

Zum 130-jährigen Jubiläum der Inbetriebnahme der Barmer Bergbahn am 16. April 1894

Die Barmer Bergbahn nahm am 16. April 1894 als erste elektrische Zahnradbahn Deutschlands sowie erste zweigleisige Zahnradbahn der Welt für den Personenverkehr ihren Fahrbetrieb auf.

Die ersten Planungen für die Bahn entstanden Ende der 1880er Jahre. Da die Steigungen zu den Ausflugszielen mit den damaligen Adhäsionsbahnen nicht zu bewältigen waren, musste eine andere Lösung gefunden werden. Es stand neben der Zahnradbahn noch eine Standseilbahn zur Diskussion.

Die Zahnradbahn wurde zweigleisig ohne Weichen mit einer Spurweite von 1.000 mm gebaut. Die Strecke führte von der Talstation an der Cleferstraße durch den Barmer Wald mit den Haltpunkten „Stadhalle“ (Nähe Planetarium) und „Talblick“ bis zur Bergstation „Toelleturm“. An den beiden Endstationen wurden die Wagen über Schiebebühnen auf das parallele Gleis verschoben.

Auf einer Streckenlänge von etwas über 1,6 km wurde ein Höhenunterschied von 171 Metern überwunden. Die Bahn wurde mit Gleichstrom betrieben, die benötigte Energie wurde seit der Eröffnung 1894 von einem Kraftwerk geliefert, das auch die umliegende Industrie mit Strom versorgte. Außerdem wurden die Motoren bei der Talfahrt als Generatoren benutzt und konnten somit Strom ins Netz zurückspeisen. Eine Speicherung des Rekuperationsstroms war damals noch nicht möglich. Er musste sofort von dem bergwärts fahrenden Zug aufgenommen werden. Allerdings konnte so ca. die Hälfte des benötigten Stroms für eine Bergfahrt gewonnen werden.

Die Züge verkehrten nach einem festen Fahrplan, bei dem meist zwei Züge gleichzeitig auf der Strecke waren. Durch den zweigleisigen Ausbau musste unterwegs kein Gegenzug abgewartet werden.

Der zweite Weltkrieg brachte Einschränkungen für die Bahn. Beim Fliegerangriff auf Barmen am 29./30. Mai 1943 wurden insgesamt 6 Wagen zerstört und die Berg- und Talstation beschädigt. Daher lag die Bahn vom 30. Mai 1943 bis zum 20. Februar 1944 und abermals nach Einmarsch der Alliierten vom 16. April bis 20. Juni 1945 still.

Trotz der kriegsbedingten Schäden fuhr die Bahn kurz nach dem Krieg wieder. 1954 beschloss der Rat der Stadt Wuppertal, den Verkehr der Zahnradbahn einzustellen. Als Gründe hierfür wurden der überalterte Wagenpark, hohe Sanierungskosten und die geplante Erweiterung des bahneigenen Kraftwerks zu einem Heizkraftwerk für den Stadtteil Barmen genannt. Bürgerproteste verzögerten eine Stilllegung nochmal um 5 Jahre.

Am 4. Juli 1959 fuhr die Bahn unter erheblichen Bürgerprotesten ein letztes Mal. Ab 1960 wurden alle Anlagen abgebaut oder umgewidmet. So befindet sich heute in der Bergstation das Restaurant „Zur alten Bergbahn“. Die Terrasse des Restaurants befindet sich auf dem alten Bahnsteig.

Vier Bergbahnwagen wurden verschrottet, zwei wurden als Spielgeräte im Zoo und im Nordpark aufgestellt.

Im unteren Teil der Barmer Anlagen erinnert heute ein Gleisstück mit einem Radsatz der baugleichen Stuttgarter Zahnradbahn an die Barmer Bergbahn, außerdem wurde im Zuge der „Regionale 2006“ der Streckenverlauf durch die Aufschüttung eines Kiesbetts und der Aufstellung von 180 Stelen aus Granit wieder sichtbar gemacht.

Im Oktober 2009 wurde der Verein „Barmer Bergbahn e.V.“ gegründet. Dieser widmet sich der Erinnerung an die Bergbahn und hat eine Machbarkeitsstudie zum Neubau durchgeführt.

Zwei große Modell-Anlagen im Maßstab 1:22,5 mit entsprechend individuell gefertigten Fahrzeugen und weitere Exponate werden im **Wuppertaler Miniaturland** an der Öhder Straße 19a zu betrachten sein, wenn diese Ausstellung am 12. Oktober 2024 eröffnet wird.