Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Nr. 4 Februar 1975

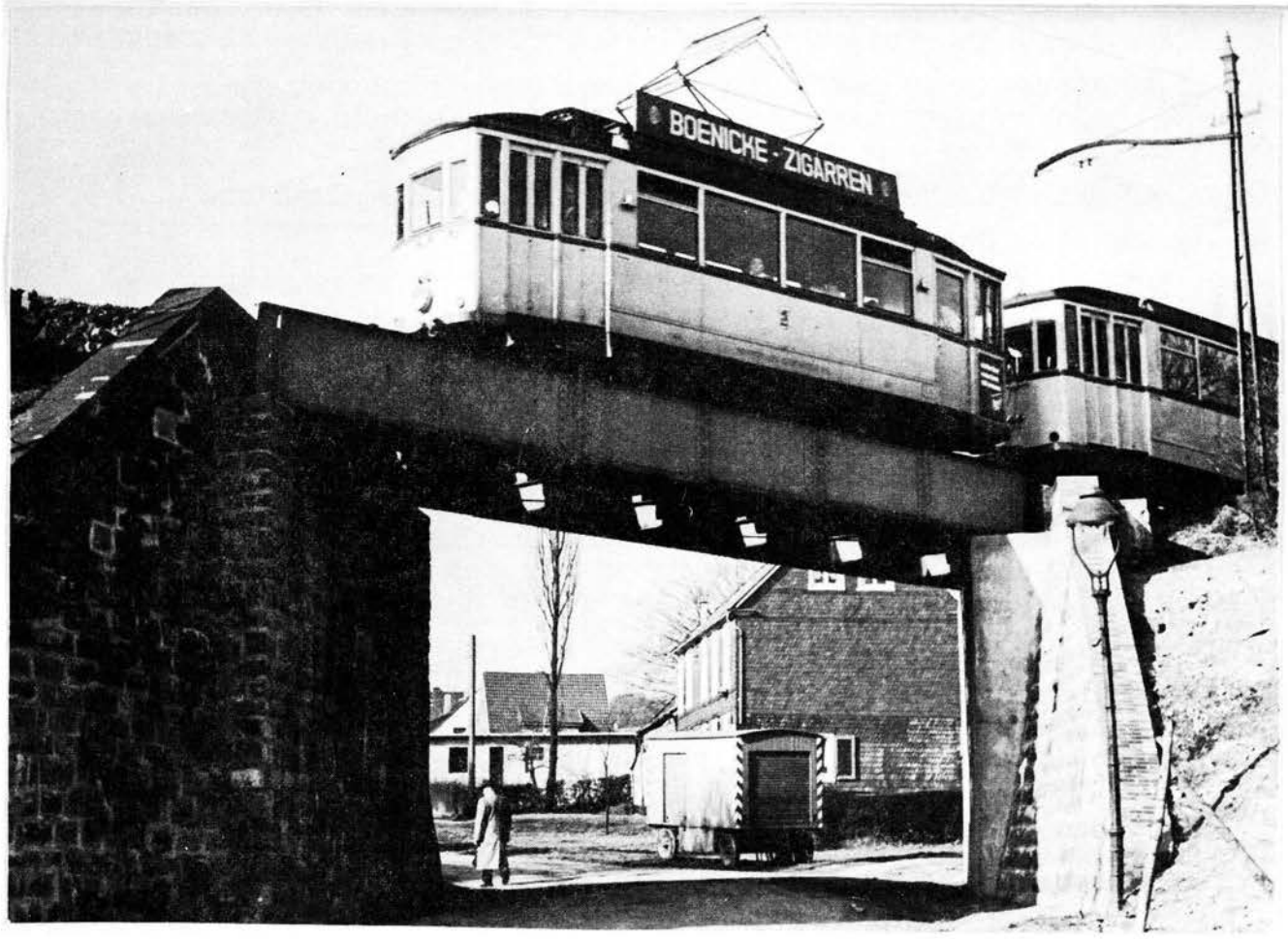
Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15-439

Postanschrift:
56 Wuppertal 1
Postfach 131557

das ronsdorfer meterspurnetz

ACHTUNG UMBLÄTTERN

Gartenstadt Ronsdorf, Idyll in der Mulde, Städtchen Zion - es gibt sicher noch mehr Attribute, die diese Siedlung für sich beanspruchen kann. Vier Bauernhöfe der Honschaft Erbschlö bestanden bereits, als die religiösen Sektierer um Elias Eller 1737 aus Elberfeld auszogen, um sich eine neue Heimat zu schaffen. Ein guter Draht zum König sorgte dafür, daß dem neuen Gemeinwesen bereits im Jahre 1745 Stadtrechte verliehen wurden. Und diese Stadt blühte im wahrsten Sinne des Wortes.



So überquerte die Bahn in Richtung Stadtbahnhof die Straße IN DER KRIM. Ein Talbot/MAN-Zug, früher Bergische Kleinbahnen AG, auf der Linie 23 . Unser Mitglied K. H. Barth schoß dieses Foto Mitte der fünfziger Jahre.

BMB aktuell BMB aktuell BMB aktuell BMB aktuell BMB aktuell BMB aktuell

X März 15 SAMSTAG

Wir weisen an dieser Stelle auf unsere diesjährige Mitgliederversammlung (Jahreshauptversammlung) hin, die wieder im Calvinhaus, Wuppertal-Cronenberg, stattfindet. Termin ist der

15. März 1975.

Beachten Sie bitte die besonderen Einladungen, die Ihnen zusammen mit dem Kassenbericht zugehen!

Der Vorstand hat das Wort:

Zum Jahreswechsel

Liebe Mitglieder der BMB, liebe Freunde der Straßenbahn!

Das Jahr 1974 liegt hinter uns. Ob es ein gutes Jahr war, wird jeder für sich selbst beantworten müssen. Daß es ein hartes Jahr war, darf man wohl feststellen. Die allgemeine Rezession scheint wohl auch vor den Straßenbahnfreunden und deren Vorhaben nicht Halt zu machen. Doch, als direkte Folge dieser Tatsache, ist bei den Arbeitsgruppen ein noch besserer Zusammenhalt und das Gefühl eingetreten, in der Kohlfurth ein Kommunikationszentrum geschaffen zu haben, in dem sie zuhause sind. Eine sinnvolle und ausfüllende Freizeitbeschäftigung - allerdings unter hartem körperlichen Einsatz - ist dort gegeben. Straßenbahnfreunde sind Individualisten, so wurde immer behauptet. Wenn man manche Fragen beantworten muß, so stimmt das auch in gewisser Weise. Um es hiermit noch einmal jedem klar und deutlich verständlich zu machen, folgen hier die Grundlagen unserer Planungen:

1. Bauabschnitt: Straßenbahn-Museum Kohlfurtherbrücke
   Dieser Bauabschnitt ist voraussichtlich Ende 1975 gleisbaumäßig fertig.
2. Bauabschnitt: Bau und Linienführung Kohlfurth - Cronenberg.
3. Bauabschnitt: Öffentlicher Personenverkehr.

Für den 2. und 3. Bauabschnitt ist, abgesehen von der Unterhaltung von Fahrleitung und Gleisbau im augenblicklichen Zustand, eine Betriebserlaubnis der Aufsichtsbehörden erforderlich.
Um eine Betriebserlaubnis zu erlangen, sind noch mehrere Voraussetzungen zu erfüllen. Dazu gehört auch die Gründung einer Betriebsgesellschaft, sowie die Bestellung eines Betriebsleiters, der ein Fachmann sein muß. Die erforderlichen Baugenehmigungen (Unterwerk usw.) fallen ebenfalls teilweise in diesen Komplex hinein.
Das Ganze ist also kein Zuckerschlecken für diejenigen, die sich dieser Aufgaben annehmen. Bitte studieren Sie den Kassenbericht genau! Sie können feststellen, welche finanziellen Aufwendungen über das Beitragsaufkommen hinaus notwendig wurden.
Ohne eine weitreichende Planung, die sich keinesfalls so auf die Schnelle erledigen läßt, und beharrliches schrittweises Vorarbeiten geht es in unserem Falle nicht. Alle zur Zeit getätigten Aufwendungen und Arbeiten dienen dem Ziel, durch Leistung zu überzeugen, und zwar auf idealistischer Basis.
Der Dank gilt allen, die diese Zielsetzung auch im Jahre 1974 aktiv oder fördernd nach besten Kräften unterstützt haben. Das Gleiche wünschen wir uns auch für 1975.

E. Dicke

Mitgliederstand am 31.12.1974 = 177 (31.12.1973 = 167) Mitglieder.
Auch mit dieser Ausgabe der HALTESTELLE sollten Sie wieder ein neues Mitglied werben! Fordern Sie zu diesem Zweck ein Exemplar an!

Der Stadtbahnhof

Er wurde 1891 in Betrieb genommen und nach der Stilllegung der Bahn abgerissen, um der neuen Badeanstalt Platz zu machen. Der Kasten der vor dem Lokschuppen stehenden Ellok stammt noch von einer der bei der Elektrifizierung von der Barmer Bergbahn AG beschafften vierachsigen Maschinen.

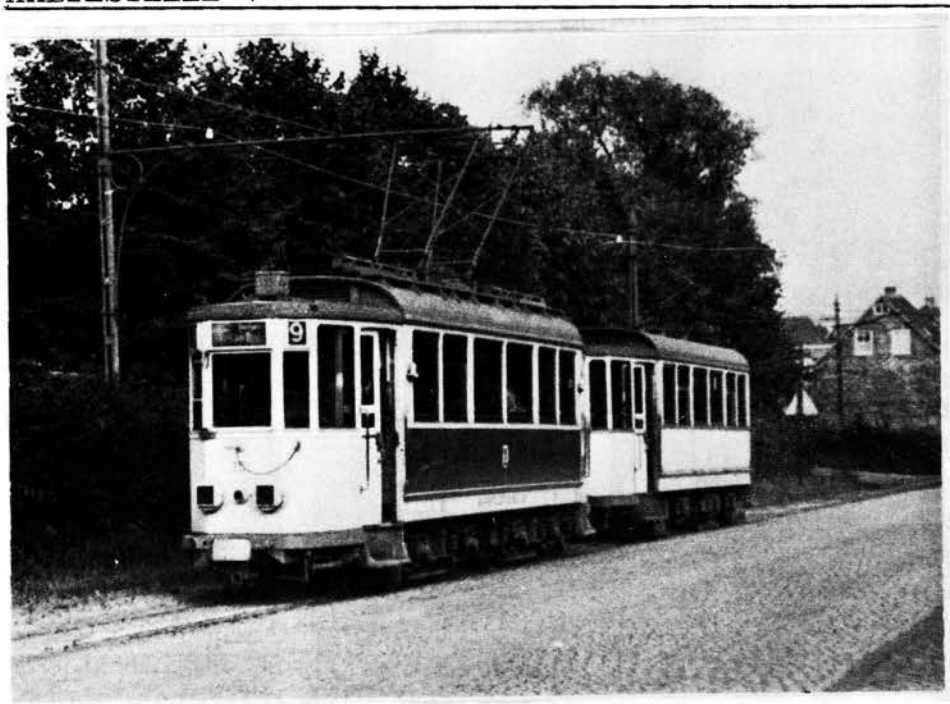
Foto: K.H. Barth

Zur Einleitung sollen einige Leistungen aufgezählt werden: Schon 1742 entstand die erste reformierte Kirche, die 1858 durch den jetzt noch stehenden Neubau ersetzt wurde. 1790 wurde die lutherische Kirche eingeweiht, und die katholische Gemeinde hat inzwischen schon ihr drittes Gotteshaus an derselben Stelle gebaut. 1842 entstand das schöne Rathaus, 1904 sein Erweiterungsbau. Das heutige Verwaltungshaus am Markt hat die Stelle eingenommen. Schon 1874 bestanden 6 Schulen, und am 17.5.1899 wurde die "Fachschule" für den Nachwuchs der Bandwirkerei (Schmalweberei) eröffnet. 1875 wurde das Krankenhaus gebaut, seit 1877 gab es Straßennamen, 1885 baute man die erste Badeanstalt, 1897 die Turnhalle, ein Jahr zuvor das Amtsgericht, 1901 die Lungenheilstätte. Seit 1879 gab es eine Sparkasse, schon 1863 das erste Gaswerk, 1890 das zweite, und seit 1915 bezog man schon Ferngas. 1899 brachte den Bau der Talsperre, des Wasserwerks und des Elektrizitätswerks, und 1910 gab es auch eine Kläranlage. 1925 hatte Ronsdorf 15240 Einwohner. 1929 wurde es Teil der neuen Großstadt Wuppertal.

Das Kleingewerbe bestimmte die Ronsdorfer Industrie. Die Textilindustrie war mit Bandweberei und Färberei vertreten, die Metallindustrie mit Werkzeug- und Kleineisenherstellern. Als Besonderheiten sind zu erwähnen: Das Kabelwerk, die Ziegelei, die Gartenbaubetriebe und die pyrotechnische Fabrik.

Die aufstrebende Stadt suchte früh die Verbindung zur Außenwelt und fand sie mit der Eröffnung der Eisenbahn Rittershausen - Lennep am 24.8.1868. Bei der Trassierung mußte ein Kompromiß geschlossen werden: Der Bahnhof wurde weit außerhalb der Stadt, dazu noch beträchtlich über der Talsohle des Leyerbaches angelegt. Diese ungünstige Lage war dann eine der Ursachen zur Anlage einer Schmalspurbahn, die die Hammerwerke des Morsbachtals und das neu erbaute Kraftwerk in Müngsten bedienen sollte.

Am 19.12.1889 wurde zu diesem Zwecke die Ronsdorf - Müngstener Eisenbahn, eine Aktien-Gesellschaft, gegründet. Am 28.5.1890 erfolgte der erste Spatenstich, und genau ein Jahr später wurde der Abschnitt Staatsbahnhof - Stadtbahnhof eröffnet. Am 21.8.1891 fuhr man weiter bis Clarenbach, und am 18.11.1891 wurde der durchgehende Verkehr nach Müngsten aufgenommen. Zur Erstausrüstung gehörten 3 Ct-Dampflokomotiven mit je 15 mp Dienstmasse, 4 vierachsige Personenwagen (die



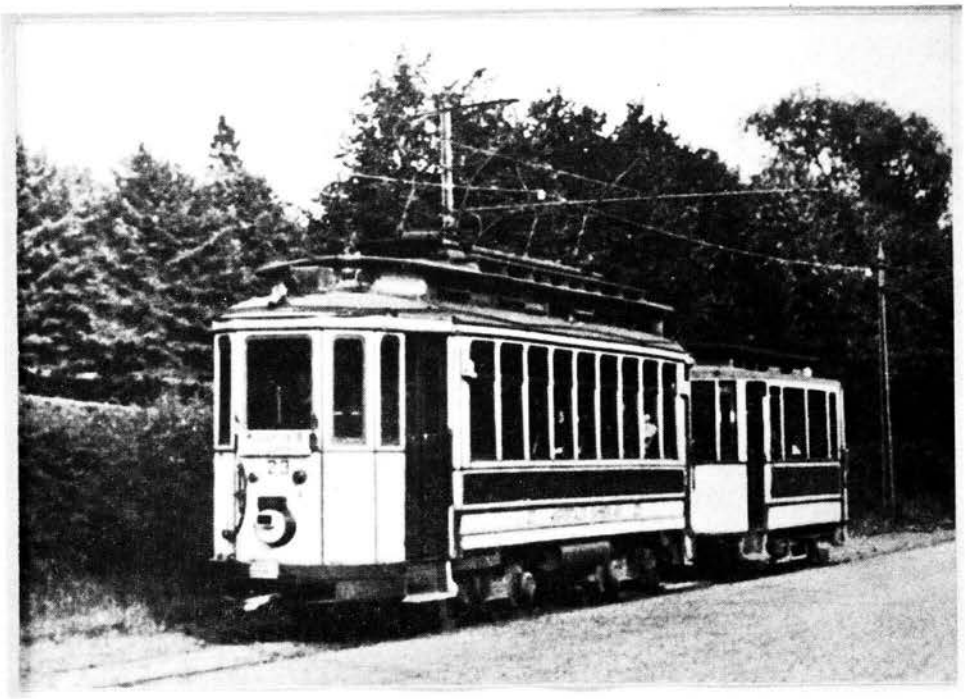
2 x Ausweiche Friedhof

Herr Klaus Bernd Lange ist der Urheber der Fotos auf dieser Seite. Sie entstanden anfangs der vierziger Jahre. Man beachte die Abblendung der Scheinwerfer aus Verdunklungsgründen. Tw 151 trägt bereits das grün/creme Kleid der Wuppertaler Bahnen AG, während der Beiwagen noch creme/blau lackiert ist.

Lehmann-Großbahn hat einen davon nachgebildet), 4 gedeckte, 18 offene Güterwagen und 2 Loren. Alle Wagen hatten Handbremsen, die auf alle Räder wirkten. Die Wagen wurden mittels der Dreieckskupplung ohne Spannvorrichtung miteinander verbunden. Werktags verkehrten 7, sonntags 9 Personenzüge. Schon 1892 ergänzte man den Wagenpark um 3 Sommerwagen und 2 Personenwagen. Das Betriebspersonal zählte 35 Mann. Eine Statistik vom 7.2.1901 weist für die RME - aber als Eigentum der Westdeutschen Kleinbahn AG - folgenden Wagenbestand aus: 5 vierachsige Personenwagen, 2 Pw/Post, 4 G, 28 O und 2 Bahnmeisterwagen.

Eine schwierige Steigung war hinter dem Bahnübergang Erbschlöer Str. in Richtung Kraftwerk. Dort pflegten die Lausbuben - der Großvater des Verfassers zählte sich zu ihnen - Heringsköpfe auf die Schienen zu legen, so daß die kleinen Lokomotiven hoffnungslos schleuderten.

Sofort nach der Konzessionierung der Barmer Bergbahn (Zahnradbahn) am 28.7.1892 begann man mit dem Bau der Strecke Ascheweg - Toelleturm, die am 10.1.1894 eröffnet wurde. Diese Strecke wurde bereits zur Anlieferung der Zahnradwagen benutzt. Nur der erste Wagen kam per Pfer-

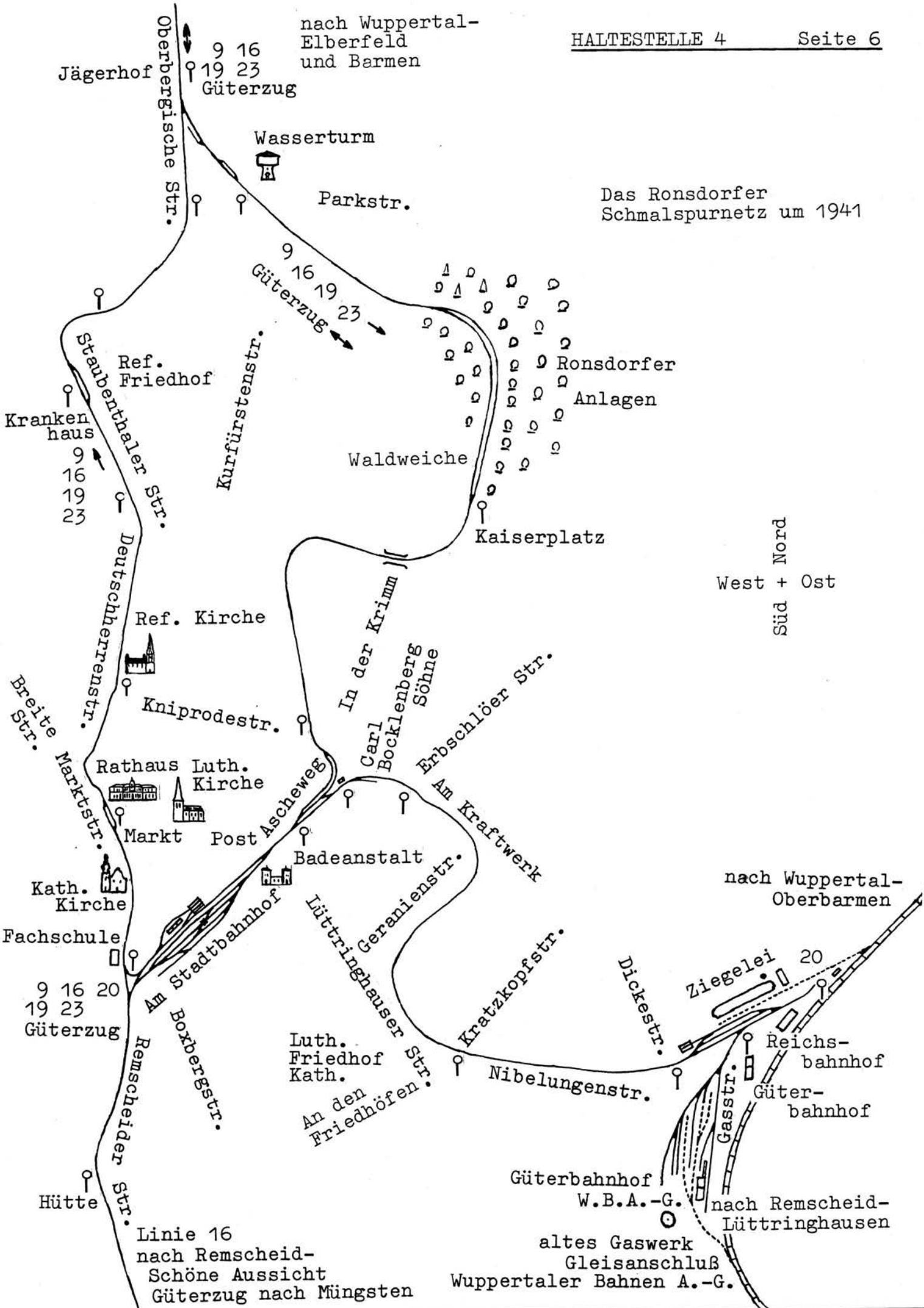


Die Ausweiche wurde schon von den Bergischen Kleinbahnen angelegt, nach Einführung des Ringverkehrs aber nur noch gelegentlich von Arbeitsfahrzeugen benutzt. Die Fahrleitungsmaste sind noch im Originalzustand. Tw 151 strebt mit seinem Anhänger Werden an der Ruhr zu, während die Reise für Tw 23 und seinen Nachläufer am Toelleturm zu Ende sein wird.

Huckepackverkehr auf dem Einfahrgleis zum Güterbahnhof an der Gasstr. Rechts die Ziegelei. (Archiv WSW) Die Aufnahme unten stammt wieder von K.H. Barth und zeigt den Anschluß zur Normalspur und einige Rollwagen. Mangels einer durchgehenden Bremse mußten Bremser - unter die Normalspurwagen gekauert - mitfahren.

defuhrwerk vom Barmer Güterbahnhof zur Talstation. Ab September 1894 fuhren durchgehende Züge Toelleturm - Müngsten.

Am 28.6.1897 war die Strecke Toelleturm - Ronsdorf elektrifiziert. Am 14.4.1903 fuhr der letzte Dampfzug nach Müngsten. 4 elektrische Lokomotiven von Siemens besorgten nun den Güterverkehr und an schönen Sommertagen sogar den Ausflugsverkehr. Während der Personenverkehr auf der Müngstener Strecke bis auf Ausflugszüge eingeschränkt wurde, lief der Güterverkehr besser. Dem steigenden Bedarf entsprechend stellte man 1932 eine 40t-Ellok der AEG in Dienst und führte den Rollwagenbetrieb ein.


nach Wuppertal-
Elberfeld
und Barmen
Jägerhof
9 16
19 23
Güterzug
Oberbergische Str.
Wasserturm
Parkstr.
Das Ronsdorfer
Schmalspurnetz um 1941
9 16 19 23
Güterzug
Staubenthaler Str.
Ref.
Friedhof
Kurfürstenstr.
Ronsdorfer
Anlagen
Kranken
haus
9
16
19
23
Waldweiche
Kaiserplatz
West + Ost
Süd + Nord
Ref. Kirche
Deutschherrenstr.
In der Krimm
Carl Bocklenberg Söhne
Erbschlöer Str.
Breite Str.
Kniprodestr.
Rathaus
Luth.
Kirche
Markt
Marktstr.
Post
Ascheweg
Badeanstalt
Am Kraftwerk
Kath.
Kirche
Fachschule
Am Stadtbahnhof
Lüttringhauser Str.
Geranienstr.
nach Wuppertal-
Oberbarmen
9 16 20
19 23
Güterzug
Am Boxbergstr.
Kratzkopfstr.
Dickestr.
Ziegelei
20
Luth.
Friedhof
Kath.
An den
Friedhöfen
Nibelungenstr.
Reichs-
bahnhof
Gasstr.
Güter-
bahnhof
Remscheider Str.
Hütte
Güterbahnhof
W.B.A.-G.
nach Remscheid-
Lüttringhausen
Linie 16
nach Remscheid-
Schöne Aussicht
Güterzug nach Müngsten
altes Gaswerk
Gleisanschluß
Wuppertaler Bahnen A.-G.

Barmen (Bergbahnhof)—Toelleturm—Ronsdorf—Remscheid (Schöne Aussicht).

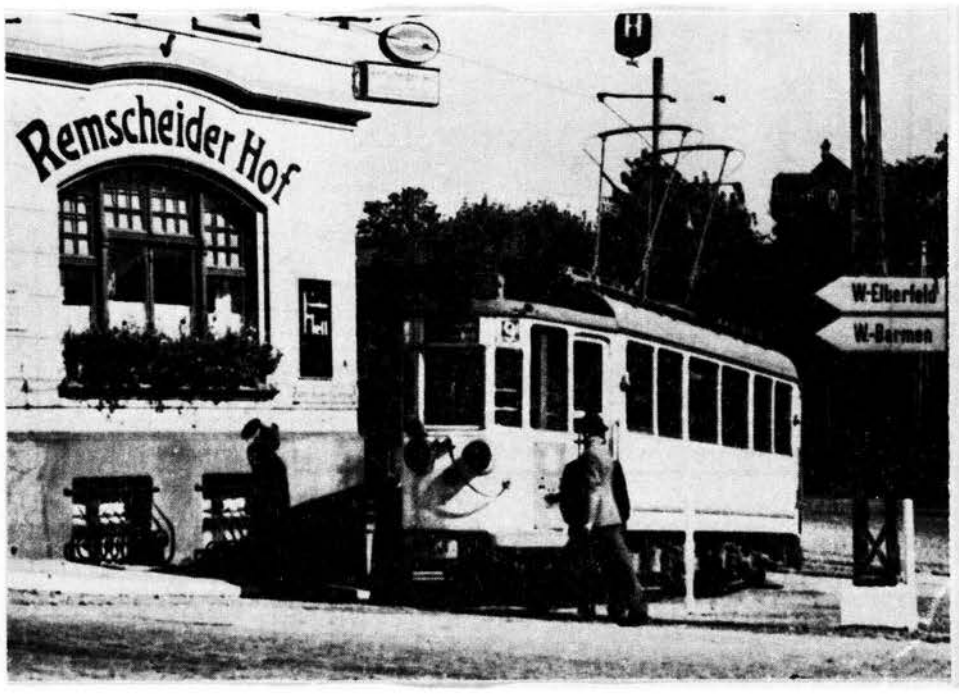
Werktags

| | | |

So ging die Initiative zum Schmalspurbetrieb vom Ronsdorfer Raum selbst aus, wenn die Anlagen auch am 1.8.1902 an die Barmer Bergbahn AG übergingen. Aber auch Elberfeld suchte eine Verbindung nach Ronsdorf, bestandendoch viele Bindungen auch zu Barmens Schwesterstadt. Die Pläne wurden Wirklichkeit, als am 26.8.1902 die Bergischen Kleinbahnen AG ihre Linie nach Ronsdorf eröffneten. Im Gegensatz zur Barmer Bergbahn bauten sie ihre Strecke über Staubenthaler Str. und Barmer Str. (heute Elias-Eller-Str.) zum Markt, später bis Fachschule. Der Gemeinschaftsverkehr erforderte nicht nur den guten Willen der beiden Unternehmen, sondern auch eine technische Voraussetzung, denn die Barmer Bergbahn verwendete von Anfang an Schleifbügel (Lyra), während die Bergischen Kleinbahnen dem Rollenstromabnehmer (Trolley) den Vorzug gaben. 1913 war mit der Umstellung der BKB auf Schleifbügel der Weg frei für den Ringverkehr.

Seit 1940 fuhren beide Unternehmen unter dem stolzen Namen "Wuppertaler Bahnen AG" gemeinsam. Der Bombenangriff am 29./30.5.1943 fügte den Bahnanlagen nur wenige Schäden zu, obwohl die Innenstadt Ronsdorfs fast vollständig ausbrannte. Allerdings war mit diesem Ereignis das Ende der Fernlinien zur Ruhr gekommen. Drei Linien blieben in Ronsdorf: 16 (später 10, Bergbahnhof Barmen - Remscheid Schöne Aussicht, später nur noch bis Remscheid-Clarenbach), 20 (Fachschule - Reichsbahnhof) und 23 (Fachschule - Uellendahl bzw. Dönberg). Auch das Kriegsende 1945 brachte nur eine kurze Unterbrechung des Straßenbahnbetriebs. Für die Linie 23 wurden dreiachsige Einrichtungsgroßraumwagen bestellt, die dann von Westwaggon als Normalspurfahrzeuge (Wuppertaler Stadtwerke Nr. 1001-4, jetzt 3001-4) geliefert wurden. Versuche mit einem sechsachsigen Gelenktriebwagen der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn wurden gemacht. Man sprach von einer ALWEG-Bahn Elberfeld - Ronsdorf, arbeitete an einer Verlängerung der normalspurigen Linie 14 vom Opernhaus über den Endpunkt Toelleturm hinaus bis Ronsdorf; breitere Schwellen und eine neue "Waldweiche" für Dreischienengleis waren schon verlegt. Schließlich ersetzte der Obus die Bergbahn und die Straßenbahn bis Ronsdorf, nachdem schon von einem Obusring Wichlinghausen - Ronsdorf - Elberfeld - Wichlinghausen gesprochen worden war. Aber selbst der Obus, die letzte Erinnerung an sieben Jahrzehnte Elektrotraktion , ist inzwischen durch Dieselomnibusse ersetzt.

Am 4.7.1959 schlug die Stunde der Bergbahnlinie, am 6.9.59 die der



Haltestelle FACHSCHULE, Wendepunkt für die Elberfelder Linien. Der Krieg hat schon begonnen, Tw 154 trägt noch die BKB-Lackierung. Gleich beginnt die Reise über Wuppertal-Elberfeld, Neviges und Velbert nach Essen-Werden. Auch dieses Foto verdanken wir Herrn Klaus Bernd Lange.

Linie 23, und am 20.9.59 wurde der Güterverkehr eingestellt. Der Stadtbahnhof wurde abgerissen, um Platz für die neue Badeanstalt zu schaffen. Die Eisenbahn lebt heute ebenfalls vom Dieselmotor, bis hoffentlich eines Tages der Fahrdraht Ronsdorf erreicht, wo dann Ben Akiba stehen wird, um den "Drahtziehern" zuzurufen: Alles schon dagewesen!

Wenn in diesen Bericht ein wenig Lokalkolorit eingeflossen ist, möge man dies dem Verfasser nachsehen. Die Darstellung erfolgte aus eigenem Erleben, die Daten entstammen einer Jubiläumsausgabe der RONSDORFER ZEITUNG, der CHRONIK DER REMSCHEIDER STRASSENBAHN, dem Buch ZWISCHEN WUPPER UND RUHR und einer Überprüfung des Textes, die Herr W.R. Reimann freundlicherweise vorgenommen hat. Klaus Sieper

-.-.-.-.-.-.-.-

Die nächste Ausgabe der HALTESTELLE wird sich mit der Solinger Straßenbahn befassen. Wir können heute schon versprechen, daß dieser Bericht mit interessanten Bildern ausgestattet sein wird. Benutzen auch Sie die HALTESTELLE, um Ihre Freunde und Bekannten auf unser Projekt aufmerksam zu machen. Werben Sie neue Mitglieder!

Fahrzeuge der Hagener Straßenbahn für die Museumsbahn

So endete ein Anhänger der Serie 170 - 177 (100 - 107): Würstchenbude am Plessen, Hauptwanderstrecke 17!

In der HALTESTELLE 3 haben wir auf Seite 9 kurz die Gründe dargelegt, die uns dazu bewegen, Hagener Fahrzeuge zu erwerben.

Wir wollen den Interessierten die technischen Daten der Wagen noch nachreichen:

Beiwagen Nr. 131

Radsätze mit gummigefederten Bandagen;
Handbremse und Solenoidbremse auf Scheibenbremsen beider Achsen wirkend;
2 Magnetschienenbremsschuhe Knorr-Bremse GL 70/B, Bremskraft je 4000 kp bei 22 V=;
1 Umformer Garbe-Lahmeyer RP 20 b mit elektronischer Regelung;
2 Bleibatterien 185 Ah, 12 V;
4 automatische DÜWAG-Falttüren (Automatik abschaltbar);
Notbremsauslösung im Fahrgastraum; automatische Scharfenberg-Kupplung mit elektr. Fabeg-Kontaktaufsatz; Lautsprecheranlage vom Triebwagen besprochen.

Der dazugehörige Triebwagen Nr. ...

2 Motore AEG 55 kW; 2 Fahrschalter Siemens K 7782-1, Knüppelbetätigung mit Servomotorhilfe; 2 Magnetschienenschuhe Knorr-Bremse GL 130/B mit 7600 kp Bremskraft bei 22 V=; 1 Umformer Garbe-Lahmeyer RP 20 b mit elektronischer Regelung; 2 NiCd-Batterien 48 Ah, 12 V (12 + 12 = 24 V Niederspannungsnetz); 4 automatische DÜWAG-Doppelfalttüren (Automatik abschaltbar); Notbremsauslösung im Fahrgastraum; automatische Scharfenberg-Kupplung mit elektr. Fabeg-Kontaktaufsatz; Handbremse auf Klotzaußenbremse wirkend; Mikrofon/Lautsprecheranlage auch über Kupplung zum Beiwagen.

Für Sie gelesen und zusammengefaßt aus DIE BUNDESBAHN, Mai 1973, von Klaus Sieper:

Zum Thema "Wabentarif"

DAS FUELBECKER MODELL

Eine Alternative zum Individualverkehr muß ein Angebotspaket aus den Leistungen der verschiedenen Nahverkehrsträger sein, das es dem Fahrgast ermöglicht, daraus die für ihn günstigste Möglichkeit auszuwählen, ohne daß er auf die einzelnen Gesellschaften und deren unterschiedliche Fahrzeuge wie Kraftomnibusse, Obusse, Straßenbahnen, Schwebebahn, S-Bahn usw. achten muß. Für alle diese Fahrzeuge darf es nur einen Fahrschein geben.
Die Verflechtung des Nahverkehrs in unserer engeren und weiteren Umgebung bedingt die Schaffung eines Verkehrsverbunds, der ohne eine Fusion der Unternehmen wesentliche Zuständigkeiten übernimmt, so besonders die Netz-, Fahrplan- und Tarifgestaltung.
Ein Verbundtarif muß folgende Grundforderungen erfüllen:
1. Anwendbar für innerstädtischen und Regionalverkehr.
2. Einheitliche Anwendung ohne örtliche Sondertarife.
3. Freie Wahl des Verkehrsmittels bei gleichem Preis (nur 1x lösen).
4. Der Tarif muß leistungsgerecht sein (Reiselänge).
5. Anwendbar auf alle Verkehrsmittel untereinander.
6. Anwendbar für Fahrgastselbstbedienung (schaffnerloser Betrieb).
7. Problemlose Ausweitung auf Nachbarräume.
8. Bei großen Reiseweiten keine Konkurrenz zum DB-Ferntarif.
9. Geringe Zahl der Fahrtausweise, abgestimmt auf Selbstbedienung.

Unter diesen Voraussetzungen scheiden folgende Tarifsysteme aus:
1. Linientarif (Nachteil für Umsteiger).
2. Teilstreckentarif (Nachteil bei Selbstbedienung).
3. Zeittarif (Behinderung der Freizügigkeit, nicht leistungsgerecht).

1969 wurde im Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) die Arbeitsgruppe "Tarifverbund Ruhr" gegründet. Das Tarifmodell ging von 7 Großzonen im Ruhrgebiet aus. Es entstand ein Tarifverbundmodell auf der Grundlage eines Zonentarifs (Kleinzone) mit überlagertem Gebietstarif (Großzone).
Schon vor der Gründung der Arbeitsgruppe hatte die Bundesbahndirektion Essen ein Modell ausgearbeitet, nach dem der Großraum mit einem Gitternetz aus Quadraten (3,54 km^2) überzogen werden sollte. Jedes Quadrat konnte Mittelpunkt des Tarifgebiets sein. Das System war ein wandernder Flächenzonentarif.
DB und VÖV bildeten eine kleine Kommission, die an der Fuelbecker Talsperre bei Altena im Sauerland zusammentrat. Als Synthese aus beiden Modellen fand man das Fuelbecker Modell, das von folgenden Grundsätzen ausgeht:
1. Unterteilung des Großraums in Flächenzonen.
2. Flächeneinheit ist ein Sechseck (Wabe), neben Dreieck und Viereck die einzige mathematische Fläche, mit der eine Fläche in gleiche Einheiten aufgeteilt werden kann.(Tarifgerechtigkeit im Raum).
3. Die Wabe kommt der Kreisform am nächsten (gleiche Entfernungen zum Mittelpunkt von den Begrenzungslinien).
4. Wabendurchmesser bei ca. 5 km (mittlere Reiselänge im Ruhrgebiet 5 km, häufigste Reiselänge 2,5 km).
5. Günstiges Einfügen der natürlichen Geographie in die Tarifgeographie.
6. Jede Wabe ist Mittelpunkt ihres Tarifgebiets. Dies ist erforderlich im Gegensatz zu Verbundsystemen wie in Hamburg und München, wo die Tarife auf die Stadtmitten ausgerichtet sind.

Bei uns ist dieser Tarif Wirklichkeit geworden. Es sollte kurz gezeigt werden, welche Überlegungen dazu geführt haben. Allerdings fehlen noch die Bundesbahn und andere benachbarte Betriebe, um zu einem Verbund zu kommen, aber der Grundstein dazu ist gelegt.

Anschluß Blatt 2
Gemarkung Cronenberg
Höhenplan 1:1000 für die Länge
Höhenplan 1:200 für die Höhen
Flur 12
Zeichn. Nr 04 001

Bau der Rampe am Depot Mirke am 17.1.1975

DEPOT MIRKE GERÄUMT - SAMMLUNG KOMPLETT

Da der Mietvertrag kurzfristig, jedoch vertragsgemäß gekündigt wurde, haben wir kurz entschlossen alle Fahrzeuge vom Depot Mirke zur Kohlfurtherbrücke bringen lassen. Am 18.1. wurden vier, am 23.1. die restlichen zwei Triebwagen verladen. Schon im Dezember wurden Tw 107 Rheinbahn und Bw 195 "Vestische" zur Kohlfurth gebracht.

Zum wirklich allerletzten Mal fuhren sechs Triebwagen vom Depot Mirke aus. Tw 105 war lange Jahre hier beheimatet.

DAS FREUDENFEUER ZUR FERTIGSTELLUNG DER STRECKE CRONENBERG - SOLINGEN IST GERICHTET.

Dieses Bild hat direkt mit der Museumsbahn zu tun. Auf der vorhergehenden Seite haben wir den ersten Teil eines vierseitigen Plans der Museumsstrecke abgedruckt, dem die restlichen folgen werden. Als 1914 die Strecke Cronenberg - Solingen vollendet war, errichten die Arbeiter diesen Holzstoß, der dann entzündet wurde. Wie bei solchen Anlässen üblich, hat sich die Dorfjugend versammelt. Eine Eröffnungsfeier ist damals wegen der sich anbahnenden Kriegsereignisse ausgefallen. Umso mehr war den Beteiligten der Spaß des Feuers zu gönnen. Uns bleibt jedenfalls die Hoffnung auf eine Eröffnungsfeier der Museumsbahn, wenn auch der Termin noch nicht vorhergesagt werden kann. Die Museumsbahn wird fahren, wenn jeder nach seinen Kräften sich dafür einsetzt!
Wir danken unserem Mitglied, Herrn Manzick (Brücker Hof) für die Überlassung des interessanten Bilddokuments.