

Organisation

Anmeldung und Kosten

Anmeldungen und Bezahlung bei Adelheid van de Loo

Teilnahmebeitrag pauschal

TSG-Mitglieder	40,00 €	
Nichtmitglieder	50,00 €	
Beifahrerzahlung Hin- u. Rückfahrt	33,00 €	bei 2 Mitfahrern
Fahrer erhalten	66,00 €	bei 2 Mitfahrern
Beifahrerbeitrag zu den Wanderungen	1,00 €	
Fahrer erhalten je nach Einsatz bis zu	3,00 €	
Stadtführung	ca. 90,00 €	
Parken Samstag	ca. 12,00 €/Auto	
Eintritt Skulpturenpark	13,00 €/Pers. (Ermäßigung ab 10 Pers.)	

(Kosten Stand 10/25, können sich eventuell erhöhen.)

Allgemeines

Die Strecke Sulzbach/Taunus – Wuppertal beträgt 220 km, Fahrzeit ca. 2,5 Std.

Unterbringung

Waldhotel Eskeshof
Krummacher Str. 251
42115 Wuppertal
0202 – 27 180
www.waldhotel-eskeshof.de

Zimmerpreise

EZ mit F/Nacht	79,00 €
Komfort DZ small/Nacht	89,00 €
HP Tag/Pers.	32,00 €
Infrastrukturförderabgabe	5 % vom Bruttoübernachtungspreis
Hund/Tag	15,00 €

Zusammenfassung

Donnerstag, 14.05.2026

Parken	Waldhotel Eskeshof, Krummacher Str. 251, 42115 Wuppertal
Strecke	ca. 2,5 Std. = 220 km
Abmarsch	11:00 Uhr
Wanderstrecke	14,5 km + 250 HM
Verpflegung	Nach ca. 10 Min. erreichen wir „Das Johann´s“ www.dasjohanns.com , dort ein Kaffee etc. + eine Kleinigkeit essen, später Picknick
Rückkehr im Hotel	ca. 17 Uhr
Abendessen	19:00 Uhr im Hotel

Freitag, 15.05.2026

Frühstück	ab 7:30 Uhr
Abfahrt	9:00 Uhr
Strecke	15 km $\triangleq$ 15 Min.
Parken	Parkplatz Müngstener Brücke, L 74, 42349 Wuppertal
Abmarsch	9:15 Uhr
Wanderstrecke	16,3 km + 420 HM
Verpflegung	Einkehr in Burg nach ca. 8,5 km
Abendessen	19:00 im Hotel

Samstag, 16.05.2025

Frühstück	Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. Stadtführung + Skulpturenpark Waldfrieden  Kleingartenanlage Barmen-Süd
Abfahrt	ab 7:30 Uhr
Abfahrt	9:00 Uhr
Stadtführung	9:30 Uhr, ca. 1,5 Std.
Anschl.	Imbiss
Anschl.	Skulpturenpark Waldfrieden  Kleingartenanlage Barmen-Süd
Parken Wandern	Parkhaus Hauptbahnhof, Döppersberg 53, 42103 Wuppertal
Abendessen	19:00 im Hotel

Sonntag, 17.05.2025

Frühstück	IV. Kleingartenanlagen Uellendahl-Katernberg
Auschecken	ab 7:30 Uhr
Abfahrt	9:30 Uhr
Strecke	7 km = 15 Min.
Parken	Teschemacher Hof, In der Mirke, 42109 Wuppertal
Abmarsch	9:45 Uhr
Wanderstrecke	10,5 km + 210 HM
Verpflegung	Picknick, leider keine Einkehr
Heimfahrt	ca. 13 Uhr

Aprather Naturschutzgebiet

„Das Naturschutzgebiet umfasst einen kurzen Abschnitt des Düsseltales oberhalb des Aprather Mühlenteiches. Die Düssel selbst ist an den rechten Talrand verlegt und wird von einem schmalen Wanderweg begleitet. Die Düssel wird von einem schmalen Streifen aus Eichen und Hainbuchen gesäumt. Östlich des Weges schließen Gehölzflächen im vernässten Talgrund an. Der nördliche Teil des Gebietes wird von der Straße zur Aprather Klinik gekreuzt. Nördlich davon wird der Talgrund von einer inzwischen wieder genutzten (bzw. gepflegten) Nasswiese eingenommen. Im Südwesten des Gebietes liegt der grosse Mühlenteich mit zahlreichen Seerosen. Am Nord-Ufer findet sich ein breiter Röhrichtstreifen mit nach Norden anschließendem Erlensumpfwald mit Weidengebüsch als Waldrand und zum Teich (nach Süden) einer ca. 0,5 ha grossen sumpfigen Hochstauden-Flur mit Seggen und weniger Röhrichtarten“. „Das Naturschutzgebiet ist von hoher Bedeutung für die Erhaltung eines Komplexes aus verschiedenen Feuchtbiotopen als Lebensraum seltener und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten: feuchte Hochstaudenflur, Sumpfwälder sowie eine Nasswiese und Röhrichte mit gutem Erhaltungszustand. Das Gebiet hat wegen der inzwischen im Naturraum und auch darüber hinaus seltenen Lebensräume feucht-nasser Standorte eine besondere Bedeutung als Trittsteinbiotop und Rückzugsgebiet“. „Das Gebiet am ehemaligen Schloss Aprath wird durch die beiden stehenden Gewässer Mühlenteich und Schlossteich sowie die Verlandungszone mit unterschiedlich weit voranschreitender Sukzession geprägt.“ „Zwischen Mühlenteich und Schlossgelände hat sich ein Erlenbestand mit Bruchwaldcharakter entwickelt. Verlandungsbereiche, Bruchwälder und Feuchtwiesen sind in der vorläufigen Roten Liste der in Nordrhein-Westfalen gefährdeten Biotope z. T. als vor der Vernichtung stehend aufgeführt“. Bei früheren Kartierungen im Gebiet wurden u. a. folgende Tierartennachgewiesen: Grasfrosch, Erdkröte, Bergmolch, Eisvogel, Wasseramsel, Flussuferläufer, Graureiher, Kleinspecht und Grünspecht. Der Mühlenteich wurde umfassend saniert. Durch das neue Schlauchwehr wird ein konstanter Wasserstand hergestellt. Bei steigendem Wasserpegel wird automatisch der Schlauch im Wehr entlüftet und dadurch kann vermehrt Wasser abfließen. Bei fallendem Pegel wird dagegen automatisch mehr Luft in den Schlauch gefüllt, wodurch sich die Abflussmenge wieder verringert und der Wasserspiegel gehalten wird. Somit hat das Ökosystem Teich gleichbleibend stabile, gute aquatische Bedingungen. Über den Brucher Bach können zudem Fische ein- und auswandern. (wikipedia)

Müngstener Brücke

Die Müngstener Brücke (ehemals Kaiser-Wilhelm-Brücke) ist die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands. Die Talbrücke überspannt zweigleisig zwischen den Städten Remscheid und Solingen in 107 Metern Höhe das Tal der Wupper in unmittelbarer Nähe des Haltepunkts Solingen-Schaberg.

Die stählerne Bogenbrücke ist Teil der Bahnstrecke Solingen–Remscheid. Diese wird im Regelbetrieb von der S-Bahn-Linie S 7 der S-Bahn Rhein-Ruhr („Der Müngstener“) sowie dem Regional-Express RE 47 („Düssel-Wupper-Express“) befahren.

Bis ins Jahr 1918 trug die Brücke den Namen Kaiser-Wilhelm-Brücke. Mit dem Ende des Kaiserreiches wurde sie nach der Siedlung Müngsten benannt, die damals nördlich der Brücke im Knick der heutigen Bundesstraße am östlichen Ufer der Napoleonsbrücke lag und deren letzte Häuser in den 1960er Jahren beim Ausbau der Bundesstraße abgerissen wurden.

Geschichte

Bau

Ende 1891 veranstaltete die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld einen Wettbewerb für den Bau einer Eisenbahnbrücke über das tief eingeschnittene Tal der Wupper. Die Oberhausener Gutehoffnungshütte schlug eine Gerüstbrücke mit 20 Pfeilern und einer Stützweite von maximal 30 Metern vor. Das Duisburger Unternehmen Harkort sah eine Auslegerbrücke vor. Die Brückenbauanstalt Gustavsburg der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg gewann 1892 mit einer eingespannten Bogenbrücke den Wettbewerb.

Im Jahr 1893 wurde mit den Vorarbeiten am Bauplatz begonnen. Die Brücke wurde von 1895 bis 1897 als Stahlbau unter Verwendung von Thomasflusseisen^[3] vom MAN-Werk Gustavsburg fertiggestellt. Die sechs Gerüstpfeiler haben eine maximale Höhe von 69 Metern. Der Bogen über die Talsohle hat eine mittlere Stützweite von 170 Metern, die anschließenden Öffnungen solche von 30 Metern und

45 Metern. Damit war die Müngstener Brücke bei der Fertigstellung die Bahnbrücke mit der längsten Stützweite in Deutschland. Über dem Bogen sind zur Abstützung der Gerüstbrücke Pendelstützen angebracht. Die Gesamtlänge der Stahlkonstruktion beträgt 465 Meter. Es wurden Stahlprofile mit 950.000 Nieten und einem Gesamtgewicht von 5.000 Tonnen verbaut.

Der Hauptbogen der Brücke wurde wie das Garabit-Viadukt im Freivorbau errichtet. Die beiden Bogenhälften wurden ohne weitere Gerüste bis zum Bogenschluss fertiggestellt. Das Verfahren zeichnet sich durch einen geringen Aufwand bei der Herstellung aus, die statische Berechnung aller Belastungen ist jedoch aufwändig. Der Bogen selbst ist dreifach statisch unbestimmt gelagert, was ebenfalls eine erhebliche Materialeinsparung mit sich bringt. Auch hier ist der Materialaufwand niedriger als beim statisch bestimmten Bogen mit drei Gelenken, jedoch wird der Bogen zusätzlich durch Wärmeausdehnungen belastet. Damit unterscheidet sich die Müngstener Brücke vom optisch sehr ähnlichen Garabit-Viadukt.

Der Ingenieur Anton von Rieppel (1852–1926) war Vorstandsvorsitzender der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN). Sein Name ist auf der Gedenktafel verzeichnet, die auf Betreiben des Vereins Deutscher Ingenieure und der MAN am Fuß der Brücke errichtet wurde.

Anfangs war nur ein Gleis auf der Brücke geplant, doch die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld schätzte den zu erwartenden Verkehr zwischen Remscheid und Solingen so hoch ein, dass die Planung auf zwei Gleise abgeändert wurde. 1890 genehmigte der preußische Landtag die erforderliche Bausumme von fünf Millionen Mark. Die Luftlinienentfernung zwischen beiden Städten beträgt acht Kilometer. Vor dem Bau der Müngstener Brücke belief sich die Entfernung auf der Schiene auf 42 Kilometer. Der erste Spatenstich erfolgte am 26. Februar 1894. Um die Baumaterialien heranzuschaffen, wurden Streckengleise an beiden Seiten bis zur Baustelle verlegt. 1.400 Kilogramm Dynamit und 1.600 Kilogramm Schwarzpulver wurden für die Sprengungen benötigt.

Der Brückenschluss war am 21. März 1897. Am folgenden Tag wurde während des Richtfestes der letzte Niet geschlagen. Die offizielle Einweihungsfeier der Brücke fand am 15. Juli 1897 statt. Kaiser Wilhelm II. ließ sich dabei von Prinz Friedrich Leopold von Preußen vertreten. An der Einweihung nahmen außerdem die Minister Johannes von Miquel und Karl von Thielen teil.^[5] Der Kaiser selbst besuchte die Brücke am 12. August 1899. Eine Gedenktafel unter der Brücke erinnert daran. Der Name der Brücke mit der Kaiserkrone wurde in vergoldeten Lettern auf beiden Seiten im Bogenscheitel angebracht, die Buchstaben wurden 1922/23 entfernt. 1932 wurden Schäden an den Lagern beseitigt.

UNESCO-Welterbe

Seit 2012 gibt es Bemühungen, die Brücke als transnationales Welterbe anerkennen zu lassen.^{[31][3]} Die Bewerbung als „Europäische Bogenbrücken des späten 19. Jahrhunderts“ erfolgt seit 2021 zusammen mit den Brücken Ponte Maria Pia und Ponte Dom Luís I in Portugal, dem Ponte San Michele in Italien sowie dem Garabit-Viadukt und dem Viaduc du Viaur (beide in Frankreich).

Mythen, Anekdoten und Erwähnenswertes

Der Bau der Brücke stellte zum Ende des 19. Jahrhunderts eine Ingenieursleistung dar, die in ihrer hochtechnisierten Konstruktion und Realisierung im starken Kontrast zur Erlebniswelt des Großteils der staunenden Bevölkerung stand. Schnell entstanden im Zusammenhang mit dem Bauwerk Mythen und Legenden, die sich bis in die heutigen Tage in zahlreichen Köpfen als wahre Geschichten (siehe auch Moderne Sage) erhalten haben. Eine dieser Legenden ist die des goldenen Niets, der angeblich als letzter geschlagen, aber bis heute nicht gefunden wurde. Obwohl die Brücke Kaiser-Wilhelm-Brücke getauft wurde, kam Kaiser Wilhelm II. nicht zur feierlichen Einweihung. Gerüchten zufolge boykottierte er den Festakt aus Verstimmlung darüber, dass die Brücke nicht zu seinen Ehren, sondern anlässlich des hundertsten Geburtstages seines Großvaters Wilhelms I. benannt wurde. Kaiser Wilhelm II. besuchte die Brücke erst am 12. August 1899, zur Erinnerung an seine Visite ist unterhalb der Brücke eine Tafel angebracht. Anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Brücke wurde der Verhüllungskünstler Christo von einem Remscheider Bürger während seines Aufenthaltes in Bonn zur Präsentation der Verhüllung des Berliner Reichstags gebeten, die Brücke mit rostfarbenem Tuch zu verkleiden. Er lehnte aber mit der Begründung ab, er mache keine Sache zweimal. Er habe in Paris den Pont Neuf verhüllt. Auch auf den Einwand, dass es sich beim Pont Neuf um eine Steinbrücke in einer Stadt, bei der Müngstener Brücke aber um eine Stahlbrücke mitten im Grünen handle, reagierte er abweisend. Es steht allerdings zu vermuten, dass die Konstruktion der Brücke einer Verhüllung auf Grund der zusätzlich zu erwartenden Windlasten nicht standgehalten hätte. In der Folge Peter Will über den Bach der Sendung Löwenzahn ist die Brücke kurz zu sehen, wird aber nicht namentlich genannt.

In Wim Wenders' Film Pina tanzt eine Tänzerin auf der Wiese unterhalb der Brücke. 2011 wurde live von der Brücke der Wetterbericht des ARD-Morgenmagazins gesendet.

Mögliche Fehlkonstruktion und Zweifel an der Urheberschaft Anton von Rieppels

Als weiterer Mythos ist die angebliche Fehlberechnung der Brücke durch den Baumeister Anton von Rieppel und deren vermeintliche Folgen überliefert. Während in einer Variante davon gesprochen wird, dass eine Hälfte der von beiden Seiten zugleich gebauten Brücke wieder abgerissen werden musste, da sie nicht in der Mitte zusammenpassten, wird in der anderen Legende berichtet, dass von Rieppel bei Nachberechnungen irrtümlicherweise feststellte, dass die Hälften sich nicht zusammenfügen lassen oder die fertige Brücke den Belastungen nicht standhalten würde und sich aus Scham darüber von der unfertigen Brücke in den Tod stürzte. Beide Legenden sind nachweislich der vorhandenen Unterlagen falsch, werden aber bis heute kolportiert. Alle Berechnungen waren ausweislich der bei MAN archivierten Konstruktionszeichnungen und -berechnungen von Anfang an korrekt und Anton von Rieppels Leben endete auf natürliche Weise, 30 Jahre nach planmäßiger Vollendung der Brücke, nach schwerer Krankheit. Anlässlich des 120. Jahrestags der Brückeneröffnung verfasste der Universitätsprofessor und Inhaber des Lehrstuhls für Tragkonstruktionen an der RWTH Aachen, Martin Trautz, einen Aufsatz zu dem Gerücht und kam durch intensives Quellenstudium außerhalb der mutmaßlich bereinigten MAN-Archive und denen der Süddeutschen Brückenbauanstalt in Gustavsburg zu folgendem Schluss: „Dass der Bogenschluss zunächst nicht gelang, lag also weit weniger wahrscheinlich an einer fehlerhaften statischen Berechnung der Müngstener Brücke, sondern vielmehr an einer schlechten Organisation des Herstellprozesses.“^[36] Dies wurde vertuscht.^[37] Tatsächlicher Konstrukteur der Brücke war seiner Ansicht nach auch nicht Anton von Rieppel, sondern mutmaßlich der erste Direktor Bernhard Rudolf Bilfinger (1829–1897), der Vater von Bernhard Karl und Paul Bilfinger. Nach den Recherchen von Martin Trautz war von Rieppel zu sehr in die Führung des MAN-Konzerns in Nürnberg eingebunden, um selbst in der Konstruktion tätig zu sein. Auch der offizielle Mitkonstrukteur und Statikprofessor Wilhelm Dietz von der TH München war zu sehr im akademischen Betrieb mit Lehre und dem Schreiben wissenschaftlicher Literatur eingebunden, um stark beteiligt gewesen zu sein. Von ihm stammt auch nur ein einziges Fachbuch zu der Brücke, das sieben Jahre nach der Eröffnung veröffentlicht wurde. Zudem ist eine Mitarbeit an anderen Brücken nicht bekannt. Weitere genannte Ingenieure waren zu unerfahren. Aufgrund des Fehlens hinreichender mathematischer Modelle war die Berechnung statisch unbestimmter Gitterkonstruktionen mit Unsicherheiten versehen und konnte nur durch Treffen von Annahmen geschätzt werden. Aus diesem Grunde blieben die Brückenbauer der MAN-Werkstätten Gustavsburg lange Zeit bei altbewährten Konstruktionsmethoden, was die Firma gegenüber mutigeren Wettbewerbern wie Eisenwerke und Maschinenfabrik Gebr. Benckiser ins Hintertreffen geraten ließ und 1884 zur vorläufigen Schließung führte. Der bei MAN seit 1876 angestellte Anton von Rieppel stellte zusammen mit Wilhelm Dietz das Unternehmen wieder neu auf, womit er sich für einen Posten in der MAN-Konzernzentrale empfahl. Mit dem Wechsel wurde von MAN-Direktor Friedrich Hensolt am 1. November 1888 der langjährig erfahrene Brückenkonstrukteur Bernhard Rudolf Bilfinger als Erster Technischer Direktor in die MAN-Werkstätten Gustavsburg berufen, der zuvor 39 Jahre bei Gebrüder Benckiser führend tätig war. Auch dessen Sohn Bernhard Karl wurde schon im Jahr zuvor als Zweiter Technischer Direktor ins Unternehmen geholt. Diese führten die erfolgreichen, bei Benckiser entwickelten, modernen Konstruktionsmethoden ein, die zuvor von Anton von Rieppel, ab 1887 in Nachfolge von Hensolt nun selbst Konzernchef von MAN, lange Zeit abgelehnt wurden. Der wieder einsetzende Erfolg der folgenden Konstruktionen der Gustavsburger Brückenbauer gab den beiden Bilfingers recht – Sohn Bernhard Karl war später auch für die Projektierung des Gerüsts der Wuppertaler Schwebebahn und den Bau der Grüntaler Hochbrücke verantwortlich –, führte aber gerade deshalb vermutlich zur Verstimmung von Rieppels, weil ihm dieser Erfolg an gleicher Position nicht vergönnt war. Die Eröffnung der Brücke verzögerte sich um anderthalb Jahre. Bauberichte geben Hinweise darauf, dass Brücken- und Bogenteile nicht passten und daher zurückgebaut werden mussten. Dies ging über das Maß hinaus, welches damals aufgrund der fehlenden exakten Berechnungen als improvisierte Anpassungsarbeiten üblich war, bei denen während des Baus durch zusätzliche Elemente Temperatureinflüsse, Höhenunterschiede und Passungen korrigiert wurden. Letztlich sollen diese Fehler den gesamten Bogenbau der Brücke substantiell betroffen haben.^[36] Das Projekt, das angesichts der Eiffel-Brücken Maria-Pia in Porto oder Garabit über die Tuyère auch als eine Frage des nationalen Stolzes gesehen wurde, durfte aber nicht scheitern. Hierin und in der Missgunst von Rieppels soll auch der Grund liegen, weswegen die MAN-Firmenarchive um die komplette Beteiligung der Bilfingers an dem Projekt und sogar um die gesamte langjährige Tätigkeit in Gustavsburg vollständig bereinigt wurden.

Einzig in einer Todesanzeige wurde Bernhard Rudolf Bilfinger von MAN „als eine der wertvollsten Stützen unseres Unternehmens“ bezeichnet und seine Tätigkeit als „langjähriger technischer Direktor“ gewürdigt. Dies geschah aber ohne Nennung des Vornamens, so dass nicht klar erkennbar wurde, welcher Bilfinger gemeint war. Auch den Arbeitern blieb natürlich der Rückbau nicht verborgen, was auch die Gerüchteküche nährte. Aus Briefwechseln zwischen den Söhnen Bernhard Karl und Paul Bilfinger lässt sich schließen, dass Bernhard Rudolf Bilfinger seines Postens als Direktor enthoben und ersetzt wurde. Mit der Degradierung und Tilgung Bilingers aus der Konstruktionsgeschichte konnte Anton von Rieppel drei Dinge erreichen: Die Revision der von ihm ungeliebten Personalentscheidung Hensolts, die Vertuschung von berechtigten Zweifeln an der hochmodernen Brückentechnologie durch verhängnisvolle Berechnungsfehler und die Selbstdarstellung als Konstrukteur der Müngstener Brücke. Bernhard Rudolf Bilfinger starb tatsächlich kurz nach seiner Degradierung im Alter von 68 Jahren, offiziell an einem Schlaganfall. Ob dies tatsächlich der Fall war oder ein Zusammenbruch oder Suizid ursächlich für den Tod waren, ist ungeklärt. Hierin liegt wohl auch der Ursprung des kolportierten Todes des Brückenkonstruktors im überlieferten, sich mutmaßlich als wahr herausgestellten Mythos. Sein Sohn Bernhard Karl wechselte im Anschluss in das Unternehmen seines Bruders Paul. (wikipedia)

K-Wege zu neuen Stadtansichten

Der „K-Weg“ – Wanderwege durch Wuppertaler Kleingartenanlagen – hat eine Gesamtlänge von ca. 50 km; er ist in 6 überschaubare Abschnitte gegliedert, in 4 Rundwanderwege und 2 Verbindungswege. Er verläuft in den grünen, stadtnahen Hangzonen nördlich und südlich der Talachse unserer Stadt und erschließt damit eine Fülle stadtnaher Kleinstrukturen mit vielen Panoramablicken in die Stadtlandschaft. Wir hoffen, dass durch diese neuen Wanderstrecken möglichst viele Wuppertaler die ganze Vielfalt der Kleingartenanlagen in ihrer Stadt kennen lernen und die hohe Wertstellung eines Kleingartens für die „Naherholung vor der Haustür“ wieder entdecken

Der „K-Weg“ verknüpft 42 der insgesamt 117 dem Kreisverband Wuppertal der Kleingärtner e. V. angeschlossenen Kleingartenanlagen in der Stadt; hiermit schuf sich die Gemeinschaft der Wuppertaler Kleingärtnervereine „ihren eigenen Wanderweg“. Das ist wohl in der Bundesrepublik so einmalig wie „unsere Schwebebahn“.

Rundwanderweg Uellendahl-Katernberg

von der Mirke nach
Wolfsholz-Elsternbusch

DETAILS:

Weglänge: 10 km
Gehzeit: ca. 3,5 bis 4 Std
Empfohlene Gehrichtung: im Uhrzeigersinn

Der Weg führt, beginnend am Teschemacher Hof, durch die folgenden zehn Kleingartenanlagen:

- Hansa mit 96 Gärten, gegründet 1919
- Nordstadt mit 121 Gärten, gegründet 1915
- Hippenberg-Wüstenhof mit 38 Gärten, gegründet 1915
- Dorrenberg mit 53 Gärten, gegründet 1915
- Oberer Dorrenberg mit 53 Gärten, gegründet 1921
- Hainstraße mit 82 Gärten, gegründet 1920
- Eigene Scholle mit 48 Gärten, gegründet 1920
- Pfaffenhaus mit 82 Gärten, gegründet 1920
- Wolfsholz-Elsternbusch mit 147 Gärten, gegründet 1973
- Vogelsang mit 115 Gärten, gegründet 1920

1 Wir starten auf dem Freiplatz vor dem Teschemacher Hof in der Ortslage Mirke. Bei dem vor uns liegenden Gebäude handelt es sich nicht um eine Bauernkate sondern um das letzte erhaltene gebliebene große Hofesgut auf dem Gebiet der Stadt Elberfeld. Gebaut wurde es von der Familie Teschemacher zunächst in kleinem Umfang um das Jahr 1630, also mitten im 30-jährigen Krieg. Durch Gebäuderweiterungen der nachfolgenden Zeit wurde der Hof zum städtischen Gebäudekomplex, wie er heute vor uns liegt. Das Gebäude zählt zu den größten, erhalten ge-

bliebenen Fachwerkhäusern Elberfelds. Es wurde Landwirtschaft betrieben, wahrscheinlich aber auch Garnbleicherei auf den Wiesen am nahe gelegenen Mirker Bach. Die Familie Teschemacher zählte zu den angesehenen Familien der Stadt Elberfeld (die bis zum Städtezusammenschluss 1929 selbstständig war). In dieser Folge stellten die Teschemachers mehrmals den Elberfelder Bürgermeister. Ein berühmter Sohn der Familie war Jacob Engelbert Teschemacher (1711 bis 1782). Er war Orgelbauer und bekannt für den guten Klang der Instrumente.

Landwirtschaft wird hier schon lange nicht mehr betrieben. Das sanierungsbedürftige Haus steht bis auf wenige vermietete Wohnungen leer. Bis vor kurzem war die Stadt Wuppertal Hauseigentümer, nun will ein Investor das unter Denkmalschutz stehende Gebäude sanieren und einer weiteren Wohnnutzung zuführen.

2 Nach diesem historischen Einblick wartet der erste K-Weg auf uns. Entlang der Teschemacher Straße westwärts, durch eine Löh, bis zur Eschenbecker Straße. Der Weg folgt nach rechts dieser Straße. Nach etwa 50 Metern dann liegt rechts der Eingang zur ersten Gartenanlage: »Hansa«. Ihr Name leitet sich ab vom sogenannten Hansaviertel, einem nach 1900 entstandenen Wohnquartier in der Nähe der Gartensiedlung. Auf dem Weg durch die Siedlung begleitet uns der munter fließende Eschenbecker Bach. Seine Quellwässer erhält er von mehreren Rinnsäulen, die am Uellendahler Nordhang im Umfeld des Friedhofes Bredtchen entspringen.

3 Auf Höhe des Vereinsheimes machen wir einen Schwenk nach links, folgen weiter den Vereinswegen, bis wir wieder auf die Eschenbecker Straße stoßen. Scharf nach links geht es nun bergauf durch ein Waldstück, Teil des »Kaiser-Wilhelm-Hains«, einer von sechs historischen Waldparkanlagen Elberfelds. Der Waldweg endet und mündet in der Lübecker Straße, mitten im Hansa-Quartier. Nach rechts folgen wir dieser Straße bis zur Einmündung in die Bremer Straße. Nach circa 40 Metern bergan liegt links die zweite Gartenanlage: »Nordstadt«. Hier ein Hinweis auf eine Besonderheit zu den 117 Wuppertaler Kleingartenanlagen: Wie aus den Gründerjahren erkennbar, wurden die meisten Anlagen im zeitlichen Umfeld der Weltkriege I und II geschaffen. Das waren, um es auf den Punkt zu bringen, alles Notgründungen im Kampf gegen den Hunger! Den Gärtnern verblieben

Rundwanderweg Barmen Süd

*vom Kothener Bachtal über die
Kaiser-Friedrich-Höhe nach Lichtscheid
und zum 3-Meeresblick*

DETAILS:

Weglänge: 7 km
Gehzeit: ca. 2,5 bis 3 Std
empfohlene Gehrichtung: Gegen den Uhrzeigersinn

Der sechste K-Weg beginnt am Kothener Bürgerpark und verbindet sieben Gartenanlagen:

- Kothen mit 74 Gärten, gegründet 1921
- Kothener Wald mit 66 Gärten, gegründet 1921
- Dahls Hain mit 85 Gärten, gegründet 1921
- Oberbergische Straße mit 54 Gärten, gegründet 1921
- Waldfrieden mit 38 Gärten, gegründet 1915
- Lichtenplatz mit 89 Gärten, gegründet 1921
- Springen mit 192 Gärten, gegründet 1919

❶ Der sechste K-Weg startet unmittelbar neben der Haltestelle »Fingscheid« der Buslinie 628. Es geht bergan (wie so oft in Wuppertal) durch den Grünpark am Kothener Bach. An der rechten Seite die Rudolf Steiner Schule. Hier werden Kinder nach der von Steiner entwickelten anthroposophischen Unterrichtsphilosophie unterrichtet. Der Weg führt aufwärts durchs Tal zur ersten und zweiten Gartenanlage »Kothen« und »Kothener Wald«. Kothen liegt im Tal und am linken Steilhang, Kothener Wald am rechten Steilhang. Beide Anlagen sind landschaftlich sehr schön eingebunden, das Gärtnern an den Steilhängen ist weniger schön. Kothen: der Name steht für eine hiesige Ortslage.

❷ Am Süden der Gartensiedlung geht's entlang eines steilen Waldpfades zum Kothener Busch. Ein nahezu ebener Weg am Waldrand gibt den Blick nordwärts frei. Im Nahbereich das Gymnasium Kothen, schon 1823 gegründet, nach dem II. Weltkrieg ausgebaut für 1000 Schüler.

❸ Der Wanderweg führt um die linke Ecke zur dritten Gartenanlage: »Dahls Hain«. Auf Höhe des Vereinsheimes am nördlichen Horizont: der Hardtrücken. Davor Unterbarmen und die nicht zu übersehende Pauluskirche. Nach dem westlichen Ausgang der Siedlung queren wir das Gelände einer BezirksSportanlage. Das Wesentliche hier – nicht sichtbar und schon gar nicht vermutbar: Tief im Boden unter uns verborgen liegt das Herzstück der Trinkwasserversorgung für Wuppertal, gebaut 1972/73 für 24 Millionen D-Mark. Hier lagern sechs Großbehälter mit je 10.000 Kubikmetern Inhalt, die das kostbare Gut speichern und verteilen, und damit für den Ausgleich der Verbrauchsschwankungen in der Stadt sorgen. Und wie kommt das Wasser in die Behälter? Dafür sorgen drei großkalibrige Transportleitungen von der Dhünn, von Benrath und von Herbringham/Kerspe.