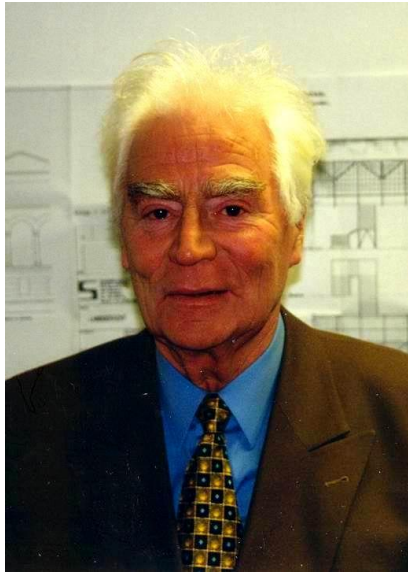


Ronsdorf wirkt ...  
... in seinen Köpfen:

**Hans-Fried Schierk**



## Engagement für die historische Schwebbahn

(blm). Der verstorbene Wuppertaler Ehrenbürger Kurt Drees hat als Auslöser für seine Entscheidung, politisch aktiv zu werden, immer wieder die Stilllegung der Barmer Bergbahn genannt. Nun war der Ronsdorfer Professor Hans-Fried Schierk (18. September 1927 bis 11. Januar 2019) zwar nicht in die Politik eingestiegen und es ging auch nicht um die Stilllegung der Schwebbahn. Doch weil ihm das weltweit einmalige Verkehrsmittel mit seiner Konstruktion und Geschichte eine Herzensangelegenheit war, wurde er zum Initiator für den „Förderverein Historische Schwebbahn“ und Kämpfer für eine moderne Präsentation der Schwebbahngeschichte.

### **Stahlbau-Professor**

Professor Hans-Fried Schierk wurde 1962 Dozent und lehrte das Fach Stahlbau. Sowohl in Lehre und Anwendung musste er Methoden und Verfahren zeitgemäß gestalten, um eine optimale Lernmöglichkeit zu vermitteln. „Die modernen Funktions- und Erlebnisbereiche sind mir bekannt und geläufig“, erklärte der Universitätsprofessor einmal und fügte hinzu: „Seit 1964 ergaben sich zeitgemäß eine Vielzahl von Anwendungsmöglichkeiten bei der Erfassung und Dokumentation zur Ingenieurbaugeschichte.“

### **Erhalt von Informationen**

Über die Wuppertaler Schwebbahn hat Professor Schierk eine Dokumentation geschaffen, die als „Arbeitsheft 19“ vom Landeskonservator herausgegeben worden ist. Eine weitere über Wupperbrücken und Schwebbahn begleitete als Ausstellung die Feiern zum 50-jährigen Stadtjubiläum 1979. Der Logik folgend betrieb Hans-Fried Schierk konsequent die Rettung historischer Schwebbahnbauteile, um sie gemeinsam mit Konstruktionsunterlagen als Schwebbahngeschichte der Öffentlichkeit zu präsentieren. Ein eigenes Schwebbahnmuseum ist in seiner Lebenszeit nicht gelungen.

### **Sicherung von Material**

Selbst die Sicherung von Material war nicht einfach. Schierk: „Man kannte mich zwar als „den Schwebbahnhistoriker, war aber nicht bereit, einer Einzelperson Konstruktionsteile und Unterlagen von der Erstaufführung zu überlassen. Informativ wurde ich allerdings über den Ausbau der Schwebbahn auf dem Laufenden gehalten.“

### **Förderverein**

Nach seiner Gründung wurde der „Förderverein Historische Schwebbahn“ als Partner anerkannt. Der anfängliche Vergleich mit der Barmer Bergbahn macht Sinn, denn ihr wird zwar 60 nach ihrer Stilllegung (1959) noch immer nach getrauert, aber Originalteile blieben nicht erhalten. Das gleiche Schicksal droht der historischen Schwebbahn, denn anders als beim Gerüst erhielten Stationen und Fahrzeuge ein ganz anderes Outfit.

### **Kostendruck gegen Erhalt**

Nachdem die älteste Station Varresbeck und auch Sonnborn nicht gerettet werden konnten, ruhten die Hoffnungen auf den anderen alten Bahnhöfen Zoo-Stadion und die Landstation Bruch. Weitere alte Schätze standen für eine Rettung nicht zur Verfügung, weil sie für Rekonstruktionen benötigt werden

sollten. „Wir müssen einen Bahnhof retten und für die Nachwelt erhalten, dazu benötigen wir einen Konsens zwischen Bürgern, Stadtwerke und Politik“, gab Schierk 2003 Gas. „Der Kostenaufwand für Rettung, Demontage und Wiederaufbau ist zwar erheblich, aber mein Motto gilt: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.“

### **Ganzheitliche Präsentation**

Aus seiner Sicht reichen Einzelteile aus der Konstruktion nicht aus, ebenso wenig Brücken und Stützen ohne Bahnhof. Solche Teile können bereits vor dem Rheinischen Industriemuseum in Oberhausen besichtigt werden. Hans-Fried Schierk träumte damals von einer historischen Station, in der zwei Gelenkzüge der gegenwärtigen Generation hängen und in der detailliert und spannend über die technik- und kulturgeschichtliche Vergangenheit des Wuppertaler Wahrzeichens, aber auch seine Auswirkungen auf Gesellschaft und Kunst, informiert wird. Ein Beispiel sollte das Cable-Car-Museum in San Francisco sein. Bis dahin konnten nur wenige Teile, wie Fahrerstand und -gerüst an Tagen der offenen Tür in der Schwebbahnwerkstatt besichtigt werden. „So ungeschickt geht die Stadt mit ihrem Werbepfund um“, klagte Schierk als damaliger zweiter Vorsitzender des Fördervereins. Er schlug einen der Endpunkte, Vohwinkel oder Oberbarmen, als Standort vor – in Form eines Impulsprogramms mit Visitorcenter, Event- und Funbereichen. Schierk war überzeugt: „Mit Hilfe moderner Informations- und Medientechnik lassen sich alle Facetten sicht- und erlebbar machen, kann man die Jugend ansprechen, zumal Wuppertal durch seine Städte Barmen und Elberfeld über die Schwebbahn hinaus auch bei der Eisen-, Straßen- und Bergbahn fortschrittlich war, also in Sachen Mobilität Kompetenz besitzt.“ Das damals entwickelte dezentrale Nahverkehrsforum brauchte einen zentralen Punkt.

### **Museumsteile verschrottet**

Jahre später haben sich alle Hoffnungen in Luft aufgelöst. Mühevoll gesammelte Gerüstteile mussten verschrottet werden, weil es an kostenlosen Lagermöglichkeiten mangelte. Im Zuge der Ausbauprobleme mit katastrophaler Finanzsituation und Baustopp waren die Wuppertaler Stadtwerke nicht bereit, einen Schwebbahnhof schonend in seine Einzelteile zerlegen zu lassen und konservierend zu lagern. Der Kompromiss aus dem Jahr 1997, die Stationen Landgericht, Völklinger Straße und Werther Brücke, dazu die Wagenhalle Oberbarmen, zu rekonstruieren, wurde von den WSW und der Stadtführung aufgekündigt, dann doch umgesetzt. 2019 wird der letzte Wagen der Baureihe 72 eingelagert, in der Hoffnung, dass irgendwann ein Umbau mit der neuen Technik der Wagenreihe 15 finanziert werden kann.

### **Haco-Sport präsentiert historische Schwebbahn**

Von den hochtrabenden Plänen blieb wenig übrig. Immerhin hat der Unternehmer Bernd Bigge dafür gesorgt, dass ein Schwebbahnwagen der ersten Generation restauriert und bei Haco-Sport in Vohwinkel aufgestellt wurde. Einige historische Bauteile sind im Vohwinkler Stadtgarten ausgestellt. Immerhin eine kleine Schau, statt des Schwebbahnmuseums in einem Wuppertaler Besucherzentrum. Am Gelingen war Hans-Fried Schierk maßgeblich und fachkundig beteiligt.

### **Mitverantwortung**

Hans-Fried Schierk war von 1980 bis 1988 als Presbyter Mitglied der Gemeindeleitung der Evangelisch-reformierten Kirchengemeinde.