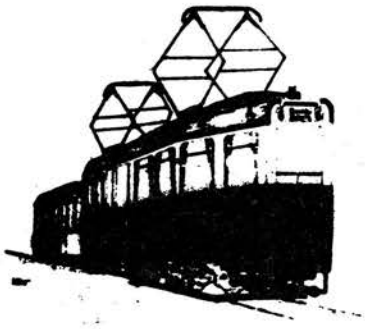
Haltestelle

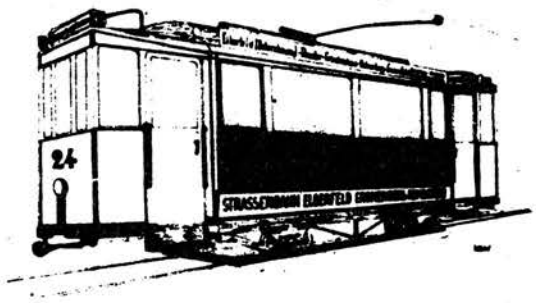
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

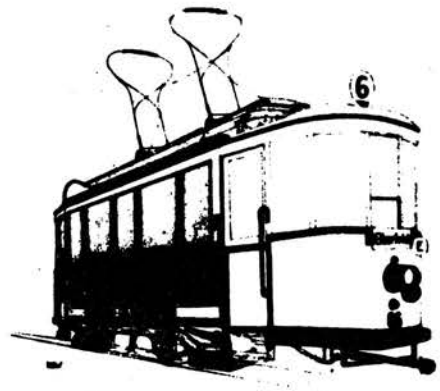
Nr. 7 Dezember 1975

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15-439

Postanschrift:
56 Wuppertal 1
Postfach 131557







Vor 75 Jahren: Erste Straßenbahn in Cronenberg

Fahrplan der elektrischen Strassenbahn.

Elberfeld—Cronenfeld—Cronenberg—Hubberg

Stadthausen-Elberfeld				7,00	7,30	7,45	8,00	8,15	8,30	8,45	9,0)	9,15	9,30		9,00		9,15	9,30		9,45	10,00		10,30		
Bahnhofstraße				7,01	7 31	7 46	8,01	8,16	8,31	8,46	9,01	9,16	9,31		9,01		9,16	9,31		9,46	10,01		10,31		
Reform. Armenhaus Elberfeld				7,09	7,39	7,54	8,09	8,24	8,39	8,54	9,09	9,24	9,39		9,09		9,24	9,39		9,54	10,09		10,39		
Endstelle am Sandplatz				7,16	7,46	8,01	8,16	8,31	8,46	9,01	9,16	9,31	9,46		9,16		9,31	9,46		10,01	10,16		10,46		
Weg nach der Geige (Jägerhofstr.)				7 24	7,54	8,09	8,24	8,39	8,54	9,09	9 24	9,39	9,54		9 24		9,39	9,54		10,09	10,24		10,54		
Endstelle Neuenhaus				7,31	8 01	8,16	8 31	8,46	9,01	9,16	9 31	9,46	10,01		9,31		9,46	10,01		10,16	10,31		11,01		
Abzweigstelle Cronenfeld				7,35	8 05	8,20	8,35	8,50	9,05	9,20	9 35	9,50	10 05		9,35	9,35	9,50	10,05	10,05	10,20	10,35	10,35	11,05	11,35	
Katholische Kirche (Endstelle)				7,39	8,09		8,39		9,09		9,39		10,09		9,39	9,39		10,09	10,09		10,39	10,39	11,09	11,39	
Rathaus-Cronenberg				7,44	8,14		8,44		9,14		9,44		10,14		9,44	9,44		10,14	10,14		10,44	10,44	11,14	11,44	
Depoteinfahrt Cronenberg	6,05	6,35	7,05	7,35	7,45	8,15		8,45		9,15		9,45	10,15		9,45	9,45		10,15	10,15		10,45	10,45	11,15	11,45	
Endstelle Heidt	6,13	6,43	7,13	7,43	7,53	8,24		8 54		9,24		9,54	10,24		9,54			10,24			13,54				
Endstelle Hubberg	6,18	6,48	7,18	7,48	7,58	8,28		8,58		9,28		9,58	10,28		9,58			10,28			10,58				

Hubberg—Cronenberg—Cronenfeld—Elberfeld.

Endstelle Hubberg			6,19		6,49		7,19		7,49		8,19		8,49		9,19		9 49		8,49	9,19	9,49	10,19	10,49	11,19	
Endstelle Heidt			6,24		6 54		7,24		7,54		8,24		8,54		9,24		9,54		8 54	9,24	9,54	10,24	10,54	11,24	
Depotausfahrt Cronenberg	6,05	6,35	6,32	6,32	7,02	7,02	7,32	7,32	8,02		8,32		9,02		9,32		10,02		9,02	9,32	10,02	10,32	11,02	11,32	
Rathaus Cronenberg	6,06	6,06	6,34	6,34	7,04	7,04	7,34	7,34	8 04		8,34		9,04		9,34		10,04		9,04	9,34					
Katholische Kirche (Endstelle)	6,11	6,11	6,39	6,39	7,09	7,09	7,39	7,39	8,09		8,39		9,09		9,39		10 09		9,09	9,39					
Abzweigstelle Cronenfeld	6,15	6,15	6,42	6,42	6,57	7,12	7,12	7,27	7,42	7,42	7 57	8,12	8,27	8,42	8 57	9,12	9 27	9,42	9,57	10 12					
Endstelle Neuenhaus	6,19		6,46		7,01	7,16		7,31	7,46		9,01	8,16	8,31	8 46	9,01	9,16	9 31	9,46	10,01	10 16					
Weg nach der Geige (Jägerhofstr.)	6,26		6,54		7,09	7,24		7,39	7,54		8,09	8,24	8,39	8,54	9,03	9,24	9,39	9,54	10,09	10,24					
Endstelle am Sandplatz	6,34		7,01		7,16	7,31		7,46	8,01		8,16	8,31	8 46	9,01	9 16	9,31	9 46	10,01	10,16	10,31					
Reform. Armenhaus Elberfeld	6,41		7,09		7,24	7,39		7 54	8,09		8,24	8 39	8,54	9,09	9,24	9,39	9,54	10,09	10,24	10,39					
Bahnhofstraße	6,49		7,16		7,31	7,46		8,01	8,16		8,31	8,46	9,01	9,16	9 31	9,46	10,01	10 16	10,31	10,46					
Stadthausen-Elberfeld	6,50		7,18		7,33	7,48		8,03	8,18		8,33	8 48	9,03	9,18	9,33	9,49	10,03	10,18	10,33	10,49					

Cronenfeld—Gerßau

Abzweigstelle Cronenfeld		6,20	6,50	7,20	7,50	8,20	8,50	9 20	9,50	10,20	10,50	11,20	11,50							
Endstelle Dohr		6,24	6,54	7,24	7,54	8,24	8,54	9,24	9,54	10,24	10,54	11,24	11,54							
" Gerßau		6,33	7,03	7,33	8,03	8,33	9,03	9,33	10,03	10,33	11,03	11,33	12,03							

Gerßau—Cronenfeld.

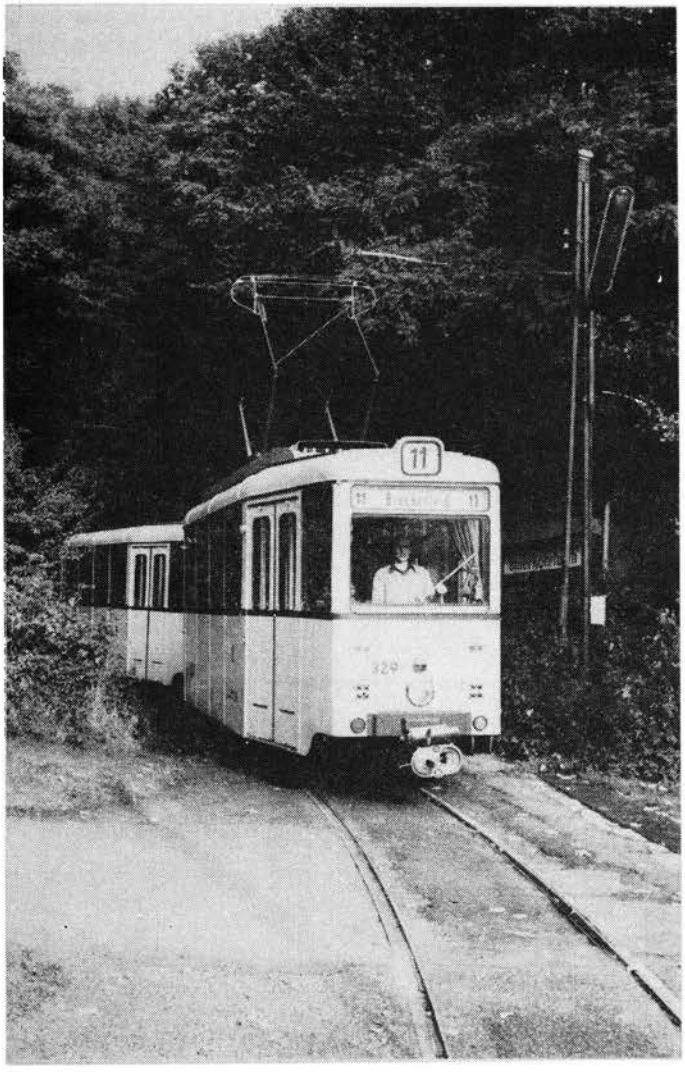
Endstelle Gerßau		6,44	7,14	7,44	8,14	8,44	9,14	9,44	10,14	10,44	11,14	11,44	12,14							
" Dohr		6,54	7,24	7,54	8,24	8,54	9,24	9,54	10,24	10,54	11,24	11,54	12,24							
Abzweigstelle Cronenfeld		6,57	7,27	7,57	8,27	8,57	9,27	9,57	10,27	10,57	11,27	11,57	12,27							

Um es vorweg zu sagen: Sie hat das Jubiläum nicht mehr erlebt. Nur knappe 70 Jahre ist sie alt geworden. Sie hat mehr schlechte als gute Zeiten gesehen, und es blieb ihr versagt, am Wiederaufbau teilzuhaben. Es gab zwar im Laufe ihres Daseins verschiedene Serien neuer Fahrzeuge, aber die Entwicklungen der Nachkriegsjahre gingen - technisch gesehen - an ihr vorüber. "Second hand tramcars", Straßenbahnwagen aus zweiter Hand befuhren am Ende ihre Strecken, und die Gleise haben nur unwesentliche Ergänzungen erfahren, die noch dazu durch

+++bmb aktuell+++bmb aktuell+++ bmb aktuell+++bmb aktuell+++bmb aktuell

AUFRUF AN SÄUMIGE MITGLIEDER
Denken Sie bitte an die finanziellen Verpflichtungen, die der Verein eingegangen ist! Wir brauchen auch Ihren Beitrag. Leider fehlen immer noch einige Zahlungen für 1975. Erledigen Sie das bitte beim Eintreffen der ersten Mahnung, oder besser noch vorher, das spart Porto!

MITGLIEDERSTAND
Per 15.10.1975 konnten wir die erfreuliche Anzahl von 210 Mitgliedern vermelden.



BAUSTEINAKTION
Herr Heinz Johann stellt eine Serie von 10 Postkarten, darunter auch die nebenstehend wiedergegebene, zur Verfügung. Gegen eine Spende von DM 15,-- auf unser Postscheckkonto Essen 2258 15-439 unter dem Kennwort GLEICHRICHTERSTATION erhalten Sie diese Serie vom Transport des Hagener Zuges Tw 329 + Bw 131 und seiner Darstellung in der neuen Umgebung in der Kohlfurth innerhalb von 3 Wochen zugesandt.
Unterstützen Sie auf diese Weise den Bau der Gleichrichterstation! Die Baugenehmigung liegt jetzt vor.

Gemütliches Beisammensein

Am Nikolaustag, dem 6. Dezember 1975, wollen wir uns ab 19 Uhr im Brücker Hof, Wuppertal-Kohlfurtherbrücke, zusammensetzen, um dem "angenehmeren" Teil unseres Steckenpferds zu frönen: Dia- und Filmvorführungen, Bildertausch. Auch Ihre Filme und Dias sollen zur Vorführung gelangen. Projektoren für Normal- und Super-8 sind vorhanden. Wir laden Freunde und Angehörige mit ein.

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG
Die nächste Jahreshauptversammlung mit Vorstandswahl ist für den

27. März 1976

16 Uhr geplant. Sie wird voraussichtlich wieder im Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, Rathausstr., stattfinden. Halten Sie sich jetzt schon diesen Termin frei! Die fristgemäße, ordentliche Einladung wird in der nächsten "Haltestelle" erfolgen.

GRUSSWORT
Zum Schluß der aktuellen Mitteilungen dankt der Vorstand allen, die, wie auch immer, mitgeholfen haben, daß das Ziel des Vereins ein wenig näher gerückt ist. Wir wünschen ein gesegnetes Christfest, ein gutes neues Jahr mit neuen Fortschritten und viele helfende Hände für 1976.

Straßenerweiterungen nötig wurden. Sie war neben Zahnradbahn und Obus das dritte Nahverkehrssystem, das die Wuppertaler Bühne verlassen mußte. Auch die Normalspurstraßenbahn steht auf der Abgangsliste, allerdings sollen lt. Generalverkehrsplan einige Voraussetzungen erfüllt sein, deren Verwirklichung durch die Finanznot der öffentlichen Hand in weite Ferne gerückt sind: Verlängerung der Schwebebahn und S-Bahnverkehr der Bundesbahn. Durch umfangreiche Straßenbauarbeiten ist nunmehr dem Dieselomnibus auf dem größten Teil der Strecken eine glatte Fahrbahn entstanden. Ob aber die Fahrgäste mit diesem Verkehrsmittel restlos zufrieden sind, möge der Leser selbst erfragen und ausprobieren.



Die Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn an der Haltestelle Gerstau nach einem Originalabzug des Hofphotographen Stüting, Barmen, 1891.

Der Plan, die damals selbständigen Städte untereinander mit Straßenbahnen zu verbinden, geht auf das Jahr 1893 zurück. Anstoß war letztlich die Eröffnung der elektrischen Remscheider Straßenbahn am 9. Juli 1893, womit der erste Teilabschnitt (Remscheid Markt - Hasten) schon bestand.

In einer öffentlichen Versammlung in Cronenberg am 27. Juli 1893 wurde vorgeschlagen, eine elektrische Straßenbahn von Elberfeld über Cronenfeld - Cronenberg - Sudberg nach Müngsten zu bauen. Eine Zweiglinie sollte Cronenfeld mit Gerstau verbinden, wohin die Remscheider Straßenbahn eine Verlängerung der Hastener Linie vorzunehmen gehabt hätte. Weisen wir an dieser Stelle darauf hin, daß ja seit 1891 schon die Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn (RME) durchs Morsbachtal fuhr! In Gerstau wäre also ein Knotenpunkt entstanden. Der Vorschlag bekam Auftrieb durch das Projekt, in Elberfeld eine Straßenbahnverbindung zwischen Mirke und Steinbeck (Nord-Süd-Bahn) einzurichten.

Engagierter Verfechter des Vorschlags war Freiherr August von der Heydt, der dann auch am 1.9.1893 einen entsprechenden Antrag im Elberfelder Stadtrat vorbrachte.

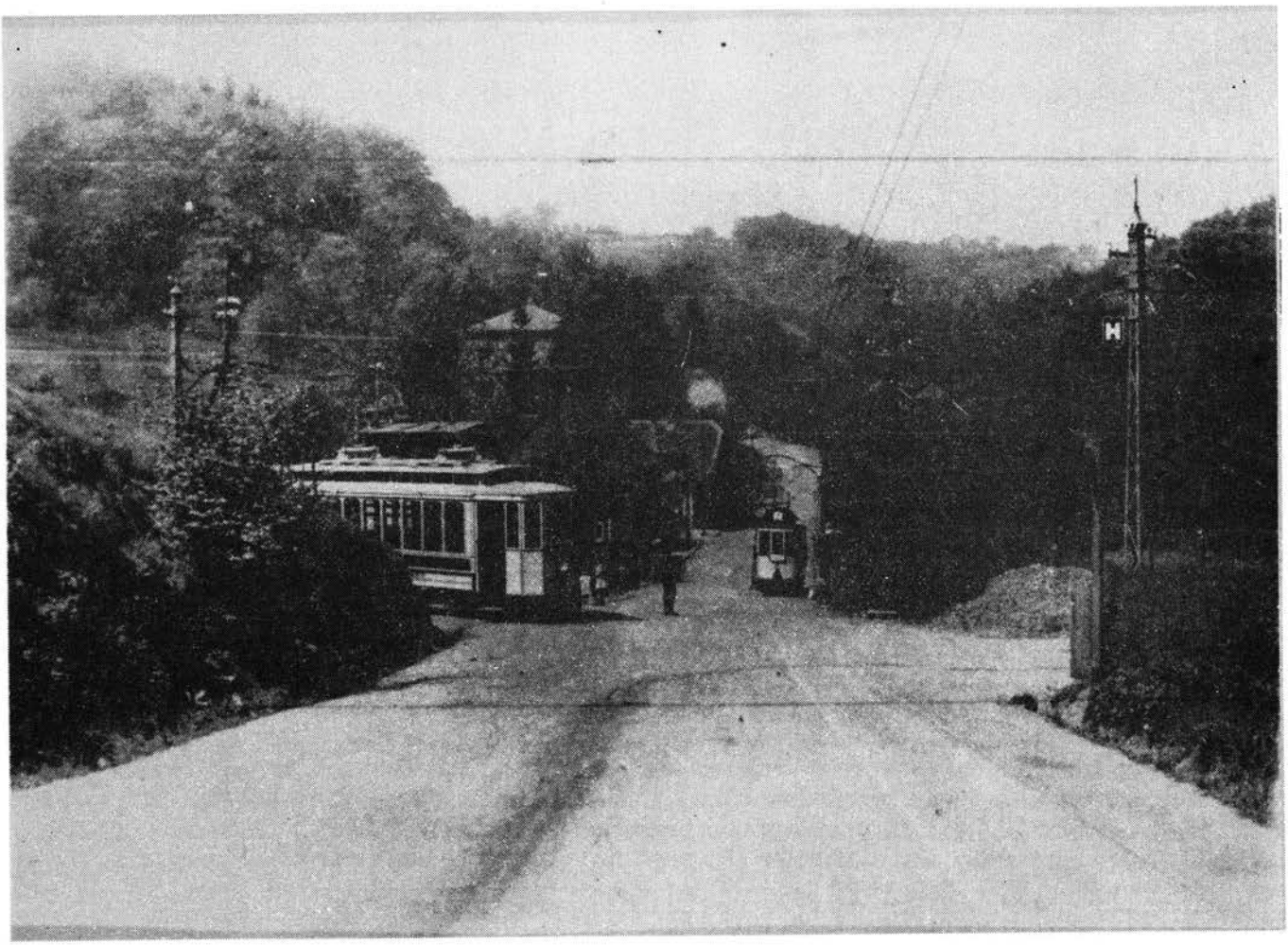
So notwendig die Verbindungen waren, man war sich über die Antriebsart nicht im klaren. Die von der Talbahn Barmen - Elberfeld bekannte Pferdetraktion schied wegen der großen Neigungsunterschiede aus, und

obwohl die Remscheider Straßenbahn bewies, daß der elektrische Betrieb hervorragend geeignet war, befaßte man sich auch - wie übrigens auch Solingen - mit dem Antrieb durch Gasmotoren, wozu man das Dresdener Beispiel heranzog.

Baron von der Heydt veranschlagte die Baukosten auf 750 000 Mark, was als zu niedrig angesehen wurde. Das Beispiel Barmen (Toelleturm) - Ronsdorf ließe 1 Mio. Mark als wahrscheinlicher gelten. Man bezweifelte ein Verkehrsbedürfnis auf der Strecke Cronenfeld - Gerstau und erging sich in langen Erörterungen des Gasbahnprinzips "System Lührig". Von der Heydt wies auf die Anstöße zur Besiedlung der Außenbezirke hin, die von der Bahn ausgehen würden, und meinte, von der Rentabilität überzeugt, daß die Bahn in Gemeineigentum gehöre und von den Gemeinden gebaut werden sollte.

Am 1. August faßte der Elberfelder Stadtrat den Beschluß, die Straßenbahnstrecke zu erstellen. Die "Union"-Elektrizitätsgesellschaft in Berlin sollte den Bau und den Betrieb ausführen.

Die Streckenführung war als "direttissima" vorgesehen: Im Anschluß an die Nord-Süd-Bahn von der Kreuzung Kölner Str./Weststr. über die Steinbecker, Cronenberger, Hahnerberger Str., Hauptstr. nach Cronenberg mit Endhaltestelle bei der reformierten Kirche. Die Unternehmerin hatte innerhalb von 2 Jahren nach der Betriebseröffnung um die Konzession für die Zweiglinie Cronenfeld - Hasten nachzusuchen und binnen 9 Monaten dann den Bau durchzuführen. Die Betriebserlaub-



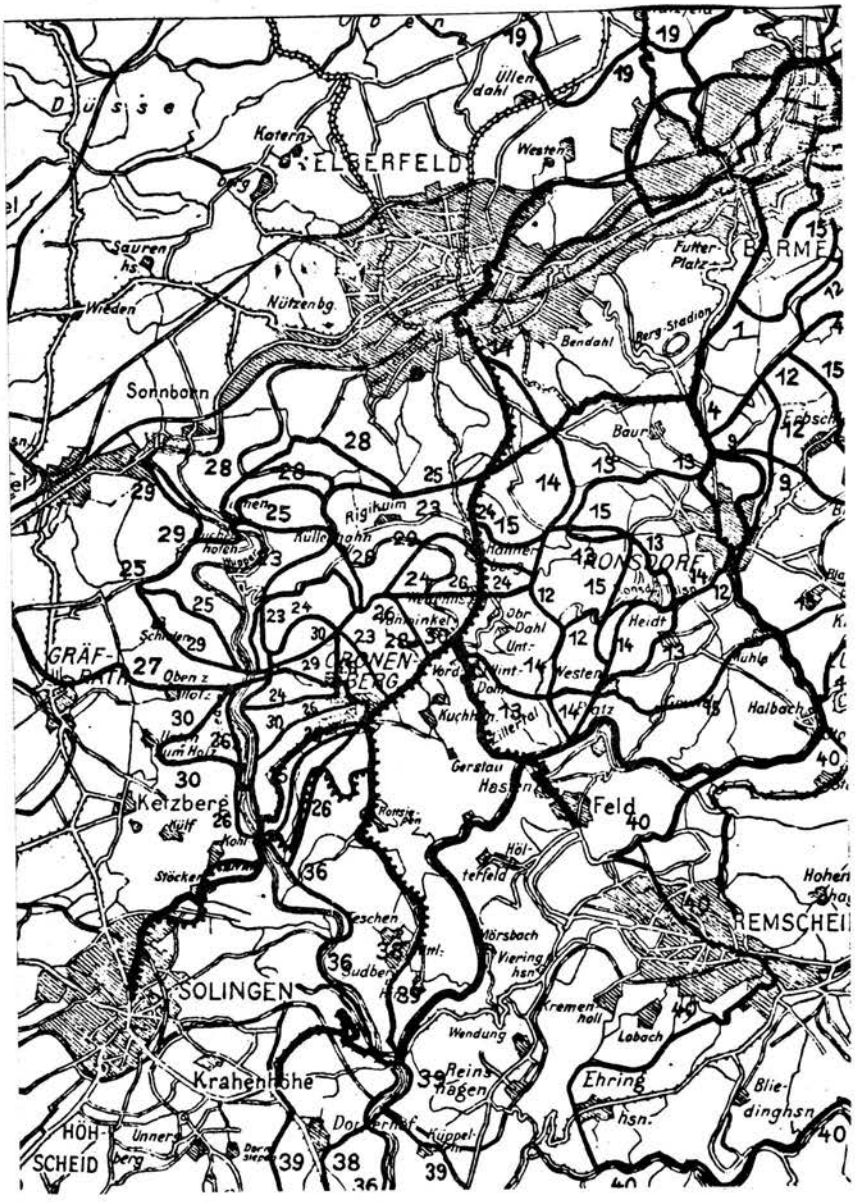
Die Kreuzung der Landstraße Cronenfeld - Remscheid und der Morsbachtalstraße in Gerstau. Links kommt Triebwagen Nr. 23 der Barmer Bergbahn AG. aus Richtung Mingsten, während der Triebwagen der Linie 7 in Richtung Cronenfeld unterwegs ist. Foto: Sammlung Hermann Rieth.

nis wurde bis zum 31.12.1946 erteilt und sollte um je 5 Jahre verlängert werden können. Alle 30 Minuten sollte ein Wagen verkehren, eine viertelstündliche Wagenfolge sollte möglich sein. Die Entscheidung über das Antriebssystem war zugunsten der Elektrizität gefallen: Das System Thomson-Houston war anzuwenden. Die Oberleitung sollte in 5 - 6 Speiseabschnitte unterteilt sein, die Aufhängung sollte durch Querverspannungen zwischen den Häusern oder bis Hatzenbeck an Stahlmasten, darüber hinaus an Holzmasten erfolgen. Die Spurweite war mit 1 Meter festgelegt.

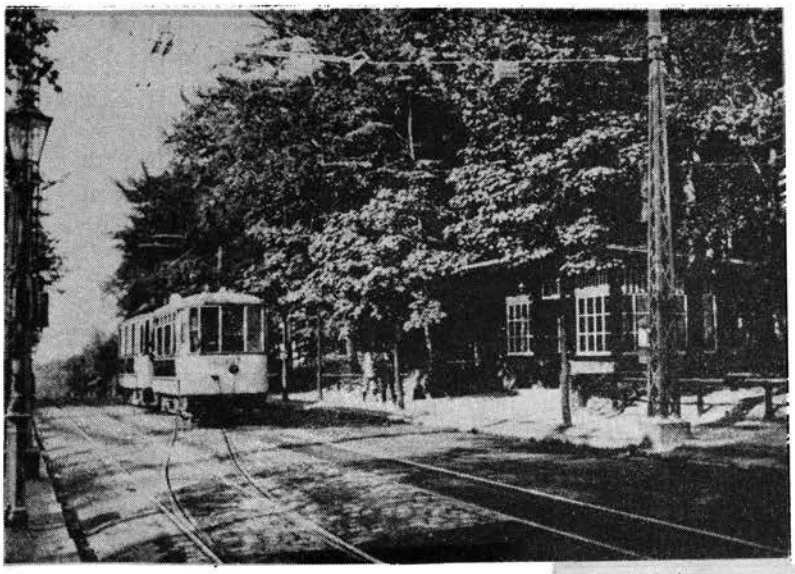
Bis aber wirklich gebaut wurde, gab es Schwierigkeiten am laufenden Band. Ein Gegenstand war die Linienführung. Die Aufsichtsbehörde verlangte für die Steilstrecke der Cronenberger Str. Zahnradbetrieb, weshalb die "Union" eine andere Streckenführung anstrebte. Auch Elberfelder Bürger wollten die Bahn ab Blücherbrücke über Grifflenberg, Weststr., Blankstr., Augustastr.

Inzwischen, es war schon der 9. Mai 1897, war auch die Verlängerung Cronenberg - Sudberg in den Plan einbezogen worden.

Am 27. Juli 1897 beschloß der Elberfelder Stadtrat die Streckenfüh-



Lageplan der Straßenbahn Elberfeld - Cronenberg - Remscheid nach dem Wanderbüchlein der Barmer Bergbahn AG. aus dem Jahre 1927. Dazu Skizzen der Kehren zwischen Gerstau und Hasten und der Streckenführung in der Elberfelder Innenstadt mit den heutigen Straßennamen.



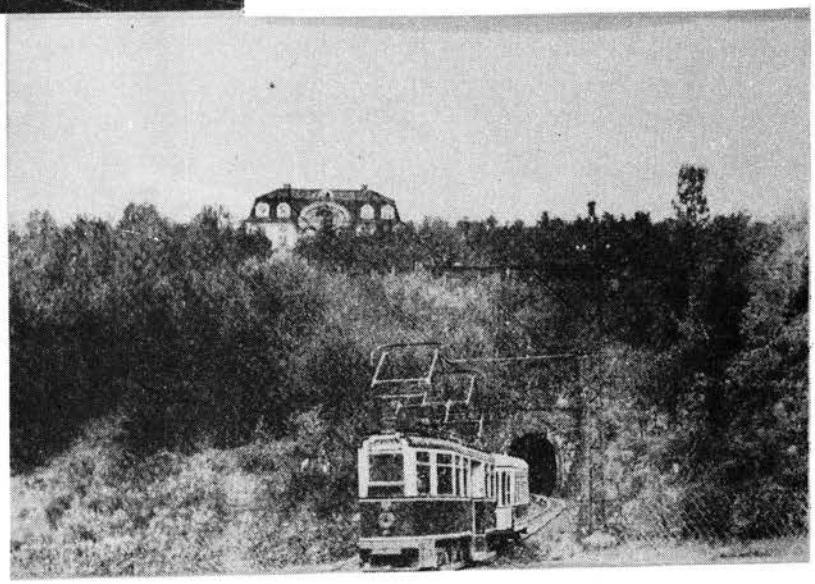
Mit der Barmer Bergbahn zum Friedenshain

Mit diesen Worten warb das Unternehmen im Jahre 1929 Fahrgäste. Die Anzeige erschien in der Zeitschrift BERGISCHE HEIMAT.

Barmer Bergbahn
Haltestelle Friedenshain

Auch für die Solinger Strecke rührte man die Werbetrommel. Die Parole lautete:

Mit der Barmer Bergbahn nach Solingen.



Barmer Bergbahn
am Stöckener Tunnel

rung über die Dessauer Brücke, Weststr., Brüningstr., Blankstr., Augustastr. und Jägerhofstr. Damit war man der Zahnradstrecke ausgewichen.

Am 3.8.1897 stimmte der Remscheider Stadtrat der Strecke Cronenfeld - Hasten zu. Im November dieses Jahres erhielt die "Union" die ministerielle Genehmigung zum Bahnbau.

Bauen konnte man aber immer noch nicht. Die Aufsichtsbehörde - die Eisenbahndirektion Elberfeld - verlangte für die Steilstrecken eine zusätzliche Bremse in Gestalt von Bremszahnrädern, die bei Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit durch Eingriff in die Zahnstange den Wagen automatisch zum Stehen bringen sollten. Diese Zahnstangen wurden auch später an 9 Stellen eingebaut. Das System gab Anlaß zu verschiedenen Störungen. Deshalb ersetzte man später die Zahnstangen durch Bremsschienen und die Zahnräder durch Bremsmagnete. Im Jahre 1910 konnte auch diese Einrichtung entfallen, nachdem die Fahrzeuge mit den heute üblichen Magnetschienenbremsen ausgestattet wurden.

Der erste Spatenstich erfolgte am 20. Februar 1898, und am 17. Juli wurde der erste Fahrleitungsmast gesetzt.

Neue Schwierigkeiten gab es mit der vorgesehenen Kreuzung mit der RME in Gerstau. Die RME verlangte eine so große Entschädigung, daß die "Union" sogar eine Brücke für 80 000 Mark bauen wollte, scheiterte aber an den Geländeschwierigkeiten. Am Ende konnte dann doch eine Gleiskreuzung eingebaut werden, die aber nur zum Ausfahren und Ein-

rücken des Pendelwagens benutzt werden durfte, während die Fahrgäste umsteigen mußten, ein Zustand, der bis zum 23.10.1902 hinzunehmen war. Bis dahin war ein Stellwerk gebaut worden, und von nun an übernahm ein Weichenwärter die Sicherung der Kreuzung.

Zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Gerstau und Hasten baute man eine Spitzkehre mit anschließender S-Kurve. Die Haarnadelkurve wurde erst später im Zuge des Straßenausbaus eingerichtet.

Am 11. Juni 1900 war der Anschluß an die Gleise der Nord-Süd-Bahn an der Blücherbrücke fertig. Die Fahrleitung war aufgehängt, und 18 Triebwagen standen in der Wagenhalle Cronenberg-Unterkirchen bereit. Probefahrten begannen am 18.6., aber nur zwischen Bahnübergang und Cronenberg, da noch eine Kreuzung mit der Staatsbahn fehlte.

Dann ging es dem jungen Unternehmen wie der Museumsbahn: In der Nacht zum 2. Juli stahlen Diebe 60m Kupferdraht der Fahrleitung.

Ein letztes Hindernis war das Verlangen der Telegrafenverwaltung, eine besondere Stromrückleitung zur Vermeidung von Störungen des Fernsprechverkehrs vorzusehen. Inzwischen gab es bei Probefahrten die erste Entgleisung, aber diese und andere Unfälle und ein Unwetter konnten nun keinen Einhalt mehr gebieten: Am 12. August 1900 fuhr die Bahn nach dem Fahrplan, der im Titelbild abgedruckt ist.

In Gerstau war zunächst Schluß. Der schon erwähnte Pendelverkehr nach Hasten konnte am 15.8.1901 aufgenommen werden.

Die Fahrpreise waren wie folgt festgelegt:

Fahrpreise der elektrischen Straßenbahn Elberfeld-Cronenberg-Remscheid.

von		nach	Stadttheater Elberfeld	Ecke Blank- u. Augustastraße	Sandplatz	Friedenshain	Hahnerberg	Abzweigstelle Cronenfeld	Curve Dohr	Rathaus Cronenberg	Kleinenhammer	Weiche Lenzhaus	Bahnkreuzung Gerstau	Weiche Heidt	Hasten	Sudberg
"	Stadttheater Elberfeld	"		10	10	15	20	25	30	30	35	35	40	40	45	45
"	Ecke Blank- u. Augustastr.	"	10		10	10	15	20	25	25	30	30	35	35	40	40
"	Sandplatz	"	10	10		10	10	15	20	20	25	25	30	30	35	35
"	Friedenshain	"	15	10	10		10	10	15	15	20	20	25	25	30	30
"	Hahnerberg	"	20	15	10	10		10	10	10	15	15	20	20	25	25
"	Abzweigstelle Cronenfeld	"	25	20	15	10	10		10	10	10	10	15	15	20	20
"	Curve Dohr	"	30	25	20	15	10	10		10	10	15	10	20	15	25
"	Rathaus Cronenberg	"	30	25	20	15	10	10	10		15	10	20	10	25	15
"	Kleinenhammer	"	35	30	25	20	15	10	10	15		20	10	25	10	30
"	Weiche Lenzhaus	"	35	30	25	20	15	10	15	10	20		25	10	30	10
"	Bahnkreuzung Gerstau	"	40	35	30	25	20	15	10	20	10	25		30	10	35
"	Weiche Heidt	"	40	35	30	25	20	15	20	10	25	10	30		35	10
"	Hasten	"	45	40	35	30	25	20	15	25	10	30	10	35		40
"	Sudberg	"	45	40	35	30	25	20	25	15	30	10	35	10	40	

Am 1.11.1901 wurde die Bahn von einem schweren Unfall heimgesucht: Wagen Nr. 17 geriet durch Glatteis ins Rutschen und zerschellte an der Ufermauer des Morsbachs auf dem Remscheider Ufer. Sämtliche

Fahrgäste **wurden** verletzt, der **Fahrer** starb am 8.11. an den erlittenen **Verletzungen.**

Am 1.8.1902 kaufte die **Barmer Bergbahn** die RME. Am 23.8. wurde mit den **Elektrifizierungsarbeiten** begonnen.

Die Solinger Kreisbahn **erwarb** im Jahre 1904 die Straßenbahn Elberfeld - Cronenberg - **Remscheid** und besaß sie ab 1.1.1905 mit dem Hin-

Barmer Bergbahn

Werktags Elberfeld (Ostersbaum)-(Hauptbahnhof)—Cronen-berg—Solingen—Cronenfeld—Remscheid (Hasten)

Ostersbaum . . . ab	—	—	—	—	—	—	650	—	720	alle 30 Minuten	1150	—	—	1220	alle 30 Minuten	720	—	—	750	—	820	—	850	920	950	1020	1050	1120	—	—	—	—
Elberfeld . . . . an	—	—	—	—	—	—	700	—	730		1200	—	—	1230		730	—	—	800	—	830	—	900	930	1000	1030	1100	1130	—	—	—	—
Elberfeld Hptbhf. ab	—	—	600	615	630	645	700	715	730	alle 15 Minuten	1200	1210	1220	1230	alle 10 Minuten	730	740	750	800	815	830	845	900	930	1000	1030	1100	1130	1200	1230	—	—
Friedenshain . . „	—	—	619	634	649	704	719	734	749		1219	1229	1239	1249		749	759	809	819	834	849	904	919	949	1019	1049	1119	1149	1219	1249	—	—
Cronenfeld . . an	—	—	628	643	658	713	728	743	758		1228	1238	1248	1258		758	808	818	828	843	858	913	928	958	1028	1058	1128	1158	1228	1258	—	—
Cronenfeld . . . ab	—	—	628	643	658	713	728	743	758	alle 30 Minuten	1228	—	1248	—	alle 20 Minuten	—	808	818	828	843	858	913	928	958	1028	1058	1128	1158	1228	1258	—	—
Cronenberg Rath. „	535	605	635	650	705	720	735	750	805		1235	—	1255	—		—	815	825	835	855	905	920	935	1005	1035	1105	1135	1205	1235	105	—	—
Wagenhalle . . . ab	536	606	636	—	706	—	736	—	806	alle 30 Minuten	1236	—	1256	—	alle 20 Minuten	—	816	826	836	856	906	921	936	1006	1036	1106	1136	1206	1236	106	—	—
Kohlfurterbrücke „	550	620	650	—	720	—	750	—	820		1250	—	110	—		—	830	—	850	—	920	—	950	1020	1050	1120	1150	1220	—	—	—	—
Soling. (Mühlpl.) an	604	634	704	—	734	—	804	—	834		104	—	124	—		—	844	—	904	—	934	—	1004	1034	1104	1134	1204	1234	—	—	—	—
Cronenfeld . . ab	545	—	628	643	—	713	—	743	—	alle 30 Minuten	—	1238	—	1258	alle 20 Minuten	758	—	—	828	—	858	—	—	928	958	1028	1058	1128	1158	—	—	—
Gerstau . . . . „	557	—	640	655	—	725	—	755	—		—	1250	—	110		810	—	—	840	—	910	—	—	940	1010	1040	1110	1140	1210	—	—	—
Remsch.(Hast.) an	604	—	647	702	—	732	—	802	—		—	1257	—	117		817	—	—	847	—	917	—	—	947	1017	1047	1117	1147	1217	—	—	—

Sonntags

Ostersbaum . . ab	—	—	—	—	720	alle 30 Minuten	1250	—	alle 30 Minuten	820	—	—	850	—	920	—	950	—	1020	alle 30 Minuten	1120	—	—	—	—	—	—	—	—
Elberfeld . . . an	—	—	—	—	730		100	—		830	—	—	900	—	930	—	1000	—	1030		1130	—	—	—	—	—	—	—	—
Elberfeld(Hptbhf.) ab	—	—	700	715	730	alle 15 Minuten	100	110	alle 10 Minuten	830	840	850	900	915	930	945	1000	1015	1030	alle 30 Minuten	1130	—	1200	—	1230	—	—	—	—
Friedenshain . . „	—	—	719	734	749		119	129		849	859	909	919	934	949	1004	1019	1034	1049		1149	—	1219	—	1249	—	—	—	—
Cronenfeld . . . an	—	—	728	743	758		128	138		858	908	918	928	943	958	1013	1028	1043	1058		1158	—	1228	—	1258	—	—	—	—
Cronenfeld . . . ab	—	—	728	—	758	alle 30 Minuten	128	—	alle 20 Minuten	—	908	918	928	943	958	1013	1023	1043	1058	alle 30 Minuten	1158	1211	1228	1239	1258	—	—	—	—
Cronenberg Rath. „	635	705	735	—	705		135	—		—	915	925	935	955	1005	1020	1035	1050	1105		1205	1219	1235	1246	105	—	—	—	—
Wagenhalle . . . ab	636	706	736	—	806	alle 30 Minuten	136	—	alle 20 Minuten	—	916	926	936	956	1006	1021	1036	1051	1106	alle 30 Minuten	1206	1220	1236	1247	100	—	—	—	—
Kohlfurterbrücke „	650	720	750	—	820		150	—		—	930	—	950	—	1020	—	1050	—	1120		1220	—	—	—	—	—	—	—	—
Soling.(Mühlenpl.) an	704	734	804	—	834		204	—		—	944	—	1004	—	1034	—	1104	—	1134		1234	—	—	—	—	—	—	—	—
Cronenfeld . . . ab	545	613	—	743	—	alle 30 Minuten	—	138	alle 20 Minuten	858	—	—	928	—	958	—	1028	—	1058	alle 30 Minuten	1150	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerstau . . . . „	557	625	—	755	—		—	150		910	—	—	940	—	1010	—	1040	—	1110		1210	—	—	—	—	—	—	—	—
Remscheid(Hasten)an	604	632	—	802	—		—	157		917	—	—	947	—	1017	—	1047	—	1117		1217	—	—	—	—	—	—	—	—

Werktags Remscheid (Hasten)—Cronenfeld—Solingen—Cronenberg—Elberfeld (Hauptbhf.)—Ostersbaum.

Remscheid (Hasten) ab	—	—	—	—	609	—	—	650	709	alle 30 Min.	—	809	alle 30 Min.	—	1139	—	1209	—	—	1243	—	103	—	123	—	alle 20 Minuten	—	723	743	803	823	853	alle 30 Minuten	1123	1153	1220	—
Gerstau . . . . . . „	—	—	—	—	616	—	—	656	716		—	816		—	1146	—	1216	—	—	1250	—	110	—	130	—		—	730	750	810	830	900		1130	1200	1227	—
Cronenfeld . . . . . an	—	—	—	—	628	—	—	709	728		—	828		—	1158	—	1228	—	—	102	—	122	—	142	—		—	742	802	822	842	912		1142	1212	1232	—
Solingen (Mühlenpl.) ab	—	—	—	—	—	606	—	634	—	alle 30 Min.	736	—	alle 30 Min.	1108	—	1136	—	1206	—	—	1236	—	—	—	116		656	716	736	756	816	836		1106	1136	1206	1236
Kohlfurterbrücke . . „	—	—	—	—	—	620	—	650	—		750	—		1120	—	1150	—	1220	—	—	1250	—	—	—	130		710	730	750	810	830	850		1120	1150	1220	1250
Wagenhalle . . . . . „	517	534	549	604	619	634	—	704	—		804	—		1134	1149	1204	—	1234	1244	—	104	—	124	—	144		724	744	804	824	844	904		1134	1204	1234	104
Cronenberg Rath. . . „	518	535	550	605	620	635	650	705	720	alle 15 Min.	805	—	a. 30 Min.	1135	1150	1205	—	1235	1245	—	105	—	125	—	145		725	745	805	825	845	905		1135	—	—	—
Cronenfeld . . . . . an	526	542	558	612	628	643	658	713	728		813	—		1143	1158	1213	—	1243	1252	—	112	—	132	—	152		732	752	812	832	852	912		1142	—	—	—
Cronenfeld . . . . . ab	528	543	558	612	628	643	658	713	728		813	828	alle 15 Min.	1143	1158	1213	1228	1242	1252	102	112	122	132	142	152	alle 10 Min.	732	752	812	832	852	912		1142	—	—	—
Friedenshain . . . . „	535	552	607	622	637	652	707	722	737		822	837		1152	1207	1222	1237	1252	102	112	122	132	142	152	202		742	802	822	842	902	922		1152	—	—	—
Elberfeld Hauptbhof.) an	552	610	625	640	655	710	725	740	755		840	855		1210	1225	1240	1255	110	120	130	140	150	200	210	230		810	820	840	900	920	940		1210	—	—	—
Elberfeld . . . . . ab	—	—	—	640	—	710	—	740	—	a. 30 Min.	840	—	a. 30 Min.	1210	—	1240	—	110	—	—	140	—	—	210	—	a 30 Min.	810	—	840	—	—	940		1110	—	—	—
Ostersbaum . . . . . an	—	—	—	650	—	720	—	750	—		850	—		1220	—	1250	—	120	—	—	150	—	—	220	—		820	—	850	—	—	950		1140	—	—	—

In Solingen Anschluß an die Solinger Stadt- und Kreis-und die elektrische Bahn nach Schloß Burg a. d. W.
In Remscheid „ „ „ Remscheider Straßenbahn „ „ „ „ „ Wermelskirchen.

Sonntags

Remscheid (Hasten) ab	—	—	—	—	700	—	739	—	alle 30 Minuten	1239	—	109	—	—	143	—	alle 20 Minuten	923	—	953	Alle 30 Minuten	1123	—	1153	—	1220	—	—	—
Gerstau . . . . . . „	—	—	—	—	716	—	746	—		1246	—	116	—	—	150	—		930	—	1000		1130	—	1200	—	1227	—	—	—
Cronenfeld . . . . . an	—	—	—	—	728	—	758	—		1258	—	128	—	—	202	—		942	—	1012		1142	—	1212	—	1232	—	—	—
Solingen (Mühlenpl.) ab	—	—	—	—	—	706	—	736		—	1236	—	106	—	—	136		—	916	936		1106	1136	—	1206	—	1236	—	106
Kohlfurterbrücke . . „	—	—	—	—	—	720	—	750		—	1250	—	120	—	—	150		—	930	950		1120	1150	—	1220	—	1250	—	120
Wagenhalle . . . . . „	524	634	649	704	719	734	—	804		1249	104	—	134	144	—	204		—	944	1004		1134	1204	—	1234	—	104	—	134
Cronenberg Rath. . . „	525	635	650	705	720	735	—	805		1250	105	—	135	145	—	205		—	945	1005		1135	—	—	—	—	—	—	—
Cronenfeld . . . . . an	602	643	658	713	728	743	—	813		1258	113	—	143	152	—	212		—	952	1012		1142	—	—	—	—	—	—	—
Cronenfeld . . . . . ab	602	643	658	713	728	743	758	813	alle 15 Min.	1258	113	128	143	152	202	212	Alle 10 Min.	942	952	1012		1142	—	—	—	—	—	—	—
Friedenshain . . . . „	612	652	707	722	737	752	807	822		107	122	137	152	202	212	222		952	1002	1022		1152	—	—	—	—	—	—	—
Elberfeld (Hauptbhf.) an	630	710	725	740	755	810	825	840		125	140	155	210	220	230	240		1010	1020	1040		1210	—	—	—	—	—	—	—
Elberfeld . . . . . ab	—	710	—	740	—	810	—	840	a. 30 Min.	—	140	—	210	—	—	240	a. 30 Min.	1010	—	1040	1110	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostersbaum . . . . . an	—	720	—	750	—	820	—	850		—	150	—	220	—	—	250		1020	—	1050	1120	—	—	—	—	—	—	—	—

Werktags Elberfeld (Hauptbahnhof)—Cronenberg (Rathaus)—Sudberg.

Elberfeld (Hauptbhf.) ab	—	600	630	700	800	900	1000	1100	1130	1200	1220	100	120	200	240	320	400	440	520	600	640	720	800	900	1000	1100
Cronenberg Rath. . .	609	635	705	735	835	935	1035	1135	1205	1235	105	135	205	235	315	355	435	515	555	635	715	755	835	935	1035	1135
Sudberg . . . . an	622	648	718	748	848	948	1048	1148	1218	1248	118	148	218	248	328	408	448	528	608	648	728	808	848	948	1048	1148

Sudberg . . . . . . ab	622	652	722	752	852	952	1052	1152	1222	1252	122	152	222	252	332	412	452	532	612	652	732	812	852	952	1052	1152
Cronenberg Rath. . „	635	705	735	805	905	1005	1105	1205	1235	105	135	205	235	305	345	425	505	545	625	705	745	825	905	1005	1105	1204
Elberfeld (Hauptbhf.) an	710	740	810	840	940	1040	1140	1240	110	140	220	240	320	340	420	500	540	620	700	740	820	900	940	1040	1140	—

Sonntags

Elberfeld (Hauptbhf.) ab	700	800	900	1000	1100	1200	100	120	200	240	320	400	440	520	600	640	720	800	900	1000	1100	1200
Cronenberg Rath. . . .	735	835	935	1035	1135	1235	135	155	235	315	355	435	515	555	635	715	755	835	935	1035	1135	1235
Sudberg. . . . . an	748	848	948	1048	1148	1248	148	218	248	328	408	448	528	608	648	728	808	848	948	1048	1148	1248

Sudberg. . . . . ab	752	852	952	1052	1152	1252	152	222	252	332	412	452	532	612	652	732	812	852	952	1052	1152	1252
Cronenberg Rath. . .	805	905	1005	1105	1205	105	205	235	305	345	425	505	545	625	705	745	825	905	1005	1105	1205	103
Elberfeld (Hauptbhf.) an	840	940	1040	1140	1240	140	240	320	340	420	500	540	620	700	740	820	900	940	1040	1140	—	—

Die neue Straßenbahn

Mühlenplätzchen—Stöckerberg—Kohlfurterbrücke—Cronenberg.

)!(Cronenberg, 30. Juli.

Wir leben im Zeitalter des Verkehrs, der Bindungen, Gründungen und gewagten Spekulationen. Auf allen Gebieten macht sich der Kapitalismus breit und jeder wird mehr oder weniger mit hineingezogen in den Strudel des Lebens und arbeitet unter stetem Hochdruck und nicht enden wollender Spannung um den Gewinn, der nach dem Silberstempel des Wertes bemessen wird. Ueberall finden wir die Jagd nach dem Glück, überall ein Hasten und Jagen in dem Kampf ums Dasein. Wo ist die gute alte Zeit, von der uns so viel erzählt und — gefabelt wird? Es war einmal. — — —

Mit der Erfindung der Dampfmaschine ist vieles anders geworden. Wo früher die Fuhrleute mit ihren schweren, bespannten Lastwagen den Verkehr von Stadt zu Stadt vermittelten und auf den staubigen Landstraßen ihre munteren Lieder erschallen ließen, da ist heute die keuchende und schnaubende Lokomotive Siegerin geblieben; wo ehemals unter den schwierigsten Umständen und größten Mühen Eilboten die Nachrichten von Ort zu Ort, von Dorf zu Dorf besorgen mußten, da vermittelt heute der elektrische Funke mit Blitzesschnelle den Dienst. Es ist alles anders geworden! In der Welt der Elektrizität und Dampfkraft sind die unmodernen und veralteten Verkehrsmittel an die Wand gedrückt worden und neues Leben, neue Kraft erblühte aus den Trümmern. Auch unser naturschönes Wuppertal ist von diesen Neuerungen bezw. Erfindungen heimgesucht worden. Lenkt der Wanderer seine Schritte durch unsere herrliche, bergische Schweiz, vergegenwärtigt er sich heute und das, was ehedem war, so wird er eingestehen müssen, daß auch hier manches anders geworden ist. Und nicht mehr lange wird's dauern, dann durchkreuzt auch der Schienenstrang das bei uns so naturschöne Wuppertal, dann ist auch das bis Dato dem Verkehr mit der Außenwelt verschlossene Kohlfurterbrücke dem allen näher gerückt. Schon jetzt macht sich in der Gegend eine rege Baulust bemerkbar. Nach Schulkohlfurt zu ist eine große elektrisch betriebene Schleiferei mit Raum für etwa 40 Schleifer im Betriebe und oberhalb der Post eine große Fabrik-Anlage erbaut worden. Neben diesen gewerblichen Anlagen wird auch in Bälde mit dem Ausbau der Straßenbahn **Mühlenplätzchen—Stöckerberg—Kohlfurterbrücke—Cronenberg** begonnen werden. Wie uns aus zuverlässiger Quelle mitgeteilt wird, dürfte der Betrieb wahrscheinlich schon im nächsten Jahre eröffnet werden, denn die Schwierigkeiten der Bauausführung sind alle gehoben und steht der Inangriffnahme der Arbeiten nichts mehr im Wege. Die Bahn wird, nach den fertig gestellten Plänen, ihren Weg vom Mühlenplätzchen aus nehmen, dann über die Cronenbergerstraße zum Stöckerberg weiter führen. Hier verläßt sie gegenüber der Wirtschaft von Balke die Chaussee, geht über die dort liegenden Weiden und berührt unterhalb des P. D. Raßpe'schen Hauses bezw. Fabrik wieder die Chaussee, und verfolgt diese durch Kohlfurterbrücke, am Adelenblick vorbei durch die Wahlert nach Cronenberg. Der sogenannte „alte oder rote Weg" oberhalb des Comptoir-Gebäudes der Firma Raßpe wird auf 12 Meter erbreitert werden, ebenso die Wege, die die Bahn am Adelenblick benutzt. Erbauerin der Bahn ist die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, die auch die Bauausführung der Wupperthalbahn, auf die wir noch näher zurückkommen, übernommen hat. Der Fahrpreis von Solingen bis Cronenberg wird sich auf 25 Pfg. stellen, während bis zur Kohlfurt nur 10 Pfg bezahlt zu werden braucht. Dort, wo die Wupperthalbahn die Chaussee kreuzt, wird eine Haupt-Kreuzungsstelle dieser Bahn ausgebaut. Aber noch ein anderes Projekt harrt der Ausführung, das auch eine Veränderung bezw. Umwälzung von durchgreifender Art mit sich bringen wird. Wir meinen die tergrund, eine Verbindung zwischen dem Solinger Netz und Cronenberg herzustellen. Am 1.1.1909 ging die Bahn in den Besitz der Barmer Bergbahn AG. über.

1910 wurde eine neue Triebwagenserie beschafft, und die Wagen der Ursprungsserie erhielten neue Untergestelle zur Aufnahme der Magnetschienenbremsen.

In die Zeit der Solinger Kreisbahn fällt die Streckenverlängerung Brausenwerth - Hofaue - Wasserstr. (heute Wesendonkstr.) - Kipdorf - Neuenteich - Ostersbaum, zurück durch Kipdorf und Kolk/Morianstr. Am 12. Juli 1908 wurde die Strecke eröffnet. Die Wagen, die bisher zwischen dem Stadttheater und der Badeanstalt am Brausenwerth endeten, fuhren nunmehr teilweise bis Ostersbaum durch. Die Fahrzeit Ostersbaum - Sudberg betrug 60 Minuten, Ostersbaum - Hasten 57 Minuten. Diese Strecke war die erste, die auf Omnibusbetrieb umgestellt wurde: Am 15. Mai 1936 wurde die Linie Pülsöde - Ostersbaum bis zum Bahnhof Wuppertal-Elberfeld verlängert und die Straßenbahn zwischen Ostersbaum (Ewaldstr.) und Brausenwerth eingestellt.

Auf der Vorseite ist der Fahrplan des Jahres 1927 abgebildet, den wir wieder unserem Bergischen Wanderbüchlein der Barmer Bergbahn AG. entnommen haben.

Die nächste Streckenverlängerung erfolgte erst 1914. Die Vorgeschichte dieser Strecke beginnt aber schon zur Jahrhundertwende. Wir zitieren dazu nebenstehend die Cronenberger Zeitung vom 30. Juli 1900. Besonders interessant ist der Ausblick auf ein Projekt, das nie Wirklichkeit wurde, die Wuppertal-Bahn.

Mit dem Bild auf der nächsten Seite unterbrechen wir die Berichterstattung über die Straßenbahn in und um Cronenberg. Das Bild zeigt einen Vierachser mit Mitteleinstieg der Barmer Bergbahn AG. auf der jetzigen Museumsstrecke. Es war als Titelbild auf dem "Bergischen Wanderbüchlein" der Barmer Bergbahn AG. aus dem Jahre 1927 zu finden.

Wupperthal-Bahn.

Die Bahn wird den Weg

Sonnborn-Kohlfurterbrücke-Müngsten-Burg

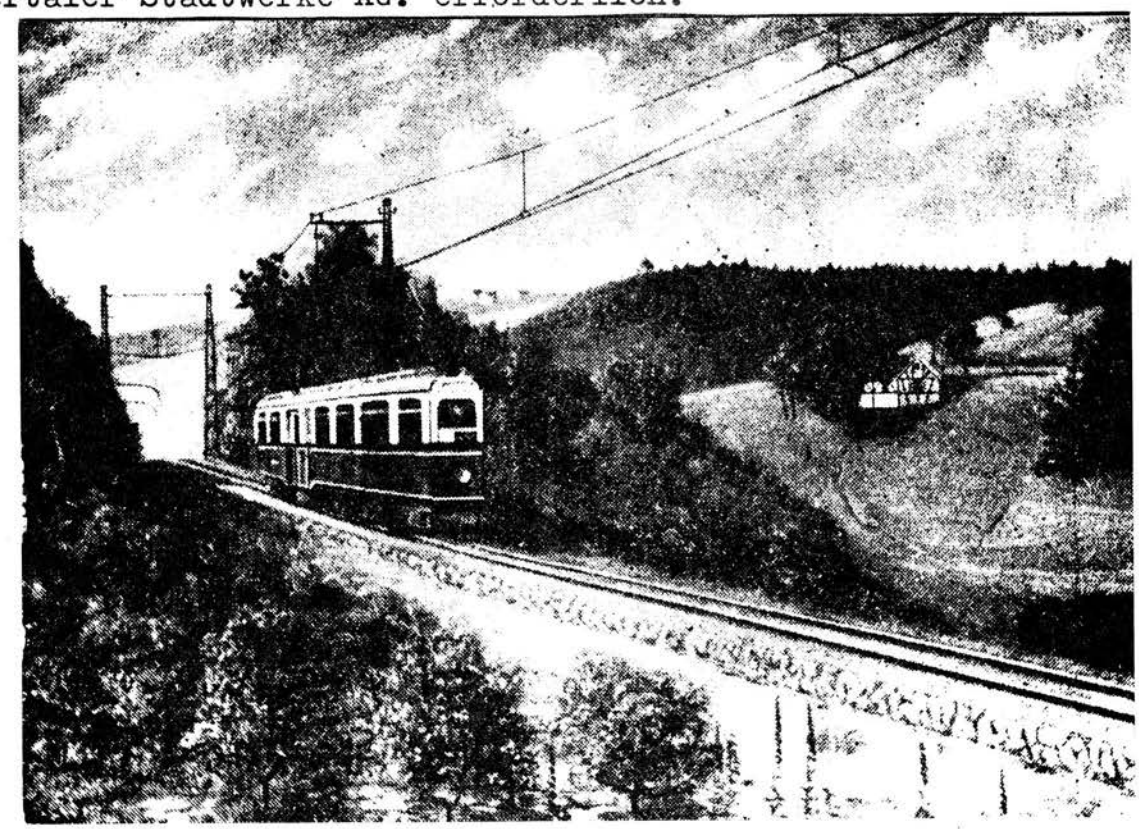
nehmen. Das aufmerksame Auge des Wanderers wird schon jetzt Vorarbeiten dieser Bahn beobachten. Unterhalb des Accumulatoren-Hauses des Bergischen Elektrizitätswerks an der Provinziallandstraße Stöckerberg-Kohlfurterbrücke befindet sich auf dem Grundstück des Herrn Ester ein provisorischer, langgestreckter, in Holz aufgeführter Bau, eine Kantine, die von Herrn Gastwirt Jursche errichtet und schon bezogen ist. Diese Kantine soll die zum Bau der dortigen Strecke der Wupperthalbahn nötigen Arbeiter beherbergen. Es werden dieses ungefähr hundert Erdarbeiter sein, die in Bälde auch die Vorarbeiten schon aufzunehmen hätten. In der Kantine befindet sich auch ein Geschäftsbüreau für die drei Bauunternehmer. Hinter der Kantine nach Haßeldelle zu wird noch eine Feldschmiede und weiter unterhalb zur Papiermühle und oberhalb am Picardskotten nach Sonnborn zu ebenfalls noch Kantinen errichtet. Der erste Spatenstich zur Ausführung der Bahn dürfte bald geschehen und dann wird zuerst der Teil Kohlfurterbrücke—Burg in Angriff genommen. Der andere Teil Kohlfurterbrücke—Sonnborn kann noch nicht hergestellt werden, da noch Grundstücks-Enteignungs-Verfahren vorhergehen müssen. Der neu anzulegende Bahnhof „Kohlfurterbrücke" dieser Bahn wird oberhalb der Wirtschaft von Karl Müller auf dem Grundstücke des Herrn Albert Mertens erbaut werden und ungefähr 100 Schritte von der Chaussee und dem Accumulatorenhaus entfernt liegen. Der oberhalb der obenbezeichneten Wirtschaft abzweigende Weg wird als Zugangsweg zum Bahnhof, als neue „Bahnhofsstraße" ausgebaut werden und eine Breite von 10—12 Meter erhalten. Unterhalb dieser Wirtschaft wird die Bahn die Provinziallandstraße überschreiten, um dann gegenüber der Wirtschaft von Langensiepen am linken Wupperufer entlang nach Sonnborn weiter zu führen. Nach Fertigstellung der Bahn wird man von Kohlfurterbrücke aus in 7 Minuten nach Müngsten und in 15 Minuten nach Sonnborn fahren können. Die neue Bahnlinie wird nach ihrer Fertigstellung somit eine hohe Verkehrs-Erleichterung bedeuten und für Kohlfurterbrücke wie die andern Wupperorte von unendlichem Vorteil sein. Wenn dann die elektrischen Bahnen Elberfeld — Cronenberg und Cronenberg—Remscheid vollständig intakt sind, und endlich die Straßenbahn Solingen—Cronenberg und die Wupperthalbahn ihren vollständigen Betrieb aufgenommen haben, dann wird nahezu das ganze bergische Land von Schienensträngen durchzogen sein u. man kann auf die schnellste und bequemste Art es durchreisen. Entfernungen giebt es dann nicht mehr.

Es ist noch genügend Stoff vorhanden, um eine weitere HALTESTELLE zu füllen. Mit dem nächsten Heft wollen wir aber ein Thema ansprechen, das in der folgenden Meldung der CRONENBERGER ZEITUNG vom 14. Juli 1900 anklingt:

Elberfeld. Die Schwebebahnstrecke Kluse - Zoologischer Garten wird gutem Vernehmen nach am 13. November dem öffentlichen Verkehr übergeben.

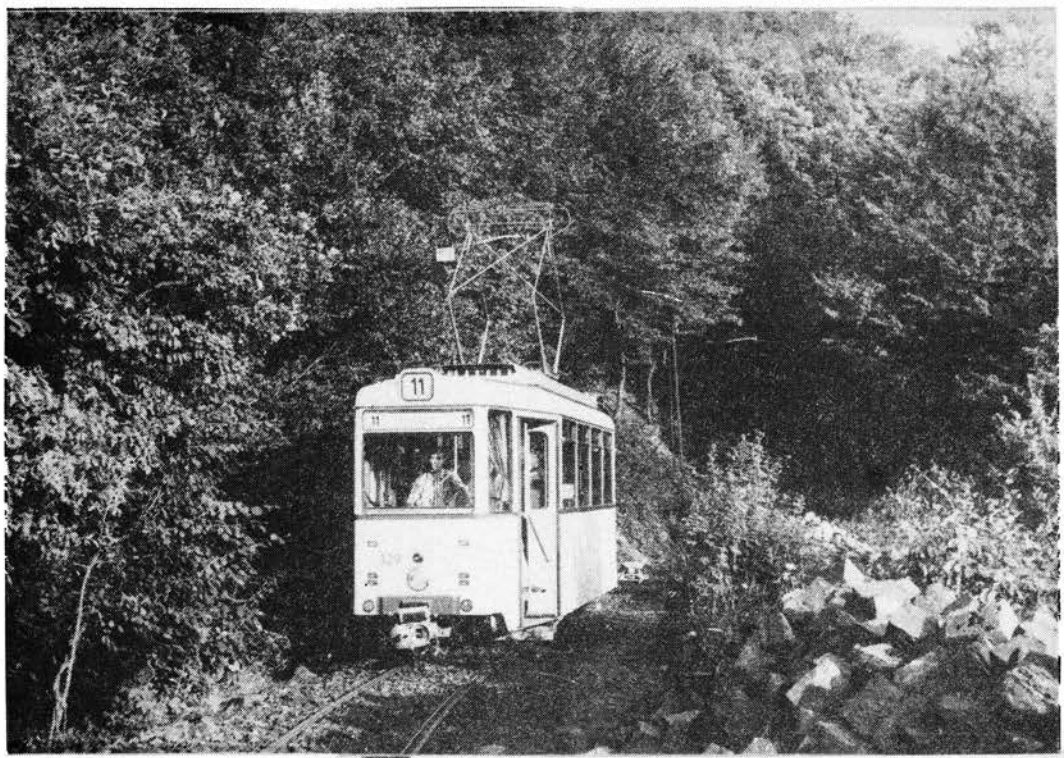
Nun, es dauerte noch etwas länger mit der Übergabe, aber dafür fährt sie heute noch.

Der vorliegende Bericht wurde von Klaus Sieper zusammengestellt. Dazu waren Nachforschungen beim Stadtarchiv Wuppertal und beim Archiv der Wuppertaler Stadtwerke AG. erforderlich.



Das schon mehrfach zitierte (siehe auch HALTESTELLE 4) "Bergische Wanderbüchlein" schenkte Herr Ing. Frickhöfer aus Karlsruhe dem Verein BMB. Die Zeichnung der Hastener Kehren geht auf eine Skizze in der "Chronik der Remscheider Straßenbahn" zurück. Das Titelbild wurde ebenfalls von Klaus Sieper gestaltet und entspricht bis auf einige Änderungen der auf der letzten "Cronenberger Werkzeugkiste" von den BMB ausgestellten Bildertafel. Der Zeichnung "Streckenführung in Elberfeld liegt ein Stadtplan aus dem "Großen Brockhaus" von 1911 zugrunde.

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.



Wie schon in den BMB-informationen September 1975 kurz gemeldet, ist der Hagener Zug nunmehr Bestandteil des Fahrzeugparks in der Kohlfurth. Wie gut die Wagen in die neue Umgebung passen, zeigen die beiden Fotos (K. Sieper), die zugleich eine Erinnerung an die erste Fahrt mit "eigenem" Strom darstellen. Diese provisorische Stromversorgung will auch nur eine Hilfe beim Rangieren sein und kann das erforderliche Unterwerk am Schütt nicht ersetzen. Wir hoffen, auch darüber bald mehr berichten zu können.



Anzeige:

Ölgemälde
aller Art

Reliefs
kupfer-und
zinnfarbig

Rahmen
barock und modern

Fotorahmen
in vielen
Ausführungen

Miniaturen

Kleinbilder
große Auswahl

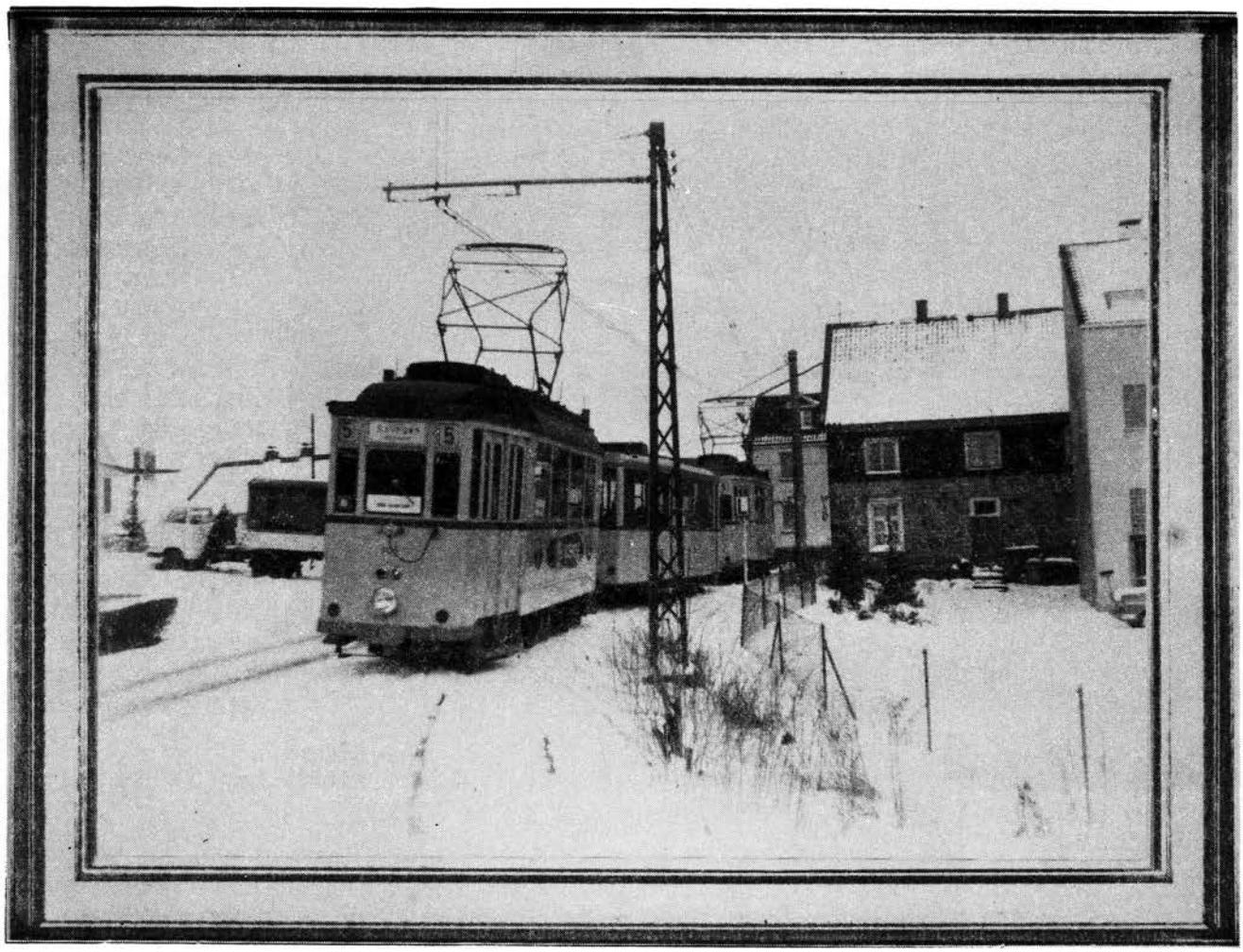
Ikonen

Repräsentant
moderner Künstler:

Stegemann,
Berlin

Glasek,
Berlin

Kuntev,
Bulgarien/Köln



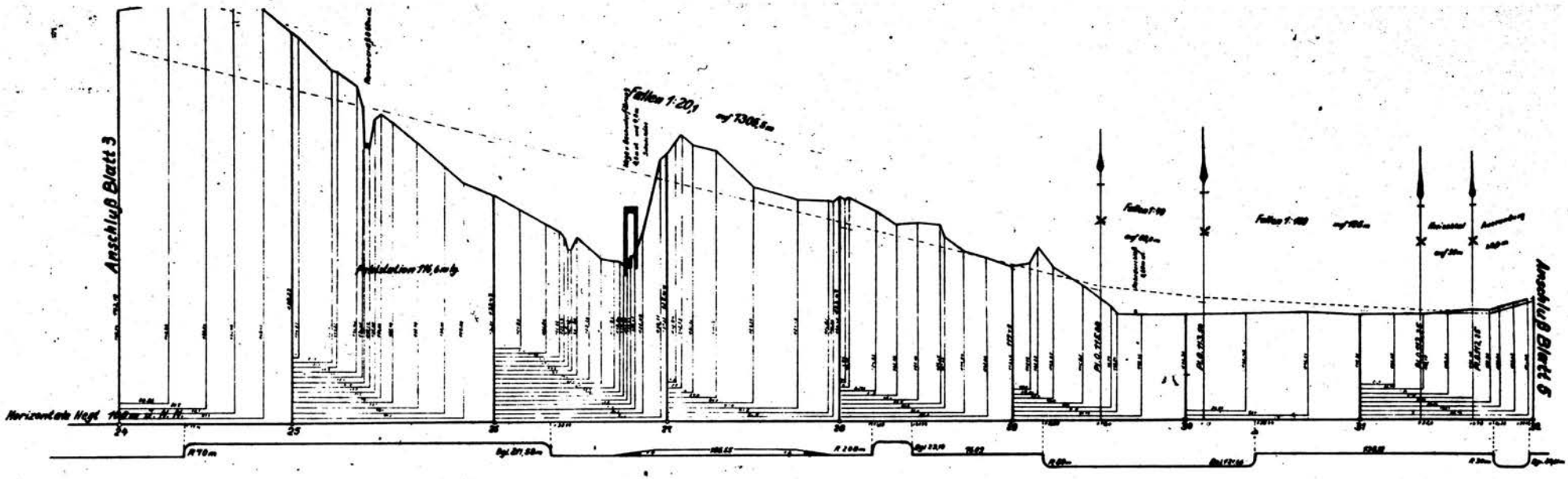
Großhandel
Fabrikation
Im- und Export

WILHELM T R A N T

56 Wuppertal 1
Worringer Str. 123
Ruf: 42 11 94

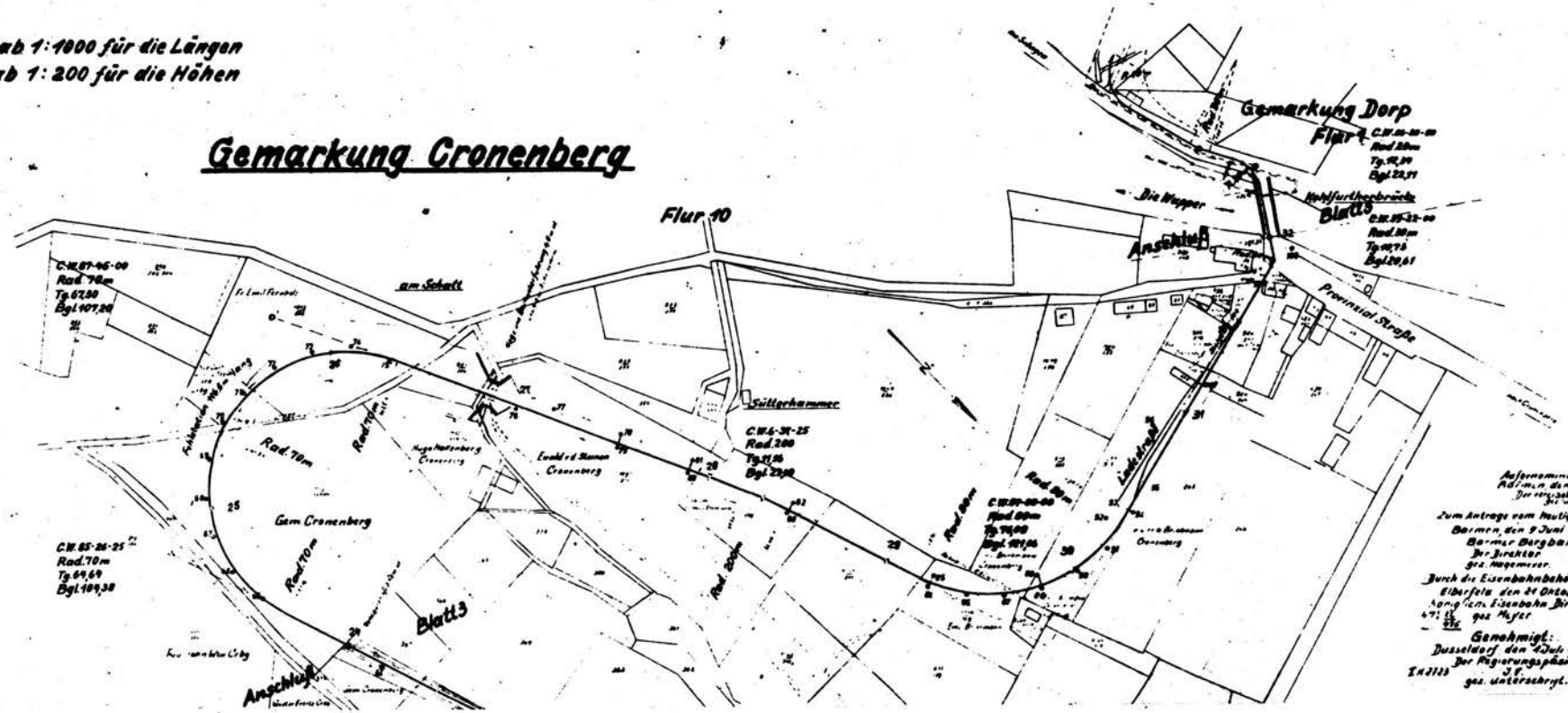
Lagerverkauf Mittwoch- und Freitag-Nachmittag 15-18.30 Uhr

Firmen, die durch eine Anzeige unsere Vereinsarbeit unterstützen wollen, steht eine halbe Seite zum Preise von DM 50,-- zuzügl. MwSt. zur Verfügung. Reicht der normale Umfang nicht aus, nehmen wir Seiten hinzu.



Maßstab 1:1000 für die Längen
Maßstab 1:200 für die Höhen

Gemarkung Cronenberg



B Ü C H E R S C H A U

Noch nicht zu spät für eine Berücksichtigung beim Aufstellen des Weihnachtswunschzettels kommt erstmals unsere Buchbesprechung:

Die Straßenbahnen Berlins, Hans D. Reichardt, alba-Verlag, Düsseldorf
Dies ist eines von vier gleichartig aufgemachten Paperbacks über den Berliner Nahverkehr (neben "Berliner U-Bahn","Berliner S-Bahn" und einem Band über Berliner Omnibusse) und erhält, nicht zuletzt wegen der wahrhaft preiswerten Aufmachung, von uns das Prädikat "sehr empfehlenswert".

Straßenbahnen im Ruhrgebiet, Dr. Hellmut Hartmann, alba-Verlag
Das Buch, aufgemacht wie die Berliner Serie, bietet dem Straßenbahnfreund einen Überblick über die Entwicklung und den aktuellen Stand der Straßenbahn zwischen Dortmund und Düsseldorf. Es geht von der längst abgetragenen Standseilbahn auf die Hohensyburg bis zum neuen Achtachser-Stadtbahnwagen der Rheinbahn.

Die Bahnen des RWE, Wolfgang R. Reimann, Eckehard Frenz; Energiewirtschaft und Technik Verlagsgesellschaft, Gräfelfing
Auch im Nordwesten Wuppertals und im Osten Hagens sowie in Solingen fuhren RWE-Bahnen. Wir verweisen auf die unseren Mitgliedern zugegangenen Prospekte.

Die Geschichte der Remscheider Straßenbahn, Gerhard Reuter,
Rößler + Zimmer Verlag, Augsburg
Unsere Pflichtlektüre, die den Weg der Remscheider Straßenbahn von 1893 bis zum Luisenplatz in Darmstadt nachzeichnet.

Internationaler Tram-Kalender '76, U. Theurer u. B.O. Gessner
Format 19x27 cm. Die Herausgeber haben 13 wertvolle Aufnahmen zusammengetragen. Der Bogen ist weit gespannt und umfaßt die 1937 stillgelegte Straßenbahn von Weimar (Thür.) ebenso wie die Straßenbahn Eßlingen-Nellingen-Denkendorf, die hoffentlich weiterbestehen wird.

Straßenbahn-Magazin
Heft 16 enthält den Statusbericht der Bergischen Museumsbahnen und ein Bild eines Lazarettzuges der Barmer Straßenbahn aus dem Jahre 1917.
Heft 17 ist ein geschlossener Bericht über die Straßburger Strab.

Miniaturbahnen (MIBA)
Heft 9/75 bringt einen Bauplan der Zahnradlok der Rorschach-Heiden-Bahn (RHB) und schöne Anlagenfotos mit Strab. und Schmalspur.

eisenbahn-magazin 9/75, 10/75
Das Organ unseres Dachverbandes (BDEF) bringt Beschreibung und Zeichnungen der Stadtbahnwagen, einen Konzeptvorschlag für Modellstraßenbahnen und eine Bauanleitung für KSW-Umbauten.

Eisenbahn (Österreich) 9/75
bringt Bilder von der Rittnerbahn bei Bozen und von der stillgelegten Fleimstalbahn und ein Bild eines Mettmanner Triebwagens in Graz.

Straßenbahnarchiv Kirchner (H. Kirchner 61 Darmstadt Kasinostr. 81)
Herr Kirchner bietet ein umfangreiches Sortiment von Maßskizzen (1:100) vieler älterer Straßenbahnwagen. Es lohnt sich, eine Liste anzufordern.

Wuppertal, wie es war
Remscheid, wie es war Solingen, wie es war
Das historische Wuppertal
Diese vier Bände bieten einen Rückblick in die Entwicklung der bergischen Schwesterstädte. Die Straßenbahn ist daran wesentlich beteiligt gewesen und mit teils sehr interessanten Bildern vertreten.

Weitere Informationen gibt Ihnen Ihr Buch- oder Modellbahnhändler.

Nachdem die Planer jahrelang aus dem Vollen geschöpft haben, wird nun wieder eine alte Tugend auf den Schild gehoben: die Sparsamkeit. Schon HALTESTELLE 5 machte am Beispiel des französischen Transportministers auf ein in jeder Hinsicht sparsames Verkehrsmittel aufmerksam: Die Straßenbahn. Dazu empfehlen wir die Lektüre von Straßenb.-Magazin 17.

Staatliche Förderung

Februar 1975
Der Steuerzahler

Finanzlage gefährdet Nahverkehrsprojekte

Suche nach neuen Organisationsformen

Nachdem sich so manche Städte in der Bundesrepublik in das Abenteuer „U-Bahnbau" gestürzt haben, mehren sich die warnenden Stimmen der Verkehrsexperten der Parteien, nicht das Heil einer Lösung der städtischen Nahverkehrsprobleme im Bau von U-Bahnen zu sehen. Den Oberbürgermeistern wird nahegelegt, sich nicht nur die Bau-, sondern auch die Folgekosten zu überlegen, bevor der Bau einer U-Bahn beschlossen wird.

Heftige Kritik übte auch der Düsseldorfer Ingenieur Romahn an den nach seiner Ansicht überzogenen U-Bahn-Bauprojekten. Schließlich würden nur für sehr wenige Menschen die U-Bahn-Investitionen einen sehr hohen Standortvorteil bieten. Da weniger als zehn Prozent der Kosten über den Fahrpreis hereingeholt werden, zahlt jeder der übrigen Bürger des Landes bei jeder Fahrt rund zehn Mark dazu, wenn eine Fahrkarte zu einer Mark gelöst wird. Romahns Kritik am U-Bahnbau gipfelt in der These: „Nach Kriegführen ist U-Bahnbau die größte öffentliche Verschwendung, die in einem Land mit Vollmotorisierung denkbar ist." Ob man nun diese Auffassung teilt oder nicht, Fachleute sind jedenfalls zu dem Schluß gekommen, daß die Anlage von Sonderfahrstreifen für Omnibusse schneller geht und billiger ist als jahrelange Tiefbauarbeiten an U-Bahnschächten. Andererseits stimmen sie aber auch überein, daß in Ballungsgebieten wie im Ruhrgebiet und dem Rhein-Main-Gebiet der Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs unumgänglich ist. Ob nun der U-Bahnbau wirklich eine solche Verschwendung ist, wie Romahn sie darstellt, wird die Zukunft erweisen.

Die finanzielle Schwindsucht bei den Gemeinden läßt aber kaum eine andere Wahl zu, als die ins Gigantische steigenden Baukosten auf ein überschaubares Maß zurechtzustutzen. Dies kann aber nur geschehen, wenn man sich auch im Nahverkehrsbereich auf das Wesentliche beschränkt und die Stadtväter von liebgewordenen Ideen und Planungen Abstand nehmen. Nur so können die ständig steigenden Defizite wenn schon nicht gestoppt, so zumindest aber beschränkt werden.

Die Finanzdecke bei Bund, Ländern und Gemeinden ist in den nächsten Jahren so dünn und brüchig, daß sich aufwendige Nahverkehrsprojekte nur verwirklichen lassen, wenn sie an die finanziellen Realitäten angepaßt werden. Wie aus dem Bundesverkehrsministerium verlautete, wird die Förderung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs auch weiterhin eine hohe Priorität behalten. Aber was vor kurzem noch erstrebenswert schien, kann heute nicht mehr Maxime einer Planung sein. Bei der Förderung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs soll nach neuen Organisationsformen gesucht und zunehmend auch Folgekosten berücksichtigt werden.

Textil-Wirtschaft
17.4.1975

Nahverkehr in Stuttgart

Standort überprüfen wegen U-Bahn-Stop

us Stuttgart — Die öffentlichen Sparmaßnahmen zwingen Stuttgarts U-Bahn-Projekte zu einem eindeutigen Halt.

Da die U-Bahn in Stuttgart erstmals aufs Abstellgleis geschoben ist, sollten die Einzelhandelsgeschäfte der Stadt die Qualität ihres Standortes neu überprüfen.

S- und U-Bahn-Pläne im Großraum Stuttgart hatten vor einigen Jahren gerade im Handel zur Diskussion über den Standort geführt. Während die Projekte im S-Bahn-Bau weiterverfolgt werden, gilt das U-Bahn-Vorhaben als vorerst abgeblockt.

Textil-Wirtschaft 11. September 1975

Zürich

Paradeplatz wird ein Fußgängerparadies

fn Zürich — Fast zwölf Millionen Schweizer Franken bewilligten die Stimmberechtigten der Stadt Zürich für die Umwandlung des Paradeplatzes in ein Fußgänger-Paradies. Die bisherige Fußgängerzone an der Unteren Bahnhofstraße kann so von 800 auf 2200 qm erweitert werden. Die täglich von ca. 17 000 Passagieren benutzte Tramstation wird dadurch attraktiver, unfallfreier und bürgt für bessere Einhaltung dessen, was man Fahrplan nennt.

Die französischen Straßenbahnen im Jahre 1975 nach "La Vie du Rail"

Netz	Lille (SNELRT)	Saint-Etienne (CFVE)		Marseille (RATVM)
Wagennummern	501 - 528	501 - 530	551 - 555	2001 - 2016
Baujahr	1949-50	1958-59	1967-68	1968
Bauart	4 x Zweirichtg.	4 x Einrichtg.	6 x Gelenk Einrichtg.	4 x Zweirichtg.
Wagenlänge	13,35 m	13,95 m	20,65 m	14,20 m
Wagenbreite	2,08 m	2,00 m	2,00 m	2,00 m
Wagengewicht	17,2 t	15,9 t	22,3 t	15,7 t
Motorleistung	4 x 37 kW	4 x 40 kW	4 x 43 kW	4 x 43 kW
Fahrgastzahl	113	110	182	99
Sitzplätze	31	22	29	16

Oldtimerfahrt in Krefeld am 28. September 1975

Es ist erfreulich, daß einige Verkehrsbetriebe bereit sind, trotz aller gebotenen Sparsamkeit ein Plätzchen für die Vergangenheit zu reservieren. Dazu zählt auch die Krefelder Verkehrs-AG., die den Wagen Nr. 93 "eingemottet" hat und ihn von Zeit zu Zeit bei besonderen Anlässen verkehren läßt. Anlaß zum "Entmotten" war diesmal neben der Sonderfahrt von holländischen Verkehrsamateuren die Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Bockum. Wir haben die Gelegenheit ergriffen und eine Rundfahrt abgeschlossen. Leider war die zur Verfügung stehende Zeit sehr begrenzt, was bei Herausgabe der Einladungen noch nicht feststand. So können wir verstehen, daß einige Fahrgäste bemängelten, nicht ganz auf ihre Kosten gekommen zu sein. Nehmen Sie diese Zeilen bitte als Entschuldigung mit der Zusage, daß wir bei der nächsten Sonderfahrt eine entsprechende "Preisangleichung" vornehmen werden. Darüber hinaus weisen wir aber noch einmal darauf hin, daß sämtliche Überschüsse aus Sonderfahrten ausschließlich für das Hauptziel unseres Vereins eingesetzt werden: Die Einrichtung der Museumsstraßenbahn (Waldstraßenbahn) auf der Strecke zwischen Wuppertal-Cronenberg und Kohlfurther Brücke. Wir können gar nicht zuviel Geld zusammenlegen, denn bald werden wir vor Aufgaben stehen, die mit Muskelkraft allein nicht mehr zu bewältigen sind: Allein das Problem "Wagenhalle" wird noch Kopfschmerzen bereiten und Anlaß zu Spendenaufrufen werden. Wenn wir aber auf die bisher gezeigten Leistungen zurückblicken, so brauchen wir uns wirklich nicht zu schämen: Das sich neigende Jahr 1975 brachte einen erfreulichen Fortschritt und Hoffnung für 1976.

