LANDSCHAFTS VERBAND RHEINLAND LVR

Rheinisches Amt für Denkmalpflege · Postfach 21 40 · 50250 Pulheim

Rheinisches Amt für Denkmalpflege

Datum und Zeichen bitte stets angeben
27.11.2006
Bm-La-8832-06/15110

Dr. Walter Buschmann
Tel.: (0 22 34) 98 54- 533
Fax: (0 22 34) 82 84- 2258
walter.buschmann@lvr.de

Bergisch Gladbach, Tannenbergstraße, Stellwerk Gf
Gutachten gemäß § 22 Absatz 3 Satz 1 zum Denkmalwert gem. § 2 DSchG NW

Bergische Eisenbahnen

Das Stellwerk an der Tannenbergstraße in Bergisch Gladbach ist Teil der Eisenbahngeschichte des Bergischen Landes und des rechtsrheinischen Kölns. Schon 1860 beschäftigte sich der einflussreiche Papierfabrikant Carl Richard Zanders mit dem anspruchsvollen Eisenbahnprojekt einer Verbindung der Städte Köln und Soest quer durch das Bergische Land mit Stationen in Bergisch Gladbach, Wipperfürth und im weiteren Verlauf der Strecke in Lüdenscheid und Hagen. Das gleiche Ziel wurde durch ein in Hagen gegründetes Komitee verfolgt. Nach mehreren Versammlungen des Hagener Komitees mit Vertretern der bergischen Gemeinden kam es 1863 zur Gründung der Coeln-Soester Eisenbahn-Gesellschaft und schon im gleichen Jahr zur Konzessionsverleihung für die Gesamtstrecke, nachdem die Gesellschaft eine Kaution von 500.000 Mark hinterlegt hatte.

Die mit den Strecken Elberfeld-Hagen und Elberfeld-Düsseldorf damals bereits seit Jahrzehnten erfolgreiche Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft hintertrieb das Projekt erfolgreich, erreichte, dass die Coeln-Soester Gesellschaft in finanzielle Schwierigkeiten geriet und schließlich unter Aufgabe auf die dem Staat zufallende Kaution auf die Ausführung ihrer Pläne verzichtete.

Etwa gleichzeitig mit der Netzerweiterung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Süden mittels einer Trasse von Haan-Gruiten über Opladen nach Köln-Mülheim 1867/68 entstand auch die Strecke von Köln-Mülheim nach Bergisch Gladbach. Die Strecke wurde im Dezember 1868 eingeweiht. Trotz intensiver Bemühungen kam die ursprünglich vorgesehene Strecke von Bergisch Gladbach nach Wipperfürth nicht zur Ausführung. Als Gegenargument diente die 1871 ebenfalls für die Bergisch-Märkische Eisenbahn konzessionierte Aggertalstrecke. Statt der geradlinig über Wipperfürth bis nach Westfalen reichenden, für Bergisch Gladbach ideal zu nennenden Trasse, wurde 1870 die alte Strecke in scharfem Bogen nach Süden Richtung Bensberg geführt.

Unter starkem, persönlichen und finanziellen Engagement durch den mit der Industriegeschichte von Rösrath-Hoffnungsthal und Köln-Mülheim eng verbundenen Gustav Reusch wurde die Strecke 1890/91 nach Hoffnungsthal und Immekeppel und 1912 noch bis Lindlar ausgebaut.

Der Konkurrenz einer sprunghaft steigenden Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg hielt die Köln/Mülheim – Lindlarer Eisenbahnstrecke nicht stand. Schrittweise wurde 1960 bis 1966 der Personenverkehr zwischen Bergisch Gladbach und Lindlar eingestellt und die Gleisanlagen anschließend abgebaut. Die Trasse zwischen Köln-Mülheim und Bergisch Gladbach wurde dagegen in das S-Bahnnetz Rhein-Ruhr einbezogen. Der seit 1868 existierende Bahnhof Bergisch Gladbach konnte so als Personenbahnhof und zugleich auch mit den Gleisanschlüssen für die Papierfabrik Zanders und die Stadtwerke für den Güterverkehr in veränderter Form weiter genutzt werden.

Der Bahnhof Bergisch Gladbach

Der im Dezember 1868 eingeweihte Bahnhof diente zugleich dem Personen- und Güterverkehr. Im Südosten war parallel zur heutigen Gladbacher Straße und nahe der Bahnhofstraße das zweigeschossige Empfangsgebäude erbaut worden. Zum Bahnhof gehörten ferner ein Rechtecklokschuppen, ein Güterschuppen und Ladegleise für Erze und Kalk. Statt eines Stellwerks gab es eine Wärterbude aus Holz für die offenbar noch per Hand zu betätigenden Weichen und Signale.

Der Bahnhof Bergisch Gladbach hatte ausweislich der erhaltenen Pläne (Hauptstaatsarchiv Düsseldorf, BR 1003, Nr. 1143) eine hohe Bedeutung für den Erzbergbau und die Kalkproduktion des Bergisch Gladbach/Bensberger Reviers und wurde ebenfalls von den eingesessenen Betrieben der Papiererzeugung genutzt. Der Bahnhof war zudem im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts Ausgangspunkt für die Ansiedlung einer Reihe von Betrieben: Kalköfen Krein und Kiepenheuer der Kalker Industrie-Gesellschaft, Fa. Köttgen & Co, Fa. Hiby & Cie, Städtische Gasanstalt, Eisengießerei F. Jaeger, Maschinenbau Berger & Co.

Der Bahnhof wurde stetig ausgebaut mit Ladegleisen, Ladebühnen für die Verladung von Kalk und Papier und Lagerplätze für Eisenstein. 1892/93 gab es einen größeren Bahnhofsumbau mit Anlage eines ersten Stellwerks nördlich des jetzigen Standortes. Mit Entstehung des Bahnhofs und des Empfangsgebäudes in Gronau, wurde 1911 das erhaltene Stellwerk an der Tannenbergstraße errichtet. Es entstand in dem spitzwinkligen Gleisdreieck, das von den Trassen nach Köln-Mülheim und Bensberg gebildet wurde.

Die heute aus Köln nach Bergisch Gladbach führende zweigleisige Strecke endet in dem von der Bahnhofsstraße begrenzten Sackbahnhof Bergisch Gladbach. Das Stellwerk Gf an der Einfahrt zum Bahnhof, steht an der die Gleise rechtwinklig kreuzenden und mittels Schranken gesicherten Tannenbergstraße. Jenseits der für den Personenverkehr genutzten Gleise erstreckt sich nördlich ein durch eine Weichenstraße erschlossenes Gleispaket mit sieben parallel liegenden Rangiergleisen. Hier wurden und werden die Waggons der an den Bahnhof angeschlossenen Betrieben getrennt oder zu Zügen zusammengestellt. Heute ist noch der Gleisanschluss für die Stadtwerke Bergisch Gladbach und für die Papierwerke Zanders von Bedeutung. Der Anschluss dieser beiden Betriebe erfolgt über die ursprünglich bis Bensberg reichende Trasse. Vom Stellwerk Gf aus wird der Betrieb im Personen- und Rangierbahnhof Bergisch Gladbach gesteuert. Das Anschlussgleis für die Stadtwerke und die Fa. Zanders führt südlich am Stellwerk vorbei und ist durch eine eigene Schrankenanlage gesichert.

Das Stellwerk Gf

Das 1911 errichtete, schmale und im Grundriss längsrechteckige Stellwerksgebäude mit Walmdach ist im Erdgeschoss ein verputzter Massivbau und im Obergeschoss ein an drei Seiten verschieferter Fachwerkbau. An der Südseite wird der Gebäudekörper durch den vollständig eingehausten und verschieferten einläufigen Treppenaufgang geprägt. Der spätere eingeschossige Anbau im Nordosten gehört nicht zur denkmalwerten Substanz.

Die zur Gleisseite liegende Nordfassade des Hauptbaus ist symmetrisch gegliedert mit vier Fenstern im Erdgeschoß und sechs Fenstern im fachwerksichtigen Obergeschoß. Die Gefache im Fachwerk sind verputzt. Auch die zur Tannenbergstraße orientierte Schmalseite ist annähernd symmetrisch aufgebaut mit drei Fenstern im Obergeschoß und einem mittig liegenden, heute zugemauerten Eingang zum Spannwerksraum.

Hervorgehoben ist im Erdgeschoß die Sockelzone mit einer ungleichmäßig bis in den Bereich der Fensterlaibungen hineingezogenen Verblendung in bruchrauhem Naturstein. Auch für die Stürze der segmentbogigen Öffnungen ist dieser Naturstein verwendet worden. In den Fensteröffnungen des Erdgeschosses sind die kleinteiligen Metallsprossenfenster erhalten. Auch in den Öffnungen der Nordseite sind die originalen Holzsprossenfenstern überliefert mit Espangnoletteverschlüssen und grüner Farbverglasung für die beiden großen Fenster im Obergeschoss.

Im Inneren des Stellwerks ist die mechanische Ausrüstung weitgehend überliefert. Die Anlagen dienen zur Steuerung der zweiteiligen Schrankenanlage und sämtlicher Weichen und Signale im Bahnhof Bergisch Gladbach. Im Stellwerksraum befindet sich eine Hebelbank der Fa. Scheidt & Bachmann von 1911. Auf der Bank sind dreizehn blaue Hebel für die Weichen und sechs rote Hebel für die Signale montiert. Der neben der Hebelbank angeordnete Blockschrank mit Fahrstraßenhebeln und Fahrstraßenfestlegungen ermöglicht Weichenkombinationen und blockiert unzulässige Kombinationen. Im westlichen Kopf des Stellwerkraumes sind die Bedienpulte der Schrankenanlagen aufgestellt, wobei das südliche Bedienpult mit Bakelitgehäuse noch aus der Anfangszeit der Elektrifizierung der Schranken 1962 stammen dürfte. Im Erdgeschoss des Stellwerks befindet sich der Spannwerksraum. Die von den Hebeln im Obergeschoss kommenden Drahtseile werden hier über die in Reihe angeordneten gewichtbeschwerten Umlenkrollen zu den Signalen und Weichen geleitet.

Die ältere Schrankenanlage zur Sicherung der Anschlussgleise für die Stadtwerke und die Fa. Zanders ist Teil des Denkmals.

Bedeutung

Die Geschichte der Bahnstrecke Köln-Bergisch Gladbach-Bensberg-Hoffnungsthal-Immekeppel-Lindlar zeigt, die auch in anderen Regionen des Bergischen Landes (Aggertalbahn, Wiehltalbahn) erkennbaren Schwierigkeiten bei der Anlage von Neben- oder Sekundärbahnen zur Erschließung dieser bedeutenden Industrieregion. Möglicherweise dem Einfluss der wichtigen Industriellenpersönlichkeiten Carl Richard Zanders ist die relativ frühe Realisierung zumindest der Verbindung von Köln-Mülheim nach Bergisch Gladbach zuzuschreiben. Der Bahnhof Bergisch Gladbach ist heute nur noch durch das Stellwerk von 1911 in historisch bemerkenswerter Weise präsent. Es ist entstanden in einer eisenbahntechnisch äußerst aktiven Bauphase, als die Eisenbahnverhältnisse im rechtsrheinischen Köln mit dem Bau der beiden neuen Rheinbrücken (Süd- und Hohenzollernbrücke), dem Bau des Güter- und Verschiebebahnhofs Kalk und dem Bau der Bahnhöfe Kalk und Mülheim weitgehend neu geordnet wurden. Das Stellwerk in Bergisch Gladbach dokumentiert insofern die Industrie-, Orts-, Regional- und Eisenbahngeschichte im rechtsrheinischen Bereich von Köln.

Darüber hinaus ist mit der Architektur und der technischen Ausstattung des Stellwerks Gf in Bergisch Gladbach ein beeindruckend vollständiges Element der Eisenbahntechnik erhalten geblieben. Die Architektur ist mit den Bauweisen und Materialen Fachwerk, Schiefer, Naturstein den damaligen Zielsetzungen der Heimatschutzbewegung verbunden. Es verdeutlicht die Suche nach landschaftlich und regional-städtebaulich verträglichen Formen für die technischen Elemente des Industrie- und Eisenbahnzeitalters. In technischer Hinsicht ist mit dem Stellwerk eines der wenigen noch mechanisch funktionierenden Stellwerksanlagen überliefert.

Das Stellwerk Gf ist daher bedeutend für die Geschichte des Menschen und die Geschichte von Bergisch Gladbach. Seine Erhaltung liegt aus städtebaulichen und wissenschaftlichen, besonders industrie-, eisenbahn-, regional- und ortsgeschichtlichen Gründen im öffentlichen Interesse.

Im Auftrag

Walter Buschmann

Dr. Walter Buschmann

Literatur

Mylenbusch, Franz:
Die Geschichte der Oberbergischen Eisenbahnen, Gummersbach 1965

Kistemann, Eva:
Gewerblich-industrielle Kulturlandschaft Bergisch Gladbach 1820-1999, Essen 2000

Schiebel, Peter/ Perillieux, Winand:
Die von Köln ausgehenden Eisenbahnlinien.

Eisenbahn-Journal Sonderausgabe Köln II,1/1987; darin:
Die Eisenbahnen von Köln ins Bergische Land, S. 93-97

Menninghaus, Werner/ Krause, Günter/ van Kampen, Manfred:
Bergisch-Märkische Eisenbahn (1843-1881) – Ausbesserungswerk Witten - , Lübbecke 1990

Hermanns, Heinz:
Die Handelskammer für den Kreis Mülheim am Rhein (1871-1914) und die Wirtschaft des Köln-Mülheimer Raumes, Köln 1969