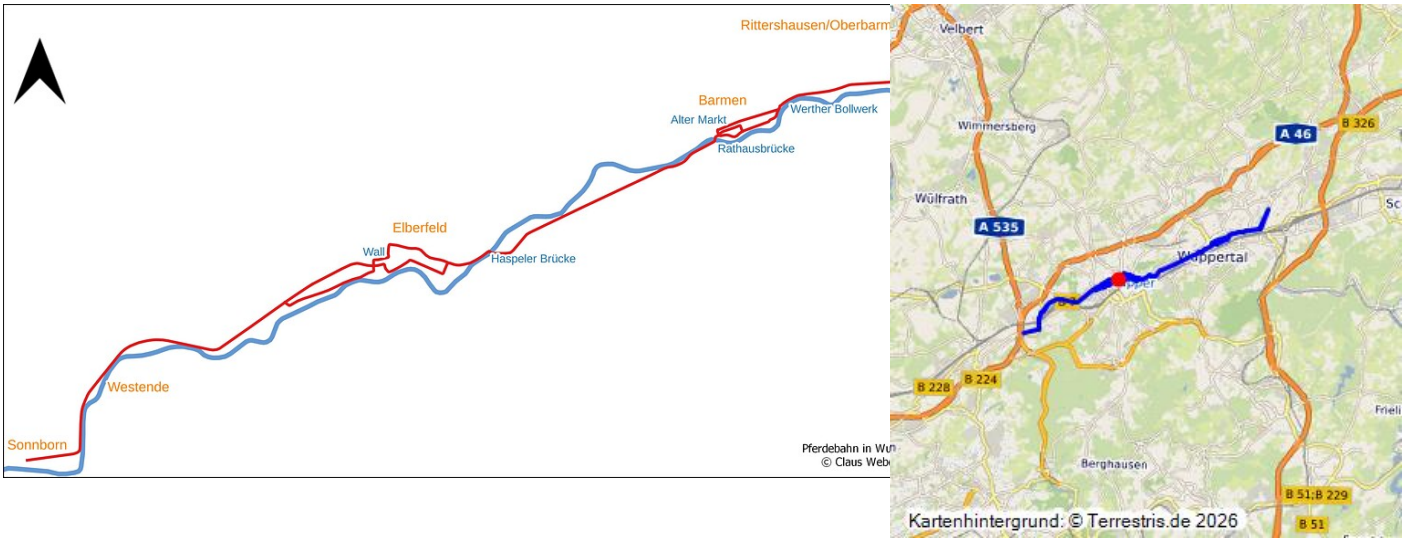
Pferdebahn Elberfeld - Barmen

Päädsbahn

Schlagwörter: Pferdestraßenbahn, Verkehrsdepot
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Architekturgeschichte
Gemeinde(n): Wuppertal
Kreis(e): Wuppertal
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Wuppertal, Strecken der Pferdebahn (2022)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die 1929 gegründete Stadt Wuppertal entstand aus den damals kreisfreien Städten Elberfeld und Barmen sowie den Städten Ronsdorf, Cronenberg und Vohwinkel. Den Namen *Wuppertal* erhielt die neue Stadt im Jahr 1930 nach einer Bürgerbefragung; er brachte die geografische Lage der Städte Barmen und Elberfeld im Tal der Wupper zum Ausdruck.

Die Pferdebahn verband die beiden Städte Elberfeld und Barmen zwischen 1874 und 1896. Sie verlief im Tal entlang der Wupper. Eine Verbindung der im Tal der Wupper gelegenen Ortschaften und vor allem der Industrieanlagen mit den auf den Höhen liegenden Siedlungen erfolgte erst mit den elektrischen Straßenbahnen.

Vorgeschichte bis zur Eröffnung 1880
Der Perambulatorbetrieb
Der Betrieb von 1874 bis 1894
Der Betrieb ab 1894 bis 1896
Das Depot in der Schwarzbachstraße
Hinweis, Internet und Literatur

Vorgeschichte bis zur Eröffnung 1880

Das Tal der Wupper war seit 1841 von der Eisenbahn erschlossen, die jedoch nur die großen Ortschaften anschloss. Die Feinerschließung erfolgte zunächst mit Pferdeomnibuslinien.
Eine erste Verbindung gab es 1854, als der Fuhrunternehmer W. Hoewing die Konzession für regelmäßige Pferdeomnibusfahrten zwischen Rittershausen (heute Oberbarmen) und Elberfeld erhalten hatte. Es sollten vier Fahrten täglich angeboten werden. 1855 trat er bereits von dem unrentablen Unternehmen zurück.
1862 schloss der Deutzer Johann Kürten einen Vertrag mit den beiden Städten ab, mit dem Ziel, eine Pferdeomnibuslinie zu betreiben. In Elberfeld an der Königstraße erwarb er ein Grundstück für Stallungen und Remise. Dort waren 100 Pferde und Wagen untergebracht. Die Wagen hatten im Unterdeck 14 und auf dem Oberdeck 12 Sitzplätze. Die Strecke verlief von Elberfeld, Königstraße nach Rittershausen. Am 1. September 1873 gab er seine Konzession an die *Deutsche Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft*

zu Berlin ab.

Die beiden Städte gründeten eine Baukommission, die für die Einrichtung einer Pferdebahnlinie sorgen sollte. Es gingen drei Anträge auf Errichtung einer Bahn ein. Am 26. März 1872 erhielt der Berliner Ingenieur Johannes Büsing von der Stadt Barmen eine Konzession für die Anlage einer Bahnstrecke. Sie war 20 Jahre gültig und zwar für die Strecke von Rittershausen über Berliner Straße, Werther Bollwerk, Werther Straße, Alter Markt in Barmen, Rathausbrücke bis zur Haspeler Brücke. In der benachbarten Stadt Elberfeld galt die Konzession für die Strecke von der Haspeler Brücke über Hofkamp, Wupperstraße, Hofauerstraße, Königsstraße, bis Westende in Elberfeld. Die Strecke sollte zweigleisig ausgeführt werden. Da die Strecke nur im Tal der Wupper verlief, vermied man die Steigungen aus dem Tal heraus.
Die Konzession von Büsing ging am 29. Oktober 1872 an die *Deutsche Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin* über. Diese erwarb zwei Grundstücke in Schwarzbach und Westende für Betriebsgelände. Hier fanden sich Pferdeställe, Remisen und Werkstätten. Die Bauarbeiten begannen am 8. April 1873. Im September 1873 übernahm die Gesellschaft den Pferdeomnibusbetrieb von Johann Kürten. Sie richtete im Vorlaufbetrieb eine Pferdeomnibuslinie zwischen Barmen, Alter Markt und Wichlinghausen mit stündlichem Betrieb ein.

Der Perambulatorbetrieb

Die Konzession der beiden Städte von 1872 sah vor, dass die neu zu beschaffenden Wagen für Perambulatorbetrieb geeignet sein müssten. Das bedeutete, dass die Wagen ein fünftes Rad besaßen. Dieses war mit der vorderen, lenkbaren Achse verbunden; die hintere Achse hatte größere Räder und war fest eingebaut. Die vier Räder auf den Achsen hatten keine Spurkränze. Das kleine Führungsrad besaß einen Spurkranz. Es wurde mittels einer Spindel auf die Schiene abgesenkt und damit wurde der ganze Wagen „in der Spur“ gehalten. Bei gerader Fahrt fuhren die Spurkranzlosen Räder ebenfalls auf den Schienen, in Kurven rumpelten sie über die Pflasterung. Auch konnten die Wagen die Schienen verlassen und somit Hindernisse auf den Schienen umfahren. Die *Deutsche Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin* beschaffte von der Waggonfabrik in Görlitz 50 Wagen mit offenem Oberdeck und Treppe an der Rückseite.
Am 16. Oktober 1873 wurde in Berlin jedoch ein Konkursverfahren über die *Deutsche Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin* eröffnet. Die Bauarbeiten ließ der Konkursverwalter fortsetzen.
Es wurden zwei Betriebshöfe eingerichtet, zum einen in Rittershausen westlich der Straße Schwarzbach. Der andere lag in Elberfeld in Westende südlich der Wupper, der über eine eigene Brücke erreicht wurde. Am 5. Dezember 1873 begannen erste Probefahrten in Barmen und am 16. Januar 1874 auch in Elberfeld.
Eine erste Teilstrecke eröffnete man am 10. April 1874 zwischen Barmen und Elberfeld, Katholische Kirche.

Der Betrieb von 1874 bis 1894

Auf der im April 1874 eröffneten Teilstrecke fuhren die Wagen nur alle 60 Minuten zwischen 7:30 Uhr und 20:30 Uhr. Es wurden zwölf Wagen benötigt, die wiederum 14 Sitzplätze unten und 12 auf dem Oberdeck hatten. Auf der hinteren Plattform gab es sechs bis acht Stehplätze.
Diese Linie verlängerte man am 17. Juni 1874 bis Elberfeld, Breite Straße und am 2. Oktober 1874 bis Westende. Fuhren die Wagen zunächst nur bis zum Bahnhof Rittershausen (heute Oberbarmen), bediente man später auch den Betriebshof. Die gesamte Strecke war rund 9,5 Kilometer lang, die Fahrzeit betrug 70 Minuten. Es gab 172 Pferde und rund 22 Wagen.

Ende 1874 fuhren die Wagen alle zehn Minuten, sonntags sogar alle 6-7 Minuten. Sie beförderten im ersten Betriebsjahr bereits 1,7 Millionen Fahrgäste. 1876 wurden vier neue Wagen durch den Konkursverwalter erworben.
Im Frühjahr 1875 erwarb Heinrich Quistorp die Pferdebahn aus dem Konkursverfahren und gründete die *Westend-Berlin KG a.A. Heinrich Quistorp*. Bereits am 8. Dezember 1875 kaufte der Engländer John Weston das Unternehmen und gründete die *Societé anonyme des Tramways de Barmen à Elberfeld*, Brüssel.
Diese Gesellschaft erreichte, dass der Perambulatorbetrieb aufgegeben werden konnte. Er hatte sich nicht bewährt, da die Spurführung mit dem kleinen Führungsrad sich als zu anfällig erweisen hatte. Zudem waren an den nur leicht gebauten Wagen häufig Treppenstufen, Geländer, Federn und andere Teile gebrochen oder abgebrochen, so dass es Unfälle und zahlreiche Betriebsstörungen gab. Die Pferdebahnwagen konnten nun mit Rädern mit Spurkränzen versehen werden und diese konnten normal auf den Rillenschienen in den Straßen laufen. Den Betrieb mit den Perambulatorwagen stellte man zum 13. September 1876 in Barmen ein. Tags drauf fuhren die neuen Bahnen.

Zur Beschleunigung und Entflechtung des Betriebes wurden in Barmen und Elberfeld Richtungsverkehre durch verschiedene Straßenzüge eingerichtet. In Barmen konnte ab dem 23. Mai 1876 die Verbindung über Höhner Straße und Karlstraße bzw. über Werther Straße eingerichtet werden. Später verlegte man die alte Streckenführung auf die Linie Schuchhardstraße, Lindenstraße, Karlstraße, Neustadtstraße bis Werther Bollwerk.
In Elberfeld trennte man die Wege ab dem 14. September 1874: zum einen über Breite Straße, Aue, Mäuerchen, Wall, Turmhof, Alter Markt, Hofaue, Wupperstraße und Berliner Straße, zum anderen über Berliner Straße, Hofkamp, Morianstraße,

Schwanenstraße, Wall, Herzogstraße, Königstraße weiter in Richtung Westende.
Im Juli 1876 wurden von einer Waggonfabrik in Brüssel neue, einstöckige Wagen mit 1. und 2. Klasse erworben. Es gab nur noch sechs Sitzplätze pro Klasse. Sie konnten von nur einem Pferd gezogen werden. Lediglich an den Steigungen in Barmen, Alter Markt, an der Rathaus- und der Haspeler Brücke gab es Vorspann, das heißt, ein weiteres Pferd wurde vorgespannt. Noch 1876 kamen auch Sommerwagen ins Wuppertal.

Ab dem 14. September 1876 befuhr man in Barmen die neue Strecke über Mäuerchen, zugleich mit den neuen Wagen mit spurkranzgeführten Rädern. Da die gesamte Strecke sehr lang war, wurde sie ab dem 8. Februar 1877 an der Haspeler Brücke geteilt, so dass die Pferde nur noch die halbe Strecke laufen mussten.
Am 22. Juli 1878 wurde eine zusätzliche Verbindung zwischen Elberfeld, Breite Straße und Barmen, Karlsplatz als Verstärkung eingerichtet. Am 9. Mai 1889 verlängerte man die Strecke bis Sonnborn. Somit maß die gesamte Strecke rund 12 Kilometer, die Gleislänge betrug 23,9 Kilometer. Die Bahn besaß 1889 51 geschlossene Wagen und 52 offene Sommerwagen sowie 199 Pferde. Im Geschäftsjahr 1889/1890 transportierte sie 5,3 Millionen Fahrgäste.

Der Betrieb ab 1894 bis 1896

Nachdem in den 1880er Jahren erste elektrische Straßenbahnen in Deutschland eröffnet worden waren, interessierten sich auch Bürger in den beiden Städten für eine solche Bahn. Zudem war die Barmer Bergbahn am 16. April 1894 mit ihrem elektrischen Zahnradbetrieb zum Toelleturm eröffnet worden. Die Berliner *Union-Elektrizitätsgesellschaft* (UEG) erwarb die Akten der Belgischen Pferdebahngesellschaft. Am 9. Mai 1895 gründete sie die *Elektrische Straßenbahn Barmen - Elberfeld AG*. Die beiden Städte übertrugen die bestehenden Konzessionen und verlängerten sie bis 1939. Zugleich wurden erste Elektrizitätswerke in Elberfeld und bei der Zentrale der Barmer Bergbahn errichtet, die den notwendigen Strom liefern sollten.
Noch 1895 begann man mit den Bauarbeiten, erste Probefahrten folgten am 9. November 1895.
Zum 26. Januar 1896 stellte man den Betrieb der Pferdestraßenbahn zwischen Schwarzbach und Westende ein. Am selben Tag wurde der elektrische Betrieb eröffnet.
Die Reststrecke nach Sonnborn stellte man am 5. Februar 1896 um. Die Schienen der ehemaligen Pferdestraßenbahn hatte man bis 1905 alle ausgewechselt.

Das Depot in der Schwarzbachstraße

Das Depot in der Schwarzbachstraße wurde 1873 als Pferdestall und später als Wagenhalle der Pferde-Eisenbahn Barmen-Elberfeld erbaut.
„Der langgestreckte, parallel zur Straße angelegte Massivbau besitzt ein hohes Vollgeschoss, sowie ein Dachgeschoss unter dem Satteldach. Die Außenwände sind in Schichtmauerwerk ausgeführt und in der Vertikalen durch Lisenen gegliedert. Die Längsseiten werden außerdem durch Risalite mit Zwerchhäusern akzentuiert. Diese Risalite sind symmetrisch angeordnet, wobei sich ein breiterer in der Mittelachse und zwei schmale rechts und links davon befinden, so dass die Wand in vier Teile zerfällt, von denen wiederum jeder in vier Joche gegliedert ist. Im Erdgeschoss waren in der Zeit der Nutzung als Stall kleine segmentbogige Öffnungen vorhanden, die später im Zuge der Umnutzung zur Wagenhalle vergrößert wurden. Die Belichtung des Dachgeschosses erfolgte weiterhin über kleine Fenster, die seitlich von Mauervorlagen begleitet werden. Die südliche Giebelseite wird durch die erwähnten Lisenen in sechs Teile geteilt, auch sie sind symmetrisch aufgebaut. Hier besitzen die Öffnungen ebenfalls Segmentbögen. In der Horizontalen erfahren die Außenwände dadurch eine gestalterische Belebung, dass jede sechste Ziegelschicht in helleren Steinen ausgeführt ist. Das Dach des Gebäudes steht nach allen Seiten etwa einen dreiviertel Meter über, hier zeigt sich hölzernes Strebewerk. An den nördlichen Teil der östlichen Traufseite wurden nachträglich verschiedene Gebäude angebaut, auch wurden die Öffnungen mehrfach verändert. Trotzdem ist der ursprüngliche Charakter des Gebäudes mit seiner regelmäßigen Gliederung noch gut ablesbar.“ (www.wuppertal-barmen.com)

1987 wurde der Betrieb der Wuppertaler Straßenbahnen eingestellt. In der Schwarzbach befanden sich außer dem Pferdestall mit Futterboden, der von der elektrischen Straßenbahn als Wagenhalle genutzt wurde, eine Werkstatt, das Betriebsbüro, sowie eine Wagenremise. Die Werkstatt wurde 1922 zum Westende verlegt.
Das denkmalgeschützte Gebäude ist in zeittypischer Ziegelbauweise errichtet. Als ältestes erhaltenes Bauwerk der Wuppertaler Straßenbahnen ist es ein wichtiges Zeugnis für die regionale Verkehrsgeschichte, wie auch für die Stadtgeschichte Wuppertals.

(Claus Weber, 2022)

Hinweis

Die Geometrie wurde auf der Grundlage der Topographischen Karte, Neuaufnahme von 1892 und der historischen Deutschen Grundkarte erstellt, es kann Abweichungen zum historischen Streckenverlauf geben.

Internet

de.wikipedia.org: Straßenbahn Wuppertal, Pferdebahn (abgerufen 02.06.2022)
www.wuppertal-barmen.com: Projektgemeinschaft „Barmen 2008“ (Hrsg.), Pferde- und Straßenbahndepot Schwarzbach (abgerufen 02.06.2022)
www.wz.de: Claudia Kasemann, „Päädsbahn“, Tunnel und Viadukte. Westdeutsche Zeitung vom 15. Januar 2018 (abgerufen 02.06.2022)

Literatur

Günther, Herbert (2005): Die Wuppertaler Straßenbahn. Erfurt.

Höltge, Dieter (1996): Bergisches und Siegerland. Von Wuppertal bis Bonn. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 5.) S. 12-16, Freiburg.

Reimann, Wolfgang R. (1982): Wuppertaler Bahnen. Entwicklung des Nahverkehrs in der Region Wuppertal, 1890-1940. Freiburg.

Terjung, Bernhard (Hrsg.) (1997): Straßenbahnen in Wuppertal. Nordhorn.

Pferdebahn Elberfeld - Barmen

Schlagwörter: Pferdestraßenbahn, Verkehrsdepot
Ort: 42103 Wuppertal - Elberfeld, Barmen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Architekturgeschichte
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 1874, Ende 1896
Koordinate WGS84: 51° 15 25,45 N: 7° 08 46,32 O / 51,25707°N: 7,1462°O
Koordinate UTM: 32.370.644,59 m: 5.680.044,91 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.580.057,15 m: 5.680.869,99 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: Claus Weber (2022), „Pferdebahn Elberfeld - Barmen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343757 (Abgerufen: 11. November 2026)

Copyright © **LVR**