



Haltestelle



Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15-439

Postanschrift:
56 Wuppertal 1
Postfach 131557

=====

Nr. 1

=====

=====

Mai 1974

=====

Z U M G E L E I T

Vor Ihnen liegt die erste Ausgabe unserer HALTESTELLE !

Der Vorstand der Vereinigung BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V. möchte mit der Herausgabe dieser Vereinsmitteilungen eine weitere Verbindung schaffen zwischen Mitgliedern, Freunden und Interessenten der

BERGISCHEN MUSEUMSSTRASSENBAHN
CRONENBERG - KOHLFURTHER BRÜCKE

in Wuppertal.

Wir wünschen und hoffen, daß es gelingen wird, zugleich mit dem Fortgang der Aufbau- und Wiederherstellungsarbeiten durch diese Schrift den Zusammenhalt der Träger unseres Projektes nachhaltig zu unterstützen, aber auch neue Mitglieder, Mitarbeiter und Förderer anzusprechen und zu informieren.

Die Entwicklung dieser Schrift hängt davon ab, in welchem Maße sich das gesamte, von großem Idealismus getragene Konzept der BMB weiter bewähren wird.

Nach vielen Rückschlägen in der ersten Zeit wurde der "große Sprung nach vorn" gewagt und getan. Der Anfang ist gemacht und bietet die ersten, für uns stolzen Ergebnisse bereits dar.

So soll die HALTESTELLE ein weiterer Schritt vorwärts sein.

Wuppertal, im Mai 1974

Emil R. Dicke
Vorsitzender

Horst Wittmann
stellv. Vorsitzender

Ein Wort zuvor...

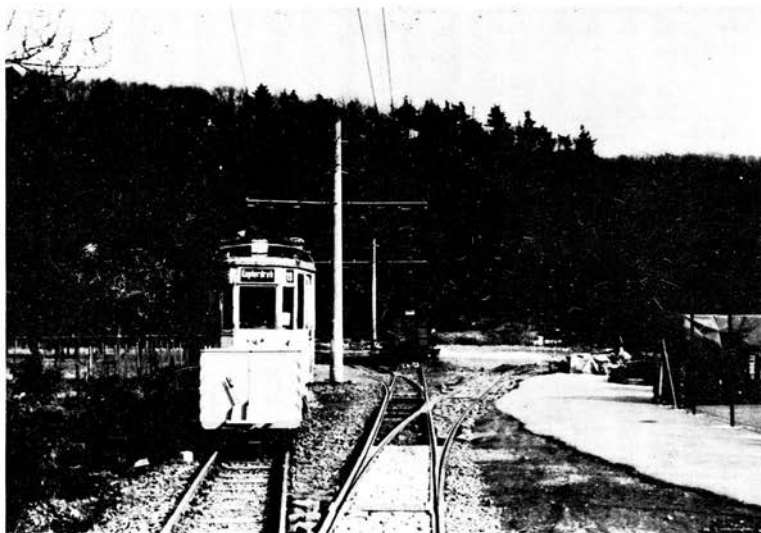
Der Titel HALTESTELLE könnte irreführen: nicht Stagnation ist gemeint, sondern kurzes Verweilen bei hoffentlich aufschlußreichen Informationen, um dann die 'Fahrt' mit noch größerem Vergnügen fortzusetzen. Unsere Museumsstraßenbahn benötigt bis zu ihrer 'Endstation' noch ein wenig Zeit, der 'Betriebsleitung' ist aber an einer zuvorkommenden Behandlung des Publikums gelegen, welches deshalb ab und an mit Lesestoff - eben unserer HALTESTELLE - versorgt werden soll.

Grundgedanke der HALTESTELLE ist es, in loser Reihenfolge den BMB-Mitgliedern und Freunden die Formen zu beschreiben, die unsere Museumsstraßenbahn jeweils angenommen haben wird. Darüber hinaus sollen Beiträge zur bergischen Straßenbahngeschichte den Leser auf die große dokumentarische Bedeutung der Museumsstraßenbahn hinweisen, was ja neben der reinen Attraktion nicht vergessen werden darf. Geplant sind auch Vereinsnachrichten in der HALTESTELLE. Jedenfalls hoffen wir, eine insgesamt wohlausgewogene Mischung aus historischer Beschreibung und aktueller Information bieten zu können und wünschen dem Leser eine angenehme Lektüre von HALTESTELLE zu HALTESTELLE!

Die Redaktion

Klaus Sieper Martin Stadtler

Das Gelände der BMB in Wuppertal-Kohlfurth: ein Teil der Fahrzeugsammlung hat dort schon seinen Platz gefunden. Später werden von hier aus Wagen der Museumsbahn das Publikum mitten durch herrliches Waldgebiet nach Cronenberg und zurück fahren.



=====

Als vor nun fast einem Jahr die BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN den allfälligen Pachtvertrag für das Bahngelände mit der WUPPERTALER STADTWERKE AG abschließen konnten, hieß es endlich "freie Fahrt" für die notwendigen Vorarbeiten. Die lange Wartezeit hatte bei vielen Mitgliedern einen enormen Tatendrang sich anstauen lassen, dessen Umsetzung in Arbeitsleistung jedem sichtbar wird, der heute zur Kohlfurth Brücke kommt. Dort in der "Talstation" nämlich wurde das Gelände planiert, Weichen und Gleise den schon vorhandenen Bahnanlagen hinzugefügt, morsche Schwellen gegen funktionsstüchtige ausgetauscht und auf der gesamten Strecke von Lenzhaus bis Kohlfurth der Kampf gegen das oberbaufindliche Unkraut aufgenommen. Ferner schützte man das Gelände vor unerwünschten Zeitgenossen durch die Errichtung eines Zaunes - Grundvoraussetzung für das Unterbringen der ersten Fahrzeuge. Diese haben nun auch schon seit geraumer Weile ihren Platz in der Kohlfurth gefunden; weitere werden folgen. Darüber hinaus konnte auch etwas für einen Straßenbahnbetrieb so entscheidend wichtiges wie die Fahrleitung gesichert werden. Sie steht sogar schon unter Spannung (750 V), wenn allerdings vorerst nur zur Verhinderung von Kupferdiebstählen. An den Fahrleitungsmasten installierte Schilder warnen mögliche "Interessenten" rechtzeitig.

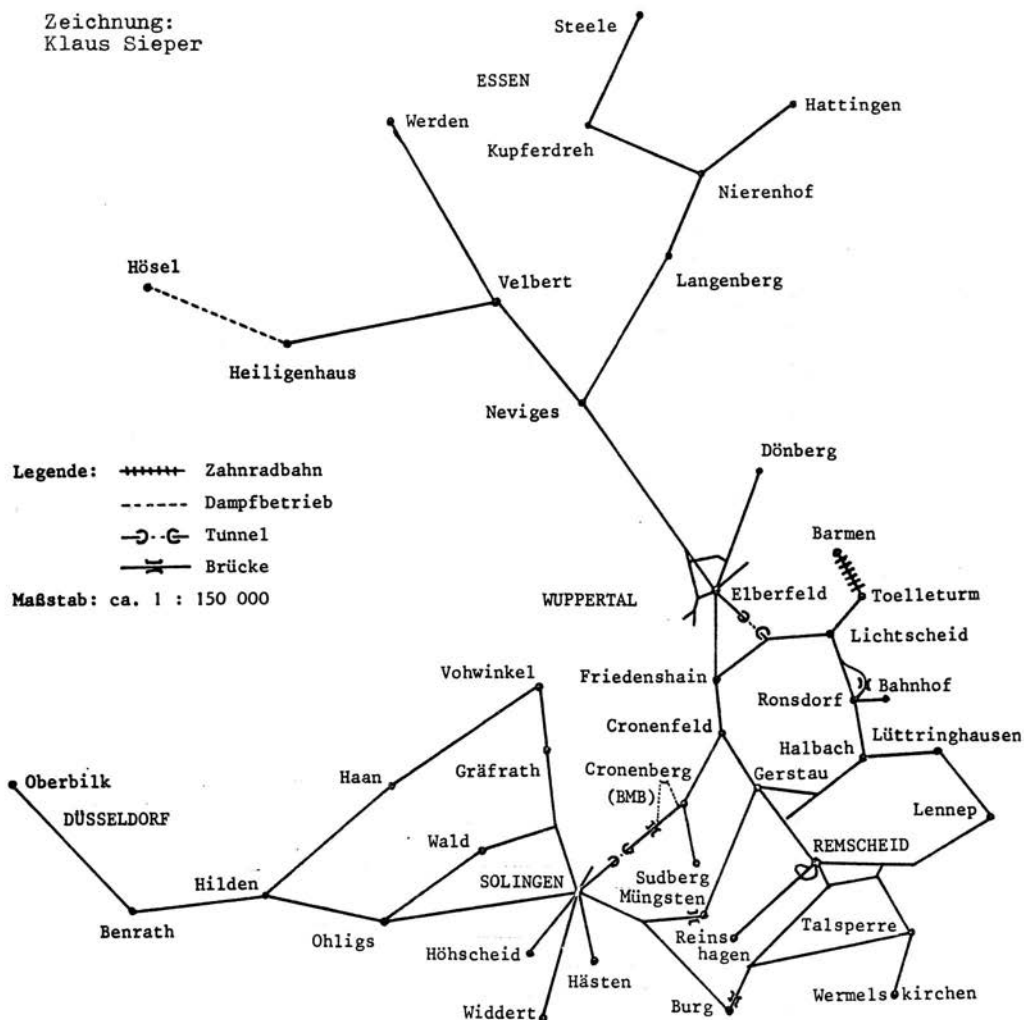
Neben den jeden Samstag ab 9 Uhr stattfindenden Streckenarbeiten - zusätzliche Mitarbeiter sind nach wie vor gern gesehen - betreiben die BMB jetzt auch "gezielte Öffentlichkeitsarbeit", was bei der gegenwärtigen Entwicklung des Projekts als "flankierende Maßnahme" zur Förderung des Bewußtseinsstandes bei Bevölkerung und Behörden wichtig, wenn nicht gar notwendig ist. Erste Erfolge liegen schwarz auf weiß vor: in Form von Berichten des EISENBAHN MAGAZINS und des FLEISCHMANN-KURIERS; zwei unter Schienenverkehrsfreunden wohlbekannte und verbreitete Publikationen. Der FK war wegen des BMB-Artikels in Wuppertal rasch vergriffen. Der Vereinskasse flossen außerdem noch erfreuliche 225 DM Honorar zu.

Verhandlungen mit der Stadt Wuppertal haben die Anerkennung des Kohlfurth Fahrzeugparks als "technisches Denkmal" mit den dazugehörigen Schutzbestimmungen zum Ziel, was erstens die Respektierung der Ernsthaftigkeit des Projektes durch die Behörden unterstreichen und zum anderen der Reputation der BMB förderlich sein wird. Da sich allgemein in breiten Bevölkerungskreisen ein Aufwachen gegenüber dem stumpfsinnigen Verschwindenlassen bedeutender Objekte technischer und heimatlicher Kulturgeschichte registrieren läßt und auch die Behörden nach Mitteln und Wegen suchen, ihre leider noch recht geringen finanziellen und juristischen Handhaben in diesem Sinne zu nutzen, sollten die BMB die sich ihnen bietende Chance wahrnehmen und klar zum Ausdruck bringen, daß beim Museumsbahnprojekt nicht spinnerte Hobbyisten nach Steuergeldern schießen, sondern Menschen in harter und uneigennütziger Arbeit zur Entwicklungsgeschichte des bergischen Raumes einen wertvollen Beitrag leisten, dem am Ende auch die Aufmerksamkeit der nicht fachspezifisch Interessierten, also des Großteils der Bevölkerung, zuteil werden wird. Wenn heute schon Schornsteine, Fabrikhallen, Bahnhofsgebäude, Förder- und Wassertürme etc. als unbedingt erhaltenswerte Objekte technikgeschichtlicher Dokumentation sogar vom Landeskonservator anerkannt werden, so braucht sich unsere Museumsbahn wahrlich nicht zu scheuen, in diese Reihe sich einzugliedern. Was die historische Bedeutung der Straßenbahn für die Allgemeinheit betrifft, so müßten die BMB etwa im Vergleich zu Schornsteinen einen der ersten Plätze belegen. So stellen sich also die BMB als ein Projekt dar, das sowohl die Erinnerung an einen beachtlichen Aspekt bergischer Geschichte wachhält wie auch der vergnüglichen Freizeitgestaltung der Bevölkerung dient, zumal die ideale Lage im landschaftlich reizvollen Kaltenbachtal mit seinem alten Kotten verschiedene Variationsmöglichkeiten für ein Besuchsprogramm zuläßt.

Im folgenden soll noch einmal der historische Hintergrund dieser ersten deutschen Museumsstraßenbahn betrachtet werden: das früher so umfangreiche Netz meterspuriger Bahnen im Bergischen Land (siehe auch Skizze). Falls die jetzt so glücklich verlaufende Entwicklung anhält, wird es in den BMB ein lebendiges und hoffentlich dauerhaftes Denkmal finden.

Das bergische Schmalspurnetz in seiner größten Ausdehnung

Zeichnung:
Klaus Sieper



Vor etwas mehr als 100 Jahren fuhr im Wuppertal zum ersten Mal eine Straßenbahn - damals noch mit Hafertraktion. Die Leser werden sich noch gut an den 10. April d.J. erinnern, als die ältesten noch vorhandenen Triebwagen der WUPPERTALER STADTWERKE für sage und schreibe 10 Pfennige das Publikum zwischen Barmen und Elberfeld hin- und hertransportierten. Anlaß genug für viele unter den Fahrgästen, einmal einen Gedanken an das Werden und Vergehen dieses interessanten und einstmals so wichtigen Verkehrsmittels zu verschwenden.

Die Pferdebahn sowie einige andere Strecken im Bergischen Land waren normalspurig konstruiert. Diese Linien werden hier jedoch nicht weiter behandelt werden.

Die erste bergische Meter-spurbahn nahm am 1. April 1890 zünftig mit Dampf und Rauch ihren Betrieb zwischen Wermelskirchen und Burg a.d. Wupper auf. Am 28. Mai 1891 folgte die "RONSDORF-MÜNGSTENER-EISENBAHN" ebenfalls mit Dampf. Ein vierachsiger Personenwagen der RME gelangte nebenbei bemerkt als Vorbild für ein Modellbahnprodukt zu späteren Ehren. Immerhin...



Bitte umsteigen zur Fahrt ins Bergische Land: Leider kann man dies am Bf.Toelleturm der BARMER BERGBAHN schon lange nicht mehr sagen!

Die erste meter-spurige Straßenbahn des Bergischen Landes fuhr seit dem 9. Juli 1893 in Remscheid. Sie wies gleich zwei interessante Merkmale auf, denn sie war die erste elektrisch betriebene Straßenbahn Westdeutschlands überhaupt, die außerdem noch Deutschlands mit 108 Promille Neigung steilste Strassenbahnstrecke im Adhäsionsbetrieb besaß.

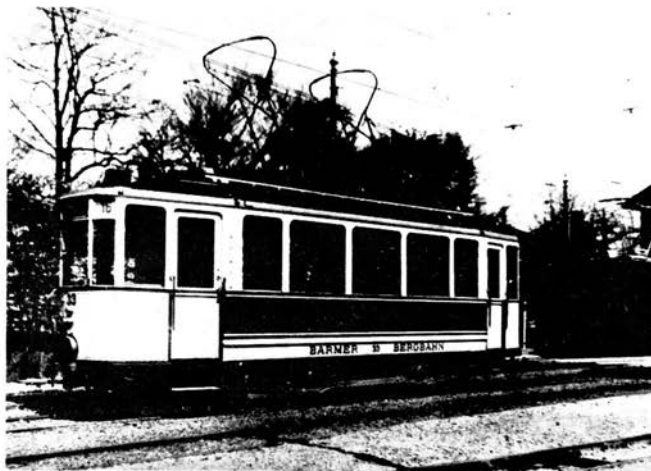
Die Stadt Barmen verschloß sich nicht nur nicht der neuen Verkehrsentwicklung, sondern setzte dem Bürgersinn und Unternehmungsgeist ihrer Einwohner ein prächtiges Denkmal: die Zahnradbahn Barmen-Toelleturm. Sie bewährte sich vorzüglich und wurde zu einem der populärsten und erfolgreichsten Verkehrsmittel im Bergischen Land. Trotzdem blieb von diesem einst so stolzen Denkmal nur blasse Erinnerung. Vorbild war die Schweizer Rigibahn. Die mit Rigenbachscher Leiterzahnstange ausgerüstete erste zweigleisige Zahnradbahn der Welt bewältigte auf 1600 m Streckenlänge einen Höhenunterschied von 170 m. Am 16. April 1894 wurde der Betrieb aufgenommen, womit zugleich erstmalig ein elektrifiziertes Schienenverkehrsmittel im Bereich der heutigen Stadt Wuppertal fuhr. Die Verwaltung der Dampfbahn Ronsdorf-Müngsten nutzte die Gunst der Stunde und verlängerte ihren Betrieb über Wasserturm, Lichtscheid und Lichtenplatz zum Toelleturm.

Die BARMER BERGBAHN AG - Inhaberin der Zahnradbahn - übernahm im Jahre 1902 die RME, elektrifizierte die vorhandenen Strecken, setzte vierachsige Triebwagen amerikanischer Bauart ein, die eine angenehme Fahrt ermöglichten, und erweiterte das Netz um die Strecken Clarenbach-Haddenbach-Remscheid-Schöne Aussicht und Müngsten-Solingen-Krahenhöhe. Die Solinger Strecke war zwar nur zwischen 1908 und 1916 in Betrieb; als Wanderweg erfreut aber die Bahntrasse auch heute noch nicht nur Straßenbahnfreunde.

Barmens Schwester- und Konkurrenzstadt Elberfeld zog Anfang 1896 in puncto Straßenbahnen nach. Zunächst war es die Nord-Süd-Bahn von Uellendahl zum städtischen Viehhof Arrenberg, deren nördliche Hälfte zwischen Döppersberg und Uellendahl sich übrigens von allen bergischen Meterspurstrecken am längsten bis zur Stilllegung 1970 halten konnte. 1899 wurde die Rundbahn eröffnet, die zwischen Eckernförder Str. und Stadthalle mit der Nord-Süd-Bahn die Streckenführung teilte, dann aber über Bf. Steinbeck, Briller Str., Wiesenstr. und Bf. Mirke eigene Gleise benutzte. Die Rundbahn verschwand schon 1919 mangels Rentabilität. Nord-Süd- und Rundbahn bildeten gemeinsam die STRASSENBAHN DER STADT ELBERFELD. 1903 kam es zu Streckenerweiterungen von Uellendahl nach Dönberg (1,3 km) und Weststr.-Ravensberger Str. (0,9 km).

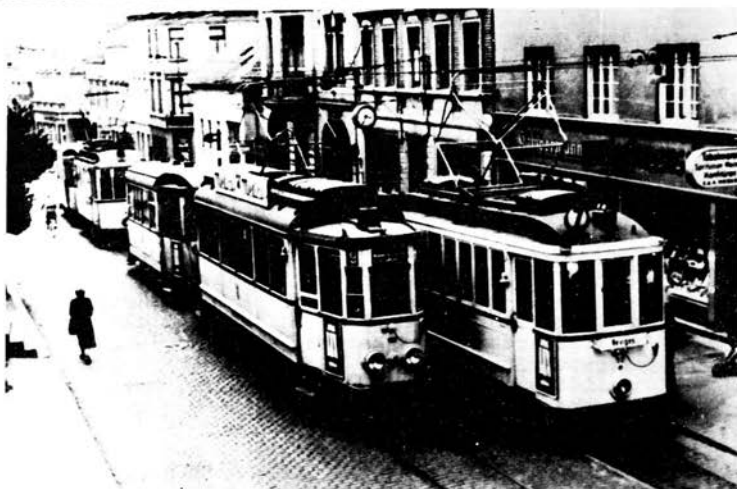
Die STRASSENBAHN DER STADT ELBERFELD wurde 1914 von der BERGISCHEN KLEINBAHNEN AG geschluckt. Die BKB eröffneten ihre erste Strecke am 12. Juli 1897. Sie führte vom Steinbecker Bahnhof gemeinsam mit der Rundbahn über Tannenbergs- und Briller Str., Gabelpunkt und Grenze nach Neviges. Für Wuppertaler ist die Tatsache bemerkenswert, daß die Inhaberin des Schwebebahn-Aktienkapitals, die CONTINENTALE GESELLSCHAFT FÜR ELEKTRISCHE UNTERNEHMUNGEN, Nürnberg, ebenfalls wichtigste Gesellschafterin bei den BKB gemeinsam mit dem Elberfelder Bankhaus VON DER HEYDT-KERSTEN & SÖHNE war. 1899 erfolgten Streckenerweiterungen von Neviges über Velbert nach (Essen-) werden und von Velbert zum Staatsbahnhof Hösel über Heiligenhaus, wobei der Abschnitt Heiligenhaus-Hösel mit Dampf betrieben

und 1923 ersatzlos eingestellt wurde. 1907 erreichte die Straßenbahn von Neviges über Langenberg und Nierenhof die heutigen Essener Stadtteile Kupferdreh und Steele sowie das westfälische Hattingen an der Ruhr. Den Süden Elberfelds erschlossen sich die BKB durch ihre Ronsdorfer Strecke, die am 3. August 1902 mit besonderem Bahnkörper zwischen Friedenshöhe und Lichtscheid sowie dem zweigleisigen Tunnel zwischen Gelpetal und der Haltestelle Am walde der Öffentlichkeit übergeben wurde. Einen



Ein Triebwagen der BARMER BERGBAHN, wie er auch auf der Waldstraßenbahn Cronenberg-Kohlfurth anzutreffen war.

Inselbetrieb unterhielten die BKB zwischen dem Oberbilkker Markt in Düsseldorf und Vohwinkel mit dem Abzweig Hilden-(Solingen-) Ohligs, der 1899 vollständig errichtet war, aber 1911 an die Düsseldorfer Rheinbahn verkauft und immerhin noch bis 1962 betrieben wurde. Die Streckenlänge der BKB betrug zur Zeit der größten Netzausdehnung, also vor 1911, stolze 102 km.



Straßenbahnen im Bergischen Land: Fahrzeuge der BERGISCHEN KLEINBAHNEN in Neviges (Weiche).

Im Jahre 1900 tauchte ein weiterer meterspuriger Straßenbahnbetrieb auf: die KLEINBAHN ELBERFELD-CRONENBERG-REMSCHIED. Erbauerin war die AEG. In Cronenfeld gabelte sich die Linienführung nach (Remscheid-)Hasten und Sudberg auf. Am 1. Januar 1905 erwarb die SOLINGER KLEINBAHN AG das Unternehmen, verlegte 1908 die Elberfelder Endstation vom Stadttheater am Brausenwerth zum Ostersbaum und verkaufte das Ganze am 1. Januar 1909 an die BARMER BERGBAHN AG. 1914 wurde dann die berühmte Verbindung Cronenberg-Lenzhaus-Kohlfurth-Solingen-Mühlenplätzchen geschaffen, auf deren Wuppertaler Abschnitt ja zur Zeit unsere Museumsbahn errichtet wird. Eigener, durch herrliches Waldgebiet führender Bahnkörper, starkes Gefälle, Kehren, Kettenfahrlleitung und ein Tunnel durch den Solinger Stöckerberg charakterisieren diese trotz damals hochmoderner Technik romantische Streckenführung.

Wenigstens mit einem Satz sei noch auf den beachtlichen Güterverkehr hingewiesen, den BKB und BB zum Vorteil der bergischen Wirtschaft durchführten - teils mit eigenen Güterwagen, teils mit Rollwagentransport.

Die Wuppertaler Meterspurbahnen schlossen sich 1940 mit anderen örtlichen Verkehrsbetrieben zu der WUPPERTALER BAHNEN AG zusammen, die 1948 in die WUPPERTALER STADTWERKE AG aufging. Die meisten Stilllegungen fallen in die Jahre 1952 bis 1970 - unsere Museumsbahn wird nach ihrer Eröffnung dann die letzte erhalten gebliebene Strecke benutzen.

Die erste Solinger Straßenbahn fuhr am 2. Juni 1897. Es gab anfangs zwei Gesellschaften: einerseits die SOLINGER STADTBAHN mit den Strecken Stöckerberg-Höhscheid und Mühlenplätzchen-Krahenhöhe, die bis Burg verlängert wurde. In Burg bestand eine Gleisverbindung zur Remscheider Straßenbahn. Die andere Gesellschaft war die SOLINGER KREISBAHN, die die Strecken von Solingen über Merscheid und Wald nach Ohligs sowie über Gräfrath nach Vohwinkel betrieb. Beide Gesellschaften fusionierten 1929 anlässlich der damaligen kommunalen Neugliederung. Im gleichen Jahre

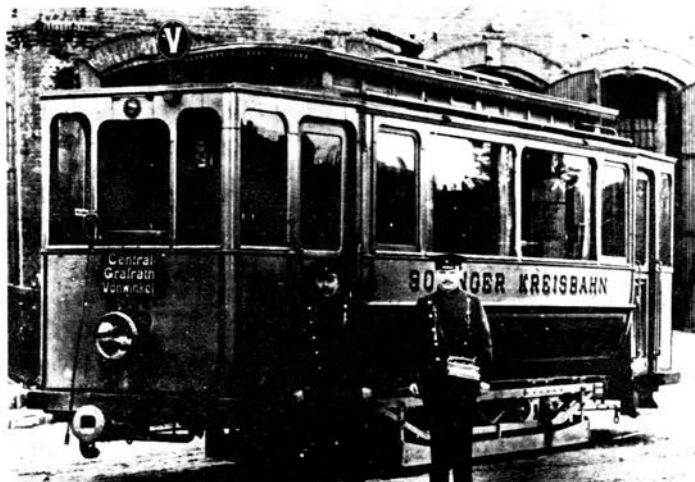
=====

wurde als letzte Neubaustrecke im Bergischen Land die Hästener Linie eröffnet.

Zwar "befreite" sich Solingen als erste der bergischen Großstädte völlig von der Straßenbahn (1959), doch ist ein stattliches und umweltfreundliches Obusnetz geblieben, dessen vier Linien dem Lauf der meisten ehemaligen Straßenbahnstrecken folgen. Als Kuriosum sei noch die wohl einzige Obusdrehscheibe der Welt erwähnt, die in Burg an der Wupper zur vernünftigen Verkehrsgestaltung ihren Beitrag leistet.

Von Remscheid war schon kurz die Rede. Nachtragen ließe sich noch, daß es neben einigen innerstädtischen Linien Verbindungen zu den Vororten Reinslagen und Hasten (mit Gleisverbindung zum wuppertaler Netz) gab sowie gleich zwei Strecken nach Burg, nämlich die alte Eschbachtalbahn Wermelskirchen-Remscheider Talsperre-Burg und zum anderen die Linie Halbach-Lüttringhausen-Lennep-Talsperre-Burg. Wermelskirchen war auch unmittelbar mit Remscheid verbunden. Nach einem langwierigen Zerstückungsprozeß stand am 10. April 1969 auch für die Remscheider Straßenbahn das Signal unwiderruflich auf "Halt". Die modernen Gelenkwagen entgingen jedoch dem Schrottplatz und laufen jetzt auf dem Netz der Darmstädter Straßenbahn. Die BERGISCHEN MUSEUMSBAHNEN konnten den Triebwagen Nr. 13 (Baujahr 1921) erwerben. Vor längerer Zeit schon erhielt er als eines der ersten Fahrzeuge der BMB seinen Ehrenplatz in der Kohlfurth, wo er an die respektable Vergangenheit der Remscheider und damit auch der bergischen Straßenbahn erinnert.

Zum Schluß noch etwas aus der sog. guten alten Zeit: ein Triebwagen der Solinger Kreisbahn und seine "wilhelminische" Besatzung.



(alle Fotos: BMB-Archiv)