

Das Elberfelder Bahnhofs- und Direktionsgebäude und die Anfänge des Eisenbahnnetzes im Bergisch-Märkischen Raum

Das Elberfelder Bahnhofs- und Direktionsgebäude

Heute sind noch die beiden Obergeschosse des ehem. Elberfelder Bahnhofs- und Direktionsgebäude in ihrem äußeren Erscheinungsbild erhalten. Ein stark betonter römisch-korinthischer Mittelrisalit mit vier kolossalen Säulen und zwei Eckrisalite gliedern deren strenge klassizistische Front aus 15 Achsen. Die Front des Erdgeschosses ist durch Um- und Erweiterungsbauten völlig aufgegeben worden.

Die ursprüngliche Hauptfront ist durch Lithographien und Zeichnungen, die den Bauzustand nach der Errichtung des Gebäudes zeigen (Abb. 51), belegt. Der Neubau von 1850 (Abb. 52-54) nahm im Erdgeschoß unterhalb des Mittelrisalits neben dem Vestibül mit seitlich angeordneten kleinen «Kassen» die Gepäckabfertigung, den Durchgang zum Bahnsteig und den Raum für den Stationsvorstand auf. Dieser Bereich hatte in den folgenden Jahrzehnten den größten Erweiterungsbedarf. In den Jahren 1880, 1908 und 1962/63 mußte die Eingangshalle wegen des zunehmenden Betriebs jeweils erheblich vergrößert werden (Abb. 55). 1880 waren neben den bereits erweiterten Warteräumen der ersten und zweiten Klasse ein Speisesaal und ein Zimmer für Damen erforderlich. In der Mittelzone entstand eine Halle vor der «Sperre» und eine zweite dahinter. 1908 wurde das Erdgeschoß erheblich erweitert. Eine Fahrkartenausgabe mit acht Schaltern, eine erheblich größere Gepäckausgabe und eine wesentlich größere Eingangshalle führten zu einer annähernden Verdoppelung der Fläche des ursprünglichen Erdgeschoßgrundrisses an der zur Stadt hin gelegenen Nordseite. 1962/63 ist die Erdgeschoßfläche noch einmal geringfügig vergrößert und umgestaltet worden. Hierbei wurden auch die alten Wartesäle aufgegeben und an deren Stelle Service- und Dienstleistungseinrichtungen für den modernen Reisenden erbaut. Die völlig neu errichtete Halle mit Läden war in dieser Form eine neue Lösung für Empfangsgebäude der Deutschen Bundesbahn. Sie erhielt durch Rolltreppen Verbindung zu einer unterirdischen Ladenstraße, die die Verbindung zu den stadtseitigen Straßenbahnhaltestellen, zur Schwebebahn und zur Altstadt herstellt (Abb. 56). Der weit vorgezogene Neubau hebt sich bewußt von der historischen Bauform ab. Es bleibt anzumerken, daß die Strenge des modernen Bauteils das historische Erscheinungsbild beeinträchtigt. Die Obergeschosse, im zweiten Weltkrieg teilweise zerstört, wurden dem alten Erscheinungsbild entsprechend wiederhergestellt (Abb. 57). Die ehemals in Zinkguß gegossenen Schmuckkapitelle der Säulen des Mittelrisalits wurden hierbei durch Natursteinkopien ersetzt (Abb. 58). In der Werkstatt des Bildhauers konnten noch Bruchstücke der Zinkgußkapitelle gefunden werden. Die ursprünglichen Kapitelle der römisch-korinthisch wirkenden Tempelfront weisen starke Ähnlichkeit mit dem in Normands Musterblättern abgebildeten korinthischen Kapitell des Lysikratesmonuments auf, ohne eine exakte Nachbildung zu sein.¹

Der Aufbau der Kapitelle stimmt in der Anordnung der Schilfspitzen und großen Akanthusblätter in übereinanderliegenden Stufen wie auch in der Anordnung von Schnecken, Schnörkeln und der Deckplatte überein. Bei genauerem Vergleich ist jedoch festzustellen, daß es sich nur um eine Anlehnung an die frühe griechisch-korinthische Form handelt, denn die Ausladung der großen Schnecken ist im Verhältnis zum Säulenschaft wesentlich stärker als beim Vorbild (Abb. 58). Der Mittelrisalit überragt noch heute die Gesamtlage und ist aus der Innenstadt vom Alten Markt her sichtbar. Der Durchblick ist jedoch durch neuere Baumpflanzungen beeinträchtigt. Die Tempelfront des Mittelrisalits war nicht als Vorhalle des Bahnhofs gedacht, sondern bekrönte diese (Abb. 53). Während das Erdgeschoß in einer Rundbogenarchitektur ausgeführt war, wirkten die beiden Obergeschosse mit den waagerechten Fensterüberdachungen und dem achsial die Fassade durchdringenden tempelartigen Vorbau wie eine selbständige Einheit, für die das Erdgeschoß mit dem Bahnbetrieb scheinbar nur die Funktion eines Sockelgeschosses übernehmen sollte.

Eine vergleichende Bewertung der Architektur ist sehr erschwert, weil die Bauakten im Zweiten Weltkrieg verloren gingen. Über die Architekten ist kaum mehr als deren Namen bekannt. Im Geschäftsbericht der Direktion vom 18. Juni 1849 werden Hauptner und Ebeling als mit der Leitung der Hochbauten beauftragte Baumeister genannt. Hauptner wird darüber hinaus im Notizblatt des Architektenvereins von 1849 als Oberingenieur bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit Standort in Hagen und als Mitarbeiter des Kreisbaumeisters Maertens aus Braunschweig geführt. Nach Thieme/Becker weist eine weitere Spur in das damalige Königreich Hannover, wo es den beamteten Architekten Ebeling (1804-1851) gab, einen Schüler von Witting in Hannover und Weinbrenner in Karlsruhe (1823-1826).² Er wurde 1831 Lehrer an der höheren Gewerbeschule in Hannover, 1845 dort Bauinspektor und 1850 Kriegsbaumeister. Da ein anderer Architekt namens Ebeling aus dieser Zeit nicht bekannt ist und durch den aus Braunschweig kommenden Kreisbaumeister Maertens eine Verbindung auch zu Hannover bestand, ist anzunehmen, daß für den Entwurf des Elberfelder Bahnhofs- und Direktionsgebäudes der Hannoveraner Lehrer und Baubeamte herangezogen wurde.

Vom Baustil des Bahnhofgebäudes läßt sich jedoch nicht ohne weiteres eine Parallele zu Ebelings Bauten in Hannover ziehen, wo dieser im Stil der florentinischen Frührenaissance und später in englischer Gotik baute. Bisher konnte die Identität nicht nachgewiesen werden.

Heute markiert das als Bahnhofs- und Direktionsgebäude errichtete Bauwerk als einziges erhaltenes Bauwerk dieser Größenordnung die Vorgeschichte und Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bis zur Gründung der Königlichen Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu Elberfeld am 15. Oktober 1850, die damals in diesem soeben fertiggestellten Gebäude ihren Sitz erhielt.

Die wirtschaftliche Entwicklung zu Beginn des 19. Jahrhunderts

Die Anfänge des Eisenbahnwesens sind immer mit Rohstofftransporten, insbesondere Kohle und Stahl, in Verbindung zu bringen, so auch in dem gewerbereichen Tal der Wupper in der Zeit der frühen Industrialisierung. Im Bergisch-Märkischen Land hatte schon sehr früh die Wasserkraft der vielen Bäche und Flüsse der Industrialisierung die Wege geebnet. An Wupper, Ruhr, Lenne, Hönne, Volme und Ennepe waren mannigfache gewerbliche Betriebe entstanden. Allein bei Remscheid gab es schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts 72 Stahlhämmer mit einem jährlichen Kohleverbrauch von ca. 80.000 Zentnern. Im Bezirk der bergischen Stahlfabriken, der Wiege der Solinger Stahlwaren, lebten mehr als zwei Drittel aller Haushalte von der Metallfabrikation. Die Textilindustrie des Wuppertals verarbeitete tausende Zentner auswärtigen Garns oder führte dieses roh oder gebleicht nach dem Rhein, den Niederlanden, Süddeutschland und Italien aus. 1835 mußten für die Baumwollspinnereien z.B. ca. 21.000 Zentner Baumwolle von Düsseldorf, wo die Ladung per Schiff ankam, mit Pferdefuhrwerken ins Wuppertal transportiert werden.

Aus den benachbarten Erzlagern des Siegerlandes und den Steinkohlefeldern an der Ruhr waren zu den Gewerbeansiedlungen Kohle und Stahl zu transportieren.

Die über 200.000 Menschen in den Kreisen Lennep, Elberfeld und Solingen waren in ihrer gewerblichen Schaffenskraft zunehmend der Konkurrenz Englands und Belgiens ausgesetzt, weil dort durch günstigere Einkaufsmöglichkeiten und bessere Maschinen Vorsprung bestand. Die Konkurrenz bewirkte, daß 1835 von 26 Spinnereien (mit rd. 28.000 Spindeln) bereits zwölf mit Dampf betrieben wurden, nachdem bereits 1821 die erste Dampfmaschine in diesem Bereich die Wasserkraft abgelöst hatte. Der preußische Staat förderte damals die Anschaffung «neuerfundener Maschinen». Durch den Einsatz von Dampfmaschinen nahm der in dieser Region ohnehin hohe Kohlebedarf weiter zu, der 1833 im Wuppertal und den angrenzenden Orten mit 150.000 Tonnen angegeben wurde. Gleichzeitig stieg die Stahlproduktion im Hagener Raum bis 1836 auf nahezu 400.000 Tonnen an.

Die Anfänge des schienengebundenen Verkehrs

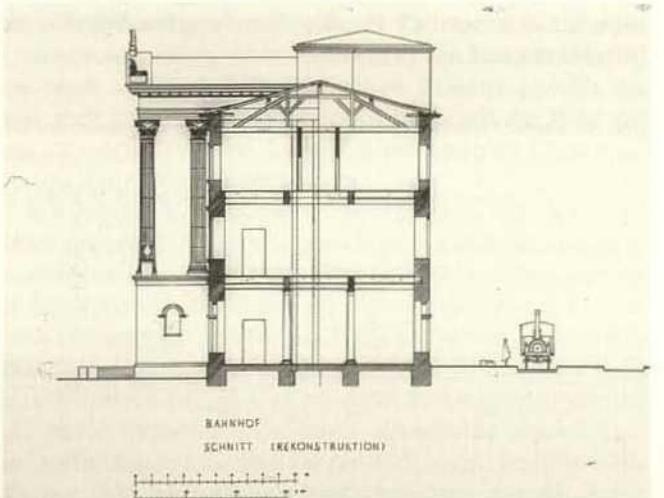
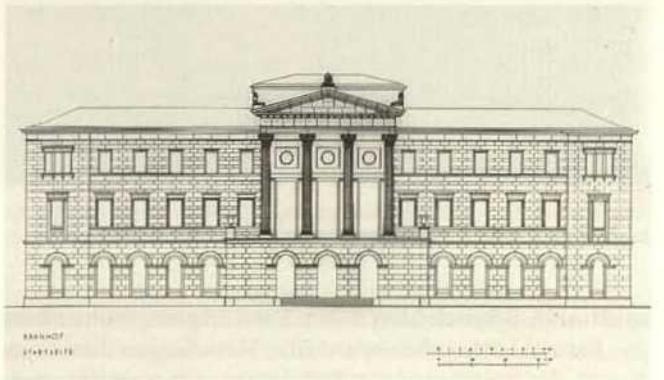
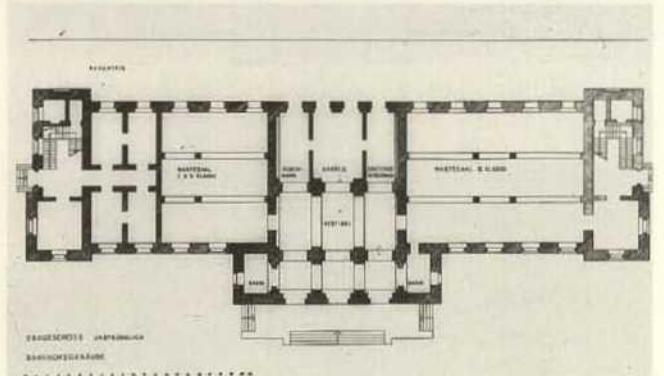
Die Nachricht von Stephensons «Ungetüm», der ersten leistungsfähigen Lokomotive, hatte bereits 1816 das Festland erreicht. Zu dieser Zeit sah man auf den Chausseen zwischen Rhein, Ruhr und Wupper lange Züge von Pferden, die mit drei Scheffel Kohle beladen 30 bis 40 km weit von Station zu Station getrieben wurden. Verständlich also, daß trotz aller Vorsicht unter den nicht zur Euphorie neigenden Stadträten, Kaufleuten und Fabrikanten des Wuppertals schon sehr früh kühle Berechnungen aufgestellt wurden, um den Transport von Gütern und Rohstoffen, insbesondere der Kohle, von den Kohlefeldern des Ruhrtals wirtschaftlicher zu gestalten. Der Ingenieur und Fabrikant Harkort rechnete den Kaufleuten die Ersparnisse an Transportkosten vor und stellte hierbei den Verbrauch an Säcken Hafer für die Pferde dem Verbrauch an Scheffel Kohle für das Betreiben einer Lokomotive für eine bestimmte Transporteinheit gegenüber.

Er und der Leiter der Elberfelder Gewerbeschule Professor Egen hatten die Bedeutung der Eisenbahn für die Wirtschafts-



Abb. 51. Bahnhofs- und Direktionsgebäude Elberfeld, errichtet 1850, in einer zeitgenössischen Darstellung.

Abb. 52-54. Bahnhofs- und Direktionsgebäude Elberfeld, 1850, Grundriß, Aufriß (Stadtseite) und Querschnitt.



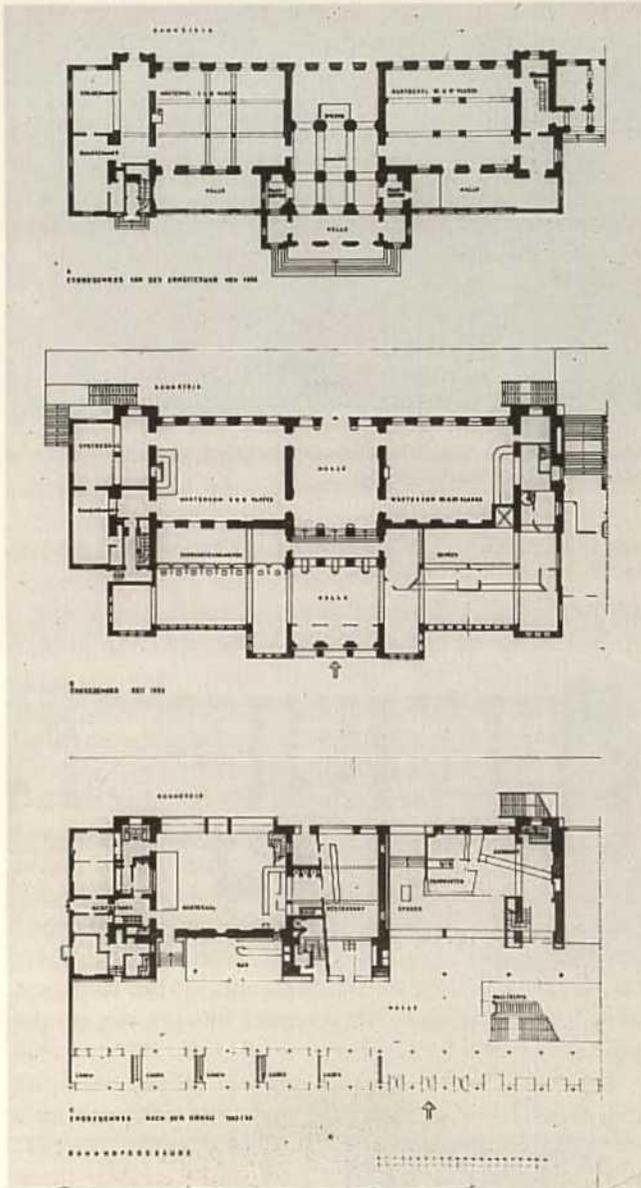
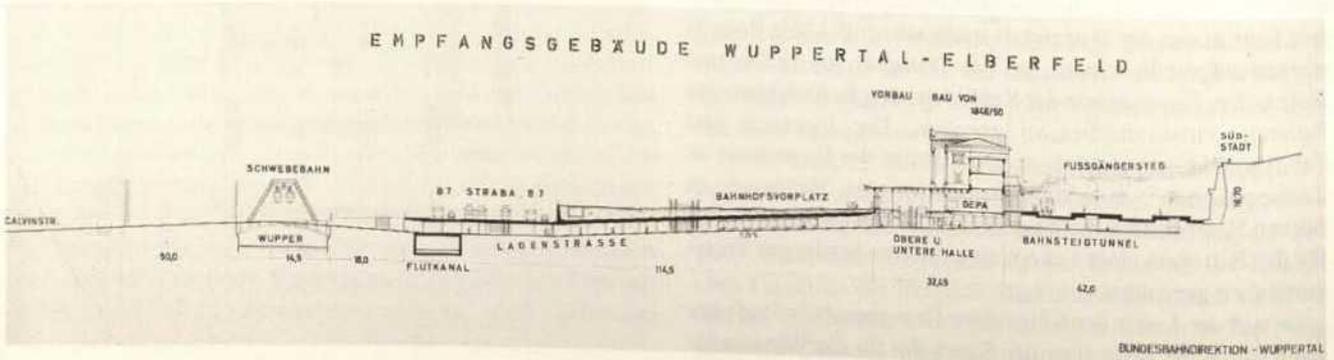


Abb. 55. Bahnhofs- und Direktionsgebäude Elberfeld, Übersicht über die bauliche Entwicklung anhand der Grundrisse von 1898, 1908 und 1962/63.

struktur im Bergisch-Märkischen Land erkannt, beobachteten die Entwicklung, publizierten ihre Vorstellungen bereits zu Beginn der zwanziger Jahre und setzten sich weiterhin unermüdlich für den schienengebundenen Verkehr ein. So entwickelten sich innerhalb Preußens hier die ersten Wurzeln der Eisenbahntechnik.

Abb. 56. Bahnhof Elberfeld, heutiger Bestand mit Bahnsteigtunnel und Ladenstraße (Schnitt).



Harkort hatte mit Egen 1826 im Garten des Elberfelder Gesellschaftshauses «Museum» – damals das Haus der Freimaurerloge und als Rathaus genutzt (Abb. 59) – bereits das Modell einer Einschienenbahn aufgestellt (Abb. 60) und kurze Zeit später auf dem Engelnberg die erste deutsche Probeisenbahn mit einer Länge von 113 Metern erbaut. Es handelte sich um eine Einschienenbahn, mit der das Prinzip der Wuppertaler Schwebebahn bereits angedacht worden war. Allerdings stand hier bereits ein englisches System des Ingenieurs Palm Pate. Die Vorschläge überzeugten, und es erfolgte unter Leitung des damaligen Elberfelder Oberbürgermeisters Brüning bereits 1826 die Gründung des ersten Eisenbahnkomitees in Deutschland. Ihm gehörten namhafte Elberfelder Industrielle wie Ewald Aders, Daniel von der Heydt d.J., Dr. Weber und weitere Großkaufleute an. Das Ziel war zunächst, eine Kohlenbahn vom Ruhrtal nach Elberfeld zu bauen und diese mit Dampfmaschinen zu betreiben. Dieses Projekt war in Preußen der Anfang einer Umstrukturierung im Verkehrswesen, nämlich der Einführung des schienengebundenen Verkehrs für große Lasten zwischen einem Gewinnungsort und der benachbarten Gewerbezone. Die vielen Fuhrleute waren jedoch aufgebracht, sie erkannten sofort ihren Nachteil, und so kam es zu erheblichen Widerständen und Eingaben an die Regierung. Man befürchtete, daß in Zukunft Maschinen die Arbeit von Mensch und Tier übernehmen und damit die Fuhrleute um eine wichtige Erwerbsquelle bringen würden. Die gewerbefreundliche preußische Regierung, die – wie gesagt – in dieser Zeit den Einsatz neu erfundener Maschinen großzügig förderte, hatte zum erstenmal zum Bau einer Eisenbahn Stellung zu nehmen und sah sich wegen der vielen Eingaben nun in einer schwierigen Situation und nicht in der Lage, dem Projekt zuzustimmen. Sie verhängte über das von den Elberfelder Stadträten als sinnvoll erkannte Projekt ein Verbot.

Die Kohleförderbahn von Steele in Richtung Elberfeld

Als nach langem Hin und Her 1833 nun doch, zwar nicht eine Einschienenbahn, sondern das erste 7,3 km lange Teilstück einer schmalspurigen Kohleförderbahn von Steele durch das Deilbachtal in Richtung Elberfeld erstellt wurde, mußte es weiterhin bei der Zugkraft der Pferde bleiben. Der Einsatz von «Dampfwagen» wurde auch hier zunächst nicht genehmigt. Trotzdem erregte die Anlage das Interesse König Friedrich Wilhelms IV., der im Oktober desselben Jahres in Begleitung von Friedrich Harkort und dem Direktor der Elberfelder Gewerbeschule Professor Egen eine Ortsbesichtigung vornahm. Aber erst fünf Jahre später, 1838, war auch im Preußi-

schen Königshaus die Erkenntnis so weit, daß der Kronprinz bei einem erneuten Besuch der Deilbachtalbahn, nach ihm Prinz-Wilhelm-Bahn genannt, mit den Worten: «Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf!» seinen geänderten Standpunkt deutlich machte. Dies geschah immerhin an einem Ort, wo bereits zwölf Jahre früher ein Modell vorgeführt und das erste Eisenbahnkomitee Deutschlands gegründet worden war. Zu spät für Preußen, in Deutschland mit der Eisenbahn Erster zu sein, denn schon am 2. Januar 1833 hatte Erhard Leuchs seinen Aufruf: «Eilen wir uns, in Süddeutschland den Ruhm der ersten Eisenbahn zu sichern!» erfolgreicher verkündet. Am 7. Dezember 1835 konnte bekanntlich die erste Eisenbahnstrecke Deutschlands zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet werden, obwohl das Projekt erst 1833 entstanden war.

Die großräumige Verkehrsplanung und Gründung der Rhein-Weser-Bahn

Die weitere Entwicklungsgeschichte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn war nicht weniger interessant als ihre Anfänge. Sie wird 1910 von Waldeck im Eisenbahnarchiv ausführlich beschrieben. Die Projekte und Eisenbahngesellschaften können hier nur kurz angesprochen werden, da die vielen Verwaltungsakte eine umfangreiche, eigene und wohl charakteristische preußische Verwaltungsgeschichte darstellen, die im calvinistisch geprägten, fleißigen und selbstbewußten Stadtrat Elberfelds einen besonderen Akzent erhielt. Es war ein unnachgiebiges Tauziehen zwischen Staatsmacht, der Industrie und den Stadträten, wobei letztlich der Staat der Stärkere blieb, der Industrie des Wuppertals aber ein schlechter Dienst erwiesen wurde.

Das vom Staat ins Spiel gebrachte Projekt Rhein-Weser-Bahn hatte eine andere Zielsetzung. Es sollte das Verbindungsglied für das damals offene Wasserstraßennetz herstellen und einen besseren Transportweg für den Warenzug vom Nordosten nach dem Südwesten Deutschlands schaffen, insbesondere, weil der Handel im Westen durch die holländischen Zölle beeinträchtigt wurde. Finanzminister Motz berichtete dem König:

«Noch wichtiger (nämlich als der Ausbau der großen Schlesischen Landstraße) ist es, wo möglich mit einer Eisenbahn ... die Verbindung der schiffbaren Lippe mit dem Rhein (herzustellen), eine ganz neue gewisse Richtung für den Verkehr von Bremen nach dem westlichen und südlichen Deutschland innerhalb der eigenen Grenzen Eurer Königlichen Majestät Staaten hervorzurufen.»¹

Der Westfälische Landtag trat auf Anregung Harkorts ebenfalls für den Bau der Rhein-Weser-Bahn ein, die allerdings eine theoretische planerische Vorgabe zur Verbesserung der deutschen Verkehrsstruktur war und nicht nur einem bereits vorhandenen Regionalbedarf folgte, nämlich der Verbesserung eines bereits bestehenden Transportweges.

Der Geheime Oberbaurat Severin wurde bald darauf mit dem Projekt beauftragt. Der Staat gab dem Antrag Harkorts statt, eine Aktiengesellschaft zu gründen und stellte den Kauf von Aktien in Aussicht. Das Mindener Komitee beschloß, die Strecke Minden über Gütersloh-Hamm-Witten-Elberfeld nach Köln zu führen. Es wandte sich 1832 an namhafte Persönlichkeiten der tangierten Städte. In Elberfeld wollte man die für die Industrie wichtigen Verbindungen nach Düsseldorf und Witten



Abb. 57. Bahnhofs- und Direktionsgebäude Elberfeld, 1850, Mittelrisalit (Zustand 1967).



Abb. 58. Bahnhofs- und Direktionsgebäude Elberfeld, Detail vom Mittelrisalit mit in Werkstein nachgebildetem Kapitell.

in dieses Projekt einbeziehen und glaubte, auf diesem Wege nun auch die eigenen Wirtschaftsinteressen erfüllen zu können, obgleich man ahnte, daß auf die Realisierung der Rhein-Weser-Strecke noch lange zu warten sein würde. Am 12. März 1833 hielt Professor Egen im Elberfelder Rathaus anläßlich einer Generalversammlung einen Vortrag über den Stand des Projektes. Noch am gleichen Tage wurde ein Komitee gewählt, das sich auch für die Verbindungen Elberfelds mit der Ruhr und mit Düsseldorf einsetzte. Diese Bahnen waren als Glieder der großen Rhein-Weser-Bahn gedacht.

Erst mit der Kabinettsorder vom 18. April 1836, also drei Jahre später, wurde nach langem Verwaltungsstreit und höflichen Bitten dem Wunsch der Elberfelder entsprochen und die Konzession einer Eisenbahn von Witten nach Elberfeld sowie einer zweiten von Elberfeld nach Düsseldorf mit etlichen Vorbehalten erteilt. Nur, wenn die Aktien der Rhein-Weser-Bahn nicht im erforderlichen Umfang gezeichnet würden, sollte die «Elberfeld-Wittensche Eisenbahn» eigenständig bleiben. Darauf hoffte man in Elberfeld. Im Juli 1836 wurde im Elberfelder Kasino, dem ehemaligen Gesellschaftshaus des Museums,



Abb. 59. Elberfeld, ehem. Gesellschaftshaus «Museum» – Aufstellungsort für das Modell einer Einschienenbahn.

diese Eisenbahn-Gesellschaft gegründet. Neben dem Bankier August von der Heydt und Professor Dr. Egen war auch Friedrich Engels in den Verwaltungsrat berufen worden. Dieser hatte Verbindungen nach Manchester und muß auch mit dem dortigen Eisenbahnwesen vertraut gewesen sein.

Man glaubte, endlich den dringend notwendigen – entscheidenden – Schritt getan zu haben. Nun geschah, was die Elberfelder schon nicht mehr geglaubt hatten. Gerade vor Torschluß am 28./29. September 1836 konnte sich in Minden die Rhein-Weser-Eisenbahn-Aktiengesellschaft doch noch konstituieren und schlug vor, eine Strecke von «Elberfeld durch das Wuppertal nach Köln» zu bauen.

Die «Rhein-Weser-Gesellschaft» stellte jetzt erwartungsgemäß den Antrag, die Konzession der Elberfeld-Wittenschen Eisenbahn-Gesellschaft für erloschen zu erklären, die Gesellschaft zur Aushändigung der Vorarbeiten anzuweisen und die Aktien auf die Rhein-Weser-Gesellschaft zu übertragen. So war es vorher in Berlin für den Fall bestimmt worden, daß das erforderliche Aktienkapital für die Rhein-Weser-Gesellschaft gezeichnet werden würde.

Die konkreten Initiativen und Wirtschaftsinteressen der Industrie des Wuppertals wurden damit zunächst einem großen überregionalen Projekt geopfert, das im Gegensatz zu dem der Elberfeld-Wittenschen Eisenbahn noch längst nicht ausgereift war. Der größte Teil der Bergisch-Märkischen Industrie mußte deshalb ab 1836 für den Kohletransport noch ein weiteres Jahrzehnt auf die Vorteile der Eisenbahn verzichten. Drei kleine Schienenwege mit Pferdebetrieb waren es, die zum Ende des Jahres 1848 dem Transport der Kohle von der Ruhr nach der Ennepestraße und dem Wuppertal dienten:

- die Muttentalbahn, von der Zeche Nachtigall mit einer Länge von sechs Kilometern auf die halbe Höhe der Wasserscheide zwischen Ruhr und Wupper,
- eine sieben Kilometer lange Bahn, die die Gruben bei Schlebusch mit der Ennepestraße (bis Harkorten) verband, und
- die älteste, die Prinz-Wilhelm-Bahn, die im mittleren Ruhrtal südlich von Steele begann und sich in einer Länge von 7,3 Kilometern durch das Deilbachtal hinauf bis zum Nierenhof bei Langenberg zog, wo die Kohlenstraße von Neviges nach Elberfeld anschloß.

Das Projekt der Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahn-Gesellschaft

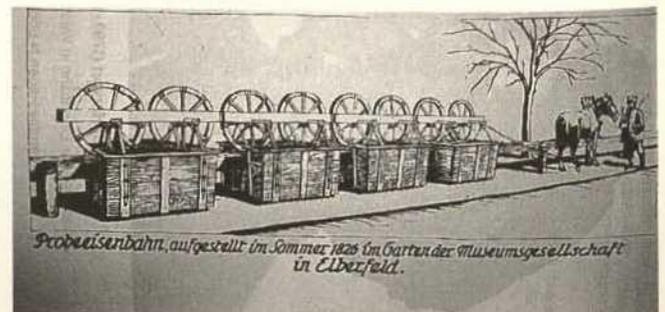
Waldeck schreibt 1910 im Archiv der Eisenbahn: «Der einzige wirkliche Erfolg aller der intensiven Eisenbahnbestrebungen der 30er Jahre im Bergisch-Märkischen Lande war nun die Düsseldorf-Elberfeld-Bahn, die sich im Kampf um das Rhein-Weser-Projekt behauptet hatte, die gleichzeitig mit diesem im Herbst 1837 die endgültige Konzession erhielt und auch bald zur Ausführung gelangte.»⁴ Deshalb soll auf dieses Projekt kurz eingegangen werden.

Ein provisorisches Komitee der Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahn war bereits 1833 gebildet worden. Es hatte mehr Chancen, weil die Strecke als Zweigbahn gesehen wurde, mit der Düsseldorf an die Rhein-Weser-Bahn angeschlossen werden sollte. Zudem waren die Ermittlungen über den zwischen Elberfeld und Düsseldorf zu erwartenden Verkehr besonders günstig ausgefallen. Am 29./30. Oktober 1835 war die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft mit einem Kapital von über zwei Millionen Mark gegründet worden und konnte ab 1837 die Strecke selbständig bauen.

Düsseldorf liegt 27 Kilometer von Elberfeld entfernt und 129 Meter tiefer als die bergische Stadt. Beide Städte sind durch eine Bergkette getrennt, die nur auf großen Umwegen zu umgehen ist. Es blieb nichts anderes übrig, als die Wasserscheide bei Vohwinkel in einer Höhe von 185 Metern zu überwinden. Drei Linienführungen wurden ausgearbeitet. Tunnel und eine Steilrampe mit Seilbetrieb waren notwendig. Schließlich wurde der Rat Stephenson's eingeholt. Die Bauzeit mußte auf drei Jahre festgelegt und das Aktienkapital um ca. eine Million auf drei Millionen Mark erhöht werden. Es war eine aufwendige mit einer Dampfmaschine angetriebene Seilzuganlage zu bauen. Beim Bau der Steilstrecke blieb den Ingenieuren der Spott nicht erspart, wie zeitgenössische Karikaturen bezeugen.

Die Strecke Düsseldorf-Erkrath konnte am 20. 12. 1838 als erste Teilstrecke Preußens feierlich in Betrieb genommen werden. Das Bahnhofsgebäude in Düsseldorf stand damals im Bereich des heutigen Graf-Adolf-Platzes am Ende der Königsallee. Heute erinnert in Hochdahl noch ein alter Radkasten des Seilbetriebs an die am 21. Mai 1841 zwischen Erkrath und Hochdahl eröffnete Steilstrecke, deren Seilbetrieb erst 1927 aufgegeben wurde. Sie gilt als die steilste Strecke Europas innerhalb einer Hauptstrecke. Gleichzeitig war das Teilstück bis Vohwinkel fertiggestellt, und schon am 3. September 1841 wurde die Endstrecke bis Elberfeld-Steinbeck für den Personenverkehr und einige Monate später für den Güterverkehr

Abb. 60. Modell der 1826 durch Friedrich Harkort in Elberfeld aufgestellten Einschienenbahn.



eröffnet. Die Wupper war bei Sonnborn durch einen Viadukt mit sechs Rundbogenöffnungen zu überqueren (Abb. 61).

Inzwischen war am 30. Oktober 1839 – zehn Monate später als das Teilstück Düsseldorf-Erkrath – die Berlin-Potsdamer-Bahn, die als erste zusammenhängende Eisenbahnlinie Preußens bezeichnet wurde, dem Betrieb übergeben worden.

Auflösung der Gesellschaft Rhein-Weser-Bahn

Im Frühjahr 1838 war das Unternehmen Rhein-Weser-Bahn eine verlorene Sache. Namhafte Deputierte baten in Berlin um Hilfe, hatten jedoch mit ihren Vorschlägen keine Chance, das Unternehmen zu retten. Am 1. Dezember 1838 mußten die Bauarbeiten vollständig eingestellt werden. Die Arbeiten am Tunnel bei Linderhausen zwischen Elberfeld und Schwelm waren begonnen, die Strecke zwischen Deutz und Mülheim am Rhein im wesentlichen fertiggestellt. Auf der östlichen Hälfte von Minden aus war der Bau jedoch kaum in Angriff genommen worden.

Viele Aufträge waren erteilt. Personen- und Güterwagen und eine Dampfmaschine waren bereits beschafft, sechs weitere bei Stephenson in Bestellung, die ohnehin wegen Überlastung erst für 1840 zugesagt werden konnten. Außerdem waren zwei Drehscheiben, Brückenwagen, hydraulische Kräne zur Speisung der Lokomotiven und zwei Personen-Zuglokomotiven für die Strecke Mülheim am Rhein-Deutz bereits bei Cockerill in Seraing (bei Lüttich) bestellt. Zu erwähnen ist, daß die Strecke Köln-Antwerpen zu diesem Zeitpunkt schon weit fortgeschritten war und gute Verbindungen nach Belgien bestanden.

Am 14. Mai 1838 mußte die Gesellschaft aufgelöst werden. Die Liquidation zog sich bis 1843 hin. Ein neuer Grund für die Elberfelder, das alte Projekt einer Bahn von Elberfeld nach Witten zu betreiben. Doch dies war jetzt aus eigener Kraft nicht mehr möglich.

Gründung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft

Die preußische Regierung verfolgte weiterhin den Plan einer Strecke von Minden über Duisburg nach Köln, während die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft bemüht war, eine Strecke von Köln über Elberfeld nach Dortmund zu verwirklichen und von dort die Verbindung zur Weser herzustellen. Eine Konzession gab es noch nicht. Das Zitat eines Zeitgenossen:

«Die Hoffnung, die Eisenbahn nach der Weser werde durch Elberfeld geführt werden, war durch frühere Vorgänge so fest begründet, daß man das Fehlschlagen derselben nicht der Natur der Verhältnisse, sondern dem Umstand beimessen will, daß die Stadt Elberfeld sich der Königlichen Huld und Gnade nicht mehr im gleichen Grade zu erfreuen habe wie früher.»⁵

August von der Heydt suchte einen Ausweg aus dem Dilemma. Er wollte nicht akzeptieren, daß nun andere Gesellschaften, wie die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, die inzwischen dabei war, die Strecke von Köln nach Aachen zu verwirklichen, sich der Verkehrsprobleme im Bergisch-Märkischen Raum annahm. Er fuhr 1842 und 1843 mit Egen und anderen Deputierten erneut nach Berlin und trug vor, daß das Bergisch-Märkische Eisenbahnkomitee bereit sei, bei staatlicher Unterstützung den Bau der Verbindung zwischen Rhein und Weser zu übernehmen.

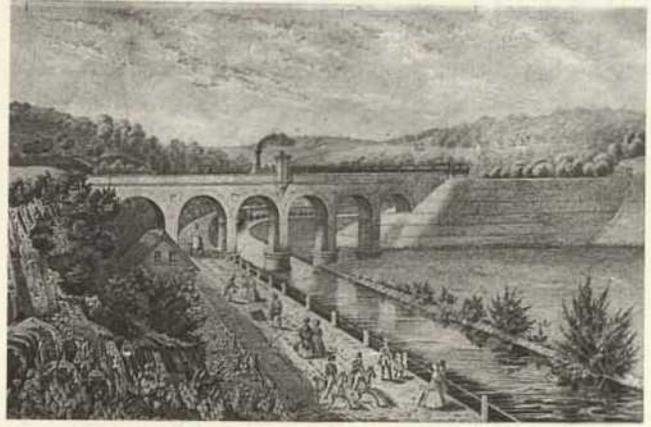


Abb. 61. Eisenbahnbrücke über die Wupper bei Sonnborn, um 1840.

Inzwischen waren in Preußen bereits rd. 600 Kilometer Eisenbahn gebaut. Private Unternehmer traten immer mehr zurück. Es war zunehmend schwerer geworden, sich gegen die vom Staat präferierten Strecken, die hauptsächlich aus militärischen Gründen konzipiert wurden, durchzusetzen. So war daran gedacht, die Verbindung von Minden nach Köln über Duisburg zu führen, um von dort Anschluß an die Festung Wesel zu bekommen.

Ein Zitat des Finanzministers von Bodenschwingh: «Die Herstellung einer Parallelbahn von Dortmund über Elberfeld nach Düsseldorf neben der Hauptbahn über Duisburg müsse gegen die Ertragsfähigkeit der letzteren nicht ohne Grund Bedenken erregen.»⁶

Der König entschied sich für die Strecke über Duisburg, fügte lediglich hinzu: «Falls der frühere Plan einer Eisenbahn von Elberfeld nach Witten wieder aufgenommen würde, solle hierfür die Konzession nicht versagt werden...».⁷ Eine finanzielle Unterstützung des Staates wurde ausdrücklich in Aussicht gestellt.

Diese Kunde soll sich im Bergisch-Märkischen Land in einer Nacht wie ein Lauffeuer von Haus zu Haus verbreitet haben. Der gewerbereichste und dichtbevölkerteste Bezirk der Monarchie hatte sich im Stich gelassen gefühlt. Man berief sich nun darauf, daß der König bei mehreren Begebenheiten – wahrscheinlich bei seinem Besuch in Elberfeld im Jahre 1842 – sich dafür ausgesprochen habe, daß für die Bahn von Minden nach Köln die Elberfelder Linie gewählt werden solle, auch wenn sie einige Millionen mehr koste.

Die Oberpräsidenten von Rheinland und Westfalen, Schaper und Vincke, schalteten sich ein. So wurde schließlich am 9. Oktober 1843 die Köln-Mindener Eisenbahn Gesellschaft gegründet, aber auch genau einen Monat später die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

Hiermit war nach jahrelangem Tauziehen die unentbehrliche Verkehrsstrecke gesichert. Die alten Projekte wurden aus der Schublade geholt und überarbeitet. Die zwölf Kilometer lange Strecke von Elberfeld bis Schwelm konnte am 9. Oktober 1847 für den Personenverkehr eröffnet werden, und trotz finanzieller Schwierigkeiten konnte die Strecke Elberfeld-Dortmund am 29. Dezember 1848 zunächst für den Güterverkehr und am 9. März 1849 für den Personenverkehr eröffnet werden. Allerdings war die Verschuldung jetzt so groß, daß die Preußische Seehandlung unter die Arme greifen und die Verwaltung

schließlich auf den Staat übergehen mußte. Die «Königliche Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen» – vom Preußischen Ministerium für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten eingesetzt – zog nun in das soeben fertiggestellte Bahnhofs- und Direktionsgebäude am Döppersberg in Elberfeld ein, in jenes Gebäude, das nicht weit vom Endpunkt der bereits fertiggestellten und der als zweite zusammenhängende Eisenbahnlinie innerhalb Preußens erbauten Strecke zwischen Düsseldorf und Elberfeld-Steinbeck liegt. Der Streckenverlauf war von Anfang an so festgelegt worden, daß eine durchgehende Linienführung möglich war. Der 350 Meter lange Streckenabschnitt zwischen Steinbeck und Döppersberg gehörte zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn und war bereits 1849 fertiggestellt. Westlich des Bahnhofs- und Direktionsgebäude am Döppersberg befand sich an der Stelle des späteren Direktionsgebäudes ein ca. 2000 m² großes Kohlenmagazin und ein Güterschuppen, südlich des Gleises ein großer Wagenschuppen. Weiter östlich, jedoch in einer Entfernung von ca. 150 Metern, befand sich in einer Hangmulde «In der Kluse» ein Gebäude für die Werkstätten, der Lokomotivschuppen und unmittelbar neben der Bahnlinie ein Koksschuppen. Von den Betriebsbauten der Kluse sind heute noch Ruinen erhalten. Der Bahnhofsvorplatz diente dem Personenverkehr; seine Zugänge lagen an der östlichen Seite.

Inzwischen war August von der Heydt über den Landtag in die preußische Regierung berufen und zum Staatsminister für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten ernannt worden.

1848 berief dieser wiederum Professor Egen nach Berlin in den Ministerialdienst und ernannte ihn zum Direktor des Königlichen Gewerbeinstituts. Ein Jahr später verstarb Egen. Er war weit über die heimatische Region hinaus bekannt. Von den Komitees zur Erbauung der Leipzig-Dresdener und Leipzig-Magdeburger Bahn wurde er zum Ehrenmitglied ernannt.

Das Bergisch-Märkische Eisenbahnunternehmen konnte sich bis zum Ende des Jahrhunderts weiterentwickeln und verzeichnete bis 1881 die Betriebseröffnung oder -übernahme von insgesamt 64 Strecken. Das Streckennetz reichte von Aachen bis Olpe und von Siegen bis Venlo. Die 1850 errichtete Königliche Direktion war die erste preußische Eisenbahndirektion und hatte ihren Sitz in dem bereits eingangs dargestellten Bahnhofs- und Direktionsgebäude an der Nahtstelle zu der bereits 1841 fertiggestellten Strecke der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft.

Elberfeld stand trotz aller Schwierigkeiten am Beginn einer Aufwärtsentwicklung. Neben dem Bahnhofs- und Direktionsgebäude waren im zweiten Quartal des 19. Jahrhunderts u.a. das Rathaus von Johann Peter Cremer aus Aachen und das Königliche Landgericht von Conrad Ferdinand Busse, dem Nachfolger Schinkels, erbaut worden. Zusammen mit der ebenfalls in dieser Zeit erbauten Laurentiuskirche sind diese vor der Mitte des 19. Jahrhunderts entstandenen Bauwerke noch heute die wesentlichsten Zeugnisse der spätklassizistischen Bauepoche Elberfelds und Marksteine für die Entwicklung einer der ältesten deutschen Industriestädte in preußischer Zeit.

Literatur

- Belz, Karl-Wilhelm: Eisenbahnen in der Industriellen Revolution, ein frühes Wuppertaler Projekt, in: Beiträge zur Geschichte und Heimatkunde des Wuppertals, Bd. 27, Wuppertal 1979.
- Endemann, Karl: Düsseldorf und seine Eisenbahnen – Vergangenheit und Gegenwart, 2. Aufl., Stuttgart 1987.
- Meyer, Lutz-Henning: Bahnanlagen der Rheinischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, in: Denkmalpflege im Rheinland, Landschaftsverband Rheinland 1, 1985.
- Meyer, Lutz-Henning: 150 Jahre Eisenbahn im Rheinland, Entwicklung und Bauten am Beispiel der Aachener Bahnen, Köln 1989.
- Sucker, Meinhard: Die Seilzuganlage in Hochdahl – Ein Beitrag zur deutschen Eisenbahngeschichte, 2. Aufl., Düsseldorf 1988.
- Waldeck, R.: Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Bd. 33, 1910.
- Weigelt, Horst: Deutsche Eisenbahngeschichte im Zeitraffer, in: Jahrbuch des Eisenbahnwesens, S. 152 ff., Darmstadt 1985.
- Zinn, Ernst: Die Baukunst in Elberfeld während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Düsseldorf 1968.

Anmerkungen

- 1 Vgl. Zinn, 1968, Seite 69 ff. und Abb. 60-65.
- 2 Vgl. Ulrich Thieme – Felix Becker, Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler, Band 10, Leipzig 1914, Seite 292.
- 3 Waldeck, 1910, Seite 585, zitiert Berger, «Der alte Harkort», Seite 223.
- 4 Vgl. Zinn, 1968, Seite 65 ff.
- 5 Vgl. Waldeck, 1910, Seite 845, Zitat aus einem Brief des Oberpräsidenten der Rheinprovinz Schaper vom 19. Juni 1835 an den Finanzminister von Bodelschwingh.
- 6 Vgl. Waldeck, 1910, Seite 839. Bodelschwingh sah die Last, die der Staatskasse durch Übernahme der Zinsgarantie zufallen würde, und wollte andererseits nicht das Zustandekommen der «Hauptbahn» von Dortmund über Duisburg nach Düsseldorf gefährden.
- 7 Vgl. Waldeck, 1910, Seite 840. Der Finanzminister Bodelschwingh teilte die Entscheidung des Königs mit einem Schreiben vom 21. Mai 1843 der in Berlin weilenden Deputation der Städte Elberfeld und Barmen mit, deren Mitglieder Oberbürgermeister von Carnap, Bürgermeister Wilckhaus aus Barmen und Direktor Egen waren.