummer: An der Bergbahn
Ort: 42289 Wuppertal - Barmen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1894, Ende 1959
Koordinate WGS84: 51° 15 54,27 N: 7° 12 10,94 O / 51,26507°N: 7,20304°O
Koordinate UTM: 32.374.632,20 m: 5.680.836,53 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.584.010,20 m: 5.681.824,09 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: „Barmer Bergbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-296934 (Abgerufen: 8. November 2026)

Copyright © **LVR**









