



Haltestelle

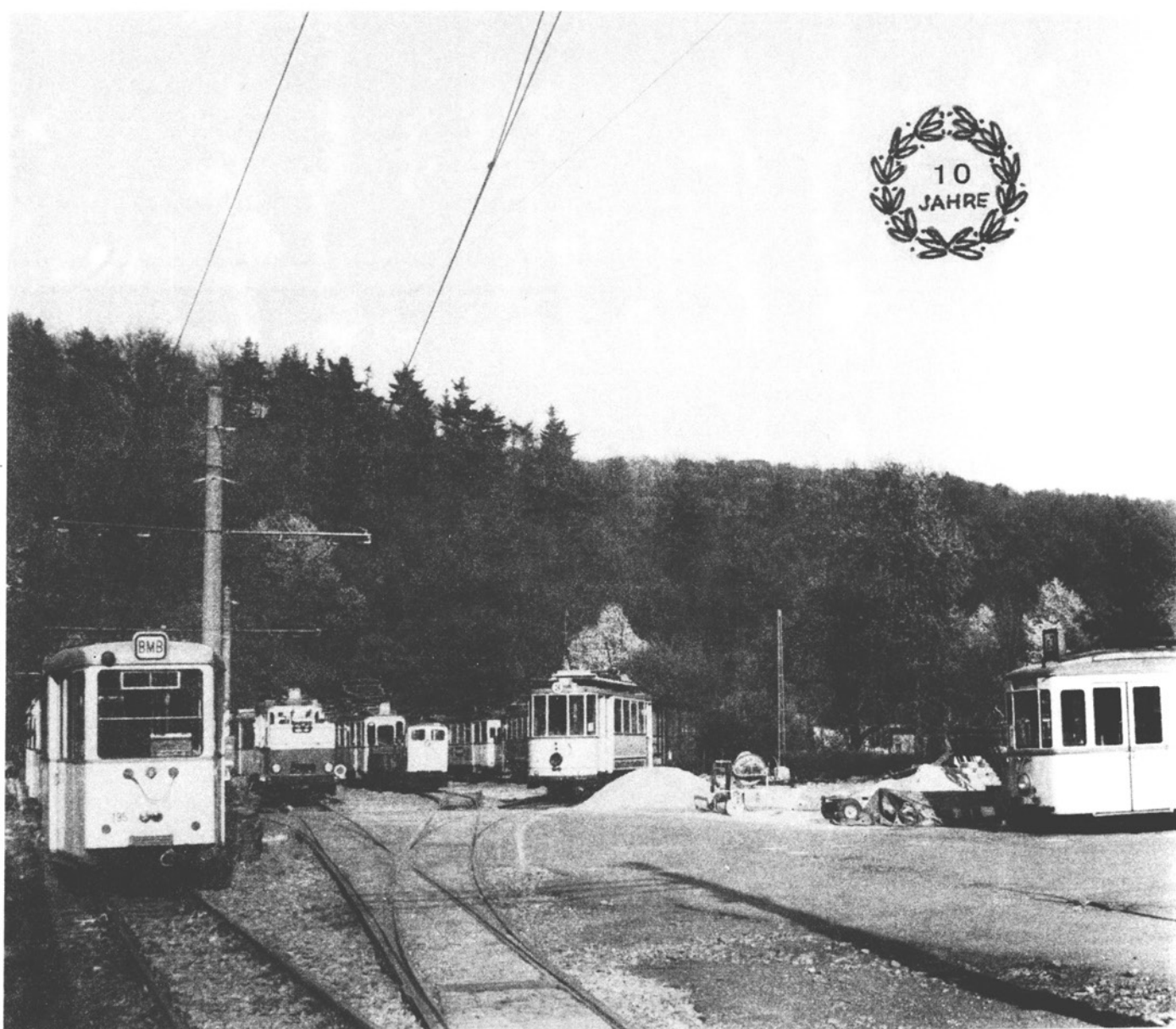
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

September 1979

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



10 Jahre Bergische Museumsbahnen – unter diesem Motto steht Heft Nr. 22, das zugleich einen Beitrag zur Entscheidungsfindung über den Bau der so dringend notwendigen Wagenhalle geben will. Das Titelfoto stammt von Michael Malicke. Die eben aufgeblühten Kirschbäume könnten ein Symbol für die weitere Entwicklung sein. Unser Betriebshof Kohlfurtherbrücke.

... den eigenen Standort zu überprüfen und ihn auch in entgegengesetzter Position zu finden ...

Gerd Courts in "Remscheid - so wie es war 2"

10 Jahre Bergische Museumsbahnen e.V.

Gegen Ende dieses Jahres kann unser Verein auf 10 Jahre seines Bestehens zurückblicken. Nachdem ich von Anfang an dabei war und Sie mit diesem Mitteilungsblatt begleitet habe, gestatten Sie mir, liebe Vereinskolleginnen und -kollegen, einige Gedanken zu Papier zu bringen, die mich seit langem bewegen.

Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen: Ich bin der Meinung, daß wir mit berechtigtem Stolz auf die vergangenen Jahre zurückblicken können. Wir sind einer der ganz wenigen Vereine im Verband des BDEF, der über eine eigene Strecke verfügt. Wir haben eine ansehnliche Sammlung von Straßenbahnfahrzeugen, und wir haben so manches Stück Gleis neuverlegt, erneuert oder umgestaltet. Wir sind immerhin in der Lage, in Gestalt der "Offenen Tür" ein Programm abrollen zu lassen, das unter vergleichbaren Umständen an Präzision und Zusammenarbeit seinesgleichen sucht.

Wir haben ein Haus für unser Unterwerk errichtet, wir haben die Fahrleitung gesichert und den ersten großen Wasserdurchlaß mit Erfolg saniert. Wir haben die erste Fahrzeugsanierung in Angriff genommen und wissen nun, wie ungeheuer schwierig ein solches Unterfangen ist, obwohl wir dankenswerterweise auf die Einrichtungen der "Rheinbahn" zurückgreifen können.

Schon zweimal konnte man unsere schöne Bahn daheim über die Bildschirme fahren sehen, und oft genug berichtete die heimische Presse über unser Projekt; meistens mit dem Unterton: Wann geht es denn endlich los?

Diese Frage wird, je länger der Tag der Betriebseröffnung auf sich warten läßt, desto bohrender. Mit dem Anspruch, ein Stück Bergischer Geschichte wachhalten zu wollen, sind wir der Öffentlichkeit die Antwort bisher schuldig geblieben, und selbst zu vorsichtigen Prognosen findet sich niemand mehr bereit. Die Betriebseröffnung hat aber noch einen anderen Gesichtspunkt. Sie würde nämlich auch beinhalten, daß wir Fahrgäste gegen Entgelt befördern. Dieses Geld wird aber dringend benötigt, um die laufenden Kosten zu decken, damit die Beiträge und Spenden einem anderen Zweck zugeführt werden können, der Finanzierung der so dringend erforderlichen Wagenhalle.

Mit einer Bausteinaktion ist dieses Vorhaben nunmehr angegangen, aber die Bedingungen sind hart, und mancher wird vor den Verpflichtungen zurückschrecken. Deshalb sollte es auf eine breitere Basis gestellt werden.

Um meine Ansichten zu untermauern, habe ich zu Ostern das dänische Straßenbahnmuseum besucht. Dort

findet, wenn auch nur auf 300 m Strecke, Fahrbetrieb statt, und deshalb kommen Besucher aus der 60 km entfernten Hauptstadt Kopenhagen, aber auch aus dem übrigen Land zu Zehntausenden. Man hat begonnen, indem man die Halle zuerst baute und dann die Strecke einrichtete. Alle Fahrzeuge sind im Besitz der straßenbahnhistorischen Gesellschaft. Der Anteil der "Aktiven" ist ungefähr wie bei uns. Dabei gibt es noch nicht einmal eine Stromversorgung aus dem Netz. Der Fahrstrom wird mittels Dieselmotor erzeugt, der einen alten Obusmotor treibt.

Um die Sache kurz zu machen: Wir müssen uns neu zusammenraufen und einige lieb gewordenen Ideen und vielleicht auch Fahrzeuge über Bord werfen. Es steht heute schon fest, daß nicht alle Wagen unter Dach gebracht werden können. Fassen wir also jetzt schon den Entschluß, auf diesem Gebiet aufzuräumen! Darüber hinaus müssen alle Kräfte darauf konzentriert werden, so schnell wie möglich einen ordentlichen Fahrbetrieb aufzunehmen. Dazu ist nicht einmal die gesamte Strecke erforderlich. Voraussetzung ist natürlich die Bestellung des Betriebsleiters.

Werden diese Ziele konsequent verfolgt, dann wird das zweite Jahrzehnt für unsere Vereinigung erfolgreich werden. Wenn sich jedes Mitglied im Rahmen seiner Möglichkeiten einsetzt, ist mir um die Zukunft der BMB nicht bange. Ich wünsche Ihnen und mir "Gute Fahrt".

Ihr K. Sieper

Herzlich willkommen!

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:

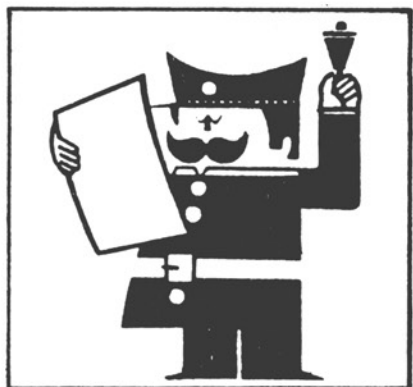
- 261 Heinen, Hanns, Solingen
- 86/II Sydow, Harald, Wuppertal
- 132/IV Schmitz, Brigitte, Köln
- 144/III Lechtenböhm, Peter, Marl
- 36/III Goldschmidt, Peter, Wuppertal
- 262 Boerß, Hans-Helmut, Wuppertal
- 263 Fa. Rolf Heimann, Solingen
- 264 Blom, Lothar, Solingen
- 265 Frohn, Karl-Heinz, Wuppertal
- 266 Engel, Fritz, Frankenberg/Eder
- 267 Kowalski, Michael, Recklinghausen
- 268 Furch, Bernd, Krefeld

BMB und Wuppertaler Bahnen in der Fachpresse

Wir verweisen auf die letzten Ausgaben von "Modern Tramways". Im Rahmen der Artikelserie "Bergbahnen o h n e Zahnstange" erschien auch ein Foto unseres Mitglieds Karl Heinz Barth (Tw 6 der Bergbahn auf dem steilsten Abschnitt).

Mehrfach wurde unser Verein im "eisenbahn-magazin" erwähnt, u.a. die Modelle von Günter Reith und Klaus Sieper, die in Dortmund ausgestellt waren, und der Oldtimer-Bus von Herbert Link, sowie Tw 96, wobei der Berichtsteller übers Ziel hinausschoß und schon die Eröffnung der BMB bekanntgab.

Wußten Sie schon, wie sehr unsere Arbeit bei unserem Dachverband, dem BDEF geschätzt wird?



E I N L A D U N G

Wir laden alle Mitglieder ein zu einer
außerordentlichen Mitgliederversammlung
am Samstag, dem 20. Oktober 1979, um 16 Uhr im
Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, Carl-Greis-
Str., gegenüber dem Verwaltungshaus (Rathausstr.).

Tagesordnung: 1. Hallenbau und Finanzierung
2. Ausschluß eines Mitglieds
3. Verschiedenes
4. Gemütliches Beisammensein

Um zahlreiches Erscheinen bittet
Der Vorstand.

Aufruf an alle MitgliederWichtige Mitteilungen zum Projekt Hallenbau

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit darf ich Sie nochmals auf die angekündigte
Mitgliederversammlung hinweisen und Sie um Ihre Teil-
nahme bitten!

In dieser Versammlung sollen alle offenen Fragen des
beabsichtigten außerordentlichen Finanzierungsplanes
zum Hallenbau erörtert werden.

Eine Entscheidung über den Umfang und die Art der
Baumaßnahme kann erst nach Ablauf der Zeichnungsfrist
gefaßt werden, also zur bzw. nach der Jahreshauptver-
sammlung.

Der Ihnen vorgelegte Finanzierungsplan basierte auf
einem vorliegenden Angebot einer Firma aus Essen für
eine schlüsselfertige Halle in den Maßen 25 m x 50 m
ohne Fundamentierung. (160.000,- DM) Ferner wurden
zunächst die Zinsen mit 7 % p.a. veranschlagt. Selbst-
verständlich wird vor einer Entscheidung noch die
leider in Bewegung gekommene Entwicklung der Preise
und Zinsen ausgiebig abgewogen werden müssen.

Von mehreren Mitgliedern bin ich ebenfalls gebeten
worden, darauf hinzuweisen, daß sich die Summe eines
Anteils bei Zahlung in einer Summe sofort auf DM 1.360,--
ermäßigt, da ja eine Verzinsung entfällt! Die Wert-
stellung DM 1.883,60 bezieht sich also nur auf Raten-
zahlung und Bürgschaft für ein Darlehen.

Es sind schon eine ganze Reihe von Zeichnungen bei
uns eingegangen. Ich danke allen, die sich schon betei-
ligt haben, für ihre Bereitschaft zur Beteiligung an
der Finanzierung. Abgesehen von der Herstellung der
Dacheindeckung der Gleichrichterstation wäre der Bau
einer Halle in der vorgesehenen Art der erste Auftrag
für eine Baumaßnahme der BMB, der an eine Firma ver-
geben würde, denn bis jetzt haben wir alles selbst
geschaffen.

Wir werden jedenfalls die geplante Finanzierungs-
maßnahme bis zum Ablauf der Zeichnungsfrist verfolgen.
Danach werden wir uns einen Überblick über unsere
Möglichkeiten verschaffen und uns entscheiden können.

Mit freundlichen Grüßen
gez. Emil R. Dicke

an Postfach 131 557

Leserpost - Stimmen unserer Mitglieder

Frankenberg/Eder, den 26. Juni 1979

... in der Anlage finden Sie einen Aufnahmeantrag.
Diesen verdanken Sie einem Ihrer Mitglieder, der mich
am Donnerstag, dem 21. Juni, abends gegen 17.00 h
auf dem Gelände Ihres Betriebshofs erwischte, als ich
dort fotografierte. Dieser junge Mann, nachdem er
mich gemäßregelt hatt (zu recht!), verwickelte mich
anschließend in ein sehr interessantes Gespräch, so daß
ich mich nun entschlossen habe, in Ihrem Verein Mit-
glied zu werden. Aufgrund der Entfernung bin ich leider
nicht in der Lage, aktiv an der Wiederherstellung
Ihres Fahrzeugparks mitzuarbeiten. Ich fühle mich
nicht nur Ihrem Verein, sondern auch den einzelnen
Fahrzeugen der ehemaligen Wuppertaler Schmalspurli-
nien persönlich verbunden, da ich den Werdegang die-
ser Fahrzeuge schon als kleiner Junge, über Schüler
bis zum Schluß als Berufstätiger mit Interesse ver-
folgt habe. Dadurch, daß mein Vater als Schlosser in
der Werkstatt Westende beschäftigt war, hatte ich
schon als kleiner Junge intensiven Kontakt zum
Straßenbahnwesen, vor allem dadurch, daß ich durch mei-
nen Vater freie Fahrt auf dem gesamten Netz hatte. Ich
kenne noch die alten Streckenführungen im gesamten
Wuppertaler niederbergischen Bereich vor der Zerstö-
rung im Jahre 1943, habe den gesamten Wiederaufbau
aus den Trümmern 1945 miterlebt und auch die einzel-
nen Phasen der Stilllegung im niederbergischen Raum.
Persönlich war ich bei den Abschiedsfahrten der
Linien 21 und 31 aus den Linien Mettmann und Wülfrath
nach Elberfeld. Vielleicht ist es mir auch möglich,
aus dem Fotobestand meiner Mutter einige Fotos Ihrer
Schriftleitung zur Verfügung zu stellen, z.B. von dem
Unglück 1941 in der Düsseler Kurve, bei dem das Tzf
293 des Betriebshofs Westende zu Bruch ging.

So wie es mir möglich ist, werde ich an Ihren zu-
künftigen Veranstaltungen teilnehmen und hoffe, auch
im egoistischen Sinne, Erinnerungen zusammen mit Ihren
Mitgliedern auffrischen zu können.
Fritz Engel

Schalke-Mühle, den 15.5.1979

... Am 13.5.79 hatte ich nach ca. 2 Jahren wieder die Gelegenheit, die BMB zu besuchen.

Um es kurz zu sagen: ich war entsetzt!! Was ist in den letzten Jahren aus den Beiträgen geworden???

Die Substanz rostet dahin: Gleise, Masten und Fahrzeuge. So kann und darf es nicht weitergehen!!!

Frage an den Vorstand: Wo ist das Konzept für die BMB und wie lautet es?

Nachdem ich in den letzten Jahren mehrere Museumsbahnen besuchen konnte, muß ich feststellen: Die BMB ist die einzige, die den Wettlauf mit dem Rost verliert! Wo keine Einkünfte aus dem Fahrbetrieb den Ausbau finanzieren, ist alle Arbeit umsonst. Für die BMB muß die Devise lauten: Der Fahrbetrieb muß so bald wie möglich beginnen!!!!

Vordringlich sind folgende Schritte:

1. Klärung der Eigentumsverhältnisse bei den Fahrzeugen. Vereinseigene Fahrzeuge sollen auf mögliche Nutzung untersucht werden. Nicht reparable Wagen sind unter Rettung von Ersatzteilen zu verschrotten. Nicht fahrbereite Wagen sind von den Gleisen zu nehmen und können dann aufgebockt an Interessenten für den Einbau von Modellanlagen genutzt werden. Das schafft Platz und fördert die Attraktivität des Museums!!!

Für nicht vereinseigene Fahrzeuge ist Standgeld zu entrichten, verkommene Rostlauben sind zu entfernen. Der Betriebshof ist kein Schrottplatz!!!

2. Es ist umgehend mit der Aufsichtsbehörde zu klären, unter welchen Bedingungen der am besten erhaltene Teil der Strecke bis 1980 für den Betrieb freigegeben wird.

3. Die Betriebsleiterfrage ist zu klären! Da nur ein Dipl.-Ing. Betriebsleiter sein kann, ist dementsprechend auch der technische Vorstand zu besetzen!

Die Zeit des Bastelns ist vorbei! Wer die BMB will, muß sich für eine konsequente Zielsetzung einsetzen. Prof. Dipl.-Ing. W.F. Bethlehem

Göttingen, den 8.7.1979

... auf Ihren Aufruf vom Mai übersende ich Ihnen eine Erklärung über die Übernahme eines Finanzierungs-

anteils. Es bleibt sehr zu hoffen, daß genügend derartige Erklärungen eingehen, damit die sicherlich notwendige Erstellung der Fahrzeughalle bald beginnen kann.

Notfalls bin ich auch bereit, einen weiteren Finanzierungsanteil zu übernehmen.

Bitte geben Sie bei der Gelegenheit auch einmal den Dank eines passiven Mitglieds an alle Aktiven weiter. Voller Anteilnahme verfolge ich immer über die sehr gut gemachte "Haltestelle", wie das große Ziel trotz gelegentlicher Rückschläge näher rückt. Dies ist nur möglich durch den unermüdlichen Einsatz derjenigen, die wöchentlich Woche für Woche vor Ort tätig sind.

Erfreulich finde ich auch, daß sich die Aktiven nicht als Märtyrer darstellen, während die Passiven als Schmarotzer beschimpft werden, wie es leider anderswo geschieht. Ich habe den Eindruck, daß die Aktiven sehr wohl wissen, daß sie ohne die Passiven genauso aufgeschmissen wären, wie es selbstverständlich umgekehrt ist. Es verspricht auf die Dauer wesentlich mehr Erfolg, über die geleistete Arbeit zu berichten, wie es dankenswerterweise geschieht, um so vielleicht den einen oder anderen Passiven umzu-
polen. Über zu geringe Beteiligung zu lamentieren, bringt m.E. nur Verdruß.

Alles in allem meine ich, der eingeschlagene Weg ist goldrichtig und verdient Unterstützung.

Es macht richtig Spaß, in Ihrem, unserem Verein Mitglied zu sein!

Peter Behrend

"pro BAHN"

Unser Mitglied Paul-Heinz Straka hat zur Gründung einer Gemeinschaft "pro bahn" aufgerufen. Im Zeitalter des Automobils soll der in den Hintergrund gedrängten Bahn eine eigene Lobby entstehen.

Interessenten erhalten nähere Auskunft unter der Anschrift Friedrich-Ebert-Straße 134, 5600 Wuppertal 1.

=====

Tag der offenen Tür

Samstag, den 6. Oktober 1979

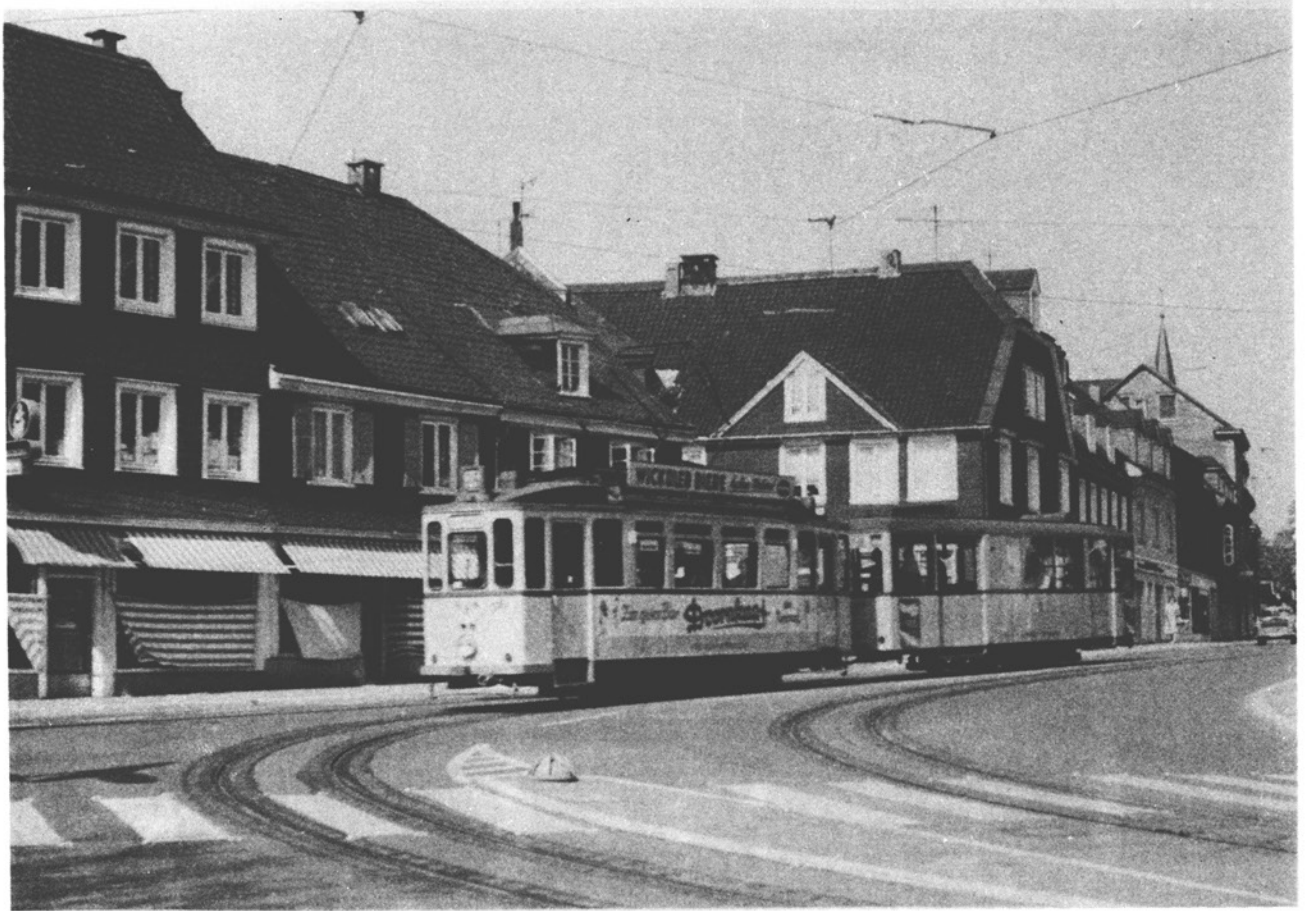
Erinnerungen

Am 3. Mai 1969 verkehrte die Straßenbahnlinie 5 zwischen Wuppertal-Cronenberg und Solingen-Mühlenplätzchen zum letzten Mal. Zum Abschied brachte der "General-Anzeiger" die Beschreibung einer Fahrt, die wir nachstehend wiedergeben.

Abschiedsfahrt mit der guten alten Straßenbahn

Verkehrsrömantik hat bald ein Ende / Busse benutzen die Napoleon-Route

Nahezu 55 Jahre fuhr die "Elektrische" - auf den Südhöhen in den ersten Jahren ihres Bestehens auch "Barmer Bergbahn" genannt - den romantischen Wald- und Wiesen-Kurs in die benachbarte Klingenstadt. Am 1. August hätte das Bähnchen wieder einmal Geburtstag feiern können. Aber an diesem Tage jagen längst schon Busse durch die Solinger Straße und Wahlert in Richtung Solingen.



Wuppertal-Cronenberg, Hauptstraße. Ein Zug der Linie 25 biegt in die Rathausstraße ein. Triebwagen und Beiwagen sind erst spät auf diese Strecke gekommen: Der Triebwagen stammt von der Straßenbahngesellschaft Ennepe, der Beiwagen vom Typ KSW wurde nach dem Krieg von den Wuppertaler Bahnen beschafft. Foto Richard Jacobi, Mai 1965.

Im idyllischen Kaltenbachtal kehrt dann wieder die Ruhe wie zu Zeiten vor der Jahrhundertwende ein. Meister Lampe und die vielen Bambis in den Wäldern zwischen Cronenberg und Kohlfurth werden in der ersten Zeit vielleicht das Quietschen und Kreischen der alten Straßenbahn vermissen. Viele Wuppertaler und Solinger Bürger, die nach Feierabend oder zum Wochenende aus lauter Vergnügen mit der Linie 5 fuhren, bedauern jetzt schon den Wegfall dieser Bahn am allermeisten; denn das Erleben der Natur aus der fahrenden Tram war einmalig! (Wieso war? Das Erleben kann wieder Allgemeingut werden. An uns soll es nicht liegen. Die Red.)

Gern bremste der Fahrer einmal, wenn er merkte, daß sich seine Kundenschaft plötzlich nach einem Sprung wechselnder Rehe förmlich die Hälse verrenkte. Oder der Schaffner faßte seine Fahrgäste am Arm: "Da, ein Fasan!" Bald werden das Kaltenbachtal und der Fleußmühler Siepen ihre fahrenden Zaungäste verlieren. Die Teiche, die alten Kotten, die kleinen Wasserfälle, die Spaziergänger, die Wandergruppen und die Jägersleute sind in wenigen Wochen wieder ganz unter sich.

Die neue Buslinie zwischen Cronenberg, Kohlfurth und Solingen nimmt den Weg, den Napoleon vor 160 Jahren ausrichten ließ. Hier verkehrten bis zum Bau der Straßenbahn über Generationen hinweg die Postkutschen. Wenn im nächsten Winter einmal die Busse in der steilen Wahlert im Schnee stecken bleiben oder sich auf spiegelblanker Eisfläche im Kreise drehen, werden alte Anwohner der Wahlert, die noch die gute alte Postkutschenzeit erlebten, den geplagten Busfahrern flachsend zurufen: "Früher, mit zwei PS war das

noch ein Vergnügen. Da blies der Postillion bei Schnee und Eis sogar ein frohes Liedchen zur Aufmunterung seiner Fahrgäste."

Diese Zeiten sind längst vorbei - und die Straßenbahnen in den nächsten Tagen auch. Wer sich das Erlebnis einer romantischen Fahrt mit dem Waldbähnchen bei Cronenberg aus verschiedensten Gründen nicht mehr leisten kann, möge jetzt mit dem GA - und mit etwas Phantasie - die letzte Runde auf dieser Strecke drehen. Steigen Sie ein zur letzten Fahrt mit der guten alten Fünf!

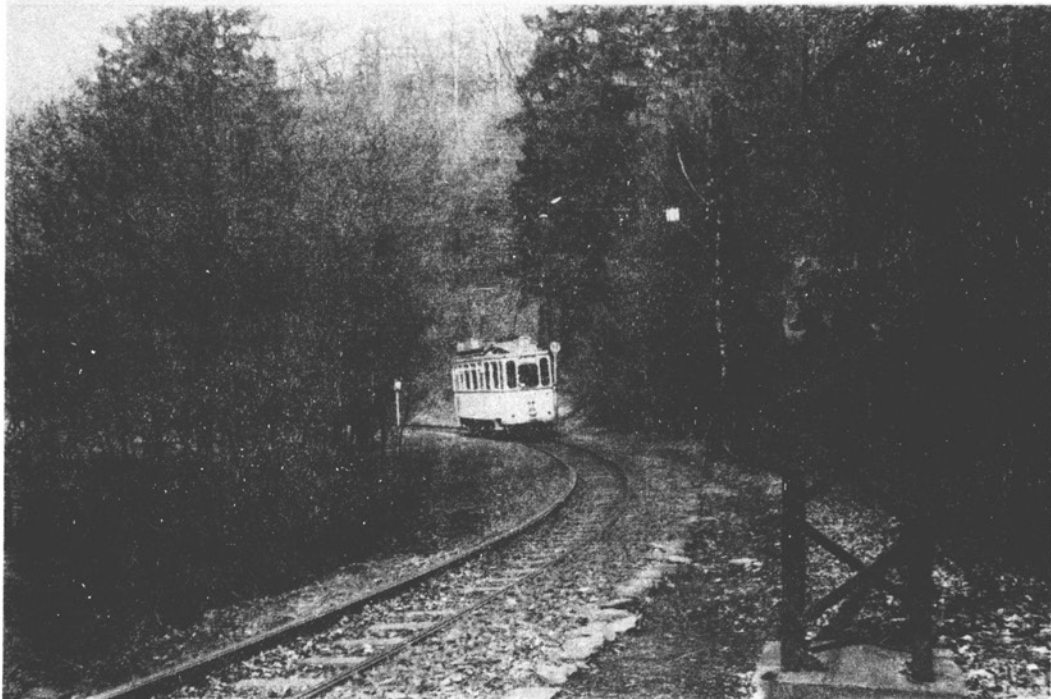
Gesamtplätze: 85 steht auf dem weißen Emailleschild im Motorwagen der Linie 5. Aber es sitzen nur 14 Fahrgäste im Wagen: Acht Männer, meist aus älteren Jahrgängen, dazu drei Frauen, ein Schuljunge und zwei Kleinkinder.

Wir kommen zum Lenzhaus. Haltestelle. Zwei Frauen mit großen Einkaufstaschen. Der Schaffner springt schnell aus dem Wagen, rennt über die Straße, auf einen kleinen Frisörladen zu. "Ja, er muß schleunigst zum Lichtkasten, damit der Gegenwagen nicht vorschaltet. Die Strecke ist ab hier eingleisig, wissen Sie..." sagt ein älterer Mann im Lodenanzug. Inzwischen hat sich der Schaffner zwei hellgelbe Lederfäustlinge übergestülpt. Boxkampf gefällig? Neine, der Beiwagen muß spätestens hier abgekoppelt werden. Es lohnt sich nicht mehr, den Anhänger mit in die Kohlfurth zu ziehen. Höchstens im Sommer einmal, wenn da unten in den Gartenlokalen was los ist. Aber wann ist hier mal Sommer? fragt der Schaffner nachher.

Von nun an marschiert der Motorwagen der Linie 5 allein. Allein auf freier Wildbahn! Allein, weil die Bahn jetzt einen eigenen Gleiskörper hat und nicht mehr auf die unberechenbaren Autos zu achten braucht. Wildbahn, weil allein bis Kohlfurth vier dreieckige Warnschilder mit einem springenden Reh vom Wildreichtum im Wuppertaler Südwesten künden.

Plötzlich steht der Wagen im freien Wiesenland. Weit und breit kein Mensch. Warum fährt er nicht weiter? Hält er etwa wegen der Kühe, die da vom saftigen Grün naschen? Oder weil der jüngste Fahrgast im Wagen gerade vor lauter Begeisterung strampelte und schrie: "Da Mama! Muhkuh!"

Auf dem gegenüberliegenden Berg sind im Dunst des frühen Nachmittags die Türme von Solingen zu erkennen. Zwei Frauen, die schon am Döppersberg einstiegen, tuschelten miteinander. Dann die Grauhaarige: "Wat, soweit müssen wir noch?"



Haltestelle Kaltenbachtal mit Speisepunkt der Strecke. Foto J. Eidam.

Die Damen beachten gar nicht, wie abwechslungsreich die Fahrt ist, was die Landschaft alles zu bieten hat: Birken, Eichen, Birken, wieder Birken, Fichten, Fichten, ein ganzer Hang voller Fichten, dann Eichen, ein Wiesengrund mit Blumenhauch, zwei Teiche, ein alter Schleifkotten, Masten, Dräh- te, wieder ein Schild "Wildwechsel". Dann mitten im Wald ein Schild mit grünem H auf gelbem Grund: Haltestelle! Die Bahn hält tatsächlich, obwohl sie schon halb in eine Linkskurve eingebogen ist. Der Schuljunge mit Tor- nister springt aus dem Wagen.

Die Bahn eilt an Wiesen entlang und taucht dann in eine enge Schlucht. Weißdornbüsche und Brombeersträucher füllen den steilen Hang. Auf der Gegenseite rauher Fels! Die Bahn geht in eine scharfe Rechtskurve.

Links ist ein kleiner Platz und daneben ein Wartehäuschen aus verwa- schenem Beton. Nur der Fries ist frisch gestrichen: Unterkohlfurth steht in schwarzen Lettern auf weißem Grund. Früher hieß es hier Schulkohlfurth! Ja, da oben hinter den Häusern steht noch eine kleine Zwergschule. Seit der Schulreform ist sie leer.

Plötzlich neigt sich die Bahn sehr scharf zur Seite. Ein Wunder, daß sie nicht aus den Gleisen kippt. Ist es in Ordnung, daß sich der Wagen so atemberaubend in die Kurve legt? Dafür unterläßt er diesmal wenigstens das jämmerliche Kreischen.

Der Wagen richtet sich wieder gerade. Er rollt durch typisches Klein- bahngelände. Als wäre hier früher ein lustiger Verschiebebahnhof gewesen: Schotter, Steine, Bretter, Bohlen, Schwellen und lauter Eisenteile zieren den Platz.

Wo ist eigentlich der alte Waggon geblieben, der hier früher Tag für Tag ein paar Stunden Ruhepause machte, nachdem er Kisten, Fässer und Pa- kete von und zum Solinger Nordbahnhof gebracht hatte?



Am tiefsten Punkt der Strecke: Haltestelle Kohlfurtherbrücke.
Foto R. Jacobi, Mai 1965.

Der Schaffner springt wieder zum Lichtkasten. Die Lampe blinkt auf. Freie Fahrt zur nächsten Station. "Kohlfurtherbrücke" ruft der Schaffner. Vier Fahrgäste steigen aus, zwei neue kommen hinzu. Nebenan grüßt eine alte Kneipe. Sie hat übrigens Schankrecht seit 1789. Am Eingang des Fachwerkhauses verspricht ein altes Eisenschild: In diesem Lokal wird jede Straßenbahn gemeldet. Das ist schon 55 Jahre so. Wird die gemütliche Bierstube aus der guten alten Zeit demnächst das schöne Spiel mit der roten und grünen Lampe über dem Ecktisch verlieren? Oder haben moderne Busse neuerdings auch direkte Drahtverbindung zur nächsten Schankwirtschaft?



Das Solinger Ufer ist erreicht. Ein Triebwagen des Aufbautyps.
Foto R. Jacobi, Mai 1965.

Die Bahn donnert über die Wupperbrücke. Wir sind auf Solinger Boden. Nur hundert Meter geht es an der Autostraße entlang, dann nimmt die Tram wieder Reißaus nach rechts in den Wald. Spaziergänger dürfen hier nicht weiter. "Betreten der Bahnanlagen verboten!" Dieser strenge Text kehrt übrigens an zwanzig anderen Stellen der Strecke wieder. Auch diese erhobenen Zeigefinger haben bald ausgedient.

Die Bahn klettert nach Solingen hinauf. Der Wald wird spärlicher, dünner, billiger. Hühnergehege und Gänsewiesen vermitteln dafür ein neues Bild. Hier muß doch eine Biberzucht sein? Vom gegenüberliegenden Hang grüßt freundlich die Ketzberger Kirche. Das entschädigt im voraus für die Weiterfahrt entlang einer trostlosen Fabrikanlage. Meine Güte, daß es hier so große Werkshallen gibt. Wie im Kohlenpott! Aber bald kommen wieder grüne Büsche. Haltestelle. Freier Blick auf die Höhen Cronenbergs - und ganz rechts grüßen aus weiter Ferne sogar die Türme der Remscheider City. Weiterfahrt; die Bahn schiebt sich vorsichtig über eine Autostraße. Das wäre geschafft.

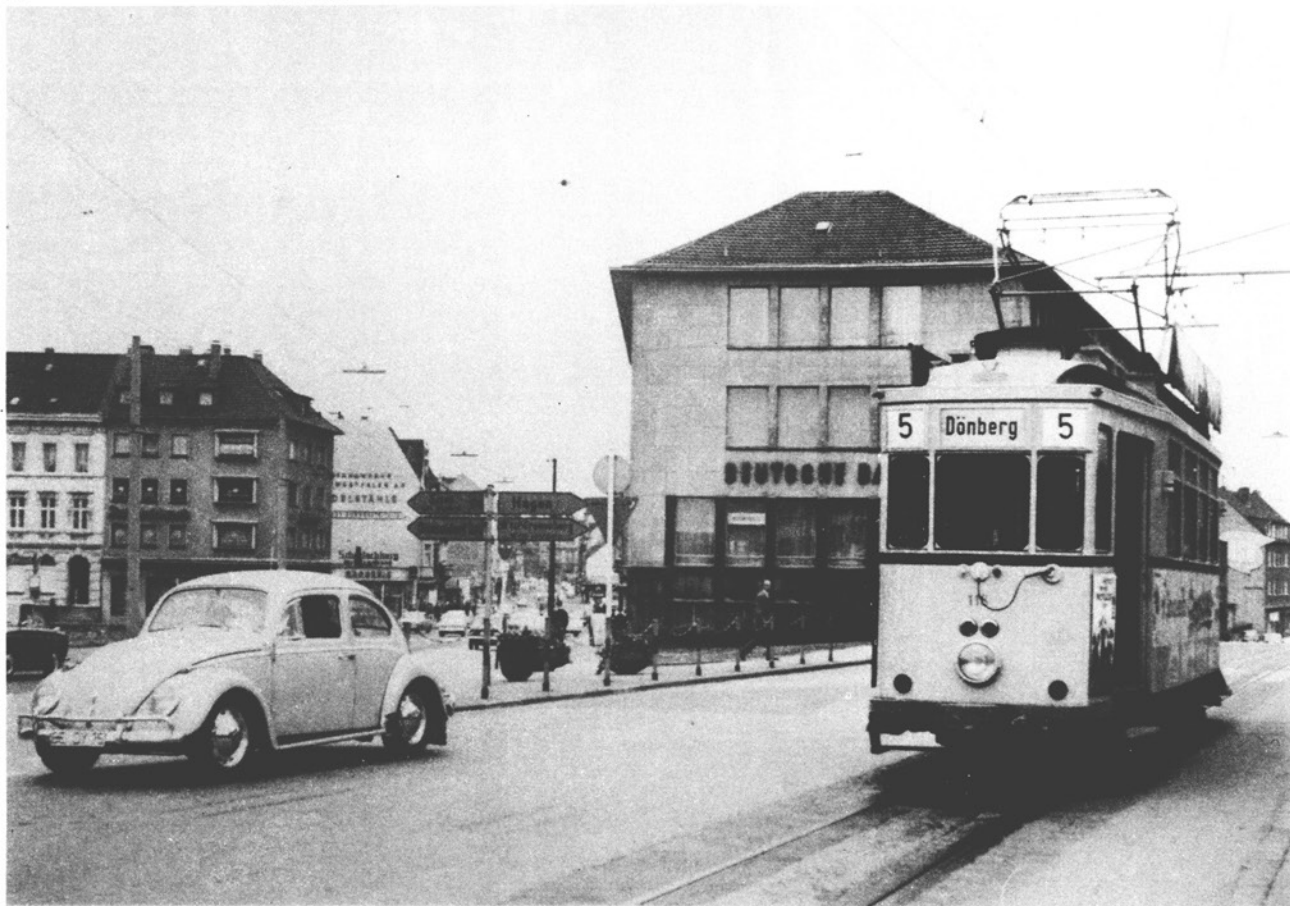
Auf einmal werden im Wagen alle Lichter eingeschaltet. Festbeleuchtung, obwohl die Sonne am blauen Himmel ihre volle Pracht entfaltet. Ach ja,

wir tauchen gleich in den Stöckener Tunnel. Die Bahn gleitet sanft durch die Finsternis. Feuchte Kühle dringt in den Wagen. Eines der beiden Kleinkinder weint. Am anderen Ende der dunklen Röhre empfängt uns helles Wiesenland. Dahinter turmhohe Wohnblocks, flache Bungalows, alte und neue Kirchtürme. Wir gleiten an blühenden Schrebergärten entlang. Haltestelle. Weiterfahrt. Stop am Lichtkasten. Lagerplätze, Hinterhöfe - dann geht es in die letzte Kurve der 7 km-Strecke. Die Bahn biegt scharf nach links ab. Ein Lastzug kreuzt die Straße. Es geht nur noch schrittweise voran. "Potsdamer Straße". Es steigen sechs Fahrgäste aus. Sie wollen nicht bis zur Endstation. Werkstätten, Tankstellen, Geschäftshäuser, Banken, eine große Kirche. Wir sind am Ziel: Solingen Mühlenhof! Ende der Schienen, Ende der Oberleitung. Der Fahrdrabt, auf der Strecke von Cronenberg bis Solingen von genau 196 Masten, Rohrmasten, Gittermasten und Betonmasten gehalten, endet genau am Turmassiv der St.-Clemens-Kirche.

Kurze Zigarettenpause für den Fahrer und Schaffner. Vier Minuten später geht es auf die Rückfahrt.

Zum letzten Mal wird der Lichtkasten am Mühlenhof eingeschaltet: Freie Fahrt nach Kohlfurth. Ein letztes Klingelzeichen am Mühlenplatz. Servus Solingen! Die alte Straßenbahn nimmt Abschied. Sie kehrt nicht mehr wieder. 196 Masten, 13 Schaltkästen, acht Kilometer Gleis und ein Dutzend Schilder aller Art treten in den Ruhestand. Stahl, Eisen, Blech, Lampen, Drähte, Weichen und Signale zwischen Lenzhaus und Solingen haben ausgedient. Wieder geht ein Kapitel Verkehrsromantik zu Ende. Erinnerungsstücke dieser altvertrauten Bahn werden vielleicht in Liebhaberklubs, in privaten Kellerbars weiterleben.

Aber wie wir uns alle täuschen können: Die liebe alte Straßenbahn zwischen zwei lebendigen Städten hat nicht einmal mehr ihren 55. Geburtstag feiern können...



Solingen Mühlenhof, Juni 1964. Auch Tw 116 gehört nicht zum historischen Rollmaterial der Strecke. Er wurde bekannt als einer der "Blauband"-Wagen der Bergischen Kleinbahnen AG. Foto R. Jacobi

Bergbahnen am Rhein

Königswinter - Die im Jahre 1883 eröffnete Zahnradbahn (System Riggenbach) auf dem Drachenfels bei Königswinter, wurde in den Jahren 1953 bis 1960 auf elektrischen Betrieb umgestellt. Zunächst wurde ein Erprobungsbetrieb mit einem umgebauten

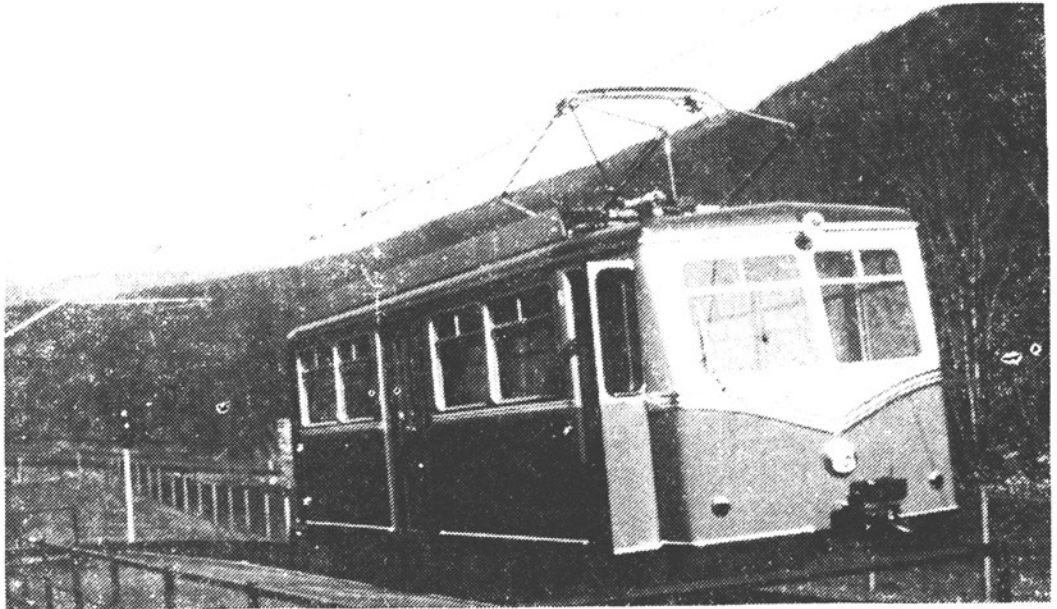
Personenwagen der stillgelegten Zahnradbahn auf den Petersberg durchgeführt. Der Umbau erfolgte durch die Waggonfabrik AG. Rastatt, den elektrischen und mechanischen Teil lieferte Brown, Boveri & Cie. Mannheim. Der Wagen faßte 50 Personen, Stundenleistung 110 KW bei 750 V Gleichstrom.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit diesem Fahrzeug, wurden vier weitere Triebwagen in Auftrag gegeben, die in den Jahren 1955, 1957, 1959 und 1960 zur Auslieferung kamen. Eine ausführliche Beschreibung dieser Wagen erschien in Heft 7/1965 in Glasers Annalen -ZEV- von Präsi. Hans Harres.

Die Fahrzeuge haben sich hervorragend bewährt. Trotzdem machte es sich störend bemerkbar, wenn es - insbesondere bei Hochbetrieb - schon einmal zu einem Ausfall kam. Deshalb wurde von vornherein ein umfangreiches Ersatzteillager vorgehalten, so daß es in all den Jahren nicht zu Betriebs- und damit Einnahmeausfällen kam. Es war immer möglich, schadhafte Teile im Tauschverfahren schnellstens zu ersetzen und zwar durch eigene Kräfte.

Der starke Anstieg des Besucherstroms in den 60er Jahren, stieß aber in gewissen Stunden an die Kapazitätsgrenze der Drachenfelsbahn und machte Überlegungen zu deren Erhöhung notwendig. Da infolge der Streckenverhältnisse der Einsatz größerer (längerer) Fahrzeuge oder eine Erhöhung der zugelassenen Fahrgeschwindigkeit aussschieden, kam nur der Übergang vom Zweiwagenzug - zwei Triebwagen fahren gekoppelt - zum Dreiwagenzug in Betracht. Das setzte aber die Beschaffung von ein oder zwei weiteren genau baugleichen Triebwagen voraus.

Unterdessen stand die Waggonfabrik AG. Rastatt für Lieferung neuer Wagen nicht mehr zur Verfügung. Der Versuch, andere Hersteller im In- und Ausland zu finden, scheiterte vor allem, weil neue Wagen in vollem Umfang den vorhandenen Wagen entsprechen mußten, es sich also für einen neuen Hersteller um eine Einzelfertigung handelte, die erheblich auf den Preis durchschlug. So kam es, beinahe zwangsläufig, zur Überlegung, ob es dank der langjährigen Erfahrung tüchtiger Mitarbeiter und Nutzung des umfangreichen Ersatzteillagers nicht möglich und zweckmäßig sei, einen Wagen in eigener Werkstatt zu erstellen. Nachdem es gelungen war, in der Firma Alfred Hoffmann, Siegen-Eisern, ei-



Drachenfelsbahn erstellte mit eigenen Kräften neuen elektrischen Triebwagen

Fassungsvermögen 80 Personen - Leistung 160 KW - etwa 2500 m elektrische Leitungen verlegt. - Abnahme durch Aufsichtsbehörde erfolgte ohne Beanstandung.

nen bewährten Hersteller für das Untergestell und in der Firma Karosseriebau Schmitz, Düren-Niederzier eine Firma für den Wagenaufbau zu finden, faßte der Aufsichtsrat den sicherlich nicht leichten Beschluß, das Wagnis anzugehen.

Güteprüfung und Abnahme des Untergestells erfolgte beim Hersteller durch das Abnahmeamt Köln der DB. Am 14.9.1977 erfolgte die Überführung nach Königswinter. Mit eigenen Kräften wurden dann Achsen, Räder, automatische Kupplungen, Antriebsmotor, Getriebe, Klinkenbremse, Notbremse und Kleinteile montiert. Die Karosseriebauer begannen mit dem Aufbau. Die eigene Werkstatt fertigte die Steuerpulte und die Schalttafel. Bei der Bestellung und Beschaffung der zahlreichen Kleinteile für die elektrische, mechanische und pneumatische Ausrüstung, ergaben sich erhebliche Schwierigkeiten, weil eine Vielzahl nicht mehr lieferbar war. Es handelte sich dabei um Teile, die aus dem Lieferprogramm als veraltet gestrichen waren. Mit viel Mühe gelang es letztlich doch - vor allem dank sehr verständnisvoller Zusammenarbeit mit den meisten Lieferfirmen - irgendwo noch al-

les Zubehör in der erforderlichen oder ähnlichen Konstruktion zu erhalten.

Gleichzeitig mit den fortschreitenden Arbeiten am Aufbau, erfolgte in Eigenarbeit der Einbau des Fahr Schalters mit Schaltgetriebe und der Handradschaltung, der Aufbau der Dachwiderstände für Fahr- und Bremsabstufung, die Montage der Bedienungspulte, der Schalttafel mit Sicherungen, Schützenrelais usw. sowie die Einbringung der Kabelbäume für Kraft- und Steuerleitungen unter Einbeziehung der umfangreichen Kontroll- und Überwachungsgeräte. Für die elektrische Verdrahtung des Triebwagens wurden allein fast 2500 m Kabel und Leitungen verlegt.

Unabhängig von der Elektroinstallation, erfolgte die Montage der pneumatischen Ventile, der Steuer- und Überwachungsgeräte sowie die Verlegung der Luftleitungen. Alle Luftleitungen sind schwingungs- und verwindungsfrei befestigt, jede Verbindungsstelle ist auf Dichtigkeit geprüft.

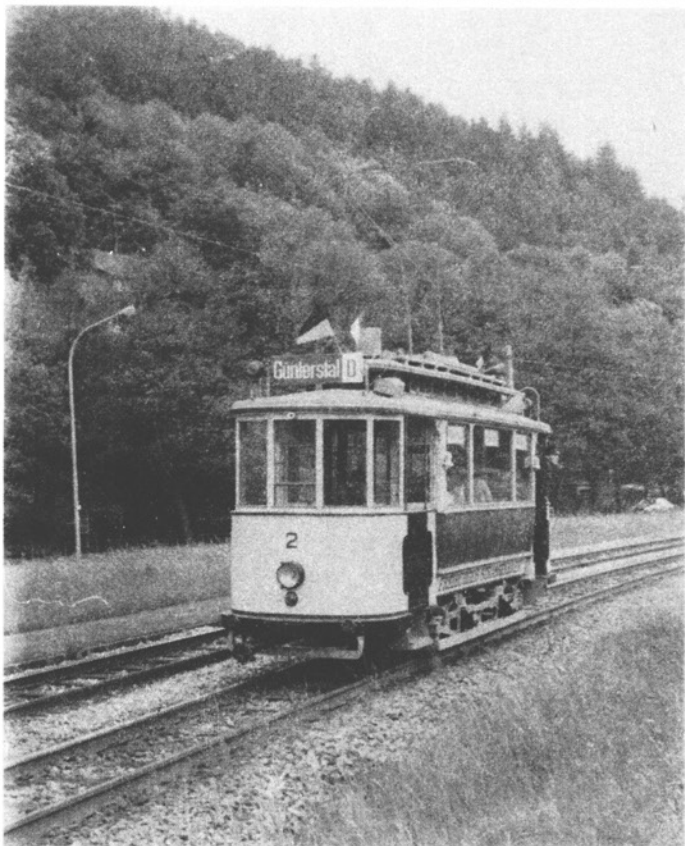
Nach Abschluß des "Rohbaues", fand am 3. Januar 1977 die erste Fahrt zum Drachenfels statt. Bis auf Kleinigkeiten, die in den nächsten Tagen schnell behoben werden konnten, wurden

alle Erwartungen sowohl bei Einzelfahrt als auch bei Kuppelfahrt mit den anderen Wagen erfüllt, so daß die Lackierung erfolgen und die Inneneinrichtung eingebracht werden konnte.

Am 27./28. März 1979 erfolgte die Abnahme durch die Aufsichtsbehörde und zwar ohne jede Beanstandung. Alle Mitarbeiter der Bergbahnen im Siebengebirge AG. können stolz sein auf dieses Werk, das nur möglich war durch die gute kameradschaftliche Zusammenarbeit innerhalb des Betriebes und das große Verständnis der beteiligten Lieferfirmen.

Diesen Bericht fand unser Mitglied Wilhelm Trant in der Wochenzeitung "Extrablatt", Bad Honnef, vom 11./12.4.1979.

Er soll uns zeigen, wie ein kleines Bahnunternehmen auch unter extremen Verhältnissen erstaunliche Leistungen zu bringen vermag.

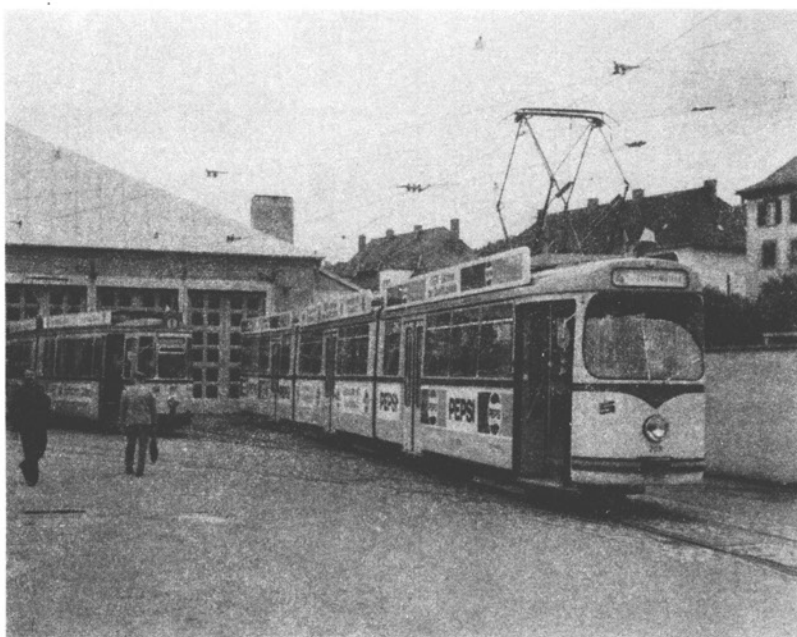
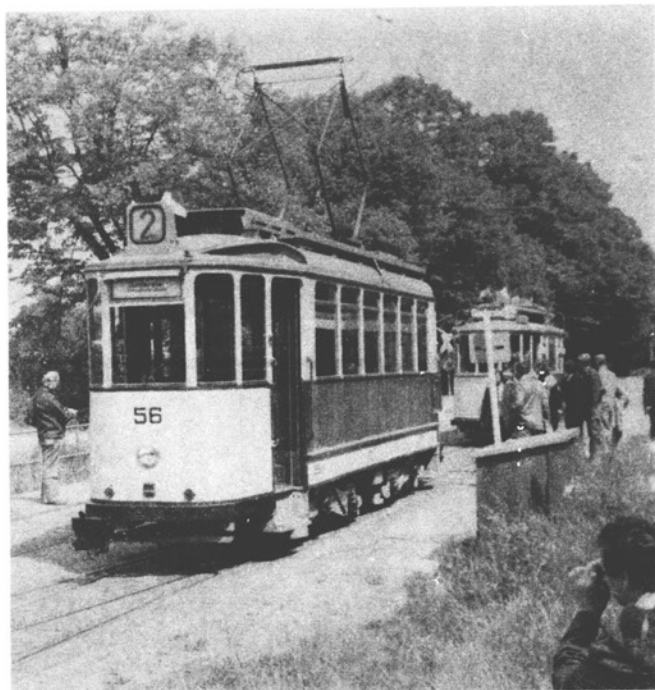


Ja, es gibt noch einen einsatzbereiten Meterspurtriebswagen aus dem Jahre 1901. Seine techn. Daten: 16 Sitzpl., 15 Stehpl., 2 Achsen, 2 Motore D 14/20, Waggonfabrik HAWA. Dazu verkehrte sein jüngerer Genosse, Tw 56, Baujahr 1927, 26 Sitzpl., 24 Stehpl., 4 Achsen in Maximum-Drehgestellen, 2 Motore De 561 d, Waggonfabrik Rastatt. 1962 - 1968 wurden insgesamt 19 vierachsige Gelenkwagen von den Waggonfabriken Esslingen und

BDEF

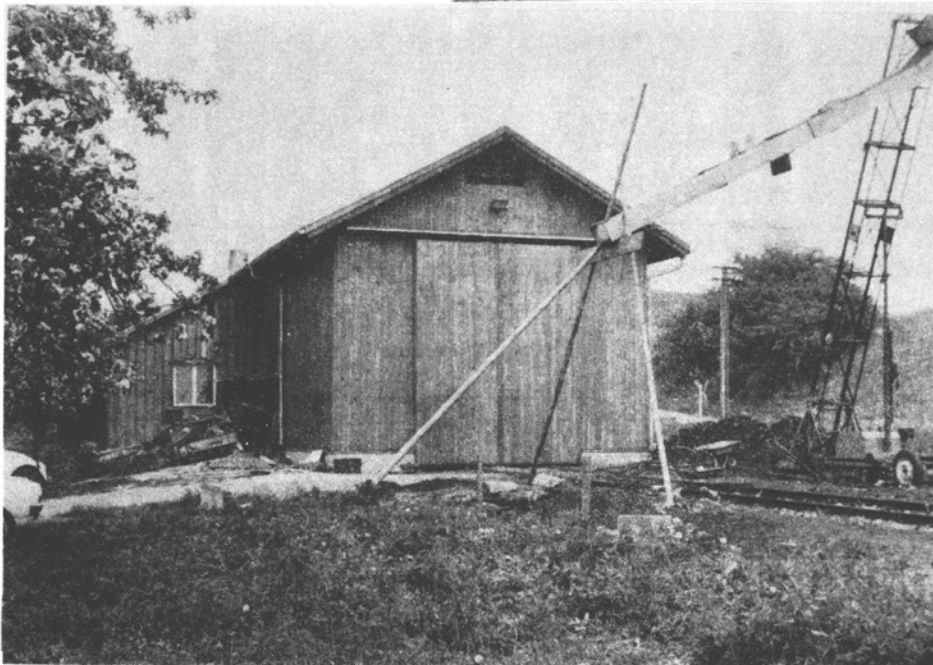
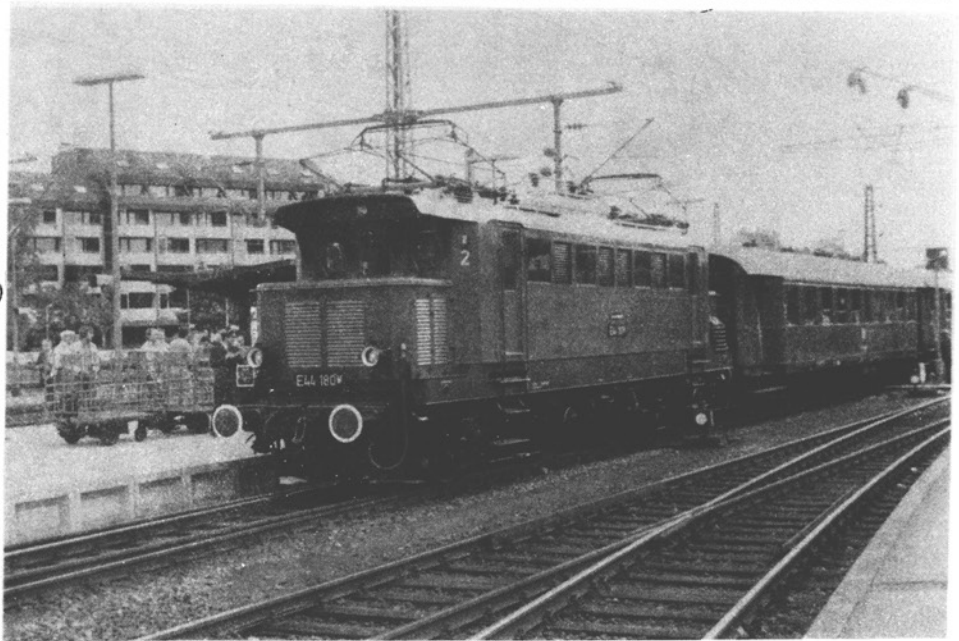
22. Bundesverbandstag Freiburg, 24. bis 27. Mai 1978

Die Tage von Freiburg werden für alle Teilnehmer unvergessen bleiben. Für die Straßenbahnfreunde war ein reichhaltiges Programm aufgestellt. Höhepunkt war der Einsatz der historischen Straßenbahnwagen auf der landschaftlich reizvollen Strecke nach Günterstal (Richtung Schauinsland).



Rastatt beschafft. Wagen-Nr. 103 - 122, 37 Sitzpl., 118 Stehplätze, 2 Motore USC 5451. Doch auch die Zukunft hat für die Freiburger Straßenbahn begonnen. 4 achtsichtige Doppelgelenktriebwagen mit 8 Motoren GB d 95, gebaut von Düwag, bilden die Vorhut für eine Flotte von insgesamt 14 Wagen für die seit März 1978 im Bau befindliche Stadtbahnstrecke zum Vorort Landwasser. Auch Freiburg verdient unsere imaginäre Medaille "pro Tram". Hier hat man dieses Nahverkehrsmittel als krisensicher und umweltfreundlich und dem Omnibus überlegen erkannt.

Eisenbahnromantik gab es auf der großen Rundfahrt mit dem "Schauinsland-Expreß". Auf der Rheintalbahn bis Basel Bad. Rangierbahnhof übernahm letztmalig eine Elektrolok der Baureihe 145 (E 44^w) die Zugförderung. Höhepunkt war die Fahrt über die "strategische Bahn" Waldshut - Immeningen, wegen der vielen Kurven auch liebevoll "Sauschwänzlebahn" genannt. Die Stadt Blumberg hat den Wert einer Museumsbahn als



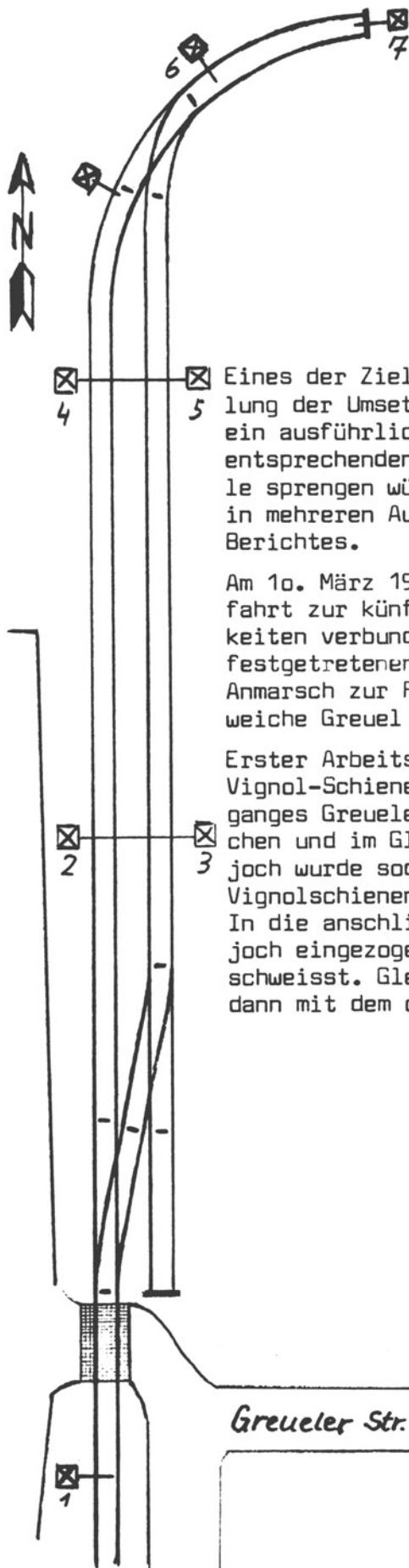
Magnet für den Fremdenverkehr erkannt und die Strecke Weizen - Blumberg von der DB gepachtet. Dazu gehört der einzige Kreiskehrtunnel Deutschlands. Beispiel für die BMB ist das "Bahnbetriebswerk Fützen". Wie das nebenstehende Foto zeigt, geht es auch mit einem einständigen Lokschuppen - und das ganze floriert. Normalerweise fahren die Züge - besser fährt der Zug - mit einer C-Tenderlok des Schweizer

Typs E 3/3, bekannt als "Tigerli". Für den langen Zug der Eisenbahnfreunde gab es nicht nur eine kräftige 93er aus Österreich, sondern gleich noch Vorspann einer Lok derselben Baureihe, Achsfolge 1' D 1'. Unser Bild zeigt die Maschinen bei der Mittagspause im Bahnhof Fützen. Vor der Rückkehr nach Freiburg wurde der Zug noch geteilt, da er für die Höllentalbahn zu schwer war. Fotos u. Text KSW



Bericht und Bilder:
Manfred Höver

Umsetzanlage Möschenborn



Eines der Ziele der B M B für das Jahr 1979 ist die Fertigstellung der Umsetzanlage Möschenborn am oberen Ende der Strecke. Da ein ausführlicher Bericht über dieses Vorhaben zusammen mit den entsprechenden Abbildungen den Rahmen dieses Heftes der Haltestelle sprengen würde, werden wir über die Fortschritte der Arbeiten in mehreren Ausgaben berichten. — Hier nun der erste Teil dieses Berichtes.

Am 10. März 1979 liess das Wetter den ersten Einsatz zu. Die Anfahrt zur künftigen Baustelle war allerdings noch mit Schwierigkeiten verbunden, denn rund 300 Meter der Strecke zunächst vom festgetretenen Schnee befreit werden, den Spaziergänger auf dem Anmarsch zur Rodelwiese am Naturfreundehaus unterhalb der Ausweiche Greuel verursacht hatten (Bilder 1 und 2).

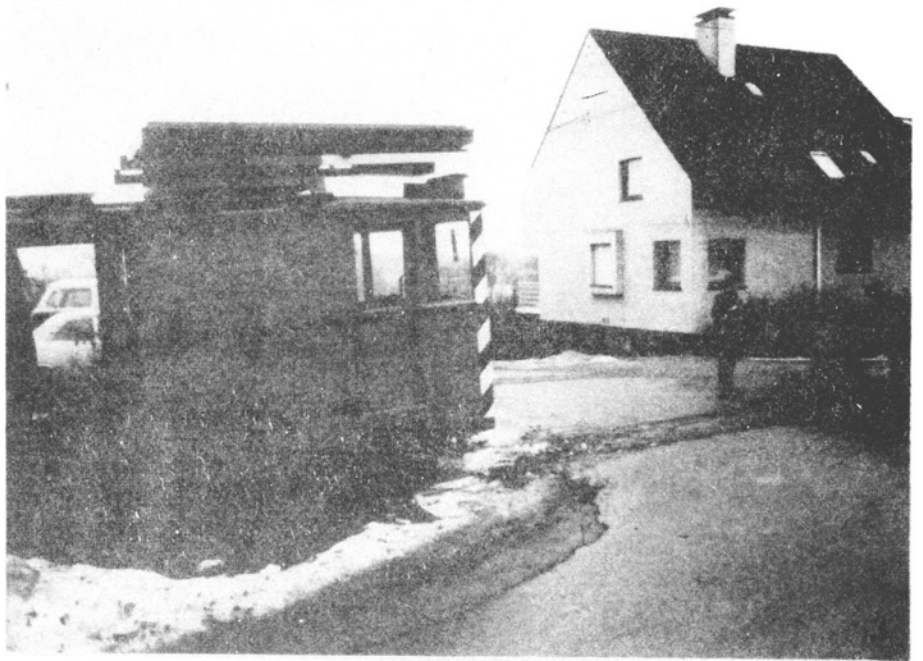
Erster Arbeitsgang des Gesamtprojektes war nun der Austausch der Vignol-Schienen gegen Rillenschienen im Bereich des Strassenüberganges Greueler Strasse. Der Asphalt wurde kantensauber abgestochen und im Gleisbereich entfernt. Das neue Rillenschienengleisjoch wurde sodann oberhalb der Baustelle abgesetzt, danach das Vignolschienenjoch herausgetrennt, angehoben und abtransportiert. In die anschliessend gesäuberte Lücke wurde nun das neue Gleisjoch eingezogen und nach dem Ausrichten mit den Anschlüssen verschweisst. Gleichzeitig mit dem Verfüllen des Schotters wurde sodann mit dem ordnungsgemässen Pflastern des Überweges begonnen.



Gegen 22.30 dieses Wochenend-
tages - der damit zu einem
runden 13-Studenten tag wurde -
war der Übergang für die An-
lieger wieder ohne Behinde-
rung passierbar.

Auf die volle Strassenbreite
konnte der Übergang dann am
darauffolgenden Samstag fer-
tiggepflastert werden.

- 1 Hier war die Fahrt wegen
des seit Tagen festgetre-
tenen Schnees zunächst zu
Ende



- 1
2 Hacke und Schaufel muss-
ten dem Turmwagen den Weg
zur Baustelle bahnen
3 Die Baustelle zu Beginn
der Arbeiten. Das Wetter
ist sehr unfreundlich
4 Abtrennen der Schienen
mit dem Brenner, der
schlechte Zustand des Über-
gangs ist überdeutlich
5 Der neue Übergang - eine
saubere Sache: Rillen-
schienen und Bepflasterung

BMB – WIR ÜBER UNS

Wir wollen unsere Arbeit transparenter machen – haben wir gesagt. Und dazu ist es nicht nur erforderlich, mehr über die Arbeit der "Aktiven" zu berichten. Wichtig ist doch, dass die Mitglieder, welche nicht aktiv sein können – was ihnen niemand übel nimmt – sehen, lesen und hören, wie wir den Zielen der BMB, die sie durch ihre Mitgliedschaft auch unterstützen, näher kommen.

Da steht es sehr nüchtern im "Leistungsbericht": Wegen des miserablen Sommers nur 44 Arbeitstage = 5.544 Stunden (nachzulesen im Maiheft 1979). Das sind die offiziellen gemeinschaftlichen Samstags-Arbeitseinsätze.

Worüber der "Leistungsbericht" aber nicht spricht (nur hie und da zwischen den Zeilen), das sind die Arbeitsleistungen der Aktiven ausserhalb dieser Zeit. Wer aufmerksam am Betriebshof vorüberkommt, wird an den Spätnachmittagen unter der Woche fast immer einige Aktive sehen und beobachten können.

Da nämlich arbeiten sie an ihren Fahrzeugen, einzeln oder zu mehreren. Wie denn anders wäre es denn wohl möglich, dass inzwischen so viele Wagen wieder ansehnlich und schmuck aussehen: die TW 53, 329, 96, 93, die BW 131 195, 48, der Turmwagen und nicht zu vergessen teilweise auch die TW 58, 137, 128, Fahrzeugen, denen Witterungseinflüsse in der nächsten Zeit nicht viel werden anhaben können. Und das – wie gesagt – ausserhalb der Gemeinschaftseinsätze; und – nach den Kosten wird dabei nicht viel gefragt; das Taschengeld – und noch Einiges mehr geht dabei drauf, seien es nun Dichtungsmaterial, Grundierung, Mennige, Teroson, Lacke, Holz, Werkzeuge, einige Sack Zement im Kofferraum, Führen Kies, Ladungen Zement. Mit all dem wird die Vereinskasse nicht belastet.

Aber, das sind Dinge, über die nicht gesprochen wird (und dem Schreiber dieser Zeilen klingen schon jetzt die Ohren, weil er Geheimnisse ausplaudert). Dennoch: auch dies muss einmal gesagt werden, damit die Zauderer, die Misstrauischen auch die Kehrseite erfassen und zum Nachdenken veranlasst werden. Das nämlich sind keine "finanziellen Abenteuer", das ist ganz einfach Ausdruck des Willens, diese BMB vorwärts zu treiben, auf- und auszubauen, damit das, woran mit soviel Elan, Schweiss, persönlichen Verzicht-



ten gearbeitet wird, in nicht allzuferner Zukunft zum Tragen kommt.

Und wer das dann durchdenkt, begriffen hat, wird dann auch nicht mehr zögern, zB "seinen" Anteil an der so dringend benötigten Halle zu zeichnen – denn auch der vorhandene Fundus an Anteilen wurde – bislang – fast ausschliesslich von den "Aktiven" gezeichnet. – Ein finanzielles Abenteuer ?

Zu unserem Bild: TW 105, gesichert gegen die Witterung, schmuck, wie zu seinen besten Zeiten. Das Dach gedichtet und mit Teroson wetterfest gemacht, diverse Rostlöcher der Verblechung mit Glasfaserpolyester geschlossen, zweimal grundiert, geschliffen und einmal lackiert; 5 neue Fensterscheiben und die authentische Beschriftung incl. Wuppertaler Wappen. Fertiggestellt ausserhalb der Gemeinschaftseinsätze in ca. 150 Stunden, ohne Vereinskasse, kurz: vom Taschengeld.

BMB-Kurzinformationen

Unser Vertrieb bietet an:

3 BMB-Fahrzeuge	WPK/F	DM	1.50
5 Strassenbahn Gmunden	WPK/F	DM	2.50
8 Strassenbahn München	WPK/F	DM	4.--
4 Motive Barmer Bergbahn	WPK/s	DM	4.--
4 Motive Rheinbahn/Ronsdorf	WPK/s	DM	4.--
10 Motiv Wuppertal-m-Spur	WPK/s	DM	10.--
10 Motiv Strab. Stuttgart	WPK/s	DM	6.--
6 Farbdia BMB-Fahrzeuge		DM	6.--
40 Jahre Strab.Essen /ND		DM	15.--
Fahrplan 1904 Gladbach/Rheydt		DM	1.50
5 Weihnachtspostkarten		DM	7.50
(bei Vorbestellung bis 15.10.		DM	7.--

Bestellung nur durch Überweisung a.Sonderkonto 9072-438 PSA Essen, Bergische Museumsbahnen. Versandanteil DM 2.50. Anfragen: BMB-Vertrieb, iltisstr.20, 56 Wuppertal-2 Tel. 0202/85167

BMB-Report

"Ohne beharrliches, schrittweises Vorarbeiten geht es nicht" - so stand es Jahresbericht 1975, so gilt es weiter, auch im 11. Jahr nach der Gründung der B M B. Und beharrlich sind die Bemühungen der Aktiven, das grosse Ziel zu erreichen:

- mit historischen Strassenbahnfahrzeugen,
- auflandschaftlich reizvoller Strecke
- einen Museumsbetrieb aufzubauen, der
- Anziehungspunkt für Strassenbahnliebhaber und Touristen, jung und alt, werden soll.

Die Voraussetzungen dafür sind vorhanden, die Strecke, der Betriebshof, die Fahrzeuge und - der eiserne Wille unserer "Aktiven".

Wir sind dem erstrebten Ziel schon ein beachtliches Stück näher gekommen; fast unbemerkt von der Öffentlichkeit, von der Stadt Wuppertal, auf deren Gemarkung

sowohl Strecke als auch Betriebshof liegen, vom Landeskonservator, dessen Hilfe uns sicherlich schneller weiterbringen könnte, und leider offenbar auch von manchen unserer Mitglieder, denen es teils zu langsam geht, von denen mancher auch wohl glaubt, es werde nicht genug getan. So zumindest erscheint es, klingt es im Hintergrund von Fragen, zwischen (und auf offen) den Zeilen ihrer Schreiben.

Mit der heutigen Ausgabe beginnen wir nun - und deshalb - damit, Mitglieder und Öffentlichkeit intensiver und ausführlicher über unsere Ziele, unsere Plannungen, unsere Arbeit, unsere Leistungen zu unterrichten; in Wort und Bild; auf 4 zusätzlichen Seiten der Haltestelle; unter dem Motto : B M B - R E P O R T

Wir hoffen damit zu erreichen: mehr Teilnahme, mehr aktive Mitarbeit, mehr Unterstützung, sowohl ideeller wie auch materieller Art ! Wir haben sie nötig ! -hh-

BMB aktuell

- "von Cronenberg pendelte ein old-timer-Bus zur gerade eröffneten Museums-Strassenbahn BMB nach Kohlfurth" - so stand es im Text zu einem Bilderbogen über das Stadtfest Wuppertal in "em" 8/79, dazu ein Bild von unserem voll aufgearbeiteten KSW Nr. 96 auf der Strecke.

Koriosum ? - Ja und Nein !
Ja: infolge mangelnder Information des Berichters, sicherlich verführt durch den regen Publikumsbetrieb;
Nein: weil es zeigt, das und wie man sich "draussen" für die BMB interessiert.

Und dazu noch ein Beispiel:
In Städten ohne Strassenbahn haben Kinder oft noch nie ein solches Fahrzeug gesehen. Garnicht erstaunlich also, dass sich (nach vorheriger Anmeldung) ein Lehrer mit einer Klasse durcheinanderquirlender Kinder im Betriebshof einfindet. Alles wurde gezeigt, überall durfte man herumlaufen und einkleines Stück durfte man dann auch mitfahren; ein

herrliches Kindererlebnis, wie auch unser Bild veranschaulicht.

Übrigens - Wuppertaler Stadtfest: ein bemerkenswerter Erfolg; an beiden hochsommerlichen Tagen (9.-10.Juni) hatten wir rund 2000 Besucher, deren Fragen das grosse Interesse an unserer Arbeit genauso zeigten wie den Wunsch, auf der reizvollen Bahn bald wieder fahren zu können. Logisch auch, dass Mengen von Bildern, Broschüren und Nachdrucken zahlende Abnehmer fanden.

