



Haltestelle



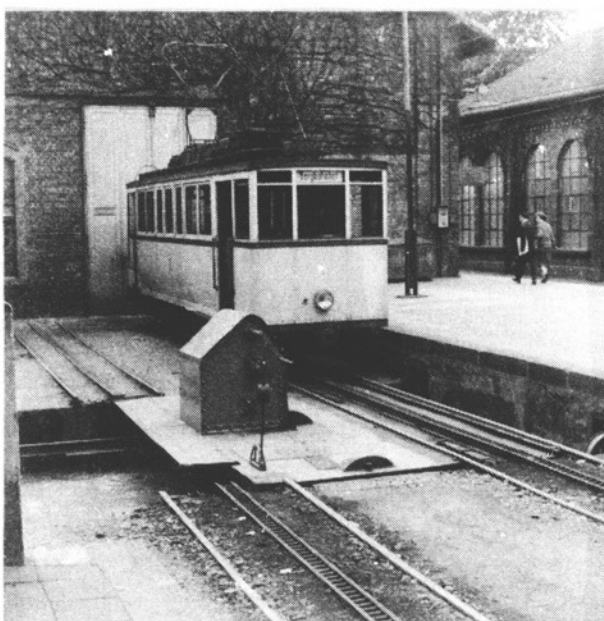
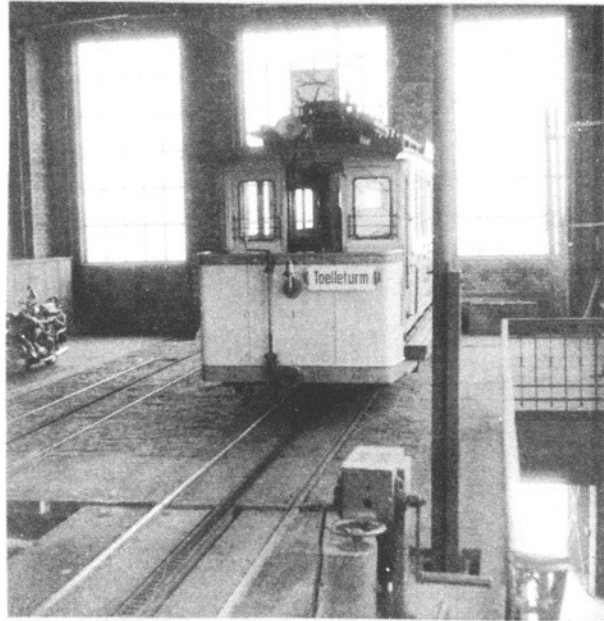
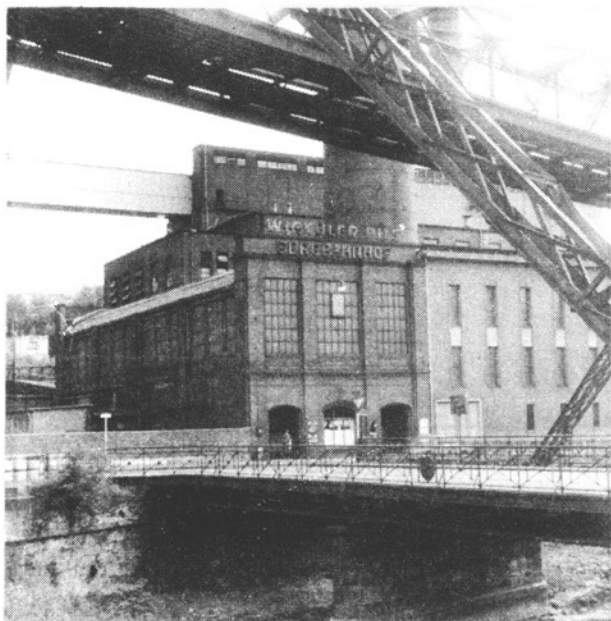
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postsparkasse Essen 2258 15 – 439

Mai 1980

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1

Ein Denkmal für die Barmer Bergbahn?



Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

Wuppertal-Kohlfurtherbrücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr. Fernsprechanruf: (0202) 470251

Technische Leitung

Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf (02192) 7438

Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 2542

Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1, Ruf (0202) 311230

Arbeitsgruppe Düsseldorf

Ulrich Sunder, Unter den Eichen 35, 4000 Düsseldorf 12, Ruf (0211) 289606

Vorsitzender

Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (02339) 3608

Schatzmeister

Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1, (0202) 76 04 74

Schriftleitung HALTESTELLE

Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 8 14 56

BMB - Vertrieb

Karl Dieter Lersch, Iltisstr. 20, 5600 Wuppertal 2

Ruf (0202) 85167

BMB-Sonderkonto Postscheckamt Essen 9072-438

Personalia

Wir trauern um unser verstorbenes Mitglied

Dr. Thilo Wittenstein, Wuppertal.

Er war uns ein väterlicher Freund. Wir werden sein Andenken in Ehren halten. (14.4.1980)

Wir heißen unsere neuen Mitglieder willkommen:

255 Gerhard Terjung, Wuppertal

274 Harald Pauli, Wuppertal

36/III Uwe Graef, Wuppertal

118/II Michael Thiesies, Gelsenk.

153/II Berndt A. Mitzlaff, Bonn

160/III Sabine Hattenhauer, Biebergemünd

176/II Werner Ludwig, Wuppertal

Protokoll

der Jahreshauptversammlung des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V. am Samstag, dem 22. März 1980

Die Versammlung beginnt um 14 Uhr im Betriebshof Kohlfurtherbrücke mit einer Streckenbereisung und der Besichtigung der neuen Umsetzanlage Möschenborn.

Nach 16 Uhr begrüßt Vorsitzender Emil Dicke im Calvin-Haus Wuppertal-Cronenberg 65 Mitglieder zur Abhandlung folgender Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Jahresberichte
3. Antrag auf Entlastung
4. Wahl der Kassenprüfer für 1980
5. Wahl des Vorsitzenden und des Schatzmeisters
6. Wahl der Beisitzer
 - a) techn. Leiter und 2 Stellvertr.
 - b) Sicherheitsbeauftragter/Versicherungen
 - c) Schriftführer/Öffentlichkeitsarbeit
 - d) BMB-Versand
7. Ausschuß von Mitgliedern mit Beitragsrückstand
8. Hallenbau - Finanzierung
9. Beschlußfassung zum Hallenbau
10. Verschiedenes/Anträge
11. Gemütlicher Teil

zu 1.) Nach der Begrüßung erheben sich die Anwesenden, um der verstorbenen Mitglieder

Robert Christians

Klaus-Otto Hugenbruch

José Urbain

zu gedenken.

zu 2.) E. Dicke verweist auf die in HALTESTELLE 24 abgedruckten Berichte. Es erfolgen keine Wortmeldungen. Schatzmeister E. Beiersmann verliest den Finanzbericht.

zu 3.) Nach einstimmigem Einverständnis der Versammlung läßt Heribert Schmitz durch Handzeichen abstimmen. Dem Vorstand wird einstimmig Entlastung erteilt.

zu 4.) Der Bericht der Kassenprüfer wird einstimmig angenommen. Die Neuwahl fällt auf die Herren Westermann und Schultz bei einer Enthaltung, ohne Gegenstimme.

zu 5.) Die Versammlung beruft Heribert Schmitz zum Wahlleiter. Die Abstimmung erfolgt durch Handzeichen.

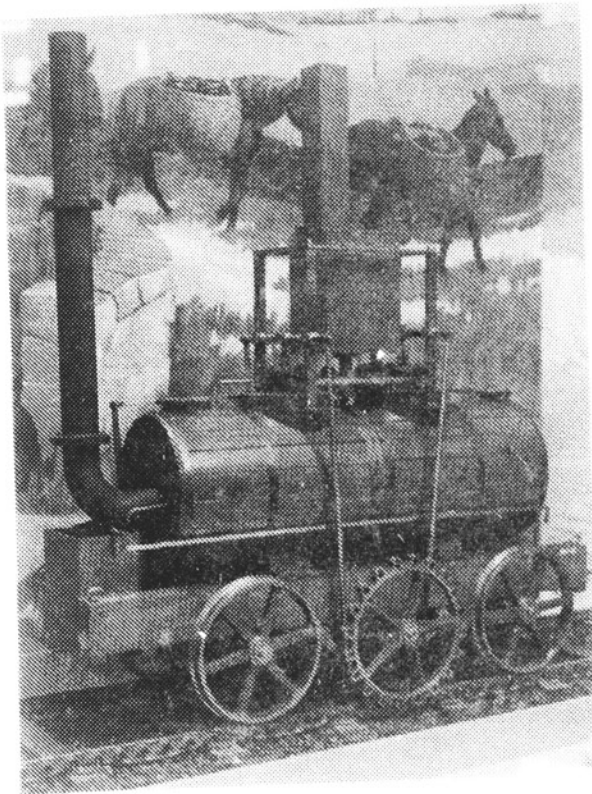
Emil Dicke wird einstimmig zum 1. Vorsitzenden gewählt.

Heinz Johann wird bei einer Enthaltung zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Ernst-Günter Beiersmann wird einstimmig zum Schatzmeister gewählt.

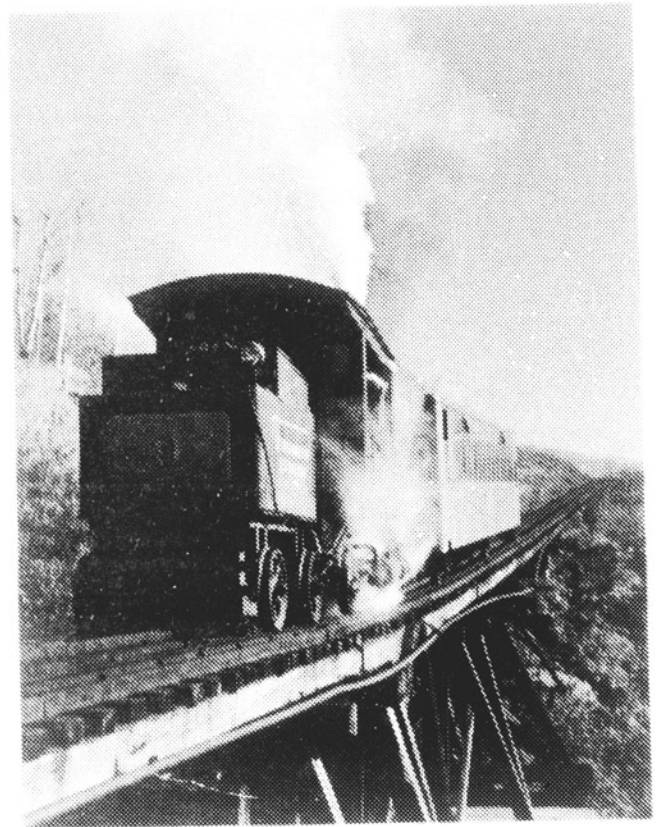
Ein Denkmal für die Barmer Bergbahn?

Die Frage ist nicht ganz richtig. Zwei Denkmäler, so müßte sie lauten, denn wir nehmen für uns in Anspruch, das erste bereits verwirklicht zu haben. Wer es nicht glauben will, der möge zum Möschenborn gehen und das obere Ende unserer Museumsbahnstrecke anschauen. Er wird dort ca. 12 m Zahnstangen-



5

gleis sehen, die wir "An der Bergbahn" ausgebaut und dort als Abschluß unserer Gleisanlage wieder verlegt haben. Und am schönsten ist: Man kann dieses Gleis sogar befahren, jedoch leider nicht mit einem Fahrzeug der Zahnradbahn, denn außer einigen Schildern bei Sammlern ist von den Triebwagen nichts erhalten geblieben. So möge denn auch ein zweites Denkmal an historischer Stelle an die Bahn erinnern wie der spätere Name der Barmer Luisen-

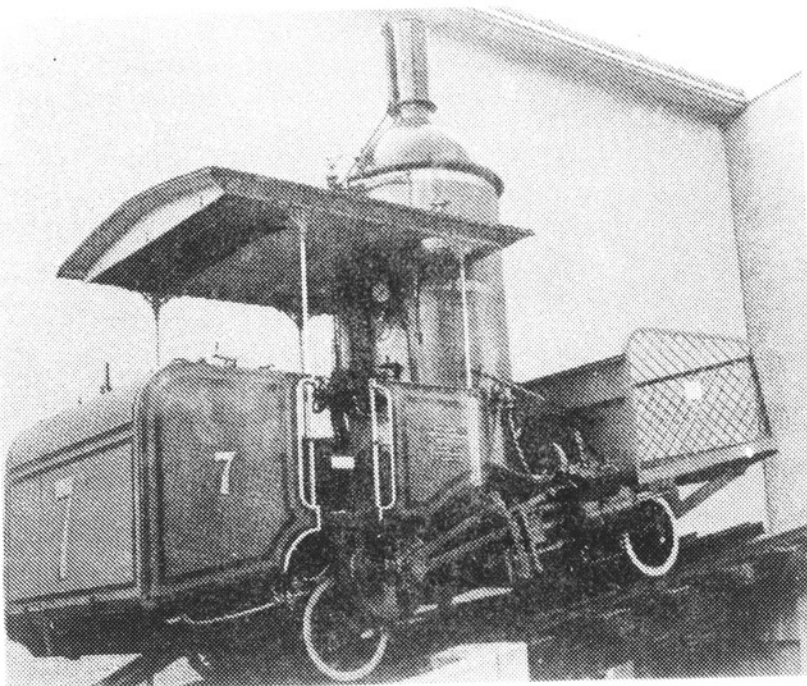


6

straße, die von den "jungen" Wuppertaler Stadtvätern "An der Bergbahn" genannt wurde. Aus diesem Anlaß und zum 25. Erscheinen dieser Vereinsmitteilungen soll die Zahnradbahn im Mittelpunkt des Interesses stehen. Viele unserer jüngeren Mitglieder kennen sie nur von Bildern und Schilderungen, viele ältere kennen die Einzelheiten nicht, und viele Presse-notizen sind mißverständlich und oft im Detail sogar falsch.

"Unsere" Zahnradbahn war nicht die erste und auch nicht die erste elektrische. Deshalb steht der Anfang dieses Aufsatzes auch zwischen ihren Vorläufern.

Die erste Zahnradlokomotive fuhr am 12. August 1812 in Middleton in England. John Blenkinsop hatte im Jahre 1811 unter der Nr. 3431 ein königl. Patent erlangt. Das Triebzahnrad griff in Stifte ein, die außen an die Laufschiene angegossen waren. Die Maschine (Bild 5) war bis in die



7

Barmer Bergbahn.

Die Betriebsöffnung findet am **Montag den 16. April** or. Ratt.
Fahrplan
 (Gültig bis zum 30. April 1904.)

A. Barmen-Toellethurm-Ronsdorf-Müngsten und zurück.

Vormittag												Nachmittag											
9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	1:00	1:10	1:20	1:30	1:40	1:50	2:00	2:10	2:20	2:30	2:40	2:50
ab Barmen												ab Barmen											
Toellethurm												Toellethurm											
Jägerhof												Jägerhof											
Ronsdorf-Wildweg												Ronsdorf-Wildweg											
Ronsdorf-Wald												Ronsdorf-Wald											
Ronsdorf												Ronsdorf											
Müngsten												Müngsten											

B. Barmen-Toellethurm und zurück.

Vormittag

Nachmittag

Fahrpreise:

Von Barmen nach:	III. Cl.		II. Cl.	
	einfach	besetzt	einfach	besetzt
Toellethurm	0,25	0,35	0,35	0,50
Jägerhof	0,30	0,50	0,50	0,70
Ronsdorf-Wildweg	0,40	0,60	0,60	0,90
Ronsdorf-Wald	0,60	0,90	0,90	1,40
Ronsdorf	0,80	1,20	1,20	1,80
Müngsten	1,—	1,60	1,60	2,30
Müngsten	1,10	1,70	1,70	2,60

dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts in den Kohlenbergwerken von Middleton in Betrieb.

Die erste Zahnradbahn mit Leiterzahnstange ist die Bergbahn auf den Mount Washington im US-Bundesstaat New Hampshire. Sie wurde im Jahre 1869 eröffnet. Die Zähne der Triebräder der Lokomotiven greifen in eine mittig verlegte Leiterzahnstange mit Rundstäben (Bild 6).

Diese Art der Verzahnung, eine Punktverzahnung, ist nachteilig bei veränderter Eingriffstiefe des Zahnades infolge Abnutzung der Radreifen der Laufräder. Nikolaus Rigenbach erkannte dies als erster und entwickelte daraus seine Zahnstange mit trapezförmigen Querstücken. 1871, am 23. Mai, wurde die Vitznau - Rigi - Bahn, nach seinem Prinzip gebaut, eröffnet. Die ersten Lokomotiven hatten einen stehenden Kessel (Bild 7). Die Bahn wurde 1937 elektrifiziert, der Dampfbetrieb ist aber heute noch möglich.

Deutschlands erste Zahnradbahn für den Personenverkehr wurde - man höre und staune - 1883 die Drachenfelsbahn in Königswinter am Rhein (siehe HALTESTELLE 8), nachdem die allererste als Bergwerksbahn in Wasseraffingen (siehe HALTESTELLE 16) in Betrieb genommen worden war. Im Jahre

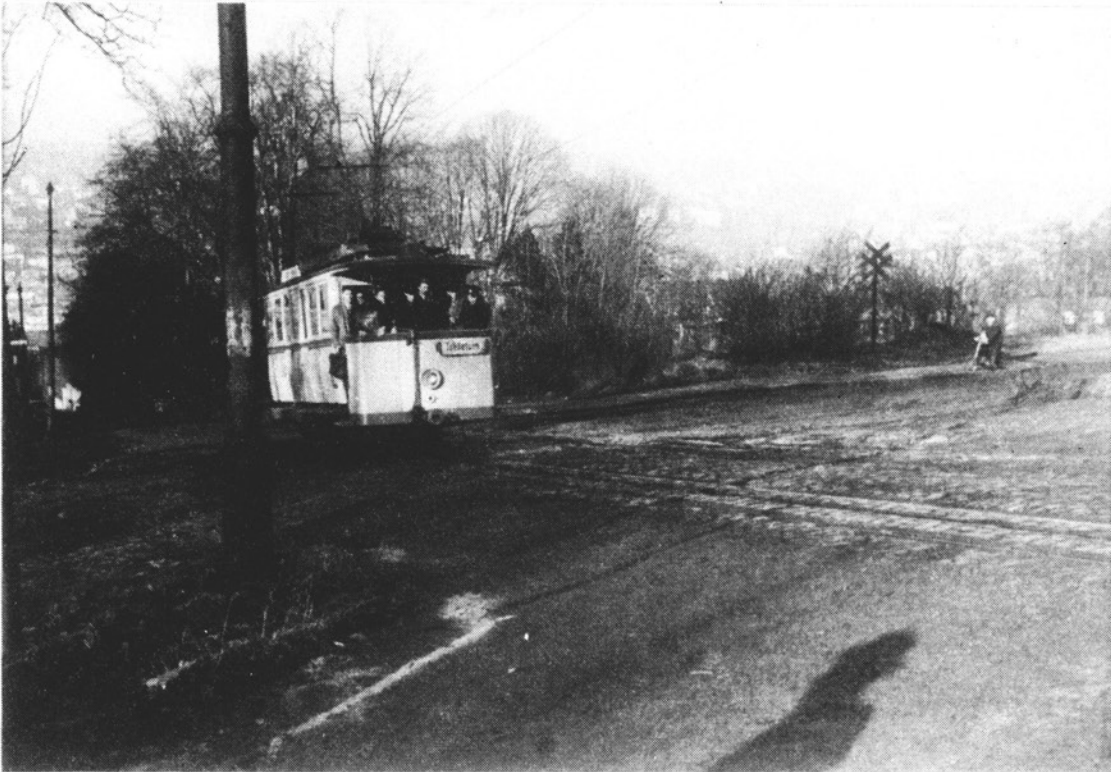
1953 begann der elektrische Betrieb am Drachenfels.

Den Franzosen gebührt der Ruhm, die erste elektrische Zahnradbahn der Welt in Betrieb genommen zu haben. Es war die Bahn auf den Mont Salève, die Triebwagen einsetzte, die ihren Strom aus einer seitlich verlegten Schiene - hier ebenfalls erstmals angewandt - bezogen. Die Bahn begann 1893 und fuhr mehr als 40 Jahre hindurch und war technisch ein voller Erfolg.

Welche Superlative bleiben dann noch für unsere Barmer Bergbahn übrig? Sie war die erste zweigleisige Zahnradbahn, die elektrisch betrieben und durch Oberleitung gespeist wurde. Auch ihre technischen Prinzipien galten bis zur Stilllegung im Jahre 1959. Schauen wir uns an, was die Barmer Bergbahn AG. über sich selbst 1908 veröffentlicht hat:

Elektrische Zahnradbahn Barmen-Toelleturm

ausgeführt von der Siemens & Halske A.-G., Berlin.



8



Die Barmer Bergbahn
am Bahnübergang
Untere Lichtenplatzer
Straße.

Das Verwaltungsgebäu-
der Barmer Ersatzkas-
se ist noch nicht er-
baut. Der Blick geht
ins Tal über die
Fläche, auf der das
Kriegermal von 1870/
71 und die Barmer
Stadthalle gestanden
haben.



Die Bahn beginnt auf dem inmitten der Stadt gelegenen Grundstück Cleferstrasse 36/38, übersetzt die Staatsbahn und biegt, nachdem sie die Kampstraße (jetzt Saarbrücker Str.) im Niveau gekreuzt, in die sehr steile Luisenstrasse (Steigung 1 : 5,4, heute "An der Bergbahn") ein, kreuzt die Gewerbeschulstrasse, durchläuft die etwa 400 Meter lange Luisenstrasse und tritt alsdann, nachdem sie noch die Lichtenplatzerstrasse im Strassendamm überschritten, in den Barmer Wald ein. Die Bahn schwenkt im weiteren Verlaufe rechts ab und endet auf der Höhe des Bergkammes unweit des Toelleturms.

Unmittelbar an die elektrische Zahnradbergbahn schließt sich eine Schmalspur-Reibungsbahn an, welche eine Verbindung mit unserer Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn herstellt, so daß die besuchtesten Ausflugsorte: die Talsperre bei Remscheid, die Viadukte bei Müngsten, Schloß Burg u.s.w. von Barmen schnell und bequem erreicht werden können.

Die Gesamtlänge der elektrischen Zahnradbahn beträgt 1630 Meter, die erstiegene Höhe 170 Meter.

Außer den beiden Endhaltestellen, die in der Wagerechten liegen, befindet sich eine Haltestelle oberhalb der Lichtenplatzerstrasse und eine solche in der Nähe der Kohlenstrasse (heute Lönssstr., "Talblick"). Die Bahn ist durchweg zweigleisig und hat eine Spurweite von 1 Meter. In der Mitte jedes Gleises ist die Zahnstange Riggenbach'scher Konstruktion angeordnet. Schienen und Zahnstange sind auf eisernen Querschwellen gelagert. Um ein Abrutschen bzw. Talwärtswandern des gesamten Gestänges zu verhindern, sind Schienen sowohl wie Zahnstange mit Fußstützen, die hinter die Schwellen greifen, versehen. In größeren Abständen sind je zwei Schwellen auf tief fundierten kräftigen Widerlagsmauern verankert.

Als Betriebskraft für die Bahn dient Gleichstrom von 550 Volt, der den Fahrzeugen mittels eines über jedem

Gleise in bekannter Weise isoliert aufgehängten Fahr-
drahtes zugeführt und durch die Fahrschienen wieder zur
Stromerzeugungsstätte zurückgeleitet wird. Diese liegt
dicht beim Bahnhofsgebäude in der Cleferstrasse.

Zur Beförderung der Fahrgäste auf der Bergbahn dienen
grosse und kleine zweiachsige Motorwagen; erstere fassen
36 Personen, letztere 24 Personen. Zwei unabhängig von-
einander wirkende Elektromotoren von insgesamt 120 PS
Höchstleistung treiben die beiden Achsen jedes grossen
Personenwagens an, während zum Antrieb des kleinen Wa-
gens nur ein Elektromotor mit einer Höchstleistung von
85 PS dient.

Die Elektromagnetwicklung liegt bei sämtlichen Elek-
tromotoren der Wagen im Nebenschluß zum Anker; die Elek-
tromotoren laufen infolgedessen unabhängig von ihrer Be-
lastung mit nahezu gleichbleibender Geschwindigkeit, ent-
sprechend einer Fahrgeschwindigkeit der Wagen von etwa 2
m in der Sekunde und zwar sowohl bei der Berg- wie auch
bei der Talfahrt. In letzterem Falle werden die Elektro-
motoren durch den hinabfahrenden Wagen angetrieben;
statt Strom zu verbrauchen, erzeugen sie hierbei Strom,
der in die Fahrleitung und von dort zu anderen Verbrauchs-
stellen fließt. Die zu Tal fahrenden Wagen werden also
auf einfachste Weise unter Nutzbarmachung der freiwerden-
den Arbeit gebremst.

Zum Stillsetzen der Wagen dient eine Handbremse; sie
preßt die Bremsklötze gegen geriffelte Scheiben, die mit
dem Zahnstangenrade fest verbunden sind. Ausserdem kön-
nen die Wagen durch Bremschuhe festgehalten werden, die
sich zwischen die Laufräder und die Schienen legen.
Schließlich ist noch eine Federbremse vorhanden, die bei
Überschreitung der vorschriftsmäßigen Fahrgeschwindigkeit
die Wage selbsttätig zum Stehen bringt.



Geschichtliches und Statistisches der Barmer Bergbahn A.-G.

Gründung der Aktiengesellschaft: 26. April 1892
 Eröffnung der Zahnradbahn Barmer - Toelleturm 16.4.1894
 Eröffnung der Kleinbahn Toelleturm - Ronsdorf 10.1.1894
 Einführung des elektr. Betriebs auf derselben 28.6.1897
 Erwerb der Ronsdorf - Müngstener Eisenbahn 1.8.1902
 Einführung des elektr. Betriebs auf derselben 14.4.1903
 Eröffnung der Kleinbahn Clarenbach - Remscheid

27.12.1902

Gesamte Betriebslänge der Bahnen 23,1 km

Betriebsmittel:

Personen-Motorwagen der Zahnradbahn	11
Personen-Motorwagen der Adhäsionsbahnen	16
Personen-Anhängewagen der Adhäsionsbahnen	10
Elektrische Lokomotiven	4
Güterwagen	95
Gesamtleistung der Lokomotiven	624 PS

Betriebsleistung im Jahre 1906/1907:

beförderte Personen	1.400.000
im Güterbetrieb geleistete Nutz-Tonnenkilometer	450.000
Kraftzentrale:	
Gesamtleistung der Dynamomaschinen in Kilowatt	3.475
" " " " " PS	4.720
Erzeugte Kilowattstunden im Jahre 1906/07	4.460.000
in allen Unternehmungen investiertes Kapital	
Mark	4.600.000

Die elektrischen Einrichtungen bei den Bahnen und in der Kraftstätte wurden von der Siemens & Halske A.-G. bzw. von den Siemens-Schuckertwerken in Berlin ausgeführt.

Fahren wir nun mit unseren Betrachtungen fort: Die Zahnradbahn war bald das zuverlässigste Glied im Wuppertaler Verkehrsnetz. Bis auf eine kurze Zeit der Unterbrechung nach dem Luftangriff auf Wuppertal-Barmer, der vor allem dem Wagenpark tiefe Wunden schlug, diente sie jahraus, jahrein ihren Fahrgästen, bis sie im Jahre 1959 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung ihren Betrieb einstellen mußte. Es ist viel darüber geschrieben worden; eines sei jedoch der Gerechtigkeit halber festgehalten: Sie wurde letztlich doch ein Opfer des zweiten Weltkriegs. In diese Zeit fiel nämlich die Notwendigkeit der Erhaltungsinvestitionen. Als die materiellen Möglichkeiten endlich wieder gegeben waren, fehlte das nötige Kapital dazu. Das große Ärgernis war denn auch, daß man Jahre brauchte, um ein alternatives Verkehrskonzept zu entwickeln. Diese Entwicklung scheint heute noch nicht abgeschlossen. Was wurde nicht alles geplant, angefangen, vollendet und wieder abgerissen? Zuerst sollte die Normalspurstraßenbahn vom Opernhaus nach Ronsdorf fahren. Weichen wurden gelegt (Bild 9), das Gleis Toelleturm - Lichtscheid umgespurt - und nie benutzt. Von Elberfeld sollte gar eine ALWEG-Bahn nach Ronsdorf rauschen. Dann suchte man das Heil im Obus. Die Fahrleitung wurde auch bis Ronsdorf ausgedehnt und benutzt. Sogar ein Obus-Ring über Döppersberg, Clausenbrücke, Schützenstraße nach Wichlinghausen stand zur

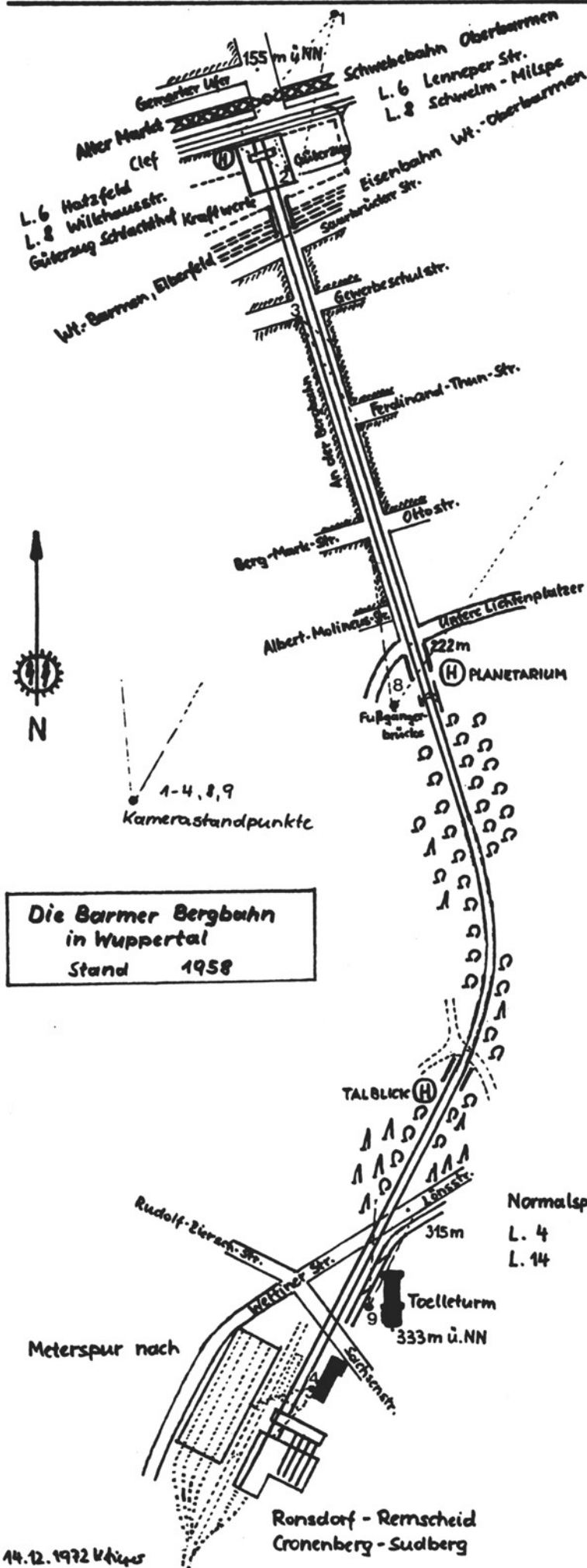




Bild Nr. 9 : An dieser Stelle sollte die Normalspurstraßenbahn auf den Bahnkörper der Zahnradbahn gelenkt werden, um dann über Lichtscheid, Parkstraße, durch die Ronsdorfer Anlagen, Kniprodestraße, Ascheweg den Stadtbahnhof zu erreichen.



Debatte. Nun, der Obusbetrieb der WSW ist bereits Geschichte. Die Bedienung mit Dieselomnibussen läßt den Fahrgast, der die Bergbahn noch kannte, wehmütig daran zurückdenken. Fahrzeit: Bergbahnhof - Ronsdorf 1908 = 34 Minuten mit Umsteigen am Toelleturm; Alter Markt - Ronsdorf mit Linie 610 (Dieselbus) im Jahre 1980 = 21 Minuten . . . da haben wir den Fortschritt!

Bleibt zum Schluß die Aufforderung und Mahnung an alle, die es angeht, den letzten Rest des bergischen Meterspurnetzes nicht auch den Weg des alten Eisens gehen zu lassen,

sondern die Bemühungen dieses Vereins um dessen Erhaltung nach besten Kräften zu unterstützen.

Wuppertal hat eine Museumsbahn, ein anerkanntes technisches Denkmal, die Tradition der Barmer Bergbahn lebt!

Bildnachweis: 1 - 4 BMB-Archiv, 5 - 7 Gloria-Bilderdienst,
8 Klaus Sieper, 9 Karl Heinz Barth
Fahrplan: Wuppertaler Stadtwerke AG.

Literatur: Messerschmidt, Zahnradbahnen, Franckh-Verlag



Und ganz zum Schluß stellen wir noch unser Bergbahn-Denkmal vor: So bietet sich das obere Ende unserer Gleisanlage am Möschenborn dem Betrachter aus der Froschperspekti-

ve dar. Hier fuhr zwar nie die Zahnradbahn, aber die Errichtung der Strecke durch die Barmer Bergbahn AG. rechtfertigt diesen Standort.

Foto: Klaus Sieper

von Seite 2

Mit dem Dank an den Wahlleiter übernimmt E. Dicke wieder den Vorsitz der Versammlung.

zu 6.)

a) es werden einstimmig gewählt: H. Johann, U. Tegtmeier, R. Faust.

b) es wird einstimmig gewählt: R. Faust

c) es wird bei 4 Enthaltungen gewählt K. Sieper

d) es wird bei 10 Enthaltungen gewählt: K.D. Lersch

zu 7.)

Es wird beschlossen, die Mitglieder O. Richter, U. Herion und M. Flunkert auszuschließen, falls unsere Mahnungen bis zum 30.4.1980 ohne Erfolg bleiben. Der Vorsitzende bittet alle Mitglieder, neue Mitglieder zu werben.

zu 8.)

E. Dicke gibt einen Rückblick auf die Entwicklung. 60 Anteile sind gezeichnet. MdL Reinhard Grätz, einer der Väter des Denkmalschutzgesetzes für NRW hat die Museumsbahn besucht. Die Mittel des Landeskonservators für 1980 sind erschöpft. Ministerpräsident Johannes Rau hat einen Besuch bei der Museumsbahn zugesagt.

Die Finanzierung und der Bau der Halle werden außerhalb des ordentlichen Haushalts der BMB erfolgen. D. bittet um weitere Anteilszeichnungen.

zu 9.) G. Riechelmann erklärt die möglichen Bauabschnitte: Kleine Lösung längs, kleine Lösung quer und Gesamtlösung. Die Herren Heinen und Korten fragen nach der Lösung für die Fundamente. Es sollen weitere Anteile geworben werden, um den Hallenbau zum großen Teil in Fremdleistung ausführen zu können, da sonst alle Kräfte gebunden sind.

H. Johann beklagt die geringe Zahl der Aktiven. Alle Kräfte werden benötigt zur Fertigstellung der Stromversorgung und der Umsetzanlage Löschenborn einschl. Einzäunung. Es wird ein Beschluß formuliert mit Leitgedanken Hallenbau grundsätzlich ja; Beginn, wenn Finanzierung gesichert.

1. Der Vorstand wird ermächtigt, einen Bauausschuß zu berufen.
2. Der Hallenbau wird nach Sicher-

stellung der Finanzierung begonnen. 3. Die Richtlinien vom 1.5.1979 bleiben mit Ausnahme des § 3 in Kraft.

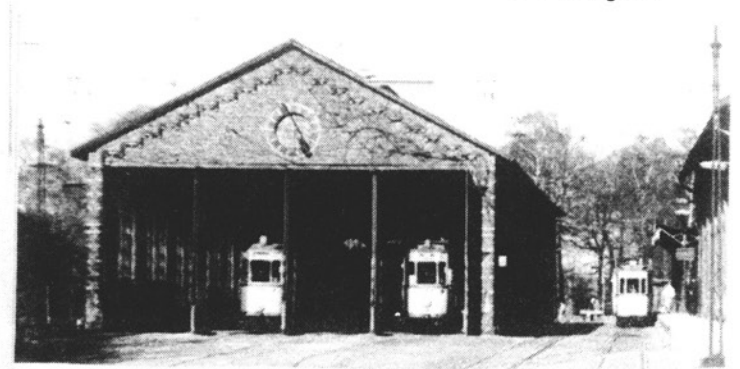
Der Beschluß wird einstimmig gefaßt.

zu 10.) Herr Lersch braucht noch Mitarbeiter für den BMB-Vertrieb. Die Frage nach einer Beitragserhöhung wird der Versammlung vorgelegt. pro: 12, contra: 33, Enth. 15.

zu 11.) Straßenbahnfilme des Herrn Blum aus Japan, Australien, Bolivien, Paraguay und Indien beschließen die Versammlung.

Wuppertal, den 12.5.1980 K. Sieper

K. Rau



Wagenhalle Toelleturm • Foto K.H. Barth

WZ Westdeutsche Zeitung

General-Anzeiger

Wuppertaler Nachrichten
Wuppertaler Anzeiger

Freitag, 21. März 1980

Museumsbahnen in schützender Halle

Denkmalpflegemittel locker gemacht

Die dauerhafte Erhaltung der Straßenbahnsammlung des Vereins „Bergische Museumsbahnen“ in der Kohlfurt rückt in greifbare Nähe! Nachdem bisher weder bei der Stadt, noch beim Landeskonservator Mittel locker gemacht werden konnten, teilt Wuppertals SPD-Abgeordneter Reinhard Grätz mit, daß der Kultusminister nunmehr grundsätzlich seine Zustimmung gegeben hat, für das Jahr 1981 aus Denkmalpflegemitteln den nötigen Zuschuß für den Bau einer Fahrzeughalle in der Kohlfurt zu geben.

Ein Teil der mindestens 160 000 Mark, die benötigt werden, wird von den Straßenbahnidealistenselbst aufgebracht, so daß der Landeszuschuß wahrscheinlich auf rund 100 000 Mark bemessen wird. Der Wuppertaler Landtagsabgeordnete hatte sich bei einer Besichtigung des Fahrzeugparks und der Strecke am Kaltenbachtal davon überzeugt, daß diese Zeugen der Verkehrstechnikgeschichte in Nordrhein-Westfalen unbedingt erhalten bleiben müs-

sen, insbesondere, da es in unserem Land nur für Eisenbahnwagen in Bochum eine vergleichbare Einrichtung gibt.

Es sei nicht erklärlich, warum die Stadtwerke für Fahrten mit diesen Bahnen bisher nicht die erforderlichen technischen Hilfen anböten, zumal der Verein durch seine Vorleistungen beim Instandhalten der Strecke und der Fahrleitungsmasten seinen eigenen Leistungswillen unter Beweis gestellt hatte.

WZ Westdeutsche Zeitung

General-Anzeiger

Wuppertaler Nachrichten
Wuppertaler Anzeiger

Mittwoch, 26. März 1980

Mit Hallenbau starten

Verein Bergischer Museumsbahnen: Finanzen da

Als Ziel für 1980 hat der Verein Bergischer Museumsbahnen die Fertigstellung der Stromversorgung, die Einzäunung der Umsetzungsanlage Möschenborn und die Sanierung gefährdeter Fahrleistungsmaste gesetzt.

In der jährlich stattfindenden Jahreshauptversammlung beauftragten die Mitglieder den wiedergewählten Vorstand mit der Bildung eines Bauausschusses für den Hallenbau, der nach Sicherstellung der

Finanzierung in Angriff genommen werden kann.

Die langerhoffte Finanzspritze vom Land gilt für die Mitglieder des Vereins als Anerkennung für ein „Denkmal der Verkehrsgeschichte“ und wird als einen sichtbaren Erfolg in der zehnjährigen Vereinsgeschichte angesehen. Der Bau der Halle wird die Aufnahme des Publikumsverkehrs der Museumsbahn ermöglichen.

wuppertaler rundschau

Donnerstag, 3. April 1980

Jahreshaupt- versammlung der Museumsbahner

Der Verein Bergische Museumsbahnen e.V. hielt seine Jahreshauptversammlung ab. Vorsitzender Emil Dicke begrüßte 65 der weit verstreut wohnenden Mitglieder. Dem bisherigen Vorstand wurde von den Anwesenden einstimmig Entlastung erteilt. Man sah in der Zusage der finanziellen Unterstützung zum Bau einer Wagenhalle einen sichtbaren Erfolg der

in den zehn Jahren der Vereinsgeschichte beharrlich verfolgten Zielsetzung. So wurde dann auch der gesamte Vorstand einschließlich Beirat ohne Gegenstimmen wiedergewählt. Die Versammlung beauftragte den Vorstand mit der Bildung eines Bauausschusses für den Hallenbau, der nach Sicherstellung der Finanzierung, unverzüglich in Angriff genommen werden soll. Bekanntlich ist der Bau einer Halle eine der Voraussetzungen für die Aufnahme des Publikumsverkehrs der Museumsbahn.

WZ Mittwoch, 9. April 1980

Straßenbahnen locken

Im Haushalt 1981 Zuschuß der Stadt?

Kohlfurth. Das Straßenbahn-Museum des Vereins Bergische Museumsbahnen in der Kohlfurth entwickelt sich immer mehr auch zu einem Werbeträger der Stadt Wuppertal.

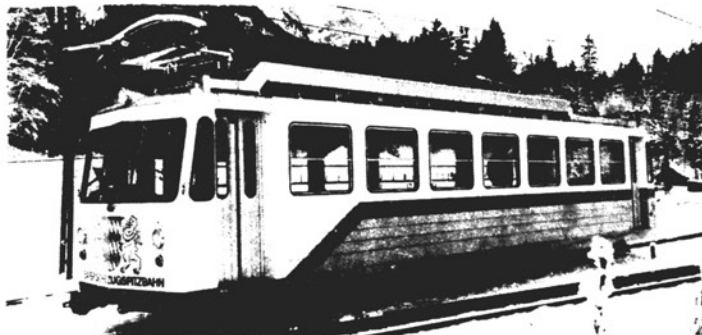
Zu jedem Wochenende kommen interessierte Besucher aus dem benachbarten In- und Ausland ins bergische Land. „Die Initiative dieses Vereins verdient die volle Unterstützung der Stadt Wuppertal!“

meint dazu die Bezirksvertretung Cronenberg.

„Hier wird durch private Eigeninitiative Vorbildliches geleistet.“ Auf Anregung der örtlichen CDU hat sich die Bezirksvertretung einstimmig dafür ausgesprochen, daß in den Haushaltsplan der Stadt Wuppertal für das Jahr 1981 ein finanzieller Zuschuß für das Straßenbahn-Museum aufgenommen wird.

Folgende Mitglieder haben bisher Anteile für den Hallenbau gezeichnet (Stand 15.4.1980)

Ralf Faust, Schwelm
Manfred Streppelmann, Hagen
Emil Dicke, Sprockhövel
Lukas Kaufhold, Freiburg/Br.
Andreas Kaufhold, Freiburg/Br.
Theophil Kanz, Forch/ZH
Stadtwerke Remscheid
Karl-Heinz Lerch, Wuppertal
Helmut Brinker, Neuß
H.J. Melchart, Bochum
Horst Wittmann, Solingen
Gundo Riechelmann, Sprockhövel
Manfred Höver, Leichlingen
Herbert Niederstenschnee, Wuppertal
Frank Kreutzberg, Wuppertal
Richard Jacobi, Meerbusch
Peter Behrend, Göttingen
Udo Tegtmeier, Wuppertal
Hanns Heinen, Solingen
Albert Tegtmeier, Wuppertal
Michael Weyrauch, Ludwigsburg
Hanns Freese, Wuppertal
Martin Rausch, Remscheid
Jürgen Eidam, Bochum
Wolfgang Schultz, Wuppertal
Helmut Schaefer, Leverkusen
Hans Tieck, Solingen
Gerd Liebergall, Wuppertal
Heinz Johann, Hückeswagen
Friedrich Ahrens, Wuppertal
Klaus Sieper, Wuppertal
Willy Langenbeck, Hagen
Hans Boll, Wuppertal
Manfred Gallmeister, Dülmen
Wilhelm Trant, Wuppertal
Arnt-Ulrich Mann, Mülheim/R.
Thomas Wächter, Wuppertal
Harald Pauli, Wuppertal
Hans-Helmut Boerß, Wuppertal
Paul-Heinz Straka, Wuppertal
Gerd Kamp, Wuppertal
Evert Jan Sluifers, NL Purmerend
Dr. Wolfgang Berndt, Köln
Raimund Jünger, Aachen
Herbert Link, Langenfeld



Zwei neue Schnelltriebwagen für die Zahnstangenstrecke von Grainau bis Schneefernerhaus hat die Bayerische Zugspitzbahn in Dienst gestellt. Damit kann jetzt zu Zeiten starken Verkehrs die Strecke auf Deutschlands höchsten Berg im 30-Minuten-Takt befahren werden.

Foto: Rossberg (Frankfurt/M)

STAND: 15. April 1980

AKTUELLE INFORMATIONEN
 ZUM PROJEKT: FAHRZEUGHALLE DER BMB
 WUPPERTAL - KOHLFURTHER BRÜCKE (BETRIEBSHOF)

Sehr geehrte Mitglieder!

Heute kann ich Ihnen voll Stolz mitteilen, daß der Bau der Halle nunmehr in greifbare Nähe gerückt ist.

Die Jahreshauptversammlung der BMB am 22. März hat den Beschluß gefaßt, einen Bauausschuß zu bilden, der den Bau der Halle vorbereiten und durchführen soll.

Dieser Beschluß wurde möglich aufgrund des Vorliegens einer Zusage des Landes NRW, das Projekt mit 100.000.-DM zu fördern, falls die Voraussetzungen erfüllt werden können.

Die Beantragung dieser Mittel wurde eingeleitet.

Die vorhandenen Eigenmittel stellen sich nach dem Stand der Aktion vom 15. 04. 80 wie folgt: (Ein Anteil = 1.360.-DM, plus Zinsen)

Anteile, die in Ratenzahlung geleistet werden:

42 Anteile mit einem Kapital von 57.120.-DM

Anteile, die in einer Summe vorausgezahlt werden:

22 Anteile mit einem Kapital von 29.920.-DM

Eigenkapital (64 Anteile)

87.040.-DM

Aufgrund des Vorliegens der Zuschußzusage wurden die Planungen nunmehr wieder auf den Bau einer Halle in den Ausmaßen 55 x 17,5 m ausgerichtet, also die „große“ Lösung!

Die Finanzierungsaktion der BMB wird unter diesen Voraussetzungen fortgeführt! Wir hoffen, daß wir jetzt durch mehr Eigenkapital (Ziel: 100.000.-DM) das Projekt in einem Zuge bauen können! Alle Mitglieder, die sich in der Lage sehen, einen oder mehrere Anteile zu den bereits veröffentlichten Bedingungen zu übernehmen, sind nochmals aufgerufen, sich zu beteiligen!

Wir veröffentlichen eine Liste der Anteilszeichner nach dem heutigen Stand in dieser Haltestelle.

Sie werden rechtzeitig vom Stand der Dinge unterrichtet!

Zur Zeit laufen noch Verhandlungen mit der Stadtsparkasse Wuppertal über die Finanzierung der in Raten zu zahlenden Anteile, die durch die Situation auf dem Kreditmarkt erschwert werden.

Ferner laufen folgende vorbereitende Maßnahmen:

- a) Einholung der Einwilligung der Grundeigner WSW und Stadt W'tal.
 - b) Vorbereitungen zur Einreichung des Bauantrages.
 - c) Vergleich und Auswertung der Angebote.
 - d) Bodenuntersuchungen für die Fundamentierung.
- (Eine Bauvoranfrage wurde 1977 bereits positiv beschieden.)

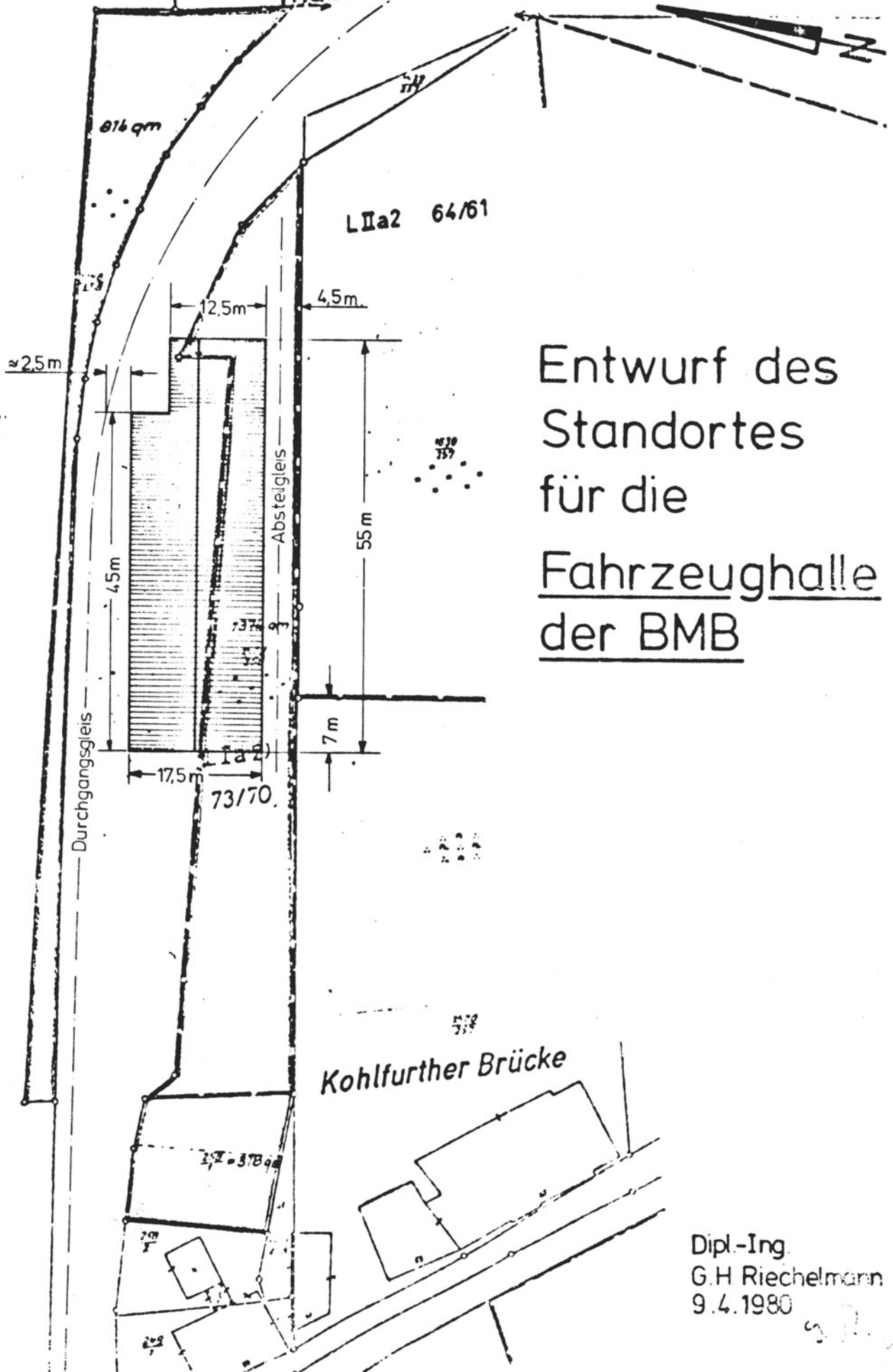
Dem Bauausschuß der BMB werden folgende Herren, bzw. Gremien angehören:

Bauleitung: Herr Dipl. ing. Gundo Riechelmann, (BMB)
 Herr Fritz Huber, Architekt BDA, Wuppertal

ferner der Vorstand der BMB e.V., die fachbezogenen Mitarbeiter der Arbeitsgruppen der BMB. Die Berufung von fachkundigen Mitgliedern ist vorgesehen.

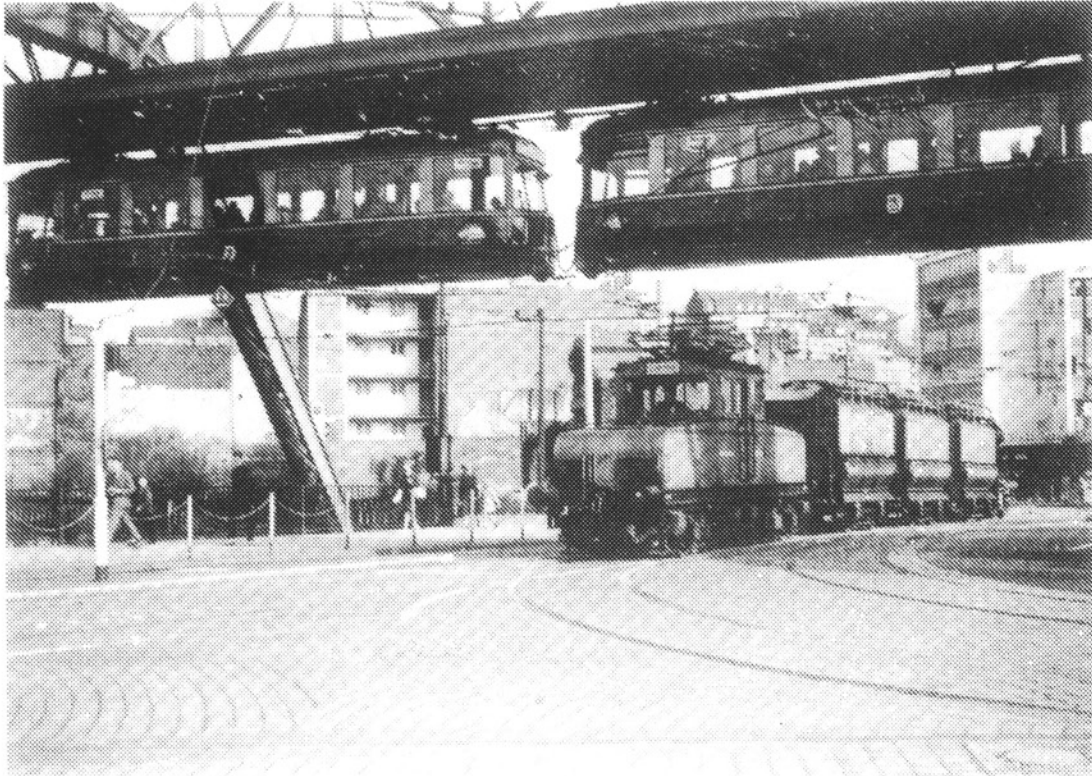
Die Gesamtmaßnahme soll über einen außerordentlichen Haushalt der BMB e.V. abgewickelt werden. Die Finanzierung aus dem ordentlichen Haushalt, also den laufenden Beiträgen, ist nicht möglich. In Sonderfällen kann evtl. ein Überschuß mit hinzugezogen werden, jedoch sollten wir das nicht voraussetzen.

Flur 10 IX



Entwurf des
Standortes
für die
Fahrzeughalle
der BMB

Kohlfurther Brücke



Neu im BMB-Vertrieb:

Postkarte oben - Wuppertal
Kohlenzuglokomotive 610
Baujahr 1931, auf der Fahrt vom
Klbf. Schlachthof zum Eltwerk
Am Clef auf der Kreuzung Alter
Markt im Juni 1960

Postkarte unten - Remscheid
Tw 151 (ex 51, ex 61), Baujahr
1930, Reihe 61 - 70, auf der
Fahrt von Remscheid nach
Wermelskirchen (Linie 2) an der
Autobahnbrücke Mebusmühle 17.6.1961

PTV Verlag Gütersloh - Aufnahmen W. R. Reimann

