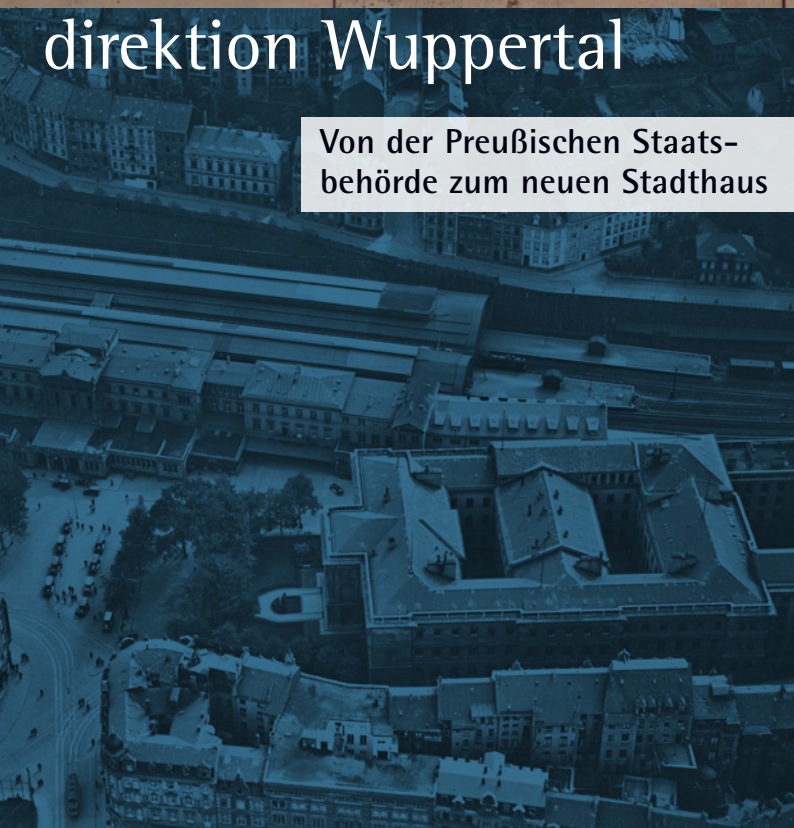




# Die Bundesbahn- direktion Wuppertal

Von der Preußischen Staats-  
behörde zum neuen Stadthaus



## Eine neue Geschichte

Im April 2022 hat der Rat der Stadt Wuppertal mit Blick auf die Modernisierung der Verwaltung und die Belebung der Elberfelder City eine zukunftsweisende Entscheidung getroffen: die Umwandlung der lange vernachlässigten ehemaligen Bundesbahndirektion in einen bürgernahen und modernen Verwaltungsstandort. Mit dem Jobcenter und der Bergischen Universität als Mitmieter ist jetzt ein neues Stadthaus entstanden, das diesem markanten Baudenkmal des Klassizismus frisches Leben einhaucht. Die Grundlage dafür liefert ein mit der Clees Unternehmensgruppe als Eigentümerin auf mindestens 30 Jahre abgeschlossener Vertrag. Damit ist in der langen Geschichte dieses Gebäudes ein neues Kapitel aufgeschlagen worden. Der Ratsbeschluss unterstreicht so noch einmal die Bedeutung des Bahnhofsbereichs am Döppersberg als „Tor zur Stadt“. Über viele Jahre hat der zur Jahrtausendwende aufwändig sanierte Baukomplex mit über 20.000 Quadratmetern Nutzfläche negative Schlagzeilen produziert und Spekulationen angeheizt. Von „äußerer Pracht und innerer Öde“ war die Rede, man beklagte den skandalösen Leerstand in bester Stadtlage oder monierte das Scheitern eines 2014 dort geplanten riesigen Factory-Outlet Centers.

Der schleichende Niedergang des 1875 fertiggestellten und seit 1988 unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes hatte allerdings schon viel früher eingesetzt. Er begann mit der stufenweise vollzogenen Auflösung der Bundesbahndirektion Wuppertal in den 1970er Jahren. Als das Staatsunternehmen Deutsche Bundesbahn (DB) 1994 in eine AG umgewandelt wurde, endete auch das System der deutschen Eisenbahndirektionen. Das Gebäude mit der Adresse „Döppersberg 41“ erwies sich nun als viel zu groß und unrentabel. 2008 zog dort die letzte Dienststelle der Bahn endgültig aus.

Der imposante Direktionsbau blickt auf eine wechselhafte, aber lange unerforscht gebliebene Vergangenheit zurück. Sie ist eng mit der Historie des Wuppertals verwoben und erzählt von industriellem Aufstieg und bürgerlicher Repräsentation im 19. Jahrhundert. Die ‚spannende‘ Geschichte dieses Architekturdenkmals spiegelt zugleich die der Eisenbahn als staatlicher Institution wider – im Kaiserreich, in der Weimarer Republik, nach 1945 und – auf besonders verhängnisvolle Weise – im Nationalsozialismus.



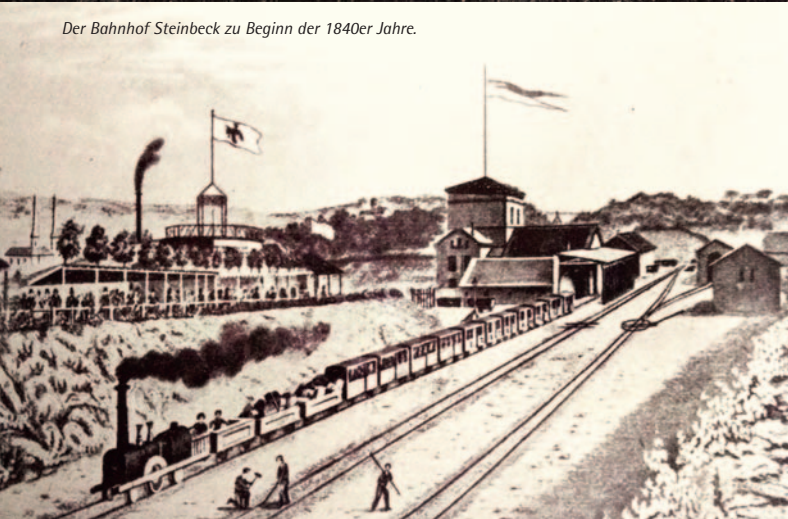
Döppersberg, Frühjahr 2024 – Das Tor zur Stadt und Visitenkarte Wuppertals







August von der Heydt (1801-1874), Preußischer Minister, war ein Anhänger der Staatsbahn.



Der Bahnhof Steinbeck zu Beginn der 1840er Jahre.

## Motor der Industrialisierung

Es mag heute Manchen wie Ironie erscheinen. Aber die Eisenbahn als eine zentrale Errungenschaft der Moderne stand im 19. Jahrhundert, in den Blütejahren der industriellen Revolution, und auch noch lange danach für Fortschritt, Urbanisierung, Mobilität und Zuverlässigkeit. Sie war selbst ein Produkt der Industrialisierung und hat diese zugleich mit vorangetrieben. Die Eisenbahn und das Reisen mit ihr erweiterten den geistigen Horizont und die menschliche Erfahrungswelt. Sie brachte Wachstum und Wohlstand, der zehntausende Menschen auf der Suche nach Arbeit in das aufstrebende Industrie- und Handelszentrum an der Wupper zog. So entstand ein riesiges Industrieproletariat. Niedrige Löhne, widrigste Arbeitsbedingungen und erbärmliche Unterkünfte boten aber vielen der Zugewanderten oft nur ein Leben am Existenzminimum. Allein zwischen 1831 und 1885 wuchs die lokale Bevölkerung von ca. 70.000 auf 210.000 Menschen. Diese wirtschaftlich und demografisch extrem dynamische Entwicklung erforderte ein modernes Eisenbahnverkehrsnetz. Barmen und Elberfeld erkannten dies früher als viele andere deutsche Städte. August von der Heydt, Bankier aus Elberfeld und ab 1848 Preußischer Handelsminister, zählte zu den wichtigsten Förderern dieses Entwicklungsprozesses.

Zur verbesserten Beförderung von Rohgütern, hauptsächlich der Kolonialware Baumwolle, vom Rhein zu den Spinnereien des Wuppertals, regten 1832 die Handelskammern von Düsseldorf und Elberfeld eine Eisenbahnverbindung zwischen beiden Städten an und legten damit den Grundstein der „Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft“. 1841 ging die Strecke in Betrieb, erst nur bis Steinbeck, dann, nach einem Tunneldurchstich am Döppersberg, bis zum Bahnhof Elberfeld. Die 1843 gegründete „Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft“ sorgte schließlich für den Bau einer Bahnstrecke in das für die Industrieproduktion so wichtige märkisch-westfälische Kohlerevier. Sie wurde im März 1849 vollendet. Tausende Wanderarbeiter, u.a. aus Schlesien, Polen, Italien und Belgien, waren daran beteiligt.







Trassenarbeiter der 1879 eröffneten Rheinischen Strecke (heute Nordbahntrasse).

Der Eisenbahnbau war der zentrale Wachstumsmotor der Industrialisierung und hatte in den 1840er Jahren seine erste Hochphase. Er bedeutete harte Arbeit und folgte kapitalistischen Regeln. Immer wieder gab es deshalb Kämpfe für bessere Bedingungen. 1848 streikten Arbeiter im Streckenbau für gerechtere Löhne. Noch 1863 ging bei der Direktion der Eisenbahngesellschaft eine Beschwerde ein, weil deren Beschäftigten bis zu 20 Stunden am Stück arbeiten mussten. Eine bereits vor der Revolution von 1848/49 einsetzende Wirtschaftsdepression brachte die privaten Gesellschaften, auch die im Wuppertal, in ernste Finanznöte. Als Folge gerieten die Streckennetze schrittweise unter die staatliche Verwaltung der im Oktober 1850 gegründeten Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, die erste im damaligen Preußen. Nach Übernahme der Düsseldorf-Elberfeld-Strecke in „Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld“ umbenannt, residierte diese zunächst im ersten Obergeschoss des Ende 1848 fertiggestellten Empfangsgebäudes des Elberfelder Bahnhofs. Ab 1881 unterstanden alle drei Strecken im Direktionsbezirk dem Staat: die Bergisch-Märkische, die Prinz Wilhelm-Bahn (1844) von Vohwinkel nach Essen und die 1879 eröffnete „Rheinische“ (heute Nordbahntrasse).

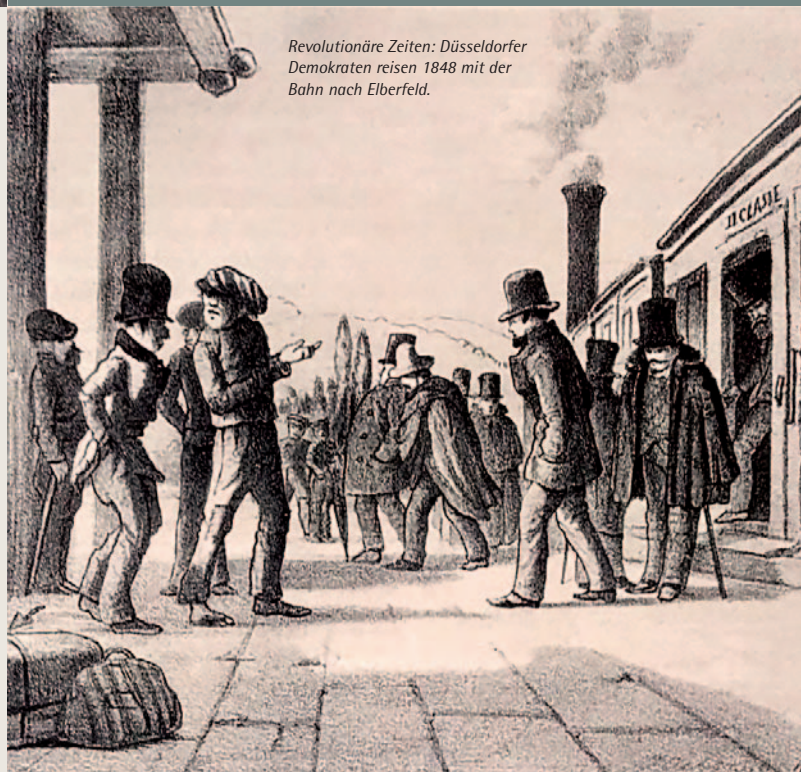
Mehrheitlich begrüßten die damaligen Zeitgenossen die Eisenbahn als Treiberin des Fortschritts. Aber es gab, wie immer, auch die Skeptiker und Bedenkenträger:

*Es erscheint jetzt fast kein Zeitungsblatt, in welchem nicht der Eisenbahnen gedacht würde [...]. Anerkannt ist also sicherlich [ihre] Bedeutsamkeit. Nichts desto weniger gibt es auch einige Schattenseiten des Eisenbahnwesens:*



- a) Der lebhaftere Verkehr, der raschere Geldumsatz und die vermehrte Leichtigkeit, für Geld des Herzens Lust befriedigen zu können, wird die Habsucht, die Genußgier, die Speculation, die Prachtliebe, den Modewechsel in's Unglaubliche vermehren.
- b) Je mehr durch die Eisenbahnen ganz Europa einer großen Stadt ähnlich wird, desto mehr werden die Laster, die den großen Städten eigenthümlich sind, allgemeiner werden.
- c) Das materielle Interesse wird dem religiösen und sittlichen einen immer schwereren Kampf bereiten.

Der deutsche Bürgerfreund, ein Hausbuch zur Beförderung bürgerlicher Bildung, des Familienglücks, des Gewerbefleißes und Wohlstandes in Stadt und Dorf, Lindau 1847



Revolutionäre Zeiten: Düsseldorfer Demokraten reisen 1848 mit der Bahn nach Elberfeld.





Die dreijährige Bauzeit des kühnen Bauwerks endete im März 1897 mit dem Brückenschluß.

Personen- und Postbeförderung auf der von Steinbeck abzweigenden Strecke nach Cronenberg, um 1901.



## Akropolis an der Wupper

Die beständig wachsende Direktion Elberfeld bildete den Mittelpunkt eines strahlenförmigen Eisenbahnnetzes, das alle Industriepplätze des rheinisch-bergisch-märkischen Gebietes berührte. 1870 wurden in ihrem Bereich bereits über 9 Mio. Personen und ebenso viele Tonnen an Gütern befördert. Die Zahl der täglich gefahrenen Personen- und Güterzüge stieg von 21 (1855) auf 621 (1870). Ihr Streckennetz umfasste 1875 ca. 1.200 Kilometer und reichte damals von der holländischen Grenze bis nach Thüringen, seit 1890 in Ost-West-Richtung von Düsseldorf bis Warburg, von Nord-Süd von Unna bis Siegen. Ihre Aufgaben waren vielfältig und in den Hochzeiten der Industrialisierung oft innovativ, die Ergebnisse zuweilen spektakulär. Großes Aufsehen erregten etwa einige der zahlreichen Hochbauprojekte der Direktion, z.B. die Hammer Rheinbrücke in Düsseldorf (1870) und die beeindruckenden Ruhr-Viadukte in Herdecke (1878) und Witten (1916). Als schiere Sensation erlebten damals die Menschen aber die kühne Stahlkonstruktion der 1897 eingeweihten Müngstener Brücke. Das ursprünglich nach Kaiser-Wilhelm I. benannte Bauwerk ist mit 107 Metern noch immer Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke. Sie gilt als eine der bedeutendsten technischen Pionierleistungen des 19. Jahrhunderts und hat im Verbund mit vergleichbaren Brücken in Europa gute Chancen auf die Anerkennung als UNESCO-Weltkulturerbe.

Mit den Aufgaben der Behörde wuchs auch ihr Personal: von 409 (1855) auf knapp 19.000 Beschäftigte im Jahr 1875. Die Eisenbahndirektion Elberfeld benötigte deshalb dringend ein neues Domizil. Es sollte neben funktionalen Ansprüchen auch dem gewachsenen Repräsentationsbedürfnis einer prosperierenden staatlichen Großbehörde genügen. Das 1848/49 im Geist des Architekten und Städteplaners Karl Friedrich Schinkel in antiken Formen errichtete Empfangsgebäude des Bahnhofs, dessen Portikus auf klassische Tempelfronten verweist, lieferte dafür vermutlich die architektonische Inspiration. So korrespondiert der zwischen 1871 und 1875, also in den „Gründerjahren“ des deutschen Kaiserreichs entstandene Verwaltungsbau zwar stilistisch mit dem Bahnhof; er ruft aber mit Blick auf die Fassadengliederung und die Symmetrie seiner beeindruckenden Schauseite ebenso Bilder italienischer Renaissance-Palazzi auf. Eine besonders prächtige Wirkung entfaltet dabei der dreiaxig hervorgehobene Mittelbau mit seiner ionischen Säulenordnung und der rustizierten Rundbogen-Vorhalle.

Die beiden klassizistischen Bauten sowie die 1860 vis-à-vis der Direktion errichtete und im Zweiten Weltkrieg zerstörte Direktionspräsidentenvilla bildeten mit dem über eine Rundbogenbrücke zugänglichen und erhöht liegenden Bahnhofsvorplatz ein imposantes und stadt-bildprägendes Ensemble. Es stand für ökonomischen Aufschwung, bürgerliches Selbstbewusstsein und hoheitliche Autorität. Der Platz war umweht von „einem Hauch Antike“, eine Art Akropolis an der





*Pracht und Elend eng beieinander. Der Döppersberg um 1880, aufgenommen von Hofphotograph Louis Stütting.*

Wupper, dem nach damaliger Wahrnehmung „schwärzesten Fluß Europas“. Allerdings erstrahlte das sandsteinfarbige Gebäude damals wie auch später niemals so hell wie heute.

Im Angesicht dieser repräsentativen Kulisse am Döppersberg prallten indes scharfe soziale Gegensätze aufeinander. Gleich unterhalb der Nordfassade des Direktionsgebäudes, entlang der heutigen B 7, erstreckte sich nach Westen das berühmte Elendsviertel an der „Fuhr“. Hier lebten unter katastrophalen hygienischen Verhältnissen dichtgedrängt vorwiegend Handwerker der lokalen Textilindustrie. In direkter Nachbarschaft traten hier die Licht- und Schattenseiten der Industrialisierung zu Tage: Wachstum und Wohlstand, Mobilität und Migration, Armut und Verelendung. Schon in den 1880er Jahren wurden viele dieser maroden Fachwerkbauten abgerissen, für eine „Neue Fuhrstraße“ mit modernen Miets- und Geschäftshäusern.

*Ansicht der Eisenbahndirektion um 1900.*



## Kleine „Baugeschichte“

Eine detaillierte Baugeschichte der Adresse „Döppersberg 41“ ist nur bruchstückhaft überliefert. Aufschlussgebende Bauakten sind wohl bei der Bombardierung Elberfelds im Juni 1943, von der auch die Reichsbahndirektion massiv betroffen war, vernichtet worden. Unbekannt ist noch immer der Planer und Architekt. Genannt wird gelegentlich der preußische Regierungsbaumeister Wilhelm Plange (1809-1879), seinerzeit Vizepräsident der Bergisch-Märkischen Eisenbahndirektion. Sein Sohn Heinrich Plange (1857-1942) ist als bevorzugter Architekt des Wuppertaler Großbürgertums bekannt.

Das dreigeschossige Kerngebäude von 1875 ist auf dem ca. 2000 m<sup>2</sup> großen Gelände eines vormaligen Kohlenmagazins auf rechteckigem Grund errichtet worden. Es trug ein Walmdach mit einer als umlaufende Balustrade gestalteten Attika und besaß zwei durch einen mittig angesetzten Querriegel getrennte Lichthöfe. Das Gebäude ist mehrmals erweitert worden: 1908 gleisseitig durch einen fünfachsigen Anbau (viergeschossig) mit Flachdach und Balustrade und 1914-16 nach Westen durch einen stilistisch dem Kerngebäude angepassten zweiflügeligen und (nordseitig) zwölfachsigen Komplex mit Walmdach, vier Geschossen, zusätzlichem Innenhof und einem repräsentativen Eingangsportal mit Architrav auf vier ionischen Säulen. 1939/40 kam im Südwesten noch ein vorkragender Anbau (achtachsiger) hinzu.

Die 1949 abgeschlossene Wiederherstellung des stark kriegsbeschädigten Verwaltungsbaus veränderte besonders seine Dachlandschaft und hinterließ auch im Inneren sichtbare Spuren. Aus dieser Zeit stammen etwa die beiden großformatigen Sgraffiti im östlichen Eingangsfoyer. Der 2023/24 im Dachbereich erfolgte Ausbau der nicht bauzeitlichen Dachgeschosse aus der Nachkriegszeit zu Voll- und Staffelgeschossen wurde von der Denkmalbehörde unter Auflagen genehmigt. Dieser trübt allerdings spürbar den Eindruck von der wohlproportionierten formalen Ausgewogenheit des historischen Direktionsgebäudes und seiner Erweiterungsbauten.



## „Dienst am Vaterland“

Die Eisenbahn war im 19. Jahrhundert lange das größte und erfolgreichste Wirtschaftsunternehmen und auch in Preußen der „Hauptfinanzier“ der Staatskasse. Nach der Reichsgründung von 1871 gab es erste Initiativen zur Schaffung einer Staatsbahn für ganz Deutschland. Die Anhänger eines intervenierenden Staats sahen darin ein Vorbild für die sozialpolitisch angestrebte enge Verknüpfung von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft. Weniger vorbildlich zeigte sich die Eisenbahn als Arbeitgeberin. 1896 schlossen sich deshalb erstmals die dort Beschäftigten zur Durchsetzung ihrer Interessen zu einer Gewerkschaft zusammen.

Die nationale Bedeutung und dynamische Modernität der Eisenbahn offenbarten sich besonders im Ersten Weltkrieg (1914–1918). Entstanden aus den Anforderungen friedlicher, wirtschaftlicher Entwicklung und eher menschen- und völkerverbindend, erschien sie jetzt – als dritte Säule des Staates neben Heer und Bürokratie – als idealtypische Verkörperung des vermeintlich von außen bedrohten „Vaterlandes“. Die große Mehrheit der Beschäftigten – Arbeiter, Angestellte, Beamte – teilten im Sommer 1914 die nationale Kriegsbegeisterung, inklusive der von Politik und Militärführung propagierten Kriegsziele. Der Eisenbahn kam dabei eine herausragende Rolle zu. Die regionalen Eisenbahndirektionen wurden schon mit der Mobilmachung am 1. August 1914 in den militärischen Apparat einbezogen und ihren zentralen Kommandostrukturen unterworfen. Die erhöhten Anforderungen in allen Bereichen galten als patriotische Pflicht, als „Dienst am Vaterland“. Ebenso die Bereitschaft ihrer Kundschaft, zugunsten des Militärs auf Bahnfahrten an Fest- und Feiertagen zu verzichten. Die Bahnstrecke durch das Wuppertal gehörte zu den wichtigsten „Transportstraßen“ zu den Aufmarschgebieten an der Westfront. Es galt ein strikter Militärfahrplan, allerdings zu Lasten der Lebensmittelversorgung der Großstädte und der Belieferung der Industrie. Der Chef des Feldeisenbahnwesens für die Direktion Elberfeld sah sich deshalb gezwungen, außerplanmäßig als Notbehelf im Winter einen beschränkten Kohlenverkehr zur Abmilderung der im Wuppertal besonders krass zu spürenden Notlage zu erlauben.



**Es ist vaterländische Pflicht,  
wegen der großen Inanspruchnahme der Eisenbahnen  
Ostern nicht zu reisen!**

*Ansprechl. Nr. 94 des kgl. Anzeigers  
vom 5. April 1917.*

\* Von Seiten des stellvertretenden Generalkommandos des 7. Armee-Korps geht uns folgendes zu: In Hinsicht auf die beginnende Osterzeit wird die Bevölkerung dringend erjudt, **nicht unbedingt notwendige Reisen zu unterlassen**. Die aufs äußerste in Anspruch genommenen Bahnen dürfen nicht noch durch erhöhten Personenverkehr belastet werden. Insbesondere muß auch während der Osterzeit ein Besuch von Offizieren und Mannschaften in den Garnisonen durch Angehörige auf die allerdringendsten Fälle beschränkt bleiben. Auch dieser Verzicht ist vaterländische Pflicht. Weiter sei bemerkt, daß über Ostern auf keinen Fall mehr Züge als bisher fahren, so daß Personen, deren Reise nicht unbedingt nötig ist (z. B. für Zwecke der Landwirtschaft, Industrie usw.), mit Zurückbleiben wegen Überfüllung der Züge zu rechnen haben.

Für Viele eine Zugfahrt ohne Wiederkehr -  
Auf dem Weg zur Kriegsfront im Westen, August 1914.





Eine preußische Karriere:  
Vom Bauingenieur zum Direktions-  
präsidenten und Ehrenbürger.

Die herausragende Persönlichkeit der Eisenbahndirektion Elberfeld von der Jahrhundertwende bis zum Beginn der Weimarer Republik war Christian Hoeft (1847-1935). Er amtierte von 1903 bis 1919 als deren Präsident. Er verantwortete den viergleisigen Ausbau der Talsachse, die Schaffung von 15 neuen Bahnstrecken und den Umbau fast aller Bahnhöfe im Direktionsbezirk. Im August 1914 organisierte Hoeft den Transport von 16 Armeekorps mit über hunderttausenden Soldaten in die Aufmarschgebiete im Westen. 1919 widmete die Stadt ihrem Ehrenbürger eine vom renommierten Berliner Bildhauer Hugo Lederer geschaffene Marmorbüste. Sie stand ursprünglich in einer kleinen Grünanlage vor dem Direktionsgebäude. Von Lederer, der auch das Bismarck-Denkmal (1900) auf dem Geschwister-Scholl Platz in Wuppertal-Barmen schuf, stammt übrigens jenes berühmte Hamburger Denkmal für Heinrich Heine, das 1933 von den Nazis demontiert und 1982 in einer Nachbildung wieder aufgestellt wurde.

Nach Abschluss der Mobilmachung und des Truppenaufmarsches Ende August 1914 hatten die Eisenbahnen der Länder in rund 11.000 Transporten mehr als 3 Mio. Soldaten, über 850.000 Pferde und ungeheure Mengen an Kriegsmaterial befördert. Kaiser Wilhelm II., einer der Haupttreiber des Krieges, bedankte sich dafür: „Allen denen, die, Meinem Ruf folgend, mitgewirkt haben, das deutsche Volk in Waffen auf den Schienenwegen den Feinden entgegenzuwerfen, insbesondere den Linienkommandanten und Bahnbevollmächtigten, sowie den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen vom ersten Beamten bis zum letzten Arbeiter, spreche ich für die treue Hingabe und Pflichterfüllung Meinen kaiserlichen Dank aus. Die bisherigen Leistungen geben Mir die sicherste Gewähr, dass die Eisenbahnen auch im weiteren Verlauf des großen Kampfes um des deutschen Volkes Zukunft jederzeit den höchsten Anforderungen gewachsen sein werden.“

(Kabinettsorder vom 20.8.1914)

Der 1914–16 entstandene westliche  
Erweiterungsbau der Eisenbahndirektion.



Die Indienstnahme der Eisenbahn für patriotisch-militärische Zwecke markierte eine wichtige Etappe auf dem Weg zur Durchsetzung eines staatlichen Eisenbahnmonopols. Besiegelt wurde es 1920 durch einen von Reichspräsident Friedrich Ebert unterzeichneten Staatsvertrag über die Gründung der „Deutschen Reichsbahn“. Der von Ebert, der SPD und den Gewerkschaften nach der Revolution von 1918/19 beschrittene Weg in die Republik fand offenbar auch unter den Beschäftigten der jetzt zentral von Berlin aus verwalteten Eisenbahn breite Akzeptanz und Zustimmung. Eine erste Belastungsprobe erlebte diese Beziehung, als im Januar 1920 im Direktionsbezirk Elberfeld die Eisenbahner streikten und – als Folge – die Reichsregierung den Ausnahmezustand verhängte. Die zentrale Streikleitung dieses überregional ausstrahlenden Arbeitskampfes residierte damals im Direktionsgebäude am Döppersberg.



## Republikfeinde im Haus

**E**in politischer Schauplatz blieb das Gebäude auch in der Folgezeit. 1923, in diesem von Inflation und politischer Instabilität geprägten Krisenjahr der Weimarer Republik, wurde die Reichsbahndirektion Elberfeld im Zuge der „Ruhrbesetzung“ zu einem wichtigen Ankerpunkt militanter Demokratiefeinde. Unter ihrem Schutzschirm operierten Kräfte, die sich nach dem Ersten Weltkrieg im völkisch-nationalen Milieu radikalisiert hatten. Schon 1922 gab es dort Polizeiermittlungen zufolge geheime Treffen rechtsradikaler „Stahlhelme“ und „Hakenkreuzler“, die unter den Dienstbeschäftigten offenbar zahlreiche Sympathisanten gefunden hatten. Nur ein Jahrzehnt später saßen eben diese Kräfte an den Schaltstellen der Macht und wirkten aktiv mit bei der Zerstörung der Demokratie und der Durchsetzung der NS-Gewaltherrschaft.

Nach dem Ersten Weltkrieg waren Deutschland durch die alliierten Siegerstaaten im Versailler Friedensvertrag von Juni 1919 harte und als ungerecht empfundene Reparationsleistungen auferlegt worden. Als die Zahlungen ins Stocken gerieten, besetzten belgische und französische Truppen von Januar 1923 bis Juli 1925 das Ruhrgebiet. Mit der Besetzung sollte die Kohle- und Koksproduktion als „produktives Pfand“ gesichert und mit der Reichsbahn abtransportiert werden. Schon zwei Tage nach dem Einmarsch am 11. Januar 1923 rief die deutsche Regierung die Bevölkerung und staatliche Behörden zum passiven Widerstand gegen die Besatzer auf. Die Reichsbahn verlegte deshalb ihre zentrale Oberbetriebsleitung West von Essen zur Reichsbahndirektion Elberfeld (RBDE). Dort bildete sich ein aus Vertretern der Wirtschaft, der Gewerkschaften und des Reichsverkehrsministeriums zusammengesetzter „Abwehrausschuss“, der die Widerstandsaktionen koordinierte. So wurden u.a. 1.000 Lokomotiven und 30.000 Güterwagen in die unbesetzten Gebiete überführt und damit der Besatzungsmacht entzogen. Diese reagierte darauf mit scharfen Repressalien, u.a. mit der Ausweisung von rund 140.000 Männern, Frauen und Kindern aus dem Ruhrgebiet und der Errichtung von Zollgrenzen und Personenkontrollen. Der Bahnhof Vohwinkel war ein solcher Kontrollpunkt zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet.



*Passkontrolle durch französische Offiziere am Grenzkontrollpunkt Vohwinkel. (Aus: H. Spethmann, Der Ruhrkampf 1923–1925, Berlin 1933)*

Im November 1923 passierte auch der berühmte österreichische Journalist und Schriftsteller Joseph Roth den Kontrollpunkt Vohwinkel, dem Übergang zum unbesetzten Teil der bergischen Industrie-region. Seine Eindrücke verarbeitete er in einer Reportage:

„Wanderer, der du hier eintrittst...“ sollte vor der Einfahrt in den Bahnhof Vohwinkel, der Pforte zum besetzten Gebiet, stehen, und in der Tat, es gehören starke Nerven dazu und man muß Wiener sein, der das Gruseln schon kennt, um nicht unter all den Eindrücken zusammenzusinken. Der Bahnhof Vohwinkel gleicht einer Festung. Drahtverhaue sperrten die Bahnsteige nach irgendwelchen Gesetzen, formen Käfige, in der die Reisenden zur Paß- und Gepäcksrevision hineingetrieben werden – ein improvisierter Grenzbahnhof. (Joseph Roth: Bilder aus Düsseldorf, Neues Wiener Abendblatt, 27. November 1923)

**D**ie Grenzen zwischen passivem und aktivem Widerstand waren von Beginn an fließend. Ruhrindustrielle wie Krupp und Stinnes, aber auch die Reichsbahn selbst, zielten anfänglich auf die wirksame Störung des Eisenbahnverkehrs durch Sprengstoffanschläge auf Schienenwege und Brücken. Verübt wurden diese von speziellen Sabotagekommandos wie der „Organisation Heinz“ (O.H.). Sie war benannt nach ihrem Führer Heinz Hauenstein, einem rechtsradikalen und gewalterfahrenen Freikorpskämpfer. Er operierte von Elberfeld aus. Seine Aufträge erhielt das Kommando aus dem Direktionsgebäude, u.a. von **Wilhelm Kleinmann**, einem führenden Kopf der Eisenbahnbetriebsleitung West. Zu den Sabotagetrupps der O.H. zählten auch drei Aktivisten, die zum Kern der sich zu dieser Zeit in Elberfeld formierenden nationalsozialistischen Bewegung gehörten:



Karl Kaufmann, Victor Lutze und der Reichsbahnangestellte Erich Koch. Alle drei standen damals am Anfang ihrer politischen Karriere und bekleideten nach 1933 als treue Gefolgsleute Adolf Hitlers hohe Ämter im NS-Staat. Kaufmann wurde „Reichsstatthalter“ in Hamburg und Lutze oberster SA-Führer. Koch stieg zum mächtigen Gauleiter von Ostpreußen auf und wurde 1941 zum „Reichskommissar“ für die von Nazi-Deutschland besetzte Ukraine ernannt. Dort war er u.a. maßgeblich am Judenmord und an der Verschleppung von ukrainischen Zwangsarbeitern und Zwangsarbeiterinnen beteiligt.



Karl Kaufmann, ein radikaler Judenhasser, saß seit 1928 für die NSDAP im preußischen Landtag. Dort offenbarte er seine Mitwirkung an terroristischen Aktivitäten beim „Ruhraufstand“:

*„Damals, im Jahre 1923, haben in meiner Heimatstadt Elberfeld 4 Waggons des Reichsverkehrsministeriums gestanden. In diesen Waggons wohnten Ingenieure, die die Aufgabe zugewiesen erhalten hatten, Sprengkommandos für den Ruhrabwehrkampf zu organisieren. Ich selbst habe damals die Sprengladungen von diesen Reichsbahningenieuren in Empfang genommen. Diese Ladungen hat damals das Reichsverkehrsministerium in Form von Bauklötzen verpackt und wir waren dumm genug, um diese Sprengaufträge des Ministeriums auszuführen [...]“*

Der wohl ‚prominenteste‘ Saboteur bei der Ruhrbesetzung 1923 war Albert Leo Schlageter. Als Stosstruppführer der O.H., die auch vor Mord an Besatzungssoldaten und französischen „Spitzeln“ nicht zurückschreckte, bezog er seine Instruktionen aus Elberfeld. Nach diversen Sprengstoffanschlägen wurde er verhaftet, von einem französischen Militärgericht verurteilt und im Mai 1923 in Düsseldorf standrechtlich erschossen. Schlageters Tod löste in ganz Deutschland parteiübergreifend Empörung aus, oft mit extrem nationalistischer Tendenz. Seine Leiche wurde nach Elberfeld gebracht, wo am 8. Juni in der Stadthalle eine große Trauerfeier für den Rechtsterroristen stattfand. Schlageters Sarg bedeckte die alte Reichskriegsflagge, in der Weimarer Republik das Symbol der rechtsradikalen und demokratiefeindlichen Kräfte. Die Initiative dazu ging von lokalen NSDAP-Aktivisten wie Kaufmann und Koch aus. Zum Eklat kam es, als ein vom Düsseldorfer Regierungspräsidenten gestifteter Kranz mit den Worten „Annahme verweigert. Zur Verwendung [beim] Begräbnis der deutsch-jüdischen Republik“ zurückgewiesen wurde. Es entstand damals auch im Wuppertal ein regelrechter Kult um den Terroristen, den vor allem völkisch-nationale Kreise nutzten. Dazu passt, dass schon 1927 in der Elberfelder Südstadt das erste Schlageter-Denkmal Deutschlands enthüllt wurde.



Bahnhof und Reichsbahndirektion aus der Vogelperspektive, 1928.



Soldat, Freikorpskämpfer und Rechtsterrorist: Albert Leo Schlageter (1894–1923) wurde auch im Wuppertal als nationaler Held verehrt.





Die Trauerfeier für Schlageter geriet auch im Wuppertal zur nationalen Kundgebung über Parteigrenzen hinweg.



**Wilhelm Kleinmann** (1876–1945), in Barmen geboren und aufgewachsen, begann seine berufliche Laufbahn als Bauingenieur bei der Kgl. Eisenbahndirektion in Elberfeld. Schon Anfang der 1920er Jahre suchte er den Kontakt zur NSDAP. Von 1923 bis 1933 war er Leiter der Reichsbahn-Generalbetriebsleitung West in Essen. Seit 1933 fungierte er als ständiger Vertreter von Julius Dorpmüller und als Verbindungsmann zur Hitler-Regierung. Kleinmann war für die Personalpolitik des Unternehmens verantwortlich und bis 1942 als „leitender“ Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium auch maßgeblich in die Organisation der Juden deportationen einbezogen. Nach Kriegsende 1945 blieb er verschollen und wurde für tot erklärt.



**Julius Dorpmüller** (1869–1945) wurde in Elberfeld an der Wolkenburg Nr. 28 geboren. Nach dem Studium begann er seine berufliche Laufbahn bei der preußischen Staatseisenbahn. Von 1907–1917 stand der Bauingenieur im chinesischen Eisenbahndienst. Ab 1920 machte der politisch deutschnational eingestellte Dorpmüller schnell Karriere und amtierte von 1926 bis 1945 als Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft. Trotz anfänglicher Vorbehalte von SA und NSDAP blieb der populäre Elberfelder

nach Hitlers Machtantritt im Amt und wurde 1937 – in Personalunion – zum Reichsverkehrsminister ernannt. Die nationalsozialistische Rassen- und Aufrüstungspolitik setzte er im Staatsunternehmen Reichsbahn konsequent um. 1939 ehrte ihn die Reichsbahndirektion Wuppertal mit einer Büste, die noch bis 2007 im dortigen Sitzungszimmer ausgestellt war. Die Umbenennung der Straße „Wolkenburg“ in „Dorpmüllerstraße“ im Jahr 1939 wurde auf Initiative u.a. des Wuppertaler Jugendrings im Mai 1984 durch den Rat der Stadt wieder rückgängig gemacht.



Nicht viel Wert! Gutschein der Reichsbahndirektion Elberfeld aus dem Inflationsjahr 1923. (Slg. Holger Schmidt)





## Wuppertaler an der Reichsbahnspitze

Die Reichsbahn, seit 1924 als „Deutsche Reichsbahn Gesellschaft“ (DRG) eine eigenständige Betriebsform, begrüßte 1933 den Machtantritt Hitlers nahezu uneingeschränkt. 1937 wurde sie mit rd. 600.000 Beschäftigten ein reines Staatsunternehmen - und damit zu einem willfährigen Helfer bei der Umsetzung nationalsozialistischer Politik. An seiner Spitze standen zwei erfahrene Eisenbahnexperten mit Wurzeln im Wuppertal: Julius Dormmüller, seit 1926 Generaldirektor der DRG und ab 1937 zugleich Reichsverkehrsminister und Wilhelm Kleinmann, sein langjähriger Stellvertreter und Erster Staatssekretär. In Ihnen verband sich das deutschnationale Denken der alten Funktionseliten aus Kaiserreich und Republik mit dem unbedingten Herrschafts- und Gestaltungswillen der NSDAP. Schon kurz nach Hitlers Ernennung zum Reichschancellor verkündete Dormmüller: *„Die nationale Regierung hat die Geschicke Deutschlands in die Hand genommen. Beim Wiederaufbau des Deutschen Reiches kann sie mit der bereitwilligen Mitarbeit der Deutschen Reichsbahn rechnen.“* Nur ein Jahr später ließ Dormmüller alle „im Dienst befindlichen“ Beamten den Treueeid auf den „Führer und Reichskanzler“ Adolf Hitler schwören.



Propagandistische Werbekampagne der Deutschen Reichsbahn im Kriegsjahr 1942.

Der Vorstand der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft 1934 mit Julius Dormmüller (mi.) und Wilhelm Kleinmann (2.v.re.).





Paul Levy mit Tochter  
Susanne, vmtl. Anfang  
der 1930er Jahre.  
(Foto: Slg. Familie Stumpf).

Lichtinszenierung und Beflaggung  
der Reichsbahndirektion zur Volks-  
abstimmung über den „Anschluß  
Österreichs an das Deutsche Reich“,  
April 1938.



Das Staatsunternehmen verfolgte von Beginn an eine strikt anti-jüdische Personalpolitik, die maßgeblich von Wilhelm Kleinmann verantwortet wurde. „Alte Kämpfer“ der NSDAP sollten bevorzugt eingestellt, jüdische und republiktreue Reichsbahnbeamte dagegen schrittweise aus dem Dienst gedrängt werden. Die pseudolegale Grundlage bot das „Gesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums“ von April 1933, mit dem man „nichtarische“ oder „politisch unzuverlässige“ Beamte versetzen oder entlassen konnte. Mit den diskriminierenden Nürnberger Rassegesetzen von 1935 entledigte sich der NS-Staat dann endgültig der wenigen noch verbliebenden Beamten jüdischer Herkunft. Dies betraf auch den Reichsbahndirektor Paul Levy (1876–1943), der u.a. als Ingenieur im Nahen Osten wertvolle Erfahrungen beim Bau der „Hedschasbahn“ von Damaskus bis zum muslimischen Pilgerort Medina gesammelt hatte. Levy war Ende 1933 nicht gleich entlassen, sondern zunächst von der Direktion Altona zur Reichsbahndirektion Wuppertal versetzt und zum Dezernenten herabgestuft worden. Ende 1935 musste er dann zwangsweise in den Ruhestand gehen. Die Eheleute Paul und Charlotte Levy zogen von Elberfeld nach Berlin um, von wo sie Anfang 1943 mit einem „Sonderzug“ der Reichsbahn nach Auschwitz deportiert und kurz nach ihrer Ankunft getötet worden sind.

Dazu in scharfem Kontrast steht die Karriere von Ludwig Röbe, Direktionspräsident in Wuppertal von 1937 bis 1945. Noch bis 2022 zierte sein Portrait die im Sitzungszimmer der Direktion präsentierte „Ahnengalerie“ seiner Vorgänger und Nachfolger. Als 1938 Österreich mit überwältigender Zustimmung seiner Bevölkerung von Deutschland annektiert wurde, wurde Röbe von Reichsverkehrsminister Dörpmüller nach Wien entsandt. Dort verantwortete er kommissarisch die politisch-organisatorische Übernahme und „Gleichschaltung“ der österreichischen Bundesbahnen mit der Reichsbahn. Umgehend setzte er dort die judenfeindlichen Maßnahmen im Personal- und Beförderungswesen um. So wurden seit 1938 kinderreichen jüdischen Familien keine Fahrpreisermäßigungen mehr gewährt und allen Juden im „Großdeutschen Reich“, also auch in Österreich, die Benutzung von Schlaf- und Speisewagen untersagt. Im Herbst 1941 wies Staatssekretär Kleinmann dann per Schnellbrief alle Reichsbahndirektionen an, „Juden in Eisenbahnen“ nur die Benutzung der 3. Wagenklasse zu erlauben und die Einnahme von Sitzplätzen nur dann, wenn diese nicht von „deutschen“ Reisenden beansprucht wurden.



Ludwig Röbe (1880–1959)



# Zwangsarbeit unter Lebensgefahr

Im Zweiten Weltkrieg (1939-45) spielte die Deutsche Reichsbahn an zentraler Stelle eine aktive Rolle bei der Umsetzung der verbrecherischen Politik des NS-Unrechtsstaats. Sie führte weit über rein militärische Zwecke hinaus. Im Zuge der Angriffskriege Nazi-Deutschlands transportierte sie Soldaten und Material mit der gleichen Zuverlässigkeit an die Front wie mehrere Millionen Menschen, u.a. aus Polen und der Sowjetunion, zur Zwangsarbeit ins Deutsche Reich und über 20.000 Sinti und Roma und rund drei Millionen jüdische Menschen aus ganz Europa in Ghettos und Vernichtungslager „im Osten“. Die Verkehrsanforderungen der Wehrmacht hatten auch im Direktionsbezirk Wuppertal stets absoluten Vorrang, und sie schränkten den zivilen Personen- und Gütertransport teils erheblich ein. 1939 umfasste das dortige Stammpersonal etwa 27.000 Menschen, von denen kriegsbedingt fast 12.000 eingezogen waren. Ersetzt wurden sie vor allem durch den Einsatz von etwa 9.000 Zwangsarbeiter:innen sowie rund 750 Kriegsgefangenen. Mindestens 2.500 von ihnen waren im Stadtgebiet Wuppertal eingesetzt und wohnten in Barackenlagern der Reichsbahn, z.B. in der Vohwinkler Straße oder in der Straße Zu den Dolinen.

Die unter Zwang aus ihren Heimatländern verschleppten Menschen durften auf den oft tagelangen Fahrten ins Wuppertal nur selten die Züge verlassen. Die hygienischen Zustände auf der Fahrt und ihre Versorgung mit Wasser und Verpflegung waren erbärmlich. Die „Fremdarbeiter“ aus dem besetzten Osteuropa transportierte man zumeist in fensterlosen, mit Stroh ausgelegten Güterwaggons. Ab 1942 wurden diese so genannten „Russenzüge“ aus logistischen Gründen vermehrt zusätzlich für „Judentransporte“ in Richtung Osten genutzt. Die Reichsbahndirektion Wuppertal war der größte Beschäftigungsbetrieb für Ausländer in der Stadt. Viele der aus Polen, der Ukraine oder Weißrussland stammenden Frauen und Männer mussten oft harte und manchmal auch extrem gefährliche Arbeit leisten, z. B. bei der Wiederherstellung von Gleisanlagen oder in Bombenräumkommandos. Andere reinigten Waggons oder waren in Ausbesserungswerken beschäftigt. Bei alliierten Luftangriffen, die sich bei Kriegsende immer häufiger gegen Bahnanlagen richteten, waren die Frauen und Männer besonders gefährdet. So kamen bei der Bombardierung Vohwinkels am 1. Januar 1945 29 bei der Reichsbahn beschäftigte Zwangsarbeiter:innen und Kriegsgefangene ums Leben.



Bombenräumkommando der Reichsbahndirektion Wuppertal 1943/44.



Zwangsarbeiterbaracken im Direktionsbereich Wuppertal 1943/44.

Lehrstuhl für  
Psychotechn. Untersuchungsst.  
Arbeiterversicherungsbüro  
Lichtbildstelle

2  
2  
2  
3

Reichsbahndirektion

41 (E wie Nr. 1)  
Reichsbahndirektion Wupper-  
tal  
Reichsbahn-Hauptkasse  
Reichsbahn-Spar- und Dar-  
lehnskasse. B m h S

Eintrag im Adressbuch Wuppertal 1940.

**Döringstraße**

(Elberfeld)

Zwischen Varresbecker  
und Talstraße

Zum Andenken an die  
Familie Wilhelm Döring  
1902 ausgebaut

Bezirk:  
Polizei: 5  
Schiedsmann: 35  
Schornsteinfeger: 1

✉ Wuppertal-Elberfeld

1 (E Stadt Wuppertal)  
Seddig, Karl, Fabrikarb.

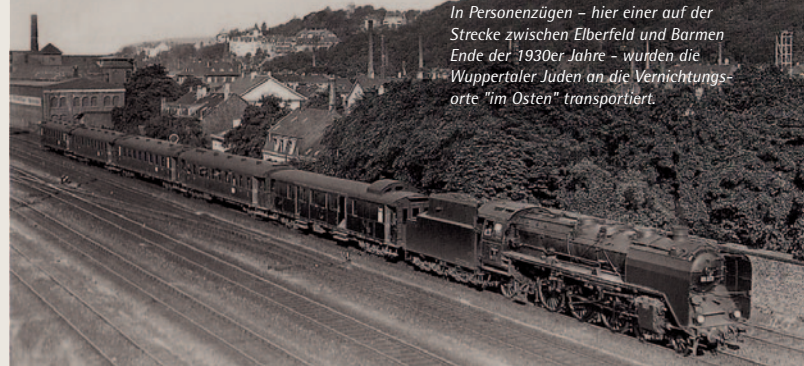




*Der Bahnhof Steinbeck war zwischen 1941 und 1944 Ausgangspunkt nahezu aller Deportationstransporte aus Wuppertal.*

## Mit der Reichsbahn in den Tod

Seit Oktober 1941 durften alle zu dieser Zeit noch in Deutschland lebenden Juden das Land nicht mehr verlassen. Noch im selben Monat ging der erste von insgesamt vier Deportationstransporten aus Wuppertal ab. Sein Ziel war das Ghetto der von den Deutschen in Litzmannstadt umbenannten polnischen Stadt Łódź. Am 26. Oktober 1941, einem Sonntag, mussten sich 200 jüdische Männer, Frauen und Kinder aus Wuppertal, Solingen und Remscheid auf dem Bahnhof Steinbeck einfinden. Der jüngste unter ihnen, **Denny Bernhard**, war erst zwei Jahre alt. Die Wuppertaler Gruppe mit allein 160 Personen setzte sich aus Akademikern, Kaufleuten, Hausangestellten, Handwerkern und Angestellten zusammen. Auf Anordnung der Geheimen Staatspolizei (Gestapo) durften sie bis max. 100 Reichsmark, Gepäck bis 50kg Gewicht, warme Kleidung, Bettzeug und Proviant für acht Tage mitnehmen. Lebensmittelkarten, Sparkassenbücher, Wertsachen und Wohnungsschlüssel mussten abgegeben, ihre Wohnungen „besenrein“ hinterlassen werden. Der verbliebene Besitz der Deportierten wurde penibel in mehrseitigen „Vermögenserklärungen“ erfasst und fiel beim Grenzübergang an den NS-Staat. Zur Täuschung deklarierten die deutschen Täter die Deportationen als „Umsiedlung“ oder „Evakuierung zum Arbeitseinsatz“.



*In Personenzügen – hier einer auf der Strecke zwischen Elberfeld und Barmen Ende der 1930er Jahre – wurden die Wuppertaler Juden an die Vernichtungs-orte „im Osten“ transportiert.*

Mit Personenzügen fuhren die zum Abtransport bestimmten Menschen vom Güterbahnhof Steinbeck bis zu dem als Sammellager bestimmten Schlachthof am Güterbahnhof Düsseldorf-Derendorf. Die von der Reichsbahndirektion Wuppertal zusätzlich angeforderten Waggons hängte man an einen fahrplanmäßig verkehrenden Zug an. Nach ihrer Ankunft wurden die „Transportteilnehmer“, so die offizielle Bezeichnung, dann noch einmal registriert – und dabei nicht selten auch beraubt – und für eine Nacht unter entwürdigenden Bedingungen in der Schlachthofhalle eingepfercht. Mit einem so genannten Sammeltransport mit insgesamt 1003 Juden aus dem Regierungsbezirk Düsseldorf begaben sie sich dann am Folgetag auf eine mehrtägige „Reise“ mit ungewissem Ausgang.



Auch Beatrice und Max Inow wurden in das „Ghetto Litzmannstadt“ deportiert. Ihr Wohnhaus in der Briller Str. 34 war schon vor ihrer Verschleppung in eine Zwangsunterkunft für Juden umfunktioniert worden. Ihre drei Kinder hatte das Ehepaar vor Kriegsbeginn 1939 ins sichere Ausland bringen können. Die Eltern wollten ebenfalls auswandern, hofften deshalb auf ein Wiedersehen und korrespondierten so lange es ging mit der Familie. Der Abschiedsbrief von Beatrice Inow an ihre Schwester, geschrieben wenige Tage vor der Deportation, dokumentiert auf erschütternde Weise eine zwischen Hoffnung und Zuversicht, Ahnung und Sorge wechselnde Gefühlssituation:

[...] Nächsten Sonntag ziehen wir nach Litzmannstadt (Lodz) um, mit vielen Bekannten. Uns ist gesagt worden, dass wir die Auswanderung von dort weiter bearbeiten können. Sobald wir unsere neue Adresse haben, schreiben wir Euch. Max sagt, bis zum Sommer brauchen wir nicht zu sorgen. Wir sind beide sehr optimistisch [...]. Wir haben natürlich jetzt viel Betrieb. Andauernd kommen Bekannte, um sich zu verabschieden. Eine große Beruhigung für uns ist es, dass wir sofort wieder arbeiten können und so viel verdienen werden, wie wir brauchen. Es ist gut, dass ihr, Mutter und die Kinder, draußen seid. Seid alle, alle herzlich begrüßt und geküsst. Eure Beatrice

Die Realität im Ghetto offenbarte auf brutale Weise, wie sehr das Ehepaar Inow und die anderen Deportierten getäuscht worden waren. Dort lebten auf etwa vier Quadratkilometern zeitweise bis zu 160.000 Menschen zusammen. Sie mussten Zwangsarbeit leisten und litten unter Hunger und mangelnder medizinischer Versorgung. Ab Ende 1941 fanden regelmäßig so genannte „Aussiedlungsaktionen“ statt. Ältere und entkräftete Jüdinnen und Juden wurden dabei „aussortiert“ und in der provisorisch installierten Vernichtungsstätte Chelmino (Kulmhof) ermordet. Mit großer Wahrscheinlichkeit sind bei einer solchen „Aktion“ auch Beatrice und Max Inow getötet worden. Niemand der am 26. Oktober 1941 aus Wuppertal deportierten Menschen hat das Ghetto überlebt.



Die Zwillinge Hans und Werner Jacob (geb. 1924) aus Elberfeld wurden im November 1941 mit ihren Eltern nach Minsk deportiert und dort ermordet.

L i s t e			
der am 27. 10. 1941 in das Ghetto L i t z m a n n s t a d t abgeschobenen Juden.			
N a m e :	Vorname :	Geburts- tag- und -Ort:	
1 A b r a h a m geb. Reifenberg	Anna Sara	31.10.84	Kül
2 A b r a h a m	Herrn. Israel	27.2.75	Mar
3 A b r a h a m geb. Kwoczkowski	Hulda Sara	2.8.74	Inow
4 A b r a h a m	Max Israel	31.8.81	schl
5 A		5.3.02	Geis
6 A		25.11.06	Dort
7 A		19.12.03	Zell
8 A		19.1.85	Hann
9 A		24.9.90	Demb
10 A			
11 A			
12 A			
13 A			
14 A			
15 A			
16 A			
17 A l t m a n n	David Israel	31.1.83	Schri
18 A l t m a n n	Adolf Israel	23.9.83	Katto
19 A l t m a n n	Lieselore	11.3.13	Essen
20 A l t m a n n	Eva Sara	15.2.85	Schil
21 A l t m a n n geb. Lesem	Johanna Sara	8.6.89	Thale
22 A n d r e s	Ferdinand I.	17.9.86	Krefe
23 A u s c h e l geb. Arnstein	Hedwig Sara	6.5.83	Seelb
24 A u s c h e l	Isidor	31.7.81	Palch
25 A p f e l geb. Schönewald	Henny Sara	19.3.79	Große
26 A p f e l b a u m geb. Bergwerk	Ettel	3.7.07	Persch
27 A p f e l b a u m	Moses	3.3.93	Igloti

Seite 1 der Deportationsliste des ersten Transports mit Jüdinnen und Juden aus Wuppertal.

## Ab 400 Personen Mengenrabatt

**B**is Mitte 1942 gab es noch drei weitere Deportationen aus dem bergischen Städtedreieck in Richtung Osten: am 10.11.1941 nach Minsk in Weißrussland (mit 244 Menschen), am 21. April 1942 nach Izbica in Ostpolen (mit 64 Menschen) und am 20. Juli 1942 nach Theresienstadt bei Prag (mit 247 Menschen). Zu ihrer Vorbereitung kooperierte die regional federführende Gestapo-Leitstelle in Düsseldorf stets mit der zuständigen Reichsbahndirektion Wuppertal, z.B. bei der Fahrplanabstimmung und der Bestellung von „Wagenmaterial“. Befördert wurden die jüdischen Männer, Frauen und Kinder wegen des kriegsbedingten Mangels an Güterwagen ganz überwiegend mit Personenzügen.

Auftraggeber der „Judentransporte“ war das von dem gebürtigen Solinger **Adolf Eichmann** geleitete Referat IVB4 im Reichssicherheitshauptamt (RSHA) in Berlin. Die Reichsbahn rechnete die Transporte nach ihren Vorschriften als „Gesellschaftssonderzüge“ ab. Als Grundpreis galt der Personentarif für die 3. Klasse: vier Pfennig pro Kilometer. Ab 400 Personen wurde Mengenrabatt gewährt. Kinder unter vier Jahren fuhren kostenlos. Die Rechnung für die Sammeltransporte beglich das RSHA dann von jenem „Sonderkonto W“, auf das die deportierten Juden zuvor ihr restliches Barvermögen hatten einzahlen müssen. Die Deportationen der Juden fanden stets bei Tag und in aller Öffentlichkeit statt. Sie waren ein arbeitsteilig organisierter bürokratischer „Vorgang“ mit vielen Akteuren: Meldeamt, Gestapo, Reichsbahn, Arbeitsamt, Finanz- und Zollbehörden, Sparkassen und Banken. Profitiert haben von den Deportationen nicht nur zahlreiche deutsche „Volksgenossen“, sondern auch Wohlfahrtseinrichtungen, Schulen und Parteiorganisationen. Sie nahmen das zurückgelassene Hab- und Gut in Besitz, u.a. bei öffentlichen Versteigerungen, und wurden so zu Nutznießern einer in der Geschichte präzedenzlosen staatlichen Beraubungs- und Mordaktion. Mit der Reichsbahn sind im März 1943 auch mindestens 202 Sinti und Roma, darunter 103 Kinder im Alter bis 15 Jahren, aus Wuppertal, Remscheid und Solingen mit gedeckten Güterwagen in das Vernichtungslager Auschwitz-Birkenau deportiert worden. Zu ihnen gehörten **Katharina und Oskar Franz** aus Barmen, die am 3. März 1943 mit ihren sechs Kindern verschleppt worden waren. Nur Katharina Franz hat diesen Transport überlebt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg musste sich kein Angehöriger der Reichsbahn wegen seiner Mitwirkung bei NS-Verbrechen verantworten. Nur einer wurde angeklagt, wegen Beihilfe zum Mord: **Albert Ganzenmüller**, von 1942 an Stellvertreter J. Dorpmüllers und Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium. Das Verfahren gegen ihn wurde 1973 eingestellt. Nachforschungen über die Rolle der Reichsbahn im NS-Staat begannen erst in den 1980er Jahren.

Die gut eingespielte Kooperation von regionaler Gestapo und Reichsbahndirektion Wuppertal bezeugt ein Dokument im Zusammenhang der Deportation in das Transitghetto Izbica bei Lublin am 22. April 1942.

➡ *„Mit der Reichsbahndirektion Wuppertal habe ich am 16. und 17.4.42 Rücksprache wegen der Gestellung des Transportzuges von Düsseldorf nach dem Osten genommen. Der vorgesehene Zug, der als Russenzug nach Köln gehen sollte und auf der Rückfahrt 1000 Juden nach dem Osten transportieren sollte, ist noch nicht von Brest abgegangen. Ein Russenzug wird nun mit Zustimmung der Hauptverwaltung der Reichsbahn für den Transport gestellt. Nach den aufgestellten Fahrplänen laufen die Züge nach Izbica. [...]. Der Zug läuft am 20. nach vollständiger Reinigung und Entlausung in Düsseldorf ein. Er hat 20 Personenwagen. [...] Für den Transport der 70 Juden von Wuppertal nach Denderdorf wird der Pz 286 ab Steinbeck 14,39 um einen 4-achsigen Wagen verstärkt. Ankunft in Düsseldorf-Hbf 15,20. (Außendienststelle Wuppertal ist verständigt). Waldbillig, Polizei-Assistent“ (LA NRW, Abt. Rhld., RW 58, Bl. 60)*



Jutta Lewin (1917–1942)

Noch kurz vor dieser Deportation protestierten vier Mütter aus Wuppertal, **Olga Kesting, Emma Kurek, Änne Baum** und **Käthe Lewin** an höchster Stelle gegen den Abtransport ihrer Kinder **Michael, Edith, Irmgard** und **Jutta**. Das RSHA in Berlin reagierte umgehend und drohte den Müttern mit „staatspolizeilicher Gewalt“ bei weiteren Protesten. Ihre Kinder haben den Transport nach Izbica nicht überlebt.



## Wiederaufbau aus Ruinen

Im April 1945 befreiten amerikanische Soldaten Wuppertal vom Nationalsozialismus. Die tägliche Existenzsicherung und der schon bald allerorten einsetzende Wiederaufbau boten vielen Deutschen eine willkommene Gelegenheit, die verbrecherischen Dimensionen des NS-Regimes auszublenden und sich häufig selbst als die Hauptopfer des Krieges wahrzunehmen. Seit Juni 1945 stand Wuppertal nach der Einteilung Deutschlands in alliierte Besatzungszonen unter britischer Militärverwaltung, die auch den Weiterbetrieb der Eisenbahnen kontrollierte. Nach der Gründung der Bundesrepublik im September 1949 wurde aus der „Reichsbahn“ die „Deutsche Bundesbahn“. Seit Ende 1951 firmierte die hiesige Behörde dann offiziell als „Bundesbahndirektion Wuppertal“. Ihr erster Präsident Max Jacobshagen, im Krieg Leiter der Reichsbahnverkehrsdirektion Kiew, amtierte bereits seit 1945.



Der Weiterbetrieb der Eisenbahn bei Kriegsende im Mai 1945 gestaltete sich unter extrem schwierigen Bedingungen. Von den rund 24.000 Beschäftigten der Direktion Wuppertal wurden im Zuge der alliierten Entnazifizierungsmaßnahmen 562 Mitarbeitende wegen ihrer Mitgliedschaft in NS-Organisationen entlassen. Größere Probleme bereitete die erforderliche Wiederherstellung einer funktionierenden Infrastruktur. Obwohl auf der Talstrecke schon wieder Züge fuhren, bot sich im Direktionsbezirk Wuppertal bei Gleisanlagen, Bahnhöfen, Empfangsgebäuden, Stellwerken, Brücken, Tunneln sowie Wagen- und Güterschuppen das Bild eines riesigen Trümmerfelds. Der Großteil der beschädigten Brücken war jedoch nicht von alliierten Fliegerbomben zerstört, sondern von deutschen Soldaten auf dem Rückzug in die Luft gesprengt worden. Erheblich dezimiert war auch der Bestand an „rollendem Material“, also Zugwaggons. Das erschwerte die Bewältigung des Personenverkehrs, der durch die Rückkehr von Kriegsheimkehrern, Flüchtlingen aus den einstigen deutschen Ostgebieten und den vielen so genannten „Hamsterfahrten“ ins Umland zur Beschaffung von Lebensmitteln rapide angestiegen war.



*Schadensbeseitigung am Südwesttrakt des Direktionsgebäudes, vmtl. im Sommer 1943.*

*Im Kampf gegen die Hungersnot: „Hamsterfahrt“ von Wuppertal nach Köln 1946/47*

Stark kriegsbeschädigt war aber auch das Direktionsgebäude selbst. Das Dach und das Innere des Kernbaus von 1875 wurden bei der Bombardierung Elberfelds im Juni 1943 fast vollständig zerstört. Noch während des Krieges konnte der Westteil des Gebäudes wieder notdürftig hergerichtet werden. Eine vollständige Schadensbeseitigung war aber erst nach Kriegsende möglich. So wurden etwa weite Teile der Dachlandschaft um ein Geschoss mit verminderter Deckenhöhe aufgestockt und der einst repräsentative Festsaal im ersten Stock in einen schmucklosen Sitzungsraum und das vormalig mit Säulen ausgestattete (östliche) Hauptfoyer in einen nüchtern-funktionalen Eingangsbereich umgewandelt. Die (auch materialbedingt) an Zweckmäßigkeit und Einfachheit orientierte Wiederherstellung war 1949 abgeschlossen, pünktlich zum 100. Jahrestag der Gründung der Eisenbahndirektion Elberfeld im Oktober 1950. Man feierte das Jubiläum – allerdings in der Historischen Stadthalle – mit einem großen Festakt und viel hochrangiger (und ausnahmslos männlicher) Prominenz aus Gesellschaft, Politik und Wirtschaft. Hervorgehoben wurde in allen Reden stets auch die herausragende Bedeutung des Wuppertals für die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland. Über den zurückliegenden Krieg und die fatale Rolle der „Reichsbahn“ im NS-Staat verlor man damals kein Wort. Dafür fehlte das Bewusstsein, vor allem wohl aber der ernsthafte Wille der anwesenden Festgesellschaft, sich selbstkritisch mit der jüngsten Vergangenheit auseinanderzusetzen.





*Vision „Autogerechte Stadt“: Der Döppersberg nach dem Umbau in den 1960er Jahren.*

In den 1960er Jahren erhielt das Eingangsportale der Bundesbahndirektion eine Freitreppe, deren Seitenwangen seit 1967 zwei schreitende Bronze-löwen zierten. Beim großen Umbau am Döppersberg ab 2010 wurden sie in Sicherheit gebracht und bis zur fest versprochenen Wiederaufstellung durch betongefüllte Kunststofflöwen in Silber ersetzt. Die von der Stadt in Auftrag gegebenen Bronzelöwen von 1967 waren Nachbildungen, die 1833 nach dem Modell des bedeutenden klassizistischen Bildhauers Christian Daniel Rauch geformt wurden. Sie posierten ursprünglich vor dem einstigen Rathaus Elberfeld, dem heutigen Von der Heydt-Museum. Im Zweiten Weltkrieg wurde ein Löwe leicht beschädigt, ein anderer nach 1945 bei einer Demontage irreparabel zerstört. Der 'überlebende' Löwe ist später restauriert worden und steht seit 1994 auf dem Willy-Brandt-Platz – sehr zur Freude kletterlustiger Kinder.



*Sehnsüchtig zurück erwartet: Einer der 1967 aufgestellten Bronzelöwen.*

## Bahndirektion ohne Zukunft

W as beim Jubiläum 1950 wohl niemand ahnte: Für die Bundesbahndirektion Wuppertal zerschlugen sich noch vor Ende der „Wirtschaftswunderjahre“ alle Hoffnungen auf einen Zuwachs an Bedeutung als regionales Verwaltungszentrum. Bereits 1958 gab es im DB-Vorstand erste „Gedanken zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn“. Die Gründe dafür waren Rentabilitäts-erwartungen der Politik und ein scharfer Wettbewerb zwischen Straße und Schiene mit dramatischen Folgen bei der Personenbe-förderung der Bahn. Dem Zeitgeist der beginnenden 1960er Jahre erschien das Auto als die Verkörperung von Freiheit, Unabhängig-keit und Individualität. Auch Wuppertal war davon erfasst. Anschau-lich machte das der 1965 vollendete große Umbau des Döppers-bergs zum Verkehrsknotenpunkt. Er wurde nachgerade das Sinnbild einer gewollt autogerechten Stadtplanung. Zudem sorgten die im Jahr 1959 immer noch auf acht Milliarden DM bezifferten Kriegs-schäden bei der Bundesbahn für finanziell schwierige Verhältnisse. Als Maßnahmen einer wohl auch überfälligen Rationalisierung und Modernisierung plante der damalige Bahnvorstand u.a., unausgela-stete Dienststellen zu schließen und einige der insgesamt 16 Bundes-bahndirektionen aufzulösen.

Seit 1966 kursierten erste Überlegungen zur Auflösung der Direktion Wuppertal mit ihren 1500 Beschäftigten. Das Argument: Wuppertal liege zwischen den regionalen Direktionen Köln und Essen „zu exzentrisch und abseits von den [wirtschaftlich relevanten] Schwer-punkten“. Das alarmierte die Stadt, denn ihr drohte durch den Abzug eine dauerhafte Gefährdung ihrer ökonomischen Weiterent-wicklung, von der sich Wuppertal „möglicherweise nie ganz erholen würde.“ Die Verwaltung legte noch im September 1966 eine Denkschrift vor, in der sie für eine modernisierte Regionaldirektion Wuppertal u.a. den Bau eines DB-Verwaltungshochhauses für 400 Bedienstete vis-à-vis des historischen Direktionsbaus anregte. Der Stadtrat protestierte gegen die Auflösungspläne mit eindringlichen Appellen an die Landesregierung. Für die SPD-Fraktion meldete sich damals Johannes Rau zu Wort und bat darum, sein Engagement nicht „als Ausdruck des üblichen Lokalpatriotismus“ misszuverstehen. Wuppertals Gegenwehr blieb folgenlos. Im August 1968 schlug der DB-Verwaltungsrat offiziell die Auflösung der Bundesbahndirektion Wuppertal vor. Ende 1974 war sie vollständig abgeschlossen. Ihre Aufgaben übernahmen die Direktionen Köln und Essen. Die Deutsche Bundesbahn blieb Eigentümerin des Riesengebäudes und nutzte es zunächst als Sitz ihrer Sozialverwaltung West, ab 1994, nach ihrer Umwandlung in die Deutsche Bahn AG, als Dienststelle für Sozial-angelegenheiten, u.a. der Krankenversorgung ihrer Beamten und Beamtinnen. Seit 2008 gehört die Immobilie zur Clees Unternehmens-gruppe.



„Neue Arbeitswelten“: Handskizzen aus der Entwurfsphase für die Schalterhalle Ost und Büroflächen im 1. OG.

## Lebendiges Stadthaus

Nach dem gründlichen Umbau des historischen Direktionsgebäudes ist von der dort jahrzehntelang herrschenden und zuweilen auch etwas behäbig anmutenden Behördenatmosphäre nichts mehr zu spüren. Den staatlichen Verwaltungsbau mit seinen einschüchternd langen Fluren und den unzähligen Büros gibt es nicht mehr. Im Inneren des Architekturdenkmalms dominieren nun im Zusammenspiel mit der historischen Bausubstanz so genannte „Multi-Space-Flächen“: helle Aufenthaltszonen, Servicetheken, Schalterbereiche und offene Arbeitsräume mit geteilten Schreibtischen („desk sharing“), die als „Marktplätze“ für die Beschäftigten konzipiert wurden.

Mit der Umwandlung in ein barrierefreies und zukunftsorientiertes Dienstleistungszentrum als neuem Stadthaus gewinnt Wuppertal einen weiteren urbanen Mittelpunkt. Der kommunalpolitischen Vision einer Belebung der Innenstadt ist man damit ein gutes Stück näher gerückt. So werden dort rund 1000 Beschäftigte der Stadtverwaltung (u.a. Jugend-, Sozial- und Einwohnermeldeamt) und des Jobcenters einziehen. Dazu kommen die Bürgerinnen und Bürger, die die Angebote nutzen und am „Döppersberg 41“ ein- und ausgehen werden. Nicht zu vergessen die Universitäts-Angehörigen aus allen Statusgruppen, vornehmlich des Instituts für Bildungsforschung (IfB). Mehr Vielfalt und Lebendigkeit auf dem Bahnhofsbereich am Döppersberg, dem Tor zur Stadt, geht kaum.

Baustellen 2023: Flure und Etagen wurden unter Erhalt bauzeitlicher Elemente durchgreifend umgestaltet.







*Demokratie am Döppersberg: Großdemo gegen Rechtsextremismus am 20. Januar 2024.*

### **Bildnachweise:**

Stadt Wuppertal: S. 1, 10, 19o., Andreas Fischer: S.3o., 39, 40, StA Wuppertal: S. 4, 7u., 9, 10o., 13-15, 20/21, 24u., 27, 35, 36o., 38/39, Privatslg. D. Schmitz: S. 6, StA Solingen: S. 8/9, Slg. K. Kemp: S. 17, Bundesarchiv: S. 18, 19u., 25, Libr. of congress: S. 20mi., Deutsche Bahn Stiftung/DB-Museum: S. 22, Wikipedia: S. 23, Begegnungsstätte Alte Synagoge: S. 28-31, 33, C. Bellingroth: S. 29u., LA NRW (Abt. Rheinld.): S. 31, Dr. Schwarze Verlag: S. 34, H. Säuberlich: S. 36u., kister scheithauer gross architekten u. stadtplaner GmbH: S. 38/39

### **Impressum:**

Idee, Text, Bildauswahl: Michael Okroy M.A.,  
Dokumentation+Recherche

Herausgeber: Stadt Wuppertal. Der Oberbürgermeister

Gestaltung: Büro Ullrich, Düsseldorf

Druck: Druckhaus Ley + Wiegandt, Wuppertal

© Stadt Wuppertal, Wuppertal März 2025

Gefördert durch die Landeszentrale für politische Bildung NRW,  
Düsseldorf



**STADT WUPPERTAL**



Landeszentrale  
für politische Bildung  
Nordrhein-Westfalen

