



Haltestelle

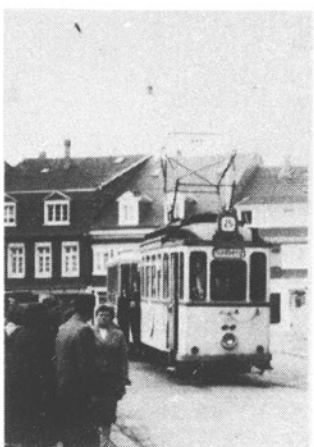
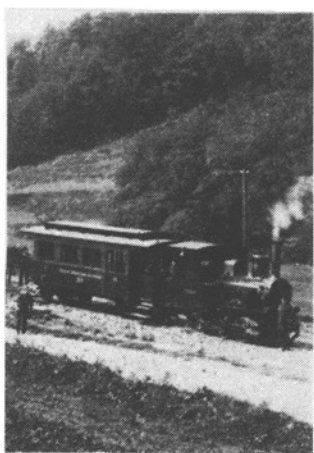
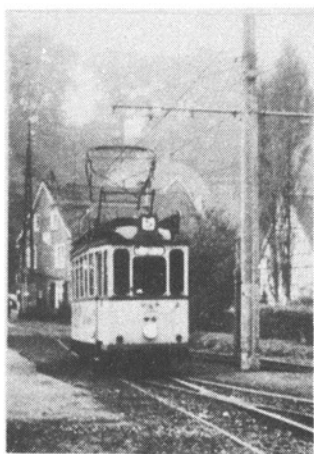
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



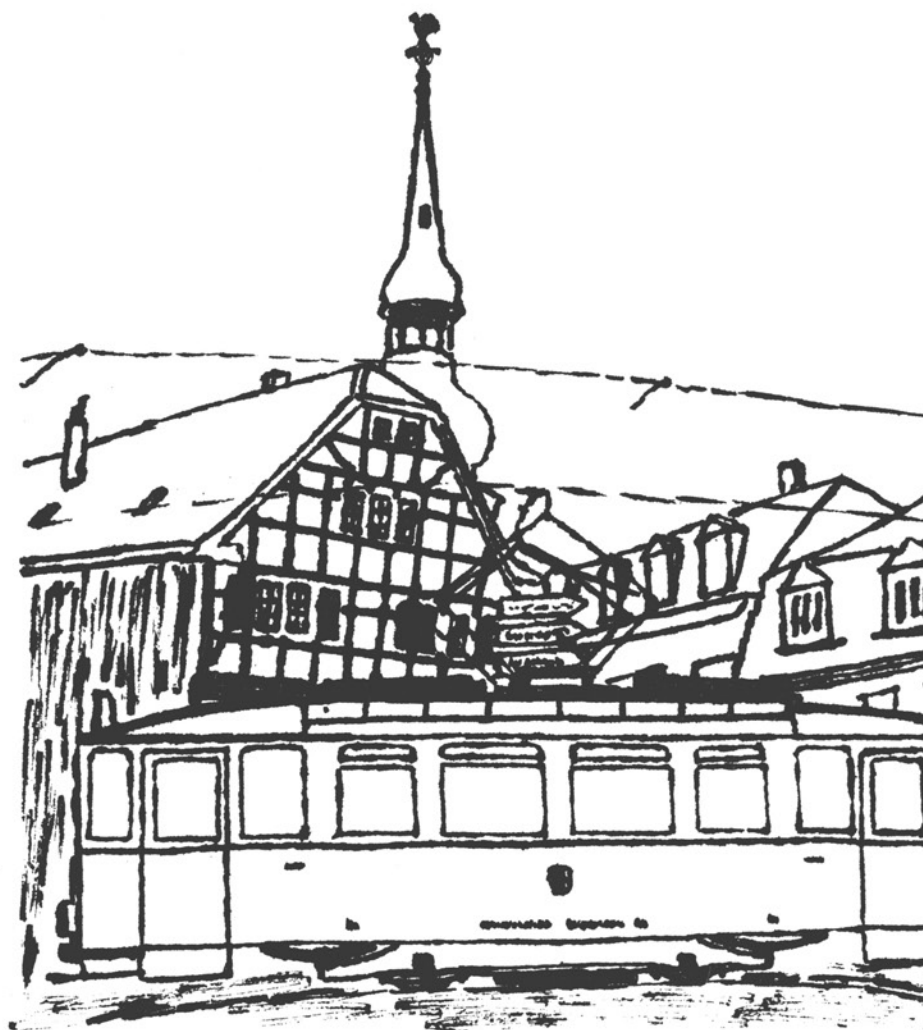
Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Mai / Juni 1977

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



Die Bergischen Museumsbahnen grüßen die 4. Cronenberger Werkzeugkiste



BMB aktuell

Unsere Jahreshauptversammlung fand gemäß Einladung lt. HALTESTELLE 12 statt. Wir konnten 7 Gäste und 73 Mitglieder begrüßen, die von den Leistungen unserer Arbeitsgruppen sichtlich beeindruckt waren. So verlief die Versammlung harmonisch und nach der vorgesehenen Tagesordnung. Dem Vorstand und dem Schatzmeister wurde einstimmig Entlastung erteilt. Die Herren Lersch und Schaefer wurden ohne Gegenstimmen zu Kassenprüfern gewählt. Für 1978 wurde einstimmig folgende Beitragsordnung beschlossen: Gruppe A DM 60,--/Jahr, Gruppe B DM 30,--/Jahr, Familien DM 100,--/Jahr. Mit einer Gegenstimme und 3 Enthaltungen wurde beschlossen, die Beitragsgruppe C mit sofortiger Wirkung für Neuaufnahmen entfallen zu lassen. Mitglieder der Gruppe C erhalten einen Fragebogen zur Neufestsetzung ihres Beitrags bzw. ihrer Beitragsgruppe. Mit 8 Enthaltungen wurde der Ausschluß des Herrn H. Tiedt, Opladen, beschlossen, der seinen Beitragsverpflichtungen nicht nachgekommen ist. Die Frage der Betriebsgesellschaft wird weiter verfolgt. Herr Bernhard, Reutlingen, wurde wegen seiner Verdienste um die BMB bei einer Enthaltung als Ehrenmitglied aufgenommen. Si.

ANSCHRIFTEN - FERNSPRECHANSCHLÜSSE

Der Betriebshof Kohlfurtherbrücke ist jetzt fernmündlich zu erreichen:
(0211) 47 02 51.

Neue Anschrift des 1. Vorsitzenden ab 1.5.1977:

Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (02339) 36 08

Der Schatzmeister hat jetzt auch Fernsprechananschluß:

E.G. Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1, Ruf (0211) 76 04 74

ANZEIGE

DIENTSTMÜTZE

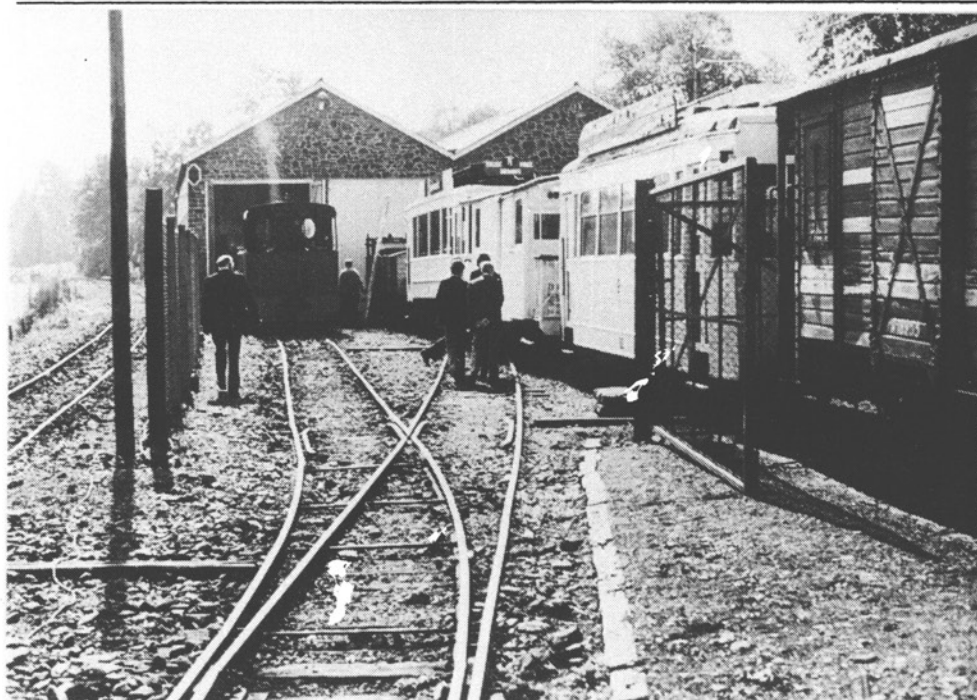
BARMER BERGBAHN

Größe 50, Neuanfertigung
abzugeben.

Anfragen an:

Heinz Buntenbach, Vorderdohr 10,

5600 Wuppertal 12, Ruf (0211) 47 17 50



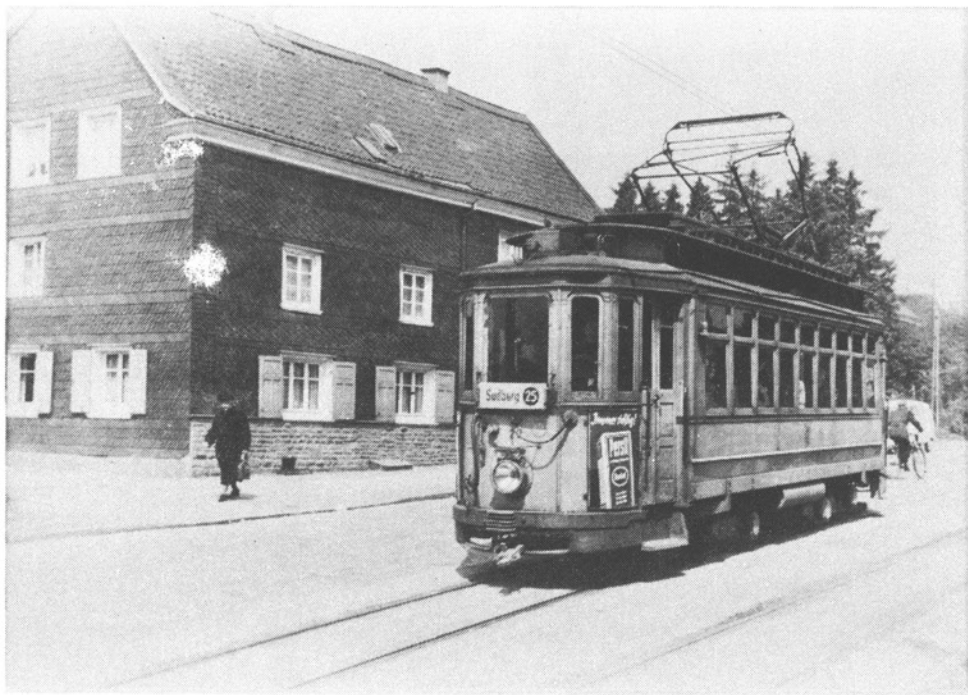
T T A

Tramway Touristique de l'Aisne

Dieses Bild soll an den Besuch unserer Freunde aus Belgien erinnern. Am 19. und 20.3.1977 wurde Wuppertals Schienennahverkehr der Vergangenheit und der Gegenwart besichtigt, und wer dabei war, freut sich schon auf den nächsten Besuch.

Die HALTESTELLE wird noch ausführlich über die Touristenbahn in den Ardennen berichten, die in vielen Dingen Anregung und Vorbild für die BMB ist.

1900 - 1970 Straßenbahn in Cronenberg



11.5.1953

Haltestelle Lenzhaus
Aufn. D. Waltking

Wer kennt sie noch, diese eleganten Wagen mit den Maximumdrehgestellen, einst von der Barmer Bergbahn AG. beschafft?

Ist es schon so lange her, seit die Straßenbahnzeit für Cronenberg zu Ende ging? Inzwischen sind schon Kinder herangewachsen, die nicht mehr wissen, wie sehr die "Elektrische" ein Bestandteil des Cronenberger Strassenbilds war.

So ist dieses Heft, das gerade zur 4. Cronenberger Werkzeugkiste erscheint, eine willkommene Gelegenheit, noch einmal in die Jahre vor 1970 zurückzublenden. Bereits in Nummer 7 der HALTESTELLE vom Dezember 1975 haben wir die Entwicklung bis zum Jahre 1927 dargestellt. Wir zeigten den ersten Fahrplan, den ersten Fahrpreistarif und die Fahrzeuge, die damals eingesetzt waren.

Inzwischen ist weiteres Material aufgetaucht, und es ist besonders den Herren Hans H. Pfister und Ernst Haas zu danken, daß sie dieses Material auch einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht haben. Auch wir können uns heute darauf beziehen und einige Auszüge, Vergleiche und Bilder zum besten geben.

Wir meinen besonders die "Specialacte des Bürgermeisteramtes Cronenberg betr. elektr. Kleinbahn Cronenberg - Sudberg" aus den Jahren 1897 - 1912. In unserem Bericht in Nr. 7 ist vom Bau dieser Strecke nichts erwähnt. Dennoch ist die Vorgeschichte dieses Streckenabschnitts sehr interessant. So ging es beispielsweise darum, daß die Bahn unter das Klein-

9.11.1951

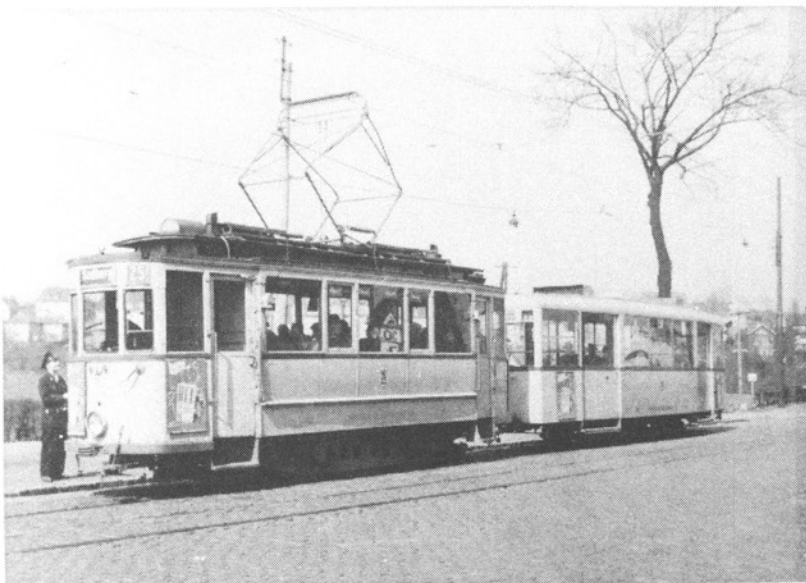
Vorderdohr

Aufn. D. Waltking

Triebwagen 195 der Linie 15 auf dem Weg nach Remscheid.

Am 1.5.1965 wurde die Strecke Hasten - Cronenfeld stillgelegt. Die Remscheider Straßenbahn fuhr vom Hasten noch bis 1969 zur Stadt, und Cronenfeld wurde bis 1970 von der Straßenbahn bedient.





Dreimal Straßenbahn an der Weiche Cronenfeld:
 links: Triebwagen 182, früher Nr. 82 der Barmer Bergbahn mit Beiwagen 510 am 25.4.1955.
 Mitte: Triebwagen 136, früher Nr. 15 Straßenbahngesellschaft Ennepe mit Beiwagen 381, früher Bergische Kleinbahnen, am 21.1.1957.
 unten: Triebwagen 171, früher Nr. 71 der Barmer Bergbahn, mit Güterwagen Nr. 700 am 21.1.1957.
 Auch diese drei Aufnahmen stellte Herr D. Walting zur Verfügung.

Fortsetzung von Seite 3:
 bahngesetz von 1892 fallen sollte, denn sie sollte den Firmen an der Berghäuser und Sudberger Straße auch als Gütertransportmittel dienen. Das kam aus Konkurrenzgründen für die Strecke Elberfeld - Cronenberg nicht in Betracht - dafür war die Staatsbahn da. Allerdings fehlte ein direkter Anschluß zum Bahnhof Cronenberg.

Die ausführende Gesellschaft, die Union-Electricitäts-Gesellschaft, Berlin, wollte sich vergewissern, daß ihr die Möglichkeit eingeräumt wurde, eine Verbindung zur geplanten Bahn Solingen - Stöckerberg - Kohlfurtherbrücke herzustellen. Diese Strecke ist dann, wenn auch erst viel später, tatsächlich



gebaut worden (Eröffnung am 1.9.1914), aber unter der Ägide der Barmer Bergbahn AG., die ab 1.1.1909 das gesamte Netz der "Elektrischen Straßenbahn Elberfeld - Cronenberg - Remscheid ihr Eigen nennen konnte.

Seinerzeit verpflichtete sich die Stadtgemeinde Cronenberg, den eigenen Bahnkörper mit der Maximalsteigung von 1:20 = 5 % unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Welch eine Erleichterung wäre es für die



Fortsetzung von Seite 4:
Museumsbahn, wenn die Stadt Wuppertal sich zu einem ähnlichen Schritt bereitfinden würde. War das Unternehmen damals auf Gewinn angelegt, so wäre dieser Schritt heute viel eher zu vertreten, da die Museumsbahn keinen Gewinn anstrebt und nur auf ideeller Basis betrieben werden soll. Nicht verschwiegen werden soll dann aber auch die Konzessionsabgabe, die vom 6. Betriebsjahr an von der Bahn an die Gemeinde

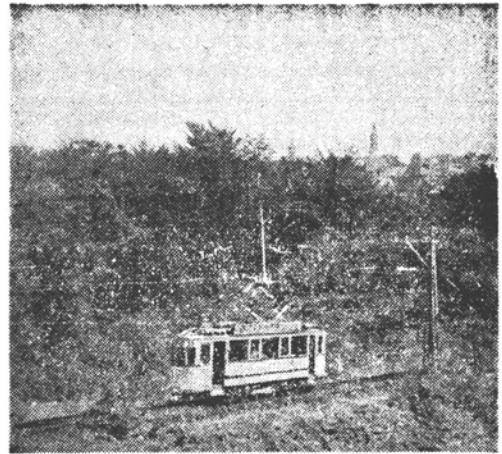
So sah es noch in den 60er Jahren in den Straßen Cronenbergs aus:
Die Straßenbahn verband die drei



Kirchen untereinander: Die evang.-reformierte, die röm.-katholische und die evangelisch-luth. (E.Haas)

Rechts eine Anzeige aus dem "General-Anzeiger" der 50er Jahre.

Benutzen Sie zu Ihren Fahrten zwischen *Solingen und Wuppertal*



die landschaftlich reizvolle Straßenbahnlinie 5

Wuppertaler Stadtwerke A G.

Fahrpreis 85 Pf.

Fahrpreis 85 Pf.



Cronenberg zu entrichten war. Die BMB räumen der Stadtverwaltung heute schon das Recht ein, die Bücher einzusehen. Im übrigen ist es üblich geworden, die Jahresabrechnung in dieser Zeitschrift zu veröffentlichen.

Auch bei den BMB werden Polizisten in Uniform, städtische Beamte und Vollziehungsbeamte, sowie Feuerwehrleute im Dienst kostenlos befördert werden, wenn es nötig ist. Die Tarife sollen ebenfalls mit öffentlichen Stellen abgesprochen werden.

Zum Deutschen Kaiser Cronenfeld

Fernruf Amt
Cronenberg Nr. 34Fernruf Amt
Cronenberg Nr. 34Haltestelle u. Kreuzungspunkt der Straßenbahnen
nach Elberfeld, Remscheid und Solingen

Bedeut. Kaffeewirtschaft **Eigene Konditorei**
Belustigungen aller Art

Großer Tanzsaal **Schattiger Garten**

Kleiner und großer Saal

Vorzügliche Küche **Prima Weine u. Biere**

Für Vereine und Gesellschaften bestens empfohlen

Eigentümer **Hugo Mees** I. V. a. Leiter **Franz Lemoine**

Fortsetzung von Seite 5:

Wir sind ferner bereit, alle 60 Minuten einen Wagen von den Endhaltestellen abzulassen - wenn es nur erst so weit wäre! Natürlich unterscheiden wir uns von der damaligen Straßenbahn - wir werden ein Freizeitvergnügen bieten, aber keinen Verkehrsdienst und somit auch keine Konkurrenz zu den Buslinien der Wuppertaler Stadtwerke AG.

Selbstverständlich wird die Stadtgemeinde unsere Wagen inspizieren und deren Einsatz ge-

nehmigen. Auch unser Personal wird, ganz wie um die Jahrhundertwende gefordert, in ordentlicher Kleidung erscheinen und das verehrte Publikum höflich und zuvorkommend bedienen.

So planen die BMB, auch durch Anlehnung an die Paragraphen von 1897 eine echte Museumsbahn zu sein, ein quicklebendiges Beispiel für den Wagemut und den Weitblick unserer Vorväter, die damals eine Infrastruktur schufen, die ein halbes Jahrhundert lang die Entwicklung des Bergischen Landes entscheidend beeinflusste.

Den vorstehenden Bericht stellte K. Sieper zusammen. Die Anzeige links oben erschien 1927 in einem Fahrplanheft der Barmer Bergbahn. Damals war die Haltestelle vor dem Haus noch wichtiger als der Parkplatz dahinter, und die Elektrische beförderte auch Fahrgäste mit mehr als 0,8 Promille. Günter Reith erinnert uns zum Abschluß an die Bahn in Sudberg.



Erinnerungen

Vier Jahre als Straßenbahnschaffner in Wuppertal
von Dieter Waltking, Düsseldorf

Fortsetzung aus HALTESTELLE 12

An der Tannenbergstr. zweigte auch damals schon die Linie 11 ab. Unmittelbar hinter der Kreuzung mit der Friedrich-Ebert-Str. begann eine kurze eingleisige Strecke bis zur Nützenberger Str. Bis zur Katernberger Str. verlief die Strecke dann zweigleisig und von hier aus bis zur Endstation Gabelpunkt mit einer Ausweiche an der Bayreuther Str. eingleisig. Auch die Gleisschleife Gabelpunkt war damals noch nicht vorhanden. Als zusätzliche Schwierigkeit gab es auf dieser Strecke noch ein meterspuriges Gleis, das von der Stadthalle kam. Diese meterspurige Strecke hatte zwischen Katernberger Str. und der Einmündung in die Meterspurlinien am Gabelpunkt keine Ausweichen, so daß die gelegentlichen Fahrten (besonders nach Theaterschluß) auf diesem Gleis auch fast nur in nördlicher Richtung durchgeführt wurden. Für einen an der Endstation Gabelpunkt stehenden Zug bedeutete dieses allerdings, daß er dann stets auf das Ausweichgleis umsetzen mußte. Manchmal wurden am Gabelpunkt auch Güter von meter- in regelspurige Fahrzeuge umgeladen. Da in dieser Zeit ein Umsetzen am Gabelpunkt nicht möglich war, wurden dann die Beiwagen der Linie 11 an der Bayreuther Str. abgehängt.

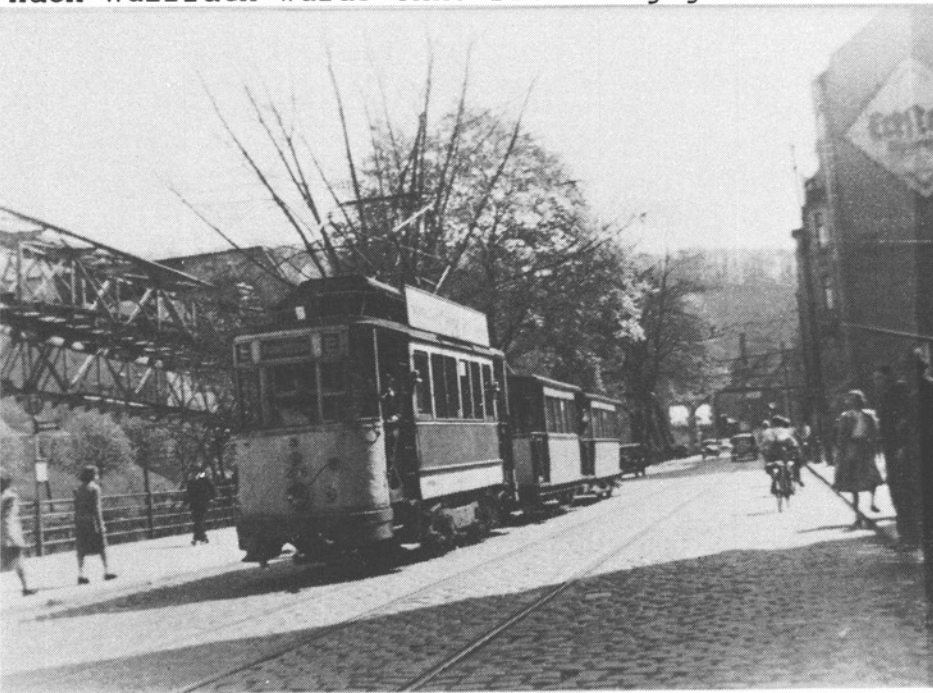
Einige Worte zu den Sicherungsanlagen für die eingleisigen Strecken: Auf der Linie 11 war eine handbetätigte Lichtanlage installiert; es durfte nur der Zug in den eingleisigen Abschnitt einfahren, dessen Schaffner das Licht eingeschaltet hatte. Auf der Linie 21 gab es zwischen Wieden und Varresbeck eine sogenannte Stabsicherung (im konkreten Falle allerdings mit runden Blechscheiben). Für die Schaffner der 21 war es - besonders bei Fahrt in Richtung Stadt - sicherlich kein Vergnügen, links aus dem Straßenbahnwagen zu springen, die Scheibe in einen Kasten zu werfen und dann wieder auf die Bahn aufzuspringen. An der Krummacher Str. und in Wieden wurden die Scheiben einfach ausgewechselt, das letzte Stück nach Wülfrath wurde ohne Sicherung gefahren. Keines der Systeme war si-

cher, wenn es auch in den Jahren, in denen ich als Schaffner in Westende tätig war, keinen Zusammenstoß auf einer eingleisigen Strecke gegeben hat. Gegeneinanderfahrten waren allerdings nicht gerade selten.

Einsatzzug am Stadion am
1. Mai 1950

Tw 276 + Bw 442 + Bw 444

Im Hintergrund links sind noch die Reste der alten Wendeschleife der Schwebebahn zu sehen, die nach dem Streckenausbau bis Vohwinkel nicht mehr benutzt und schließlich Ersatzteilspender wurde.



Auch der Wagenpark bedarf einiger Zeilen. Auf der Talbahn fuhren ausschließlich die in den Jahren 1908/09 gebauten Wagen der Straßenbahn Barmen - Elberfeld, allerdings praktisch unverändert gegenüber dem Zustand im Baujahr. Diese Wagen hatten Schleifringfahrshalter und keine Schienenbremse. Die Außentüren an den offenen Plattformen mußten an den Endstationen umgehängt werden. Auch die Beiwagen stammten aus jener Zeit, die Triebwagen waren mit jeweils zwei derartigen Wägelchen behängt. Auf der Linie 21 lief das speziell für diese Linie beschaffte Wagenmaterial.



Tw 222 und Bw 512
am 22.12.1950
in der Gleisschleife
Sonnborn.

Nur das Schwebebahn-
gerüst ist an dieser
noch erhalten. Alle
Gebäude haben dem
größten Autobahnkreuz
Europas Platz machen
müssen.

Bw 512 hatte bei der
Wiener Straßenbahn
die Nummer 1003.

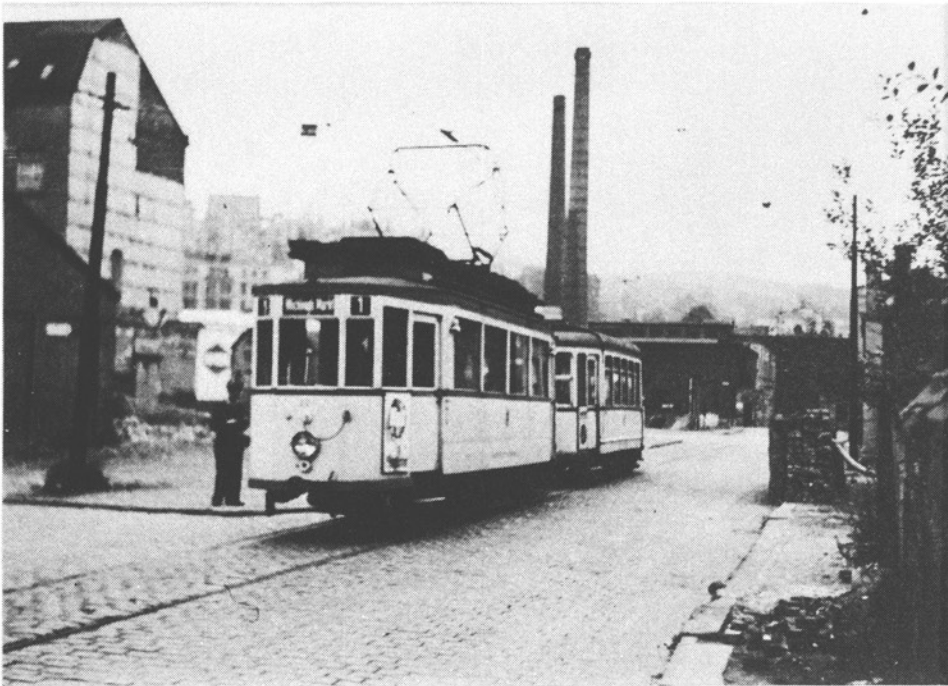
Außerdem gab es noch fünf "Wiener" Beiwagen, die während des Krieges ihren Weg von der Donau an die Wupper gefunden hatten.

Wenn ich heute so die Jahre von 1949 bis 1953 überdenke, so kann ich natürlich nicht mehr genau sagen, wann welches Ereignis stattgefunden hat. In loser Folge und durchaus nicht historisch will ich daher von verschiedenen Begebenheiten berichten, die sich so im Laufe der Jahre ereignet haben.

1949 standen noch sehr viele Trümmergrundstücke in der Stadt. Gar nicht selten kam es dann vor, daß Ruinen einstürzten (oder einzustürzen drohten) und die Straße gesperrt werden mußte. Das war kein Vergnügen für die Fahrgäste, denn einen Schienenersatzverkehr mit Omnibussen kannte man damals nicht. Eine der ersten derartigen Sperrungen, die ich erlebte, war zwischen den Haltestellen Wupperfeld und Werther Brücke. Ich erinnere mich noch ganz genau, daß es der längste Dienst war, den der Betriebshof Westende zu vergeben hatte (5.23 Uhr bis 13.23 Uhr) und es war auf der letzten Fahrt, als es kurz vor der Werther Brücke hieß: Halt, keine Weiterfahrt wegen Einsturzgefahr! In jener Zeit war das Fahrpersonal noch weitgehend auf eigene Improvisation angewiesen, Betriebsfunk und Funk-PKW gab es ja noch nicht. Man mußte einfach alles selber in die Hand nehmen. Wir vier (Fahrer und drei Schaffner) machten uns daher auf den Weg, ließen den Straßenbahnzug einfach stehen, gingen um die gesperrte Stelle herum und zu einem Straßenbahnzug, der aus Richtung Elberfeld kommend, ebenfalls vor der Sperrstelle stand und der mit Personal des Betriebshofs Schwarzbach besetzt war. Dieses seinerseits machte sich dann ebenfalls auf den Weg und übernahm unseren Zug, während wir mit dem Schwarzbacher Zug das kurze Stück bis zur Ruhmeshalle zurücksetzten und von dort unseren Weg - mit relativ geringer Verspätung - nach Elberfeld fortsetzten. Für einige Tage nach diesem Vorfall fuhren die Linien 1 und 11 von Elberfeld kommend nur bis zur Ruhmeshalle. Zwischen Weiherstr. und Oberbarmen wurde ein Pendelverkehr eingerichtet. Da es in Oberbarmen keinen Gleiswechsel gab, mußten die beiden eingesetzten Wagen jeweils in einer Richtung auf dem linken Gleis fahren. Man stelle sich dieses einmal bei dem heutigen Kraftfahrzeugverkehr vor!

Eine weitere Störung dieser Art ist mir auch noch aus dem Elberfelder Raum Erinnerung. Hier war ein Haus in Höhe der Haltestelle Neuenteich eingestürzt, an einer Stelle also, wo der Verkehr in Richtung Barmen nicht behindert war. Die Folge war, daß sich nach einiger Zeit im Raume Elberfeld kein Straßenbahnzug mehr befand und wir nun die Aufgabe hatten, mit unseren Zügen rückwärts durch die Hofaue von der Wupperstr. bis zur Morianstr. zu fahren. Auch hier dauerte die Sperrung einige Tage, die von

Sonnborn bzw. Gabelpunkt kommenden Züge endeten in dieser Zeit an der Morianstr, die von Barmen kommenden Züge setzten in dem Gleisdreieck Wupperstr. um.



Tw 207 und Bw 489
am 18.7.1951
in der Wupperstr.

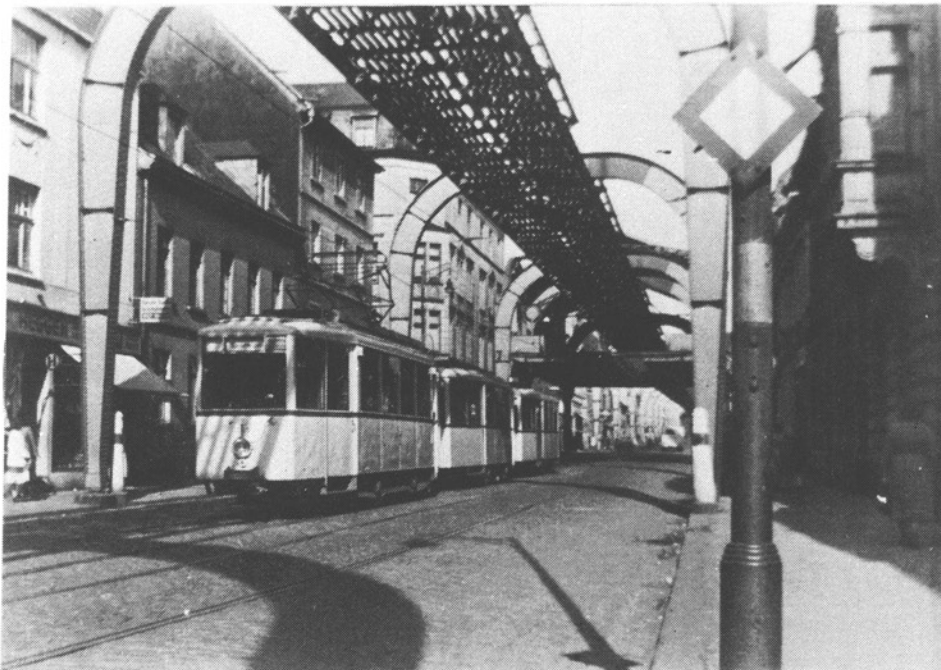
Beide Wagen stammen
von der Barmer
Straßenbahn:
207 ex 7
489 ex 113

Sehr gut kann ich mich auch noch an den 1. Mai 1950 erinnern. An den davorliegenden Maifeiertagen gab es keinen Nahverkehr in Wuppertal, wobei im Jahre 1949 ein regelrechter Streik des Fahrpersonals zu verzeichnen war. Die große Maikundgebung war im Stadion, und bei der Gelegenheit sollte irgendein Musikstück aufgeführt werden (wenn ich mich nicht irre, war es Beethovens Neunte Symphonie). Das Geräusch der Schwebebahn hätte den Genuß dieser Darbietung verdorben, also erhielt die Schwebebahn an diesem Tage für einige Zeit Fahrverbot. Man hatte sowieso schon alles, was Räder hatte, auf die Talbahn geworfen. Die Linie 11 wurde zwischen Tannenbergsstr. und Gabelpunkt durch meterspurige Pendelwagen ersetzt, verschiedene Wagen der Linie und auch einige Heckinghauser Wagen fuhren mit zwei Beiwagen.

Eine Erinnerung an die
Zeiten der Rundbahn:
Meterspurtriebwagen
als Einsatzwagen
Tannenbergsstr. -
Gabelpunkt
Tw 112
am 30.5.1950
an der Tannenbergsstr.
Dieser Wagen trug schon
bei den Bergischen
Kleinbahnen die Nr. 112.
Zwei Wagen dieses Typs
sind bei den BMB
erhalten geblieben.



In dieser Zeit hatte man schon damit begonnen, die Talbahnwagen zu modernisieren, indem man die offenen Plattformen zubaute. Schon vor 1949 war ein Wagen in dieser Art umgebaut worden (Tw 280), dieser hatte bei



Das war für einige Jahre der modernste Wuppertaler Straßenbahnzug:

Tw 265 + Bw 536 + Bw 515

am 1.5.1950

am Schwebebahnhof Sonnborn.

Die Strecke wurde im Dezember 1960 bis Zoo/Stadion zurückgezogen.

Heute noch werden Straßenbahnzüge für den Stadionverkehr herangezogen.

der Gelegenheit einen Fahrschalter des im Kriege in Düssel verunglückten Triebwagens 293 und einen Reservefahrschalter der gleichen Bauart erhalten. Der Umbau ging zügig voran, wenn ich auch heute nicht mehr sagen kann, wann er beendet war. Gleichzeitig wurden die ersten KS-Beiwagen geliefert und ersetzten allmählich die kleinen Beiwagen. Wegen der Größe der Wagen trat übrigens eine Dienständerung nicht ein; die Wagen wurden anfangs jeweils von zwei Schaffnern bedient, genau so wie die (von mir noch nicht erwähnten Magdeburger Beiwagen), die in dieser Zeit wieder zurückgeschickt wurden, da sie von diesem Betrieb nur nach Wuppertal verliehen worden waren.

Schluß folgt in HALTESTELLE 14

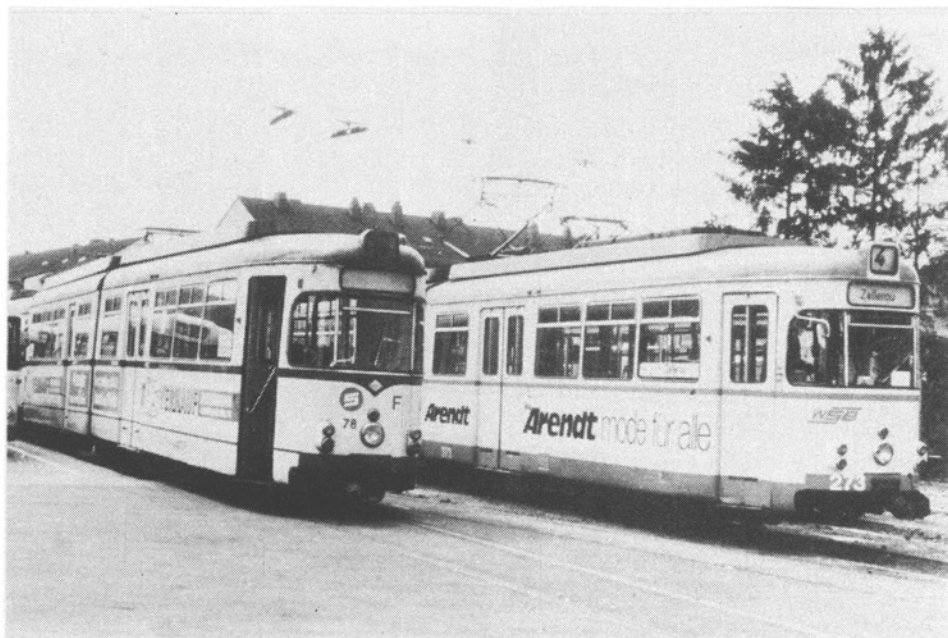
Vorschau auf das Redaktionsprogramm:

Touristenbahn in den Ardennen, Die Vestischen Straßenbahnen, Die Bayerische Zugspitzbahn, Die Achenseebahn, Straßenbahn und U-Bahn in Brüssel, 100 Jahre Straßenbahnen in Schweden, Tram 2000 in Zürich, Das Netz der Bergischen Kleinbahnen in Niederberg, Die Wendelsteinbahn, Bergbahnen am Rigi und natürlich aktuelle Beiträge über die Entwicklung der BMB.

PRO TRAM

Wenn wir diese Verdienstmedaille zu vergeben hätten, würde sie u.a. der Stadt Würzburg zufallen.

Dr. F.A. Friedrichs besuchte den Betriebshof in der Sanderau am 29.7.1976 und hielt den Hagener Triebwagen Nr. 78 noch im Originalzustand, seinen Bruder dagegen schon in der neuen Würzburger Lackierung mit der Wagennummer 273 fest.





Hallo Nachbarn,
hallo Freunde!

Unser Finnikus hat gute Gründe, sich wieder zu melden: DER BVV (BERGISCHER VERSCHÖNERUNGS-VEREIN), eine Abteilung der BMB.

Im Text der Verträge, die wir zur Nutzung unserer Betriebsgrundstücke abgeschlossen haben, heißt es lapidar: "Die Überlassung erfolgt zum Zwecke des Betriebes einer Museums-Straßenbahn". Ferner liest man sinngemäß: Die BMB sind verpflichtet, die Grundstücke, Wege- und Wasserdurchlässe in einen verkehrssicheren Zustand

zu versetzen und zu erhalten. Gegen fremde Eingriffe und Belästigungen haben sich die BMB selbst zu schützen.

Wir werden von Interessenten und Besuchern immer wieder gefragt, wann denn endlich die Bahn öffentlich in Betrieb genommen würde. Doch scheint es an der Zeit, hier einmal von dem ungeheuren Rattenschwanz von Nebenarbeiten zu berichten, da sich das alles zu einem richtigen Nebenbetrieb entwickelt. All das kostet viel Zeit und Arbeit - von dem Ärger einmal abgesehen -, doch wir haben es uns zum Prinzip gemacht, mit den Nachbarn in Frieden zu leben, wenn man uns in Frieden läßt. Zudem ist es ein Gebot der Klugheit, hier aus Gründen der Vorbeugung an den Grundstücksgrenzen klare Verhältnisse zu schaffen, auch wenn wir unsere Fahrzeuge und die Strecke dadurch zunächst vernachlässigen müssen. Unser Geld reicht natürlich nicht für den Einsatz von Baufirmen, und so geben wir uns selbst daran, versuchen aber auch, die Verursacher zu beteiligen.

Hier eine kleine Auswahl:

Ein PKW fährt nachts einen Teil der Strecke hinab und beschädigt den Bahnkörper (siehe nebenstehendes Foto von M. Malicke).

Ein Neubau entsteht an der Greuler Str. Die Baufahrzeuge fahren die Zufahrt zum Bahnübergang entzwei und reißen den Zaun um. Bei der Verlegung von Rohrleitungen zu diesem Neubau wird der Bahndamm angeschnitten und anschließend nicht wieder ordnungsgemäß hergerichtet.

Alte Autoreifen und Gerümpel werden immer wieder abgelagert und müssen beseitigt werden.

Das Ordnungsamt schreibt ledig-

lich: "Der Verursacher ist nicht zu ermitteln. Sie werden aufgefordert..."

Spaziergänger und spielende Kinder beschädigen immer wieder die Bruchsteinbegrenzungen des Schotterbetts, die immer wieder aufgeschichtet werden müssen.

Am Neubau der Trafostation ist unabhängig von fremden Einflüssen eine zusätzliche Drainage zur Kanalisation erforderlich geworden, da hier eine Wasserader angeschnitten wurde. Ferner werfen Kinder laufend Steine u.ä. in den Bau, so daß vor Baubeginn erst immer Wasser geschöpft und entrümpelt werden muß.

Last not least verlangen unsere Nachbarn in der Kohlfurth, nachdem wir an der Nordseite sofort klare Verhältnisse geschaffen hatten, nunmehr an der Südseite ebenfalls ein Fundament für einen neuen Zaun in einer Länge von etwa 200 m.



Dazu kommen die vertraglich zu leistenden Arbeiten an den Bachdurchlässen, die uns rund 150.000,-- DM kosten würden, wenn wir sie nicht in eigener Regie ausführen. Und dann gibt es noch die Arbeiten an den Fahrleitungsmasten, am Gleiskörper und an den Gleisen selbst!

Es ist alles in allem für uns doch noch ein gehöriges Stück Arbeit, wo das alles doch in erster Linie ein Hobby sein und bleiben soll, und wir können nur alle ringsumher bitten, uns nicht auch noch Aufregung und Ärger zu bescheren.

Die finanzielle Basis muß verbreitert werden! Wir brauchen Geld! Werben Sie neue Mitglieder! (Stand April 1977 = 233 Mitglieder)

Öffentliche Zuschüsse sind zur Zeit nicht in Sicht, aber wir freuen uns schon über eine ideelle Unterstützung bei den jeweils zuständigen Stellen.

Die Zahl der Aktiven muß größer werden. Heute müssen wir immer dieselben Leute mal hier, mal da einsetzen. Etwas bleibt dann immer liegen!

Eine Bauvoranfrage für den Hallenbau wurde in der Zwischenzeit (nachdem die Stadtvertretung "nachgeholfen" hatte) positiv beantwortet, so daß wir so allmählich auch die Finanzierung dieses Vorhabens überlegen können. Ein Angebot für den Rohbau (Träger und Dach) über 160.000,-- DM liegt vor. Doch wie bekommen wir das Geld zusammen??? Wir planen eine Finanzierung über die Ausgabe von Anteilscheinen an Mitglieder. Eine Kreditaufnahme ist erst dann ins Auge zu fassen, wenn Restlücken zu schließen sein sollten.

Unter diesen Aspekten ist das Unternehmen "Bergische Museumsstraßenbahn Kohlfurtherbrücke - Cronenberg" im Rahmen des bisher Erreichten stolz auf seine Erfolge, aber noch mitten im Aufbau. Wir brauchen noch mehr als bisher den Rückhalt durch die Mitglieder und die Anerkennung durch Behörden, Verwaltung und auch die lieben Nachbarn, deren berechnete Ansprüche wir immer berücksichtigt haben und auch in Zukunft berücksichtigen werden. Wir betonen aber auch, daß wir uns mit Zähnen und Klauen gegen jeden Eingriff in die Substanz der Bahn wehren werden. Dazu werden wir - nach den Opfern, die gebracht wurden und noch laufend gebracht werden - jedes geeignete Mittel anwenden.

Es ist erwiesen, daß die Mehrheit der Bevölkerung unser Vorhaben positiv bewertet und nur darauf wartet, mit uns fahren zu können und zu dürfen.

Nachdem die Straßenbahn in Wuppertal alsbald sterben dürfte, wenn man die Zeichen richtig deutet, wird das in etwa drei Jahren so weit sein, dann sind wir der einzige Straßenbahnbetrieb im ganzen bergisch-märkischen Raum.

Für uns ergibt sich daraus eine weitere Verpflichtung, so weiter zu machen.

Packen wir's an!

DIE FAHRZEUGE DER BERGISCHEN MUSEUMSBAHNEN

Unsere neue Broschüre ist im März erschienen. Alle Fahrzeugtypen einschließlich der Neuzugänge aus Reutlingen sind abgebildet. Sie erhalten die 16-seitige Druckschrift gegen Einzahlung von DM 6,-- auf unser Postscheckkonto Essen 225815-439 portofrei zugesandt.

Die in der HALTESTELLE erscheinenden Beiträge und Bilder werden von Freunden und Mitgliedern des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V. kostenlos zur Verfügung gestellt. Ein Nachdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet und wenn keine anderweitigen Urheberrechte verletzt werden. Das Abonnement der HALTESTELLE ist in den Vereinsbeitrag eingeschlossen. Einzelhefte werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben. Verantwortlich für den Inhalt: Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2. Der Druck erfolgt in Selbsthilfe.

Wir trauern um unseren Freund, unser aktives Mitglied und
Beiratsmitglied

V O L K E R H Ö H E R

geb. am 2. Dezember 1945

Er wurde am 12. Mai 1977 von seinem schweren Leiden erlöst.

Herr Höher war seit 1971 Mitglied der BMB e.V. Am 14. August 1971 wurde er erstmalig zum Beiratsmitglied gewählt. Er stellte sich mit der ihm eigenen Begeisterung und vollem persönlichen Einsatz in den Dienst unserer Sache.

Trotz seiner körperlichen Behinderung hat er sich nie gescheut, regelmäßig neben dem Amt des Schriftführers auch bei den Außenarbeiten dabeizusein und mitzuhelfen, wo er nur konnte.

Seit Einrichtung der Mannschaftskantine im Betriebshof Kohlfurth hat er für die Verpflegung der Aktiven gesorgt.

So hat er sich bei uns nur gute Freunde erworben, die ihn schmerzlich vermissen werden. Sein aufrechtes Wesen wird für uns alle ein Beispiel sein.

Er ging von uns in dem Glauben, der ihn leitete und sein Handeln bestimmte.

Seine Freunde

Bergische Museumsbahnen e.V.



N A C H R U F

Am 8. Mai 1977 verstarb der Vorsitzende des
Vorstandes der Wuppertaler Stadtwerke AG.,

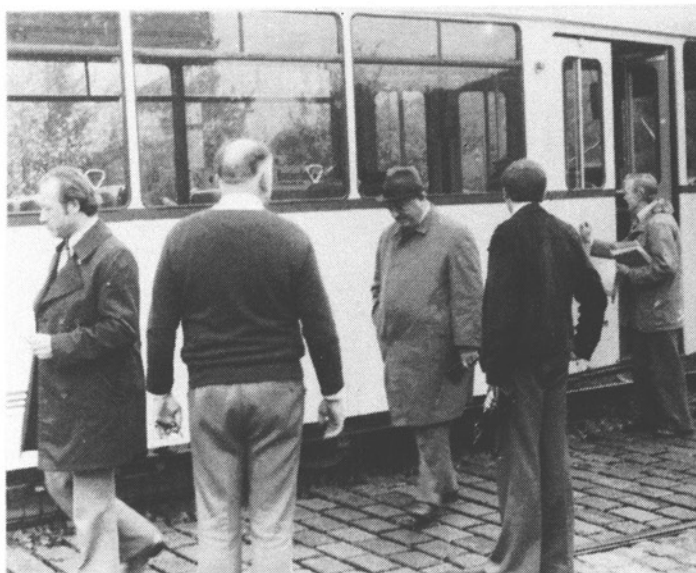
Dipl. Ing. H A R A L D G R A F

Er wurde 56 Jahre alt.

Wir trauern um ihn als um unseren Hausherrn,
der es sich im Herbst letzten Jahres nicht
nehmen ließ, sich persönlich um den Stand
der Dinge auf seinem Grundstück zu kümmern.

Seine anerkennenden Worte für die geleistete
Arbeit und sein Wunsch, daß die Museumsbahn
fahren möge, sind uns Vermächtnis und großer
Ansporn.

Sein typisch bergisches Wesen und seine
persönlichen Erfolge sind uns Vorbild
auf dem Weg zu unserem Ziel.



Zur Erinnerung an den Besuch unseres
verstorbenen Hausherrn.