Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15-439

Postanschrift:
56 Wuppertal 1
Postfach 131557

Nr. 2 August 1974

Wir fahren mit der

R H E I N B A H N

BMB-AKTUELL--BMB-AKTUELL--BMB-AKTUELL--BMB-AKTUELL--BMB-AKTUELL--BMB

Die erste Ausgabe der HALTESTELLE erschien in 500 Exemplaren. Die weiteren Folgen werden aus Kostengründen nur noch für BMB-Mitglieder herausgegeben. Eine Reserve dient unserer Öffentlichkeitsarbeit. Die Reaktion auf unsere Anzeige im EISENBAHN MAGAZIN war erfreulich und vielfältig; als eine von vielen Stimmen sei ein Wiener Straßenbahnfreund zitiert: "Der Beginn ist vielversprechend und eine erstklassige Information auch für den 'Fremden'".

Die Mitgliederwerbung wurde im ersten Halbjahr 1974 forciert. Augenblicklich gehören unserem Verein 175 Straßenbahnfreunde an. Der größte Teil unserer 'Neuzugänge' wohnt jedoch außerhalb unseres Wirkungskreises.

Der Gleisbau in Kohlfurther Brücke wird weiterhin mit Hochdruck vorangetrieben, soweit dies mit den vorhandenen Kräften geschehen kann. In diesem Zusammenhang muß - leider - noch einmal nachdrücklich auf die dringende Notwendigkeit eines verstärkten Arbeitseinsatzes an unserer Museumsbahnstrecke hingewiesen werden. Die BMB erreichen nur dann ihr Ziel, wenn mehr Straßenbahnfreunde als bisher bereit sind, für 'ihre' Museumsbahn auch die Ärmel aufzukrempeln. Die 'schlechte Wegstrecke' der Knochenarbeit muß hinter uns gebracht werden - es gibt keine Alternative! Ein leidiges Kapitel sind auch die noch ausstehenden Mitgliedsbeiträge. Wir möchten die 'Zugeknöpften' unter Ihnen recht herzlich bitten, das Versäumte nachzuholen. Unser Schatzmeister kommt Ihnen mit der beiliegenden vorgedruckten Zahlkarte entgegen - bequemer geht's nimmer! Der Jahresbeitrag ist die einfachste und wichtigste Leistung zugleich, die der Verein seinen Mitgliedern abfordert. Wenigstens auf diesem Gebiet kann jeder BMB-Freund seine Liebe zur Sache tatkräftig unter Beweis stellen. Die BERGISCHEN MUSEUMSBAHNEN sind nicht stärker als ihr schwächstes Mitglied! Bitte üben Sie Solidarität - es geht um I h r e n Verein und um I h r e Museumsstraßenbahn!

Daß die Arbeit an der Museumsbahnstrecke auch ihre angenehmen Seiten hat, soll am Samstag, dem 14.9.74 bewiesen werden. Geplant ist eine große Unkrautvertilgungskampagne mit allem Drum und Dran. Der regenreiche Sommer hat den unerwünschten Bewuchs der Strecke sehr gefördert. Es wird eine Lore mitgeführt, Getränke ebenfalls; in der Kohlfurth gibt's Würstchen vom Grill. Wer mit Hilfe eines Kassettenrecorders Musik machen kann und will, sollte dies tun! Bringen Sie ruhig Ihre Familien mit - so fördern Sie vielleicht das häusliche Verständnis für Ihre Liebhaberei! Jeder kann mithelfen - Sie benötigen allenfalls ein Paar alte Handschuhe. Nach getaner Arbeit bietet sich noch Gelegenheit zu einem gemütlichen (Bier-)Ründchen in der Kohlfurth.

A c h t u n g U r l a u b: Die Geschäftsstelle ist in der Zeit vom

9. bis 30. September

wegen Ferien nicht regelmäßig zu erreichen. Wenn's wirklich dringend ist, rufen Sie bitte unter 0 21 92/74 38 oder 0 21 21/53 67 37 an.

Unsere durch Materialkäufe und Mieten belastete Kasse bekam durch außerplanmäßige Zuwendungen Hilfe, wofür wir den edlen Spendern herzlich danken ohne sie jedoch an weiteren derlei großzügigen Aktionen hindern zu wollen. Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt des Rösler + Zimmer Verlages, Augsburg, bei, den wir zu beachten bitten! Unser Vereinsmitglied G. Reuter hat dort sein Buch "Die Geschichte der Remscheider Straßenbahn" veröffentlicht.

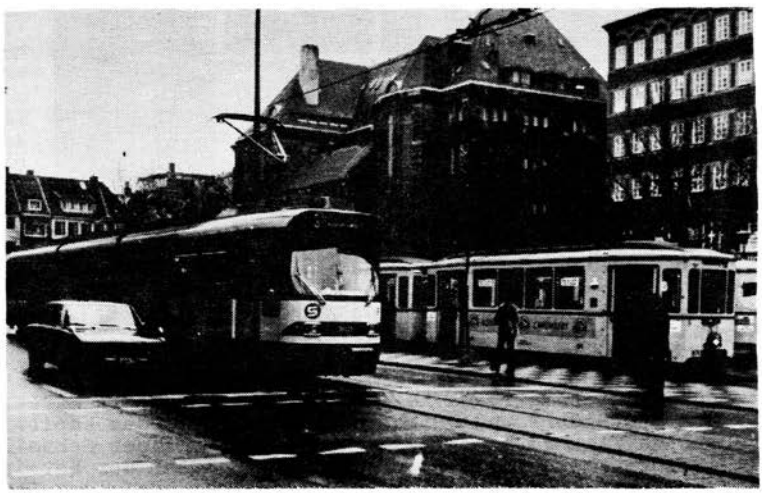
Verantwortlich für den Inhalt dieser Ausgabe: Klaus Sieper, Martin Stadtler

Der Schienennahverkehr in Düsseldorf und seine Verbindungen zum Bergischen Land

Die Bindungen Düsseldorfs an das Bergische Land sind wohl ebenso eng wie die Verbindungen, insbesondere die Verkehrsverbindungen!

Dem Dorf an Düssel und Rhein wurden im Jahre 1288 durch Graf Adolf von Berg - nach der berühmten Schlacht bei Worringen - die Stadtrechte verliehen. Als Kaiser Wenzel 1380 Wilhelm II. von Jülich-Berg in den Herzogsstand erhob, verlegte man die Hofhaltung von Burg an der Wupper nach Düsseldorf. In der Regierungszeit des pfälzischen Kurfürsten Johann Wilhelm (als 'Jan Wellem' bekannter) blühte die Stadt auf. Napoleon bildete 1806 das Großherzogtum Berg, dessen Hauptstadt Düsseldorf wurde. 1815 kam Düsseldorf zu Preußen. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde es Hauptstadt des Landes Nordrhein-Westfalen. Es beherbergt bedeutende Industriebetriebe, wurde zum 'Schreibtisch des Ruhrgebiets', ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für Schiffahrt, Eisenbahn, Luftverkehr und Individualverkehr gleichermaßen sowie ein Zentrum des Kunstlebens. Messen und Ausstellungen ziehen Besucher aus aller Welt an.

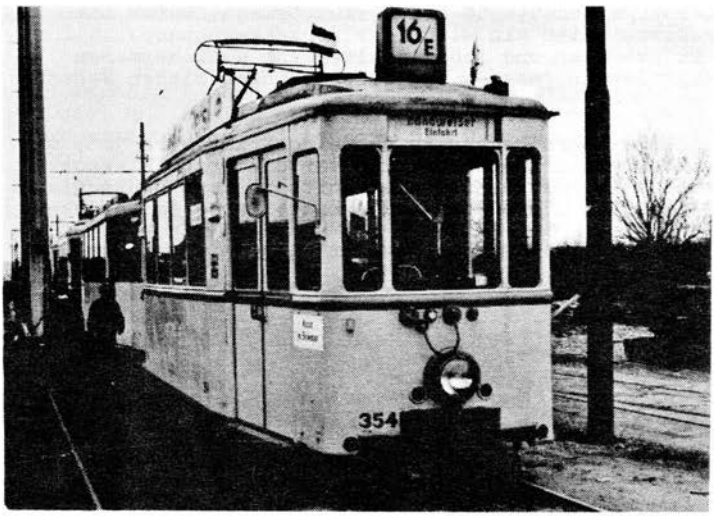
Die Geschichte des Schienenverkehrs begann in Düsseldorf im Jahre 1837 mit dem Bau der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn. Sie war die erste Eisenbahn Westdeutschlands, die zweite in Preußen und die fünfte in ganz Deutschland. Der erste Teilabschnitt zwischen Düsseldorf und Erkrath wurde im Dezember 1838, die Gesamtstrecke am 3.9. 1841 eröffnet. Der schwierigste Abschnitt war die Überwindung des Übergangs von der Rheinebene ins Bergische Land. Man errichtete die Steilrampe Erkrath-Hochdahl - damals eine technische Sensation, die vom Weitblick der Eisenbahnpioniere zeugt. Die Neigung 1:3 erforderte anfangs den Einsatz zweier ortsfester Dampfmaschinen, die die Züge über die Steilstrecke zogen. Bald wurden die Winden durch Seilbetrieb ersetzt, bei dem eine abwärts fahrende Lok den aufwärts fahrenden Zug mit einem Seil zog, das über ein am oberen Ende der Strecke befestigtes Umlenkrad lief. 1927 ging man zum reinen Schiebebetrieb über. Das Umlenkrad kann noch heute im Bahnhof Erkrath bewundert werden. Ganz ohne Schieben geht es jedoch immer noch nicht. Schwerste Güterzüge bekommen durch eine Ellok Br 140 Unterstützung; dagegen ist es eindrucksvoll, wie die Personenzüge selbst nach Halt in Erkrath auf der Rampe beschleunigen.



Der 'Enkel' und sein 'Großvater': drei Generationen Düsseldorfer Straßenbahn. Das 'Mittelalter' im Hintergrund ist leider fast völlig verdeckt (Foto: F.Fischer)

Die erste Straßenbahn fuhr in Düsseldorf am 6.2.1876, natürlich noch mit Pferdetraktion. Das belgische Unternehmen ging 1892 in den Besitz der Stadt über, und am 27.1.1896 rollte die erste 'Elektrische' nach Grafenberg und Rath.

Während die Düsseldorfer Straßenbahn nur das rechte Rheinufer bediente, entstand Ende des 19.Jahrhunderts der Wunsch nach einer Schienenverbindung zum linken Ufer nach Oberkassel und weiter nach Neuss, Krefeld und Moers, die mangels einer festen Brücke nicht möglich war. Am 25.3.1896 wurde die RHEINISCHE BAHNGESELLSCHAFT AG gegründet, die von 1896 bis 1898 die Oberkasseler Brücke bauen ließ. Mit Vollendung der Brücke verkehrte ab 15.12. 1898 die Bahn von Düsseldorf nach Krefeld - die erste elektrische Schnellbahn des Kontinents, wie man damals stolz berichtete. Die vierachsigen Triebwagen hatten bei Probefahrten eine Geschwindigkeit von 55-60 km/h erreicht. 1901/02 fuhr man von Haus Meer nach Uerdingen, 1911 weiter bis Moers (am 20.10. 1958 stillgelegt). Am 21.12.1901 wurde die Linie Oberkassel-Neuss eröffnet, und mit Vollendung der Südbrücke am 10.10.1929 startete der Rundverkehr der heutigen Linie 5 nach Neuss. Am 15.9.1920 übernahm die RHEINBAHN die Betriebsführung der Düsseldorfer Straßenbahn, nachdem die Stadt Düsseldorf Aktien der RHEINBAHN erworben hatte. Am 1.1.1922 fusionierten beide Betriebe.



Er wurde über die Stadtgrenzen hinaus berühmt: der Niederflurwagen (Foto: BMB-Archiv)

Am 31.10.1899 eröffnete die DÜSSELDORF-DUISBURGER KLEINBAHN AG ihren Betrieb zwischen Düsseldorf und Kaiserswerth; die gesamte Strecke am 1.8.1900. Die Städte Düsseldorf und Duisburg erwarben 1924 das Kapital der Gesellschaft je zur Hälfte und beschlossen den Umbau zu einer Schnellbahn. Dies war nach zwei Jahren geschehen, und am 1.5.1926 begann der Betrieb mit modernen Fahrzeugen. Bemerkenswert ist hier wie auf der Krefelder Strecke der Einsatz von Speisewagen. Heute noch wird diese Linie betrieben - abwechselnd von RHEINBAHN und DVG-Fahrzeugen - und zur Stadtbahnstrecke aufgewertet. In Duisburg wird schon ein Teilstück als Hochbahn befahren, während in Düsseldorf der Bau einer Tunnelstrecke begonnen hat.

Im Jahre 1937 wurde die RHEINBAHN Verkehrsträger im Landkreis Düsseldorf-Mettmann. Man erwarb die KREIS METTMANNER STRASSENBAHN (KMS), einer dem RWE gehörenden Überlandbahn. Die KMS verband mit ihrem 'dreieckigen' Netz die Verkehrsbetriebe der benachbarten Großstädte. Endpunkte waren Vohwinkel (Anschluß nach Solingen, Benrath und Elberfeld/Barmen), Tönisheide (BERGISCHE KLEINBAHNEN AG nach Essen und Elberfeld) und Düsseldorf-Grafenberg (RHEINBAHN). Die Strecken wurden 1909 ff. in Betrieb genommen. Zunächst Vohwinkel-Dornap-Mettmann und Dornap-Wülfrath-Tönisheide, anschließend Mettmann-Grafenberg (Auf der Hardt). 1928 baute man noch eine Verbindungsstrecke

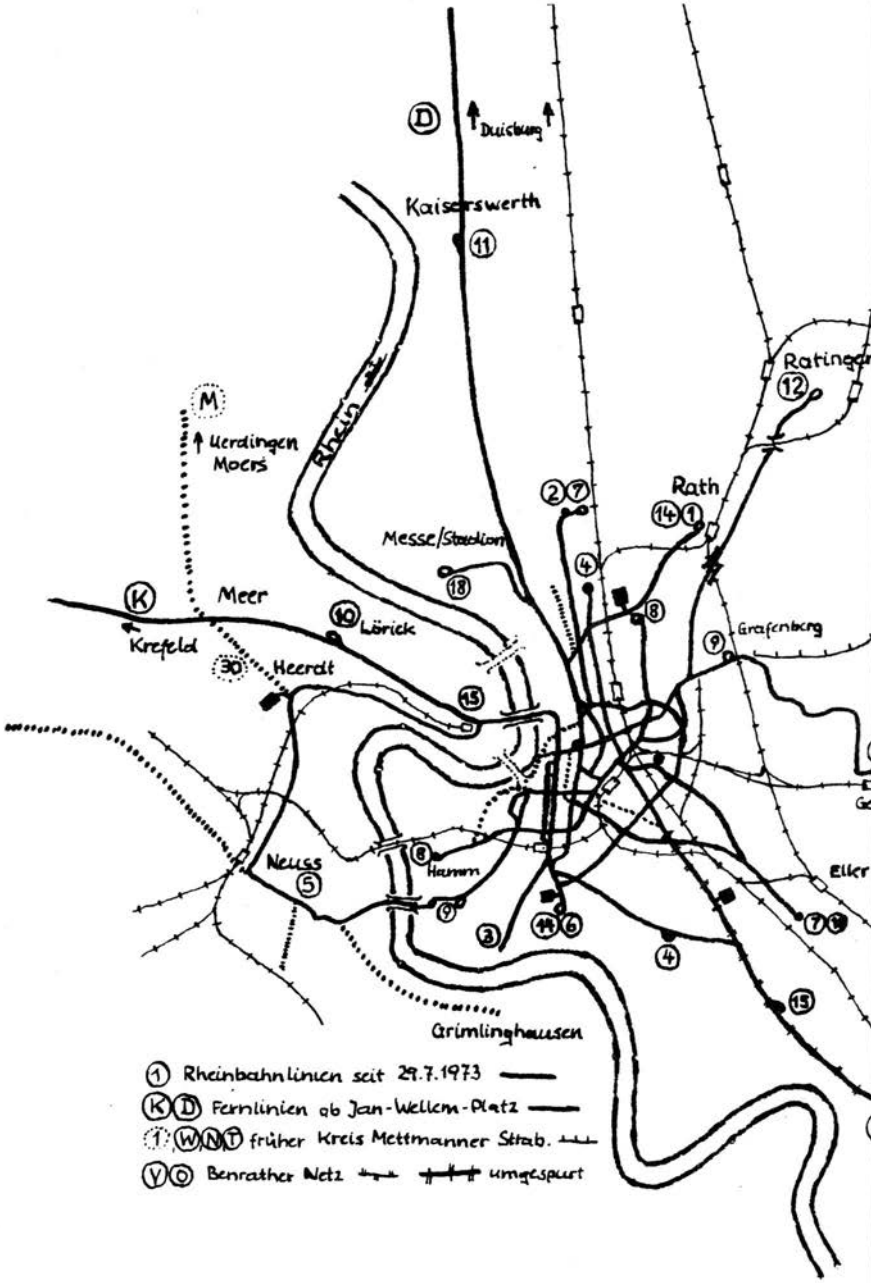
auf eigenem Gleiskörper zwischen Mettmann und Wülfrath. Mit der letzten Wuppertaler Neubaustrecke Varresbeck-Schliepershäuschen-Wieden wurde 1929 das dortige Normalspurnetz mit dem der KMS verbunden. 1936 verschwand die Strecke Mettmann-Grafenberg, die wegen der Reichsbahnverweigerung, eine Erlaubnis zur Überquerung der niveaugleichen Eisenbahnstrecke am Staufenplatz in Grafenberg zu erfteilen, ohnenhin ungünstig geführt war. Die RHEINBAHN unterhielt dann im Kreis Mettmann als Inselbetrieb folgende Linien: N (Mettmann-Wülfrath), T (Tönisheide-Wieden) und W (Mettmann-Vohwinkel). Den Abschnitt Wieden-Dornap-Wülfrath befuhr seit dem 1.1.1940 die damalige WUPPERTALER BAHNEN AG mit ihrer Linie 21, weil sie - kriegsbedingt - auf eine Autobuslinie nach Wülfrath verzichten mußte. Wuppertaler Straßenbahnen gelangten auch als Linie 31 nach Mettmann. 1952 fand die letzte Fahrt auf diesem Netz statt.

Das eigentliche Bindeglied der Nahverkehrsräume Düsseldorf und Wuppertal war jedoch das in Meterspur angelegte 'Benrather Netz'. Es wurde in den Jahren 1898 und 1899 von der in Elberfeld ansässigen BERGISCHEN KLEINBAHNEN AG errichtet. Die Bahn nahm im Düsseldorfer Ortsteil Bilk an der Schmiedestraße ihren Ausgang, führte über Holthausen, Wersten, Benrath (Orte, die später von Düsseldorf eingemeindet wurden) und Hilden nach Ohligs. In Hilden zweigte die Strecke über Haan nach Vohwinkel ab. Die Streckenlänge betrug 30,5 km. In Benrath befanden sich Betriebshof, Werkstätte, Verwaltung und Kraftzentrale. In Vohwinkel bestand - unter der Schwebebahn - eine Gleisverbindung zur Solinger Straßenbahn. Als betriebliche Besonderheiten seien die Straßenbahnbrücke in Benrath erwähnt, mit der man eine Eisenbahnstrecke überwand und der Dampfbetrieb auf dem Abschnitt Vohwinkel-Ausweiche Kinderbusch, der im ersten Jahr durchgeführt werden mußte, weil die niveaugleich kreuzende Staatsbahnstrecke Vohwinkel-Gräfrath zunächst nicht mit Fahrdraht überspannt werden durfte.

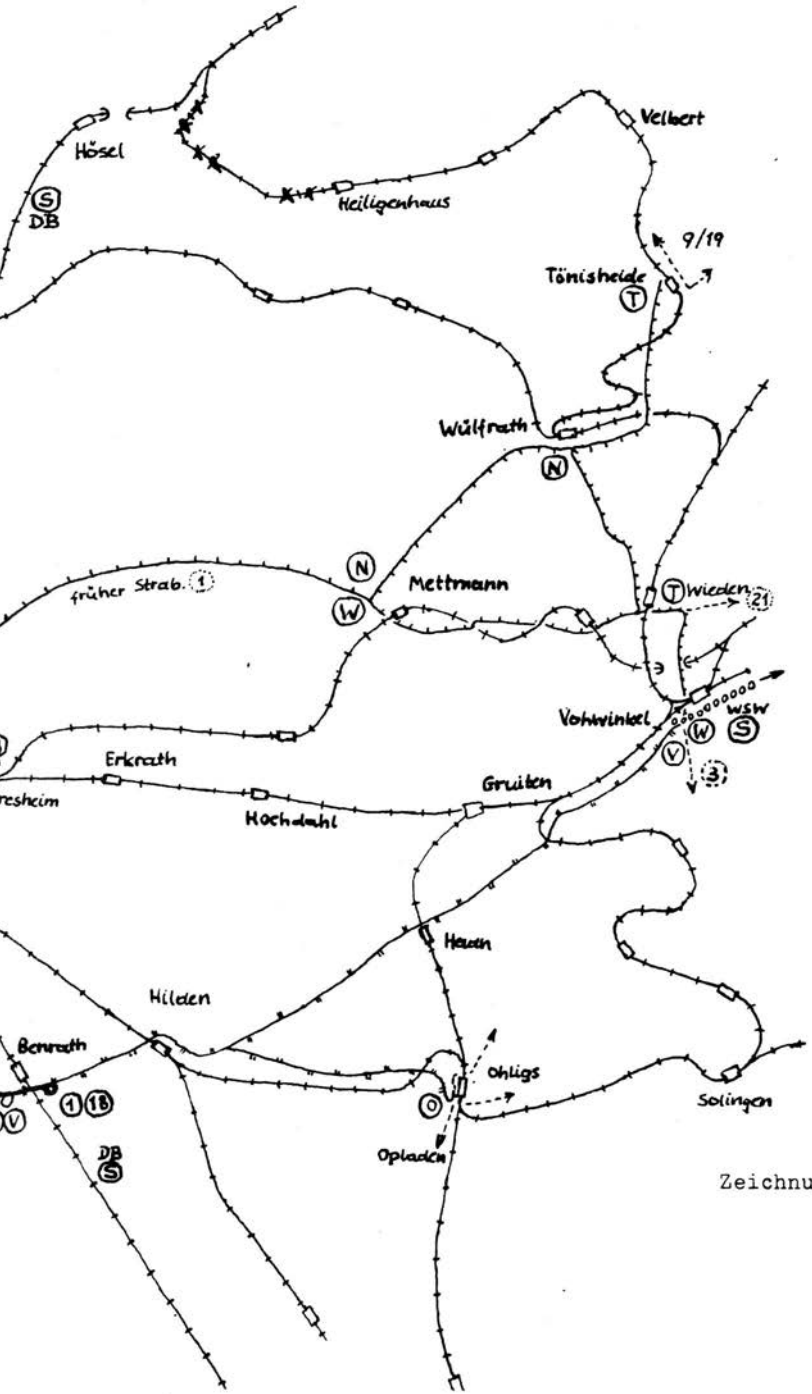
RHEINBAHN-Meterspurnetz: 'Verkehrsgetümmel' im Hilden der frühen fünfziger Jahre! (Foto:BMB-Archiv

Dieses Benrather Netz blieb entgegen anderslautenden Plänen ein Inselbetrieb der BKB und wurde 1911 für 3,6 Millionen Goldmark an die Stadt Düsseldorf verkauft, die die Betriebsführung der RHEINBAHN überließ. Der Abschnitt Oberbilk-Benrath wurde bis 1917 der örtlichen Normalspur angepaßt, wobei zum Wasserwerk Grind ein Dreischienengleis führte. Eine 1933 fertiggestellte Eisenbahnunterführung machte die Straßenbahnbrücke überflüssig; die Meterspurbahnen endeten an der Paul straße, während die Normalspurfahrzeuge bis zum Betriebshof gelangten. In jenen Jahren gab man auch den auf dem Benrather Netz unterhaltenen Güterverkehr auf. Der Fahrzeugpark bestand aus zweiachsigen Tw und Bw sowie einigen Vierachs-Tw. Diese zum Teil noch aus der Eröffnungszeit stammenden Fahrzeuge wie auch die Strecke selbst befanden sich Mitte der dreißiger Jahre in derart schlechtem Zustand, daß eine Betriebseinstellung unvermeidlich erschien. Die Erneuerung der Bahn wurde jedoch von den betroffenen Gemeinden finanziell unterstützt und gipfelte in der Beschaffung der bekannten Vierachser (DÜWAG 1935/36), die das Bild des Benrather Netzes bis zu seinem Ende 1962 nachhaltig prägten. Tw 107 dieser

Das RHEINBAHN-Netz und die Schienenverbindungen



zwischen den Ballungszentren Düsseldorf und Wuppertal



Zeichnung: Klaus Sieper

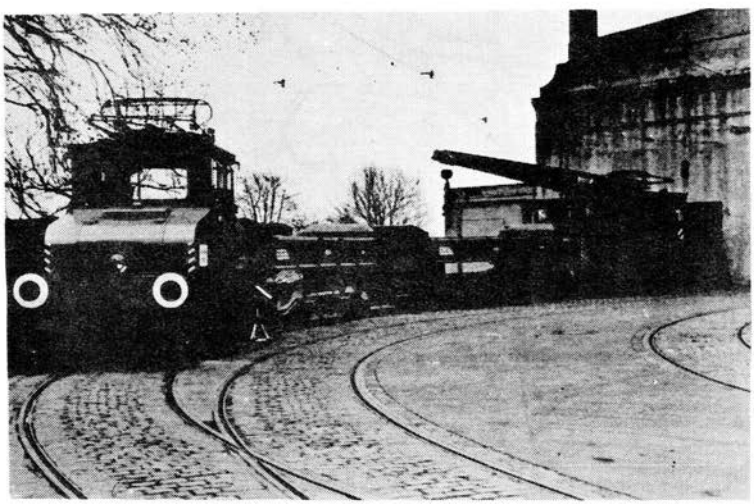
Baureihe ist übrigens auf dem Umweg über die Aachener Straßenbahn (ASEAG) bei den BERGISCHEN MUSEUMSBAHNEN gelandet. Andere verkehren heute noch auf den Strecken Vöcklamarkt-Attersee und Vorchdorf-Gmunden der Firma Stern & Hafferl in Österreich. Die Drehgestelle dieser Vierachser besaßen schon die für Normalspur notwendigen Ausmaße, aber zu der ins Auge gefaßten völligen Umspurung des Benrather Netzes kam es nie. Als RHEINBAHN-Fernstrecken trugen die beiden Linien die Buchstabenbezeichnung O und V.

Damit schließt sich der Kreis und wir wollen zum Schluß festhalten, daß der Düsseldorfer Straßenbahn - der RHEINBAHN - das Schicksal vieler anderer Betriebe erspart bleiben wird. Die Stillegung innerstädtischer Linien hat sich in Grenzen gehalten; von den Fernlinien sind die beiden wichtigsten - nach Krefeld und Duisburg - erhalten geblieben und dem heutigen Bedürfnis nach schneller, komfortabler und sicherer Transportleistung angepaßt worden. Die Gesamtgleislänge betrug 1971 respektable 305 km. Die im Bau befindliche Untergrundbahn dürfte den Fortbestand sichern und der Stadt Düsseldorf ein auch in der Zukunft leistungsfähiges Nahverkehrssystem bescheren, welches dem 'Infarkt der Städte' bezüglich der Umweltbelastung durch verstopfte Straßen und abgashaltige Luft entgegenwirken wird. Äußeres Zeichen der weiterhin günstigen Entwicklung sind die neubeschafften Zweirichtungs-Achtachser, die allen Betriebsarten - Straßenbahn, Stadtbahn und Untergrundbahn - gerecht werden.

Hoffen wir, daß auch unsere zweite Exkursion an den Rhein für alle Teilnehmer zu einer bleibenden Erinnerung wird! Gute Fahrt mit der RHEINBAHN!

Quellenangaben:

75 Jahre RHEINBAHN Düsseldorf 1896-1971; 100 Jahre Wuppertaler Straßenbahnen; Löttgers/Reimann: Zwischen Wupper und Ruhr; Waltking: Straßenbahnen in Deutschland; ders.: Das Düsseldorfer Meterspurnetz (STADTVERKEHR); van der Gragt: Europe's Greatest Tramway Network; Die Fahrzeuge der BMB; Das Bergische Land (Sauerland Verlag); DIE BUNDESBAHN 12/56



Ein so großes Schienennetz wie das der RHEINBAHN macht Arbeit:
Arbeitswagen im Depot Heerdt (Foto: BMB-Archiv)

VKA - Eine Betrachtung über ein Unternehmen, dem der Erfolg versagt blieb

Es handelt sich um die VEREINIGTE KLEINBAHNEN AKTIENGESELLSCHAFT, die im Jahre 1901 gegründet wurde. Vorläufer war die VEREINIGTE WESTDEUTSCHE KLEINBAHNEN AKTIENGESELLSCHAFT, Köln, die von der RONSDORF-MÜNGSTENER EISENBAHN (RME) und der WESTDEUTSCHEN EISENBAHNGESELLSCHAFT (WEG) am 2.11.1900 gegründet wurde. Am 23.6.1897 hatte die WEG bereits bedeutende Aktienpakete der RME und der WERMELSKIRCHEN-BURGER EISENBAHN (WBE) übernommen. Ab 18.11.1897 bestand die 'Abteilung Wermelskirchen' der RME, und ab 18.2.1898 erfolgte die Betriebsführung der RME (einschließlich WBE) durch die WEG.

Der Betrieb wurde auf dem gesamten Netz am 1.3.1921 eingestellt. Die Stadt Remscheid kaufte am 1.4.1922 die Anlagen mit Ausnahme der Strecke Burg/Bf. - Krahenhöhe, welche die Stadt Solingen erwarb. Der Rückkauf der Strecke Burg/Bf. - Burg/Wupperbrücke erfolgte im November 1936 durch die Stadt Remscheid.

Als die Gesellschaft VKA den Betrieb übernahm, wurden die bestehenden Strecken bereits elektrisch betrieben. Die Entwicklung war wie folgt:

Lenneper Straße - Talsperre	2,800 km
Talsperre - Wermelskirchen	3,800 km
Talsperre - Burg	7,800 km
Betriebslänge am 12.7.1900	14,400 km
Neubaustrecke Lenneper Str.-Lennep - Lüttringhausen - Halbach zur Gänze eröffnet am 14.8.1907	9,720 km
Neubaustrecke Burg - Krahenhöhe	5,500 km
Gesamtbetriebslänge	29,620 km

Der VKA-Wagenpark:

Betriebsspannung 650 V Gleichstrom - Farbgebung: blau/weiß mit roten Filets

Baujahr	Fahrzeugart und -Nr.	Achsfolge	Ausrüstung
1899/1900	Tw 11-18	2x B_o	Schleifbügel el.: Siemens-Schuckert mech.: BSI Aufbauten: Herbrand
	Bw 51-58	2x	mech.: BSI Aufbauten: Herbrand
1906/1907	Tw 21-26	2x A'A'	2 Schleifbügel (je 1 für jede Richtung) el.: Siemens-Schuckert 2x60 PS einachsige Drehgestelle: BSI Aufbauten: Herbrand

Die letzteren Fahrzeuge gingen 1910 zurück an die Waggonfabrik Rastatt, da die einachsigen Drehgestelle Ursache für viele Entgleisungen waren. Die Wagenkästen kamen mit neuen Maximum-Drehgestellen zurück und waren als neue Wagen wie folgt vorgesehen:

Tw 41-46 4x (A1)' (1A)'

Bedingt durch die Kriegsereignisse wurden nur die Wagen 41–44 tatsächlich fertiggestellt. Im Jahre 1922 übernahm die Remscheider Straßenbahn die Tw 41 und 43 als Tw 10 und 11 und musterte sie 1930 aus.

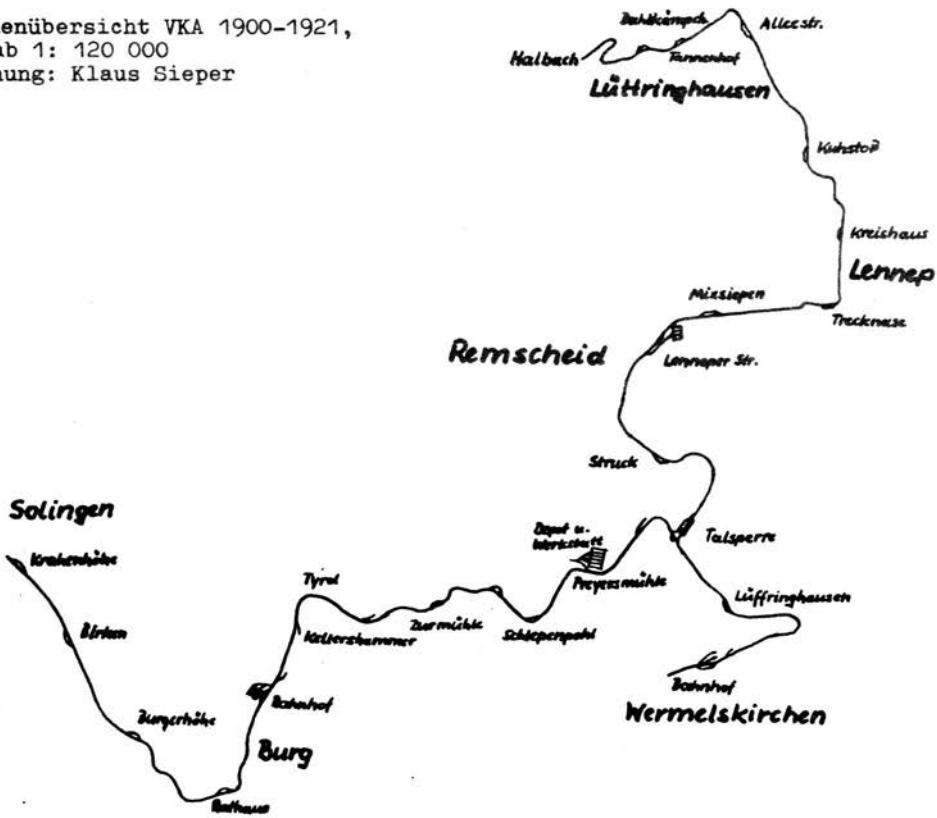
Fortsetzung Wagenparkliste:

1910	Tw 31–36	2x B_o	1 schwenkbarer Schleifbügel el.: Siemens-Schuckert 2x40 PS mech: Waggonfabrik Rastatt Aufbauten: Uerdingen
	Bw 59–66	2x	Herbrand
1914	Tw 37–40	2x B_o	Schleifbügel el.: AEG Aufbauten: Herbrand

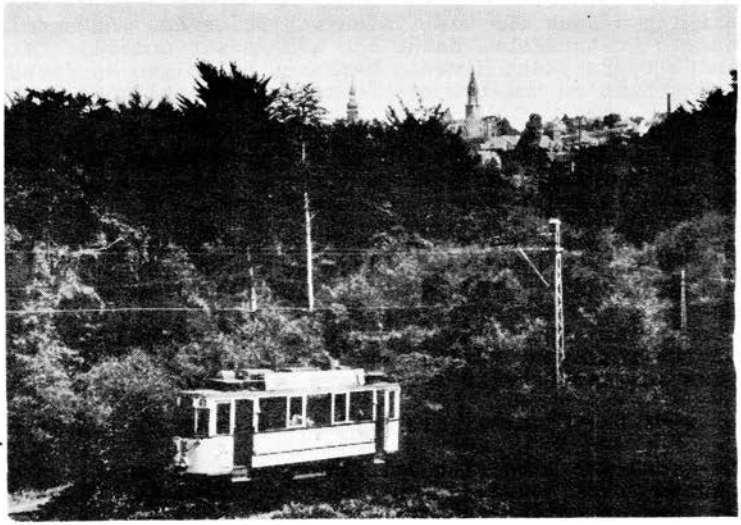
Der Wagenpark zerstreute sich in alle Winde nach Betriebseinstellung. Eine Aufstellung bleibt einer späteren Betrachtung vorbehalten. Die Strecken aber wurden nach und nach in das Netz der Remscheider Straßenbahn einbezogen. Das letzte Teilstück, die Strecke Lenneper Straße - Talsperre verschwand erst mit der Stillegung der Remscheider Straßenbahn im Jahre 1969.

Literatur: Scheer, Chronik der Remscheider Straßenbahn

Streckenübersicht VKA 1900–1921,
Maßstab 1: 120 000
Zeichnung: Klaus Sieper



Wir gratulieren - unsere Museumsstrecke wurde 60 Jahre alt!



Die Veröffentlichung dieses Bildes erfolgt mit freundlicher Genehmigung von Frau Bellingroth, die das einzigartige Archiv ihres Mannes weiterverwaltet. Dieses und eine Reihe anderer Fotos von Straßenbahnen kann zum Preis von DM 1,50 beim Lokomotivbild-Archiv Bellingroth, 56 Wuppertal 2, Siegesstr. 94, Tel. 0 21 21/8 17 58, bezogen werden

Bereits vor der Jahrhundertwende war der Plan erörtert worden, im Anschluß an die projektierte Strassenbahnlinie Elberfeld-Cronenberg-Sudberg eine Strekke von Cronenberg über Kohlfurther Brücke nach Solingen zu bauen. Die Bewohner des Örtchens Kohlfurther Brücke brachten bis Ende 1907 15 000 Mark auf. Auch die Städte Solingen und Cronenberg sagten zu, pro Jahr je 4 000 Mark für die ersten zehn Jahre des Bahnbetriebes als Zuschuß zu geben. Später erwarb die BARMER BERGBAHN AG die Konzession für diesen Straßenbahnbau. Nach langen Verhandlungen kamen im März 1911 endgültige Verträge zwischen der BB AG und den Städten Solingen und Cronenberg zustande. Die Barmer Stadtverordnetenversammlung bewilligte 1 260 000 Mark für diesen Bahnbau. Das Jahr 1912 brachte endlich den Beginn der Bauarbeiten, die von der Firma Gebr. Schutte, Barmen, ausgeführt wurden. Mit einem großen Löffelbagger ging es in zwei Kolonnen an die Arbeit. Umfangreiche Erdbewegungen waren notwendig. Leider fanden zwei Arbeiter den Tod. Dreimal stürzten Feldbahnloks von hohen Anschüttgerüsten in die Tiefe - ohne Menschenverluste - und verzögerten den Weiterbau. Ende Juli 1914 fand die landespolizeiliche Abnahme der gesamten Strecke statt. Mit Rücksicht auf die Mobilmachung am 1.8.1914 wurde der Betrieb unmittelbar im Anschluß an diese Abnahme sang- und klanglos eröffnet.

An unsere Nachbarn...

Wenn wir uns auch B E R G I S C H E MUSEUMSBAHNEN nennen, so blicken wir doch gern über den Zaun in nachbarliche Gefilde. Vor allem das Märkische läßt sich kaum vom Bergischen trennen, auch in bezug auf Straßenbahnen. Diejenigen aus dem Ennepe-Ruhr-Kreis und der Stadt Hagen interessieren uns besonders. Mehr darüber in der nächsten HALTESTELLE! Einstweilen jedoch herzlich willkommen, Ihr märkischen Nachbarn!

An unsere Kritiker...

Herzlichen Dank für die vielen wohlmeinenden und sachlichen Kritiken zu unserer Erstausgabe. Natürlich können wir unmöglich alles wissen. Deshalb sind wir für jeden Hinweis dankbar. So folgen an dieser Stelle einige Ergänzungen zu unserem straßenbahngeschichtlichen Überblick aus der Mainummer.

Die Zeichnung auf Seite 4 läßt nicht erkennen, daß es in Krahenhöhe und Halbach zwischen den Solinger bzw. Remscheider Netzen und dem der BARMER BERGBAHN AG keine Gleisverbindungen gab.

Seite 6: Die Rundbahn benutzte auf dem Abschnitt Bf.Steinbeck - Breite Str. (Tannenbergstr.) - Briller Str. - Wiesenstr. natürlich die Gleise der BERGISCHEN KLEINBAHNEN AG, die dort schon seit 1897 lagen. Die Verlängerung von Kohlstr. nach Dönberg erfolgte in zwei Abschnitten: Kohlstr. - Uellendahl 29.11.1902, Uellendahl - Dönberg 24.12.1912. - Tw 33 der BB gehörte zum Depot Toelleturm und war dort bis zur Stillegung 1959 vorzugsweise auf der Strecke Toelleturm - Ronsdorf - Remscheid im Einsatz.

Seite 7: Der Fotograf des Bildes dieser Seite ist Herr Klaus Bernd Lange.

Die Redaktion wird sich selbstverständlich um weitestgehende Korrektheit bemühen, ohne jedoch durch Detailfuchserei für Fälle von Schlafkrankheit bei unseren Lesern zu sorgen.