



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Nr. 5

M a i 1975

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15-439

Postanschrift:
56 Wuppertal 1
Postfach 131557

Solingen

Ein Bericht über die Solinger Straßenbahn, zusammengestellt
von Horst Wittmann

Vorwort

Wie in anderen Städten, so beschäftigte man sich auch in Solingen vor der Jahrhundertwende mit dem Gedanken an die Errichtung einer Bahn, die die damals noch selbständigen Vororte dem Zentrum näherbringen sollte. In den Stadträten entbrannten heftige Diskussionen, ob mit einer Pferdebahn auszukommen sei, oder eine aufwendigere elektrische Strassenbahn gebaut werden sollte.

In verschiedenen Städten wurde der Pferdebahnbetrieb zugunsten der elektrischen Straßenbahn bereits wieder eingestellt, und so wollte man auch in Solingen mit der Zeit gehen und gab den Plan zum Bau einer Pferdebahn wieder auf.

In Dessau wurde um die gleiche Zeit eine Gasbahn gebaut. Eine Kommission aus dem Solinger Raum besichtigte die dortigen Anlagen. Die Realisierung einer Gasbahn in Solingen war aber schlecht möglich, da die Überwindung von Steigungen mit etlichen Schwierigkeiten verbunden war. So blieb nur noch die Möglichkeit zur Errichtung einer elektrischen Straßenbahn offen.

Planung - Eröffnung der Betriebe

1. Kreisbahn

Im Juni 1895 fanden die ersten Besprechungen zwischen der gegründeten Kreisbahn-Kommission und den für den Bau und Betrieb infrage kommenden Firmen "Union" und "Schuckert" statt. Die Firmen wurden um Abgabe von Offerten gebeten.

Solinger Stadt- und Kreisbahnen

*Schnellste Verbindung von den Reichsbahnstationen Ohligs und Vohwinkel
nach den Hauptsehenswürdigkeiten des Bergischen Landes.
(Müngstener Brücke, Schloß Burg)*

Linie I: Ohligs (Heideausflüge)—Merscheid—Solingen—
Hästen (Glüder, Solinger Talsperre).

Linie II: Ohligs (Waldschlößchen) — Wald (Strandbad
Iffertal) — Zentral-Solingen — Krahenhöhe
(Müngsten, Burg, Solinger Talsperre).

Linie III: Vohwinkel — Gräfrath — Zentral-Solingen —
Höhscheid.

Linie IV: Höhscheid—Solingen-Widdert (Rüden, Wipperau).

Linie V: Stöckerberg — Neumarkt — Krahenhöhe
(Müngsten, Burg, Solinger Talsperre).

Gestellung von Sonderwagen für Gesellschaften

Auskunft und Fahrpläne durch die Direktion: Solingen-Schlagbaum



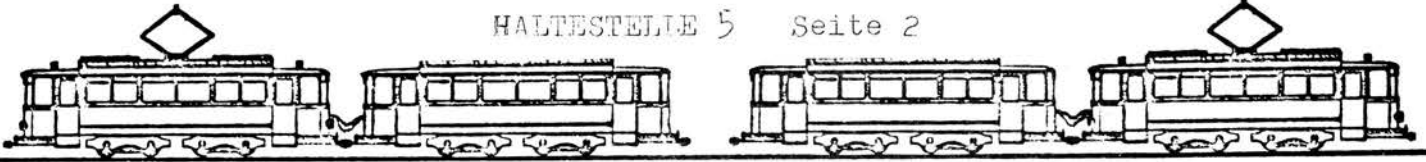
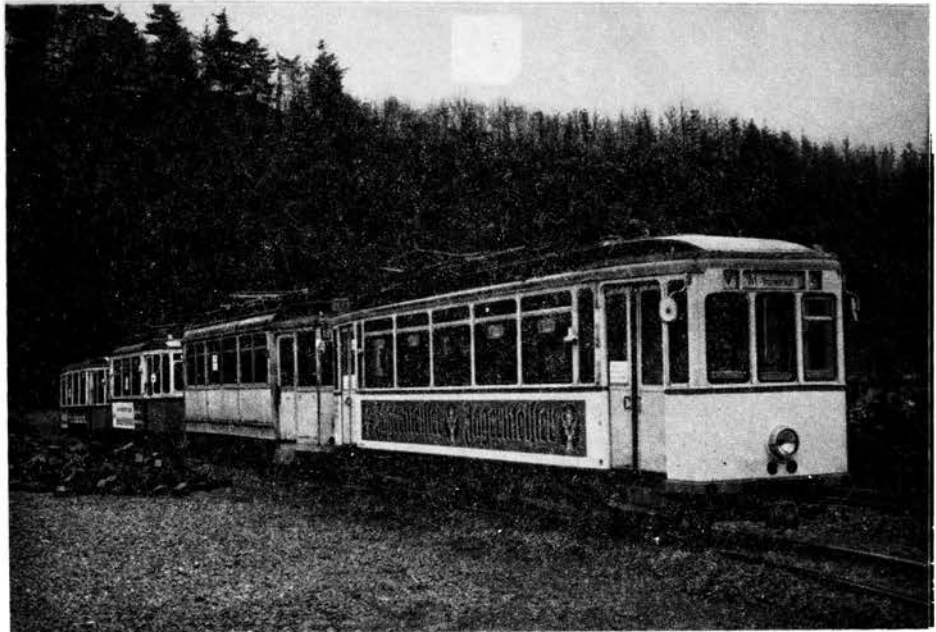
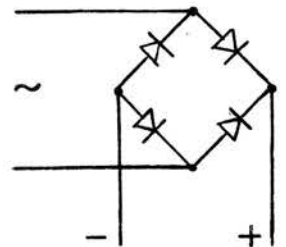


Foto: Guido Korff



Paradeaufstellung der Fahrzeuge (Rheinbahn, WSW ex BKB, Reutlingen) im Betriebshof Kohlfurth Brücke. Der freie Raum im Vordergrund wird die restlichen Gleise (vergl. nebenstehenden Gleisplan) aufnehmen. Der Einbau ist für 1975 vorgesehen.

Das Problem der Stromversorgung steht vor einer günstigen Lösung. Durch Übernahme einer raumsparenden Halbleiterausrüstung aus Hagen/Westf. können wir unser Unterwerk nun doch im Anschluß an die 10 kV - Station am Schütt unterhalb des Bahndamms errichten. Spenden sind sehr willkommen!



Wir haben ihn, den Sprengwagen der ASEAG, der uns bei der Unkrautbekämpfung wertvolle Dienste leisten wird. Dank sei auch der Bayer AG. für die gute Zusammenarbeit. Unsere Einrichtungen werden weiter zu ihrer Verfügung stehen.

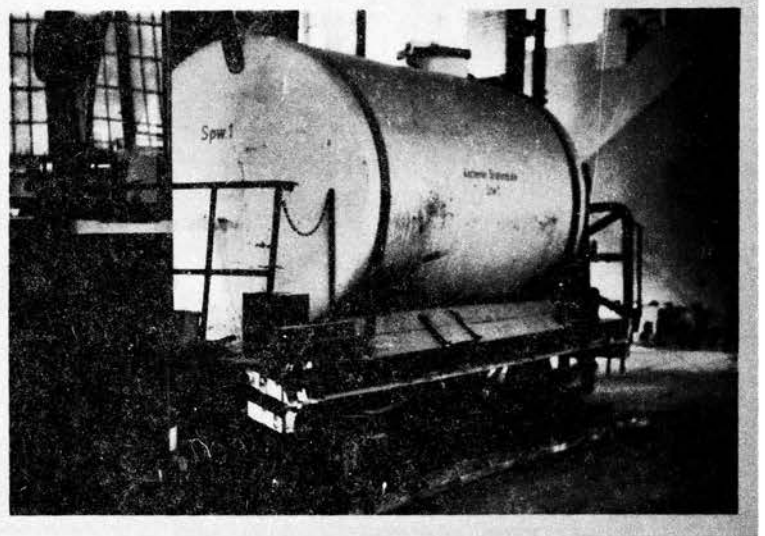
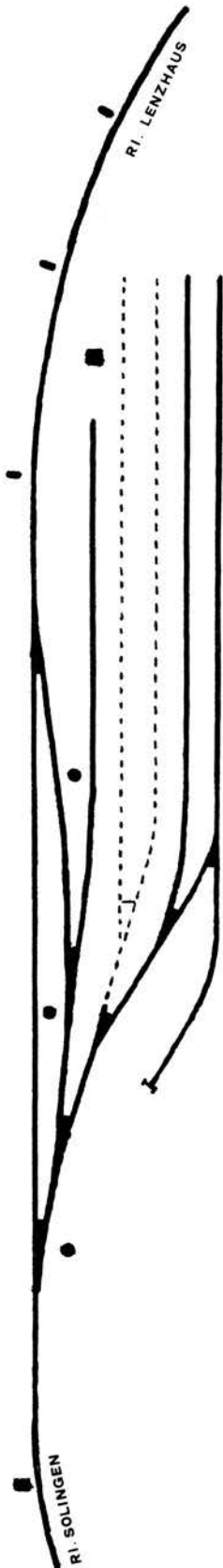
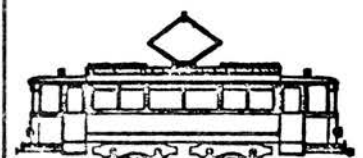
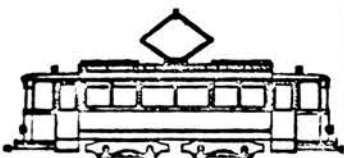


Foto: Klaus Sieper

Wir laden ein zur BMB-Sonderfahrt anläßlich der Stilllegung der Linien 2 und 3 der Hager Straßenbahn. Termin: 25.5.1975, siehe bes. Hinweis. Im Einsatz: Der Museumszug der BMB.



Die Firma Schuckert wollte für 930 000 Reichsmark und die Firma Union für 1 300 000 Reichsmark bauen.

Die Differenzen in den Angeboten kamen dadurch, daß Schuckert keine Rillenschienen eingeplant hatte. Bei der Union waren darüber hinaus 4 Triebwagen mehr eingeplant. Ferner sah die Union eine Kraftstation mit größerer PS-Leistung vor.

Schließlich wurde mit der Firma Union ein Vertrag aufgesetzt, der am 1. Februar 1896 unterzeichnet wurde.

Union erhielt die Konzession für die meterspurigen Strecken

1. Solingen (Schlagbaum) - Merscheid - Ohligs - Wald - Central - Schlagbaum
2. Central - Gräfrath - Vohwinkel.

Der Betrieb auf der ersten Strecke konnte am 19. November 1898 und auf der zweiten Strecke am 13. Januar 1899 eröffnet werden.

Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 20 km/h festgesetzt.

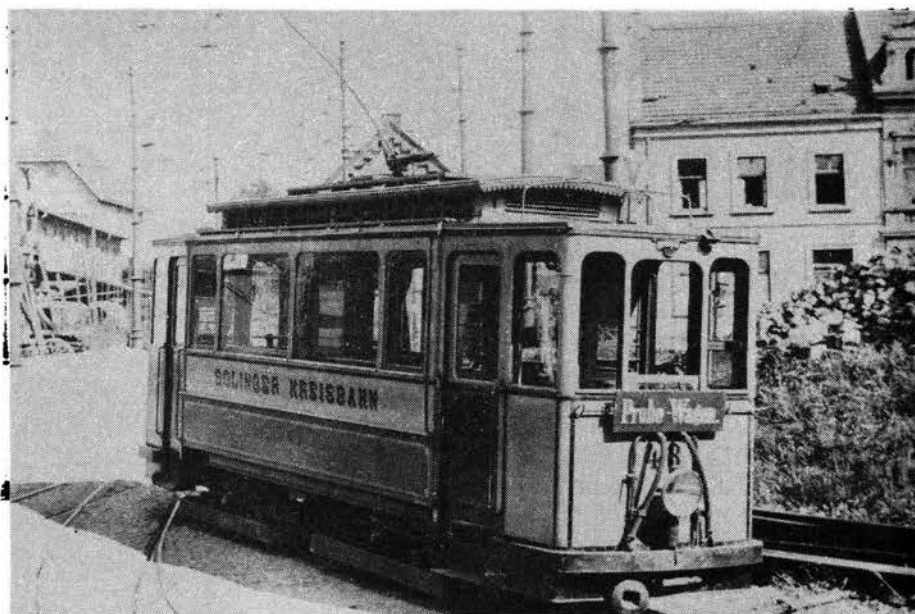
In Wald behinderte die Kreuzung mit der sogenannten Korkenzieherbahn (Solingen - Solingen-Nord - Wald - Gräfrath - Vohwinkel) den Verkehr erheblich. Durch den Bau einer Unterführung konnte der Verkehr ab 12. Februar 1910 ungehindert erfolgen.

1928 wurde die Strecke zwischen Wald-Bahnhof und Wald-Kirche zweigleisig ausgebaut. Im gleichen Jahr erfolgte die Verlegung von Doppelgleisen zwischen Schlagbaum und Vohwinkel.

Die Neugestaltung des Knotenpunktes Schlagbaum war im Jahre 1930 abgeschlossen.

In Ohligs bestand noch eine Kreuzung mit der Staatsbahn (Strecke: Ohligs - Widen - Düsseldorf). 1931 baute man unter dem Güterbahnhofsgelände eine Unterführung, die nur von der Straßenbahn benutzt wurde.

Zum Abschluß dieses Kapitels zeigen wir nebenstehend einen Triebwagen der vierten Bauserie, bereit zur Probefahrt. Dieser Wagentyp war auch bei anderen bergischen Bahnen anzutreffen.



2. Stadtbahn

Während bei der Kreisbahn die Frage der Kraftart längst erledigt war und nur noch über Offerten der zwei konkurrierenden Firmen diskutiert wurde, waren sich die Herren der Stadtbahn-Planung noch nicht einig. Nach dem Studium weiterer Angebote, inzwischen auch von den Firmen "RWE" und "Siemens-Halske", entschied man sich am 30. Dezember 1895 endgültig, der Union den Bau der Stadtbahn zu übertragen.

Ein Vertrag wurde am 12. Januar 1896 unterzeichnet.

Die Kosten für den Bau wurden auf 625 550 Reichsmark veranschlagt. Die meterspurige Bahn sollte folgende Linienführung haben:

1. Stöckerberg - Schlagbaum - Krahenhöhe
2. Neumarkt - Höhscheid.

Auf der Strecke nach Höhscheid plante man vorerst jedoch nur bis zum Übergang an der Staatsbahnstrecke Ohligs - Solingen - Remscheid.

Am 2. Juni 1897 wurde der Betrieb aufgenommen.

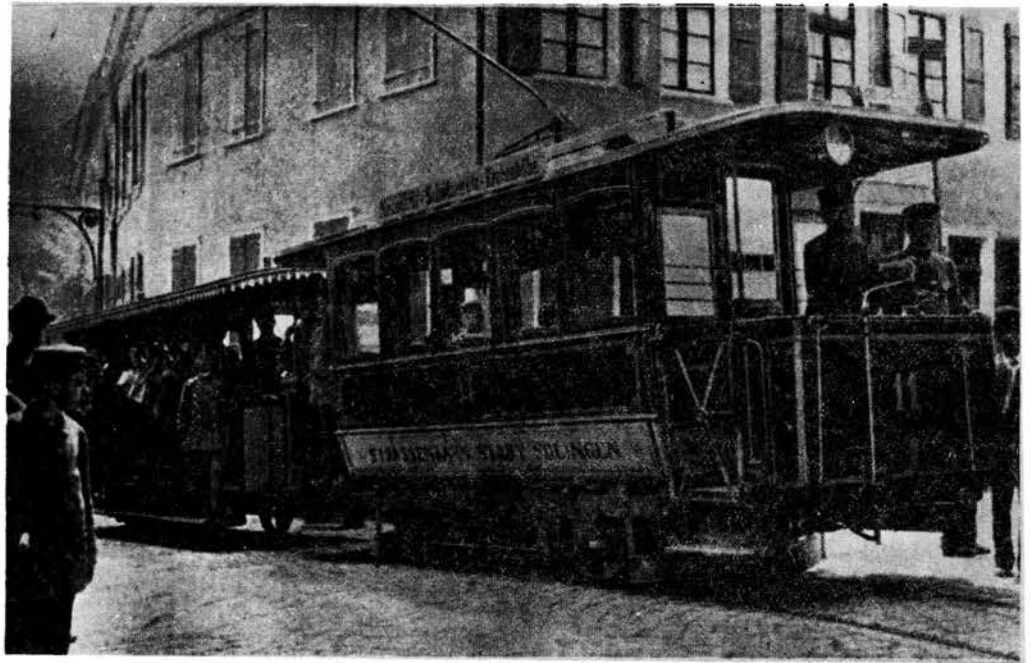
Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 15 km/h festgelegt.

An den Tagen vor der Eröffnung hatten bereits Probefahrten stattgefunden,

So sah es in den ersten Jahren der Solinger Straßenbahn aus: Auch die beliebten Sommerwagen fehlten nicht.

---.

die von der Bevölkerung mit Begeisterung gefeiert wurden. 1898 wurden auch die Gleise von dem Bahnübergang bis zum Endpunkt in Höhscheid verlängert. Mit dem Bau des Solinger Hauptbahnhofes in den Jahren 1911



- 1913 erfolgte die Tieferlegung der Staatsbahngleise und der Bau einer Überführung. Dadurch fiel auch hier die gefährliche Kreuzung mit der Staatsbahn fort.

Wegen des größeren Verkehrsaufkommens wurde die Strecke vom Neumarkt nach Höhscheid in den Jahren 1926 - 1928 überwiegend doppelgleisig ausgebaut. Gleichzeitig erfolgte eine vollständige Neugestaltung der Gleisanlagen am Neumarkt.

Erweiterung des Streckennetzes

Im Jahre 1922 erwarb die Stadtbahn von den "Vereinigten Westdeutschen Kleinbahnen AG." (VKA, siehe HALTESTELLE 2, Seiten 9 u. 10), die in Remscheid Überlandlinien betrieb, den Abschnitt von Krahenhöhe bis Burg-Bahnhof. Später wurde vor der Wupperbrücke eine Ausweiche gebaut und die Reststrecke der Remscheider Straßenbahn überlassen.

Bereits im Jahre 1911 hatte die Stadt Solingen mit dem RWE einen Vertrag über den Bau einer Strecke von Neumarkt nach Widdert abgeschlossen. Durch die Kriegsjahre ist es seinerzeit zu dem Ausbau nicht gekommen. Erst als die Stadt Solingen den Straßenbahnbetrieb in eigene Regie übernahm, konnte der Plan realisiert werden.

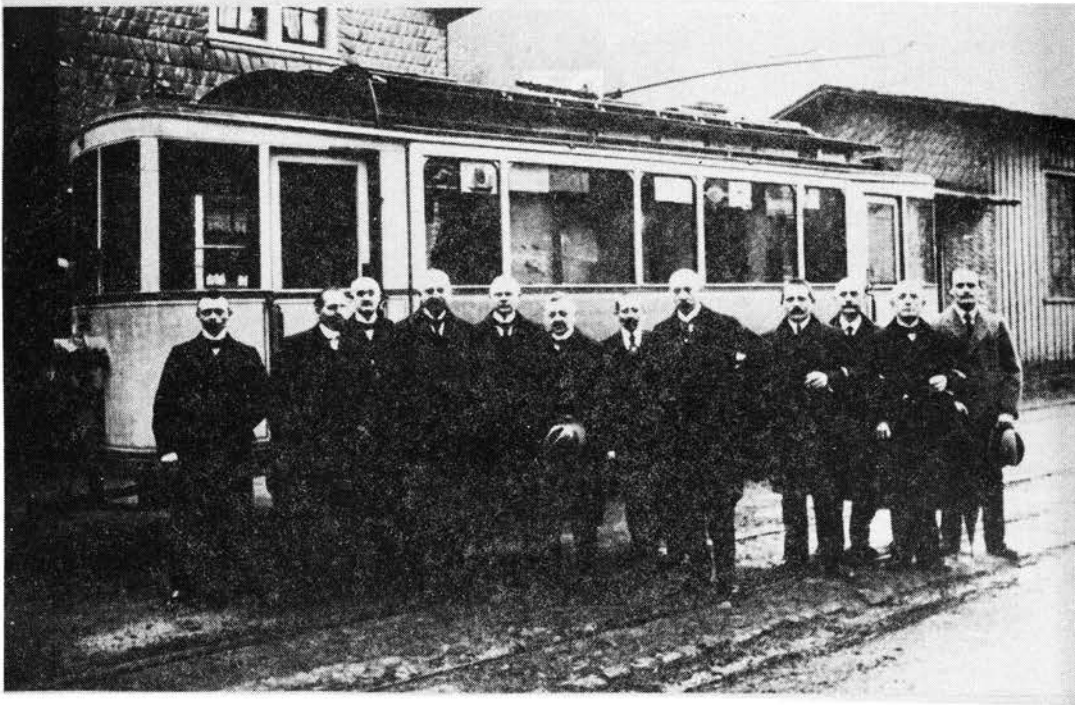
Nach Überwindung einiger Schwierigkeiten erfolgte die Eröffnung am 2. Dezember 1926.

Die Inbetriebnahme der Linie vom Neumarkt nach Håsten fand am 22. Juni 1929 statt. Durch den Bau einer großen Siedlung bestand auch hier der Bedarf nach einem Verkehrsanschluß.

Zusammenfassend die Daten der Eröffnung der einzelnen Straßenbahnstrecken:

2. 6.1897	Stöckerberg - Südbahnhof	3,02 km
2. 6.1897	Neumarkt - Krahenhöhe	2,44 km
2. 4.1898	Südbahnhof - Höhscheid	1,96 km
19.11.1898	Schlagbaum - Merscheid - Wald - Ohligs - Schlagbaum	8,12 km
13. 1.1899	Central - Gräfrath - Vohwinkel	4,76 km
1. 4.1922	Krahenhöhe - Burg-Bahnhof	5,43 km
2.12.1926	Neumarkt - Widdert	4,58 km
23. 6.1929	Katternberger Str. - Neumarkt - Håsten	3,59 km
Gesamtlänge der Gleisanlagen einschließlich Betriebshof		57,95 km

Das Depot am Schlagbaum in der Kuller Str. wurde bereits von Stadt- und Kreisbahn gemeinschaftlich benutzt. In Ohligs stand noch eine kleine Wagenhalle, die bereits in früheren Jahren abgerissen worden ist.



Dieses Foto entstand am 1. 4. 1922 am Burger Bahnhof anlässlich der (Wieder-) Eröffnung der Strecke Krahenhöhe - Burg Bf. Auf der Strecke Wupperbrücke - Bahnhof gab es von 1926 bis 1936 sogar einen Gemeinschaftsverkehr mit der Remscheider Straßenbahn.

Betriebsführung

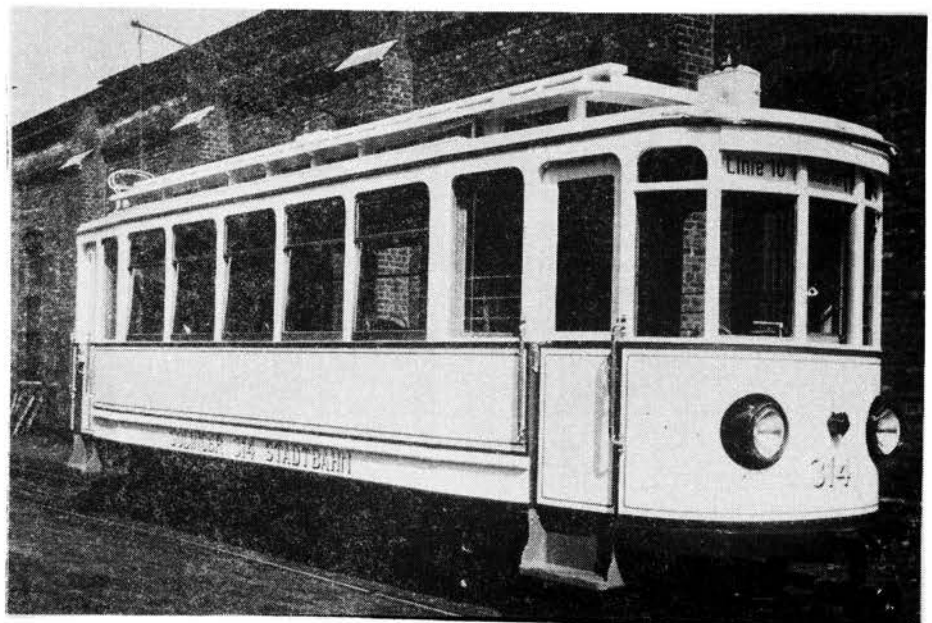
Die Betriebsführung der Kreisbahn und auch der Stadtbahn lag zunächst bei der Firma Union. Die Konzessionen waren auf die genannten Städte ausgestellt. Die Stadtbahn war Eigentum der Stadt Solingen, die Kreisbahn jedoch nicht Eigentum der beteiligten Gemeinden. Den Gemeinden stand lediglich das Erwerbsrecht zu.

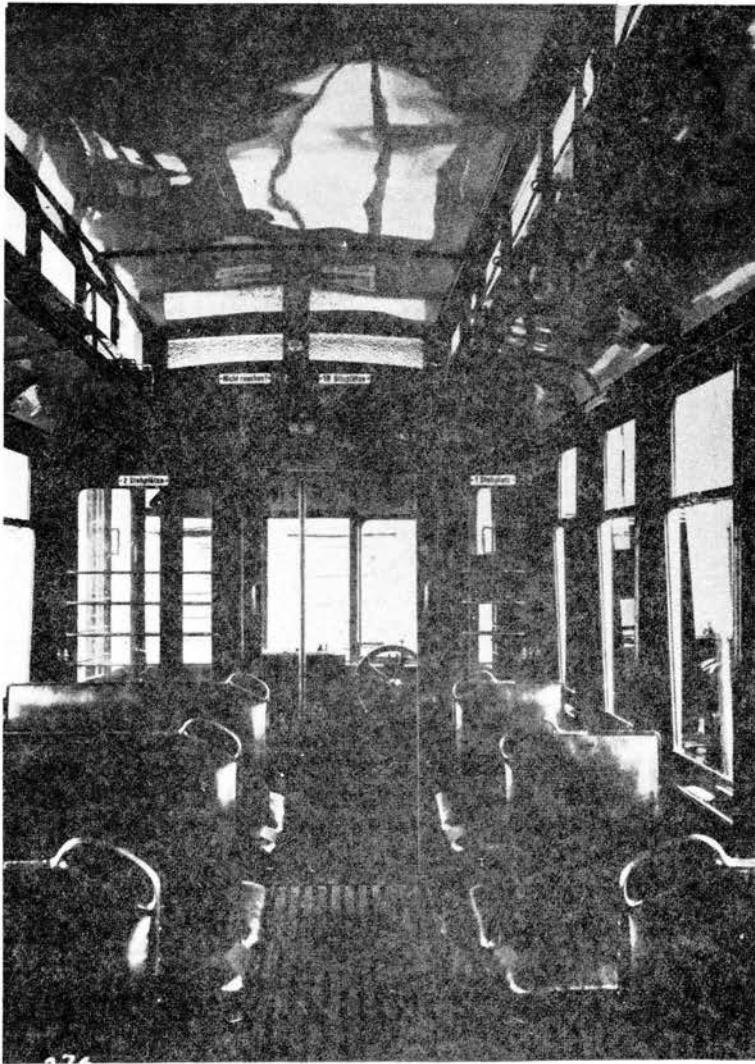
Im Jahre 1901 übernahm die "Solinger Kleinbahn AG." den Betrieb von der Union. 1911 kam die Kreisbahn in den Besitz der betreffenden Gemeinden. Das RWE übernahm die Betriebsführung bis zum 31. Dezember 1919. Ab 1. Januar 1920 übernahmen dann die Städte die Bahnen in eigene Verwaltung und Betriebsführung.

Am 1. August 1929 erfolgte die Eingemeindung zur Stadt Solingen. Dadurch war auch die Verschmelzung von Stadt- und Kreisbahn bedingt. Die einzelnen Strecken wurden miteinander verflochten. Für die Fahrgäste war dies ein großer Vorteil.

Die "Städtische Straßenbahn GmbH" wurde am 29. April 1932 gegründet. Am 30. November 1933 wurde die GmbH wieder aufgelöst. Von diesem Zeitpunkt an blieben die Solinger Straßenbahnen ein Eigenbetrieb der Stadt Solingen.

Charakteristisch für die Solinger Straßenbahn waren die Wagen mit zwei Scheinwerfern an jeder Stirnseite. Für die Bahnen des Bergischen Landes außergewöhnlich waren auch die zu den Stirnseiten hin angeordneten Türen, die in Richtung Wagenmitte aufgeschoben werden mußten. Üblich war die umgekehrte Anordnung (siehe oberes Bild).





Auch in den 20er und 30er Jahren gab es schon Komfort in den Stadtbahnwagen.

Der letzte Neuzugang erfolgte 1950, und zwar lieferte die DÜWAG sechs Verbands-Triebwagen.

Bei den Beiwagen erhöhte sich der Bestand bereits in den Jahren 1948 und 1949 durch Zukauf von jeweils 3 KS-Fahrzeugen.

Die Gleisanlagen

Wie die Fahrzeuge, so wurden auch die Gleisanlage und die Fahrleitung durch Bombenangriffe stark beschädigt.

Trotz Materialmangels und Fehlens der Arbeitskräfte konnte die Instandsetzung zügig vorangetrieben werden.

Die Ausbesserung der zerstörten Strecken mußte mit dem Material ausgeführt werden, das durch den Ausbau schon früher stillgelegter Strecken gewonnen wurde. Später war dann neues Schienenmaterial, allerdings in beschränktem Umfange, zu bekommen.

Ende Juni 1946 standen 98,8 % des Gleisnetzes wieder für den Fahrdienst zur Verfügung. Das Verbindungsstück zwischen Mühlenplatz und Neumarkt fehlte noch. In diesem Bereich war die Innenstadt vollständig zerstört. Nach Räumung der Trümmer konnte provisorisch ein Gleis zur Überführung der Fahrzeuge in die Wagenhalle zu den notwendigen Reparaturen hergestellt werden. Am 16. Dezember 1946 waren beide Gleise wieder so weit in Ordnung, daß der durchgehende Betrieb aufgenommen werden konnte.

Um das Gesamtnetz wieder betriebsfähig zu gestalten, wurden:

Die Fahrzeuge

Die Stadtbahn verfügte im Eröffnungsjahr über 12 Trieb- und 8 Beiwagen.

Die Kreisbahn nahm den Betrieb mit 18 Trieb- und 12 Beiwagen auf.

Diese Fahrzeuge lieferte die Firma Union. Später wurden die Wagen bei der Waggonfabrik Weyer & Co., Düsseldorf gekauft.

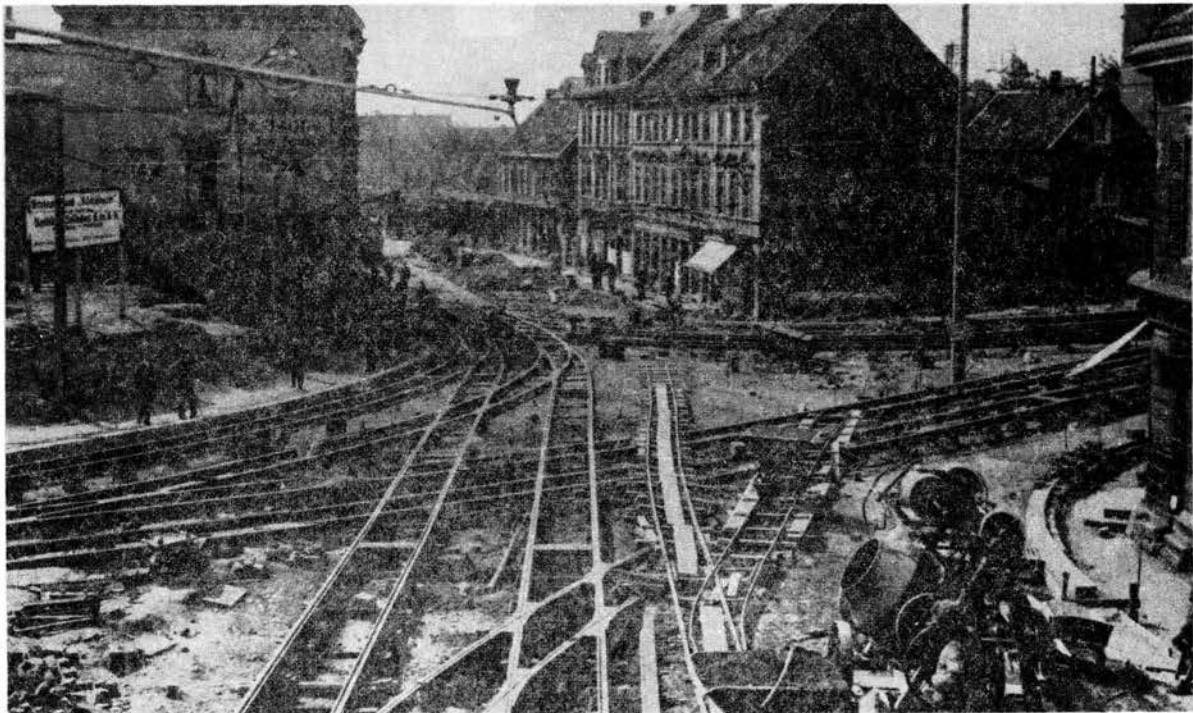
Der Wagenpark der Städtischen Straßenbahnen setzte sich vor dem 2. Weltkrieg aus 59 Trieb- und 42 Beiwagen zusammen. Nach dem Krieg war die Anzahl der betriebsbereiten Fahrzeuge auf 17 Trieb- und 14 Beiwagen zusammengeschrumpft. Viele Fahrzeuge waren nur leicht beschädigt, so daß eine Reparatur noch möglich war. Bis zum Jahre 1948 standen wieder 35 Trieb- und 24 Beiwagen einsatzbereit zur Verfügung.

Im gleichen Jahre lieferte die DÜWAG zwei Aufbauten für vorhandene Fahrgestelle der Triebwagen (Nr. 351, 352).

Die Rheinbahn nahm die Erneuerung der Frontpartien von 5 zerstörten Triebwagen vor (Nr. 361-365).

Auch mit dieser HALTESTELLE sollten Sie wieder ein neues Mitglied werben!

So sah es 1929/30 bei der Neugestaltung des Knotenpunktes Schlagbaum aus. Ist das nicht schon eine Vorahnung der Stadtbahnbaustellen in den Ruhrgebietsstädten oder aber eine Bestätigung Ben Akibas?



1630 m Gleis neu verlegt
 1095 m Gleis ausgebaut und an anderer Stelle verlegt
 15 Weichen ausgebaut, vollständig überholt und wieder verlegt
 3 Weichen ausgebaut und an anderer Stelle wieder eingebaut
 170 Maste gesetzt
 8200 m Gleis reguliert
 8295 m Oberleitung reguliert

Wiederinbetriebnahme der Strecken

Nachfolgend die Zeitpunkte der Wiederinbetriebnahme der Strecken:

Linie 1	14. Juni 1945	Mangenberg - Ohligs/Bhf.
	11. März 1945	Schlagbaum - Mangenberg
Linie 2	28. Mai 1945	Schlagbaum - Wald - Ohligs
	14. Aug. 1945	Schlagbaum - Mühlenplatz
	17. Dez. 1945	Birkenweiher - Höhscheid
	8. Jan. 1946	Postamt - Birkenweiher
Linie 3	28. Mai 1945	Schlagbaum - Vohwinkel
	14. Aug. 1945	Schlagbaum - Mühlenplatz
	28. Mai 1945	Werwolf - Jagenberg
	23. Juni 1945	Jagenberg - Bürgerhöhe
	25. Aug. 1945	Bürgerhöhe - Burg
Linie 4	28. Mai 1945	Werwolf - Widdert
	14. Aug. 1945	Entenpfuhl - Werwolf
Linie 6	27. Juni 1946	Neumarkt - Hästen

Nach Herstellung der Gleisverbindung zwischen Entenpfuhl und Kölner Str. war ab 11. Februar 1946 die Möglichkeit gegeben, die Linie von Höhscheid über Neumarkt nach Burg zu führen. Bezeichnung: Linie 5.

Stromversorgung

Die Bahnen hatten, jede für sich, Kraftwerke auf dem Gelände des Solinger Schlachthofes, in unmittelbarer Nähe der Wagenhalle. 1926 wurden die Kraftwerke aufgegeben, da diese veraltet waren und die Aufwendung für die Modernisierung zu hoch gewesen wäre. Mit dem RWE wurde ein

Vertrag über die Stromlieferung abgeschlossen. Es wurde ein Hauptgleichrichterwerk mit einer Leistung von 2 x 750 A in der Friedrichstr. und Unterwerke in Jagenberg und Kluse mit je 3 x 250 A gebaut. Durch Kriegseinwirkung ist das Hauptgleichrichterwerk erheblich beschädigt worden. 1945 konnte die Anlage wieder instandgesetzt werden. Während des Wiederaufbaus wurde von den benachbarten Verkehrsbetrieben mit Strom ausgeholfen. Von der Rheinbahn wurde die Strecke von Ohligs bis Wald und von den Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises von Ohligs bis Mangenberg die Leitung gespeist. Da die letztgenannte Bahn eine höhere Spannung hatte, war ein Umschalten der Lichtkreise in den Fahrzeugen erforderlich.

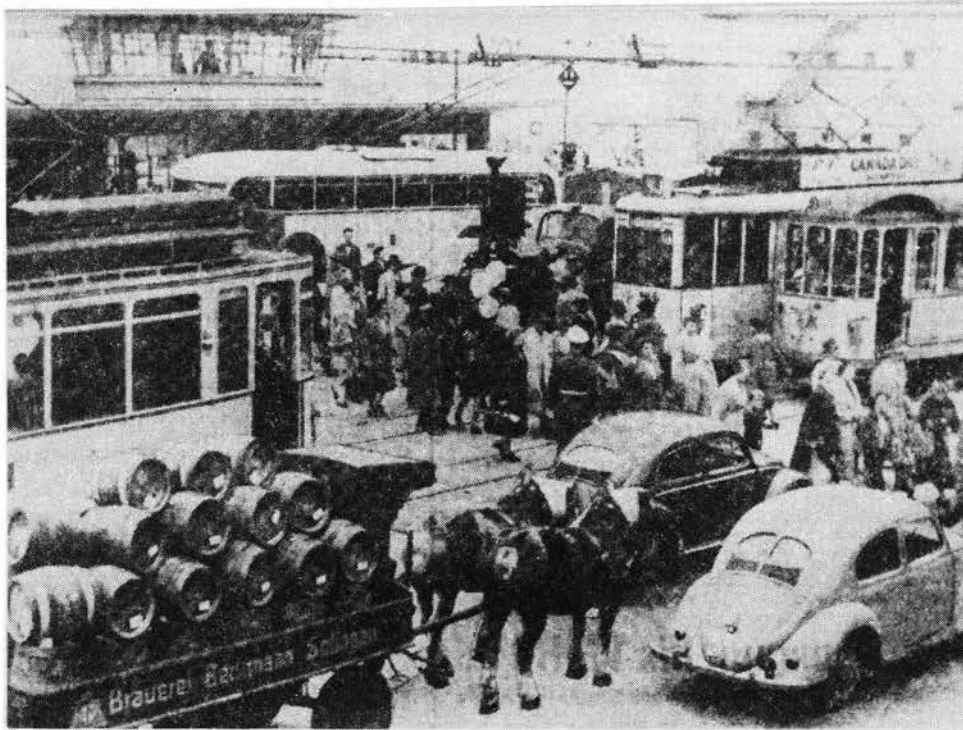
Stillegung - Umstellung auf Obusbetrieb

Die Stillegung von Strecken begann bereits im Jahre 1939 mit dem Teilstück Schlagbaum - Stöckerberg, das durch zu geringes Verkehrsaufkommen unrentabel wurde. Die Gleise blieben jedoch noch bis in die 50er Jahre liegen.

Durch die Tatsache, daß der Bahnkörper der Linien 1 und 2 nach Ohligs eingleisig an der Straßenseite lag und die Streckenführung den wachsenden Verkehr behinderte, begann man 1951 mit der Planung auf Umstellung, entweder Autobus oder Obus. Schließlich gab man dem Obus den Vorzug. Im Juni 1952 fuhr letztmals die Straßenbahn über Merscheid nach Ohligs. Im Jahre 1953 wurde dann auch die Strecke über Wald nach Ohligs auf Obusbetrieb umgestellt. Die Obusse fuhren dann im Ringverkehr bis zum Neumarkt.

Die Stillegung der Linien nach Höhscheid und Hästen erfolgte 1956. Jetzt fuhren die Obusse wieder die alte Strecke, die auch die Straßenbahn benutzt hatte. 1957 war die Umstellung der Linie nach Widdert, 1958 des Abschnittes vom Neumarkt über Gräfrath nach Vohwinkel. Das restliche Stück Straßenbahn vom Neumarkt über Krahenhöhe nach Burg legte man am 15. November 1959 still.

Ein Jahrhundert Stadtverkehr in Solingen dokumentiert das letzte Bild:

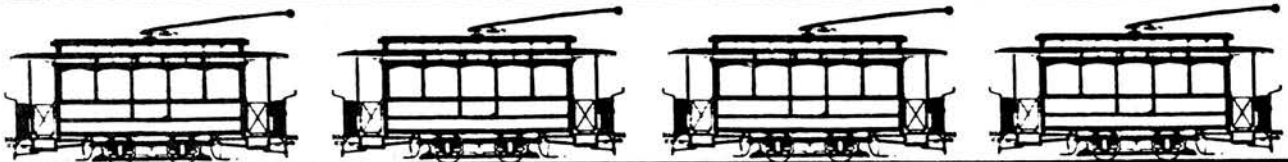


Eine ausführliche Streckenskizze mit dem vollständigen Gleisnetz der Solinger Straßenbahn werden wir in einer der folgenden Nummern der HALTESTELLE bringen.

Die Fotos verdanken wir dem Stadtarchiv Solingen. Die Anzeige auf der Titelseite entnahmen wir dem Novemberheft 1929 der Zeitschrift BERGISCHE HEIMAT. Zeichnung und Layout besorgte Klaus Sieper.

WAGENPARK-STATISTIK DER SOLINGER STRASSENBAHN					
NUMMER AB 1938	ALTE NUMMER	BAUJAHR	HERSTELLER	AUSMUSTERUNG	ANMERKUNGEN
STADTBAHN — TRIEBWAGEN					
71 — 82	1 — 12	1896 / 97	UNION	X	EX PFORZHEIM 31—36 304 = 317 / II , 302,3,6 KV, 307=306KV 306 = 307=112 KV 311, 313 KV 316 KV 337, 339, 341 KV
83 — 88	21 — 26	1899	"	X	
101 — 106	331 — 336	1916	MAN	K V	
112	306	1913	WEYER & CO.	K V	
301 — 307	301 — 308	1913	"	1954 / 55	
308 — 313	309 — 314	1926	"	1955 / 59	
314 — 319	315 — 320	1927	"	1955 / 60	
336 — 342	321 — 327	1929	ELZE	1958 / 60	
— BEIWAGEN					
89 — 96	13 — 20	1896	UNION	X	SOMMERWAGEN
201 — 206	425 — 430	1907	MAN	1955	204—6KV, EX PFORZHEIM 125—130
511 — 516	431 — 436	1926	WEYER	1955	512, 4, 6 KV
523 — 528	419 — 424	1927	"	1958	523 UNFALL, 524, 5 KV
529 — 536	411 — 418	1929	ELZE	1958/60	529, 531 KV
KREISBAHN — TRIEBWAGEN					
1 — 18	1 — 18	1898	UNION	X	1915 / 17 NEUE FAHRGESTELLE 44=ARBEITSWAGEN A 1955 107, 111 KV, 108,9=308,24/II 113 KV, 114, 5=314,5/II 117 KV, 116=334/II 325, 8, 9 KV, 327=309/II 330, 2 KV, 335 UNFALL 331 1953 LEHRWAGEN
19 — 23	19 — 23	1899	"	X	
24 — 28	24 — 28	1902	"	X	
40 — 45	40 — 45	1907	FALKENRIED	X	
107 — 111	101 — 105	1913	WEYER	1955	
113 — 115	106 — 108	"	"	"	
116 — 117	109 — 110	1915/6	"	1957	
320 — 329	111 — 120	1926	"	1955/60	
330 — 335	121 — 126	1927	"	1953/59	
— BEIWAGEN					
51 — 62	51 — 62	1898	UNION	X	AN STADTBAHN ENTLIEHEN 507, 8, 9 KV, 501,3,4,6 1953 AN BOGESTRA (417—20) 520, 2 KV
63 — 68	63 — 68	1907	"	X	
97 — 100	97 — 100	1908	"	X	
501 — 510	201 — 210	1926	WEYER	1955	
517 — 522	211 — 216	1927	"	1956/58	
STÄDTISCHE STRASSENBAHNEN — TRIEBWAGEN					
351 — 352		1948	DÜWAG	1961	1959 HERKULESBAHN KASSEL 12—17 SCHLEIFW. 1958 VESTISCHE 1002
361 — 365		1949	RHEINBAHN	1959	
371 — 376		1950	DÜWAG		
41 / II		1952	SCHÖRLING		
— BEIWAGEN					
551 — 553		1948	UERDINGEN		1953 VESTISCHE 188—190
561 — 563		1949	"		1958 BIELEFELD 157—9

Alle Fahrzeuge waren Zweiachser.
 1917 brannte das Depot ab; deshalb die Käufe der Pforzheimer Wagen.
 In den letzten Betriebsjahren erfolgten aus steuerlichen Gründen (Restbuchwert) zahlreiche Umnummerungen.
 Triebwagen 342 kam am 16.11.1959 gegen 10 Uhr als letzter Wagen von der Strecke. Sofort anschließend wurde mit dem Abbau der Oberleitung begonnen.



Die Hobby-Straßenbahner arbeiten für ihr Museum

Jahreshauptversammlung der Bergischen Museumsbahnen

WZ General-Anzeiger
Westdeutsche Zeitung
Wuppertaler Nachrichten
Wuppertaler Anzeiger

Montag, 24. März 1975

„Das Ganze ist kein Zucker-schlecken!“, heißt es in der Kurzfassung des Jahresberichtes des Vereins „Bergische Museumsbahnen e. V.“. „Ohne beharrliches, schrittweises Vorarbeiten geht es nicht!“ Dennoch sind die Hobby-Straßenbahner in 1974 ihrem Vorhaben — Einrichtung eines Straßenbahn-Museums und spätere Aufnahme eines Personenverkehrs auf der Strecke zwischen Cronenberg und Kohlfurth — ein Stück näher gekommen. Die Arbeiten konzentrieren sich vorwiegend auf den Betriebshof Kohlfurth.

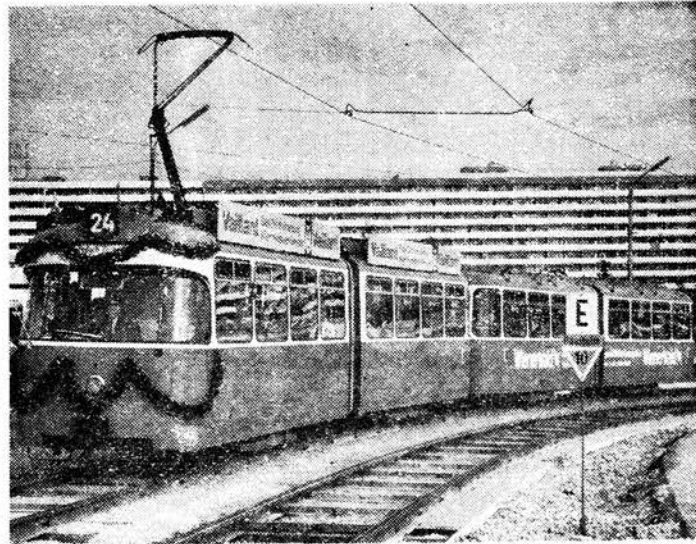
Erdbewegungen waren erforderlich, eine Rampe mußte gebaut werden, der Hof war zu pflastern und einige Gleise, zuvor in Remscheid, Cronenberg-Dohr und am Friedenshain ausgebaut, mußten verlegt werden. Um Diebstählen entgegenzuwirken, wurde die Oberleitung der Bahnstrecke mit einer Alarmanlage versehen und unter Schutzspannung gestellt. All diese Arbeiten erledigten u.ermüdet einige der Mitglieder. Der technische Leiter Heinz Johann: „Es werden dringend weitere Aktive benötigt.“

Erfreut ist man bei der „BMB“, daß der Landeskonservator Bahn und Anlage als technisches Kulturdenkmal anerkennen wird. Eine finanzielle Hilfe ist allerdings nicht damit verbunden.

Der Vorsitzende Emil Dicke ist dennoch über den Fortgang recht optimistisch. Das Straßenbahnmuseum dürfte in diesem Jahre fertiggestellt werden. 17 Fahrzeuge können bereits jetzt in der Kohlfurth bestaunt werden. Der mobile Schienenverkehr wird dagegen noch einige Zeit auf sich warten lassen.

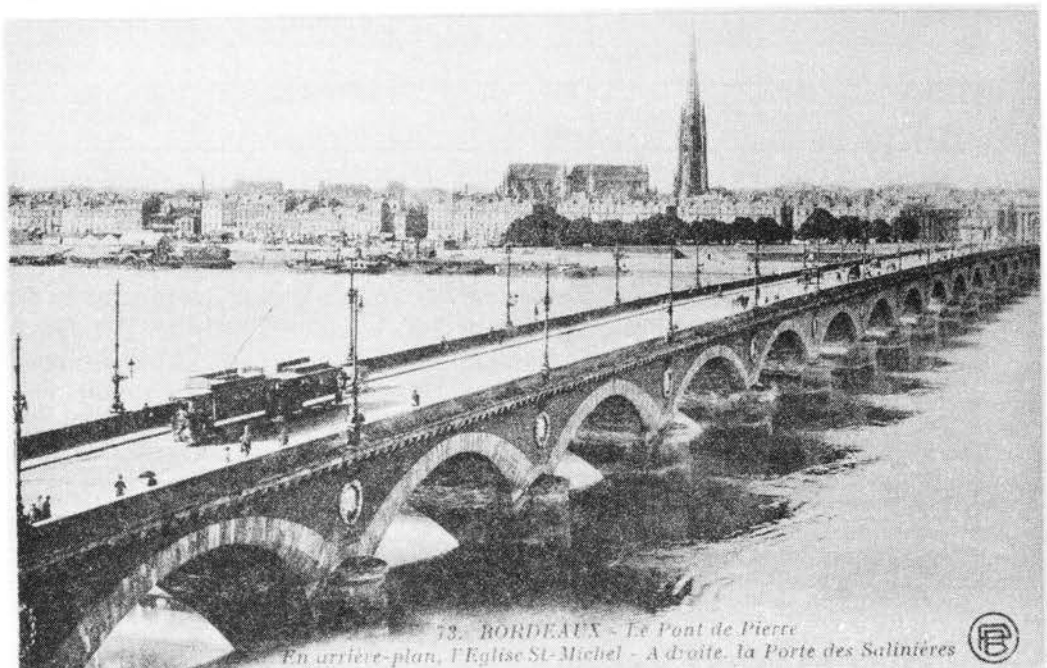
Die Gründung einer Betriebsgesellschaft ist vorgesehen. Im vergangenen Jahr schlossen sich 31 neue Straßenbahninteressenten dem Verein an. 24 der jetzt 188 Mitglieder — „wir führen keine Karteileichen“ — sind Ausländer. Internationale Beziehungen pflegt die BMB mit Straßenbahn-Fans in Holland, Belgien, Frankreich, England und Österreich. Entsprechend sah man beim gemütlichen Teil nach der Jahreshauptversammlung auch Filme über Straßenbahnen aus dem In- und Ausland.

Neue Straßenbahnstrecke



Während in West-Berlin schon vor Jahren die letzte Straßenbahn aus dem Verkehr gezogen wurde und auch Hamburg die Straßenbahn mehr und mehr durch U- und S-Bahnen ersetzen wird, hat die bayerische Landeshauptstadt München kürzlich eine völlig neue Straßenbahnstrecke ihrer Bestimmung übergeben. Sie verlängerte die Linie 24 um 770 Meter bis ins Zentrum der neuen Trabantenstadt Perlach, die Ende der siebziger Jahre durch eine U-Bahn an die City angeschlossen werden wird. Die Bauarbeiten laufen bereits und erforderten jetzt gleichzeitig zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke eine Verlegung der Straßenbahn auf 2750 Metern auf eine andere Trasse. Hierfür waren rund 5,5 Millionen Mark erforderlich, die Verlängerungsstrecke kostete weitere 1,6 Millionen Mark. Dennoch handelt es sich nur um eine vorübergehende Lösung: Bei Fertigstellung der U-Bahn nach Perlach wird der Straßenbahnbetrieb auf den jetzt neu verlegten Gleisen wieder eingestellt. In Perlach wohnen bereits rund 50 000 Menschen. Die Münchner Verkehrsbetriebe sahen sich deshalb gezwungen, die Zeit bis zur Eröffnung des U-Bahn-Betriebes durch dieses nicht ganz billige „Provisorium“ zu überbrücken.

DABEI HATTE BORDEAUX SCHON EINMAL EINE TRAM —
UM 1910 AUF DER BRÜCKE ÜBER DIE GARONNE.



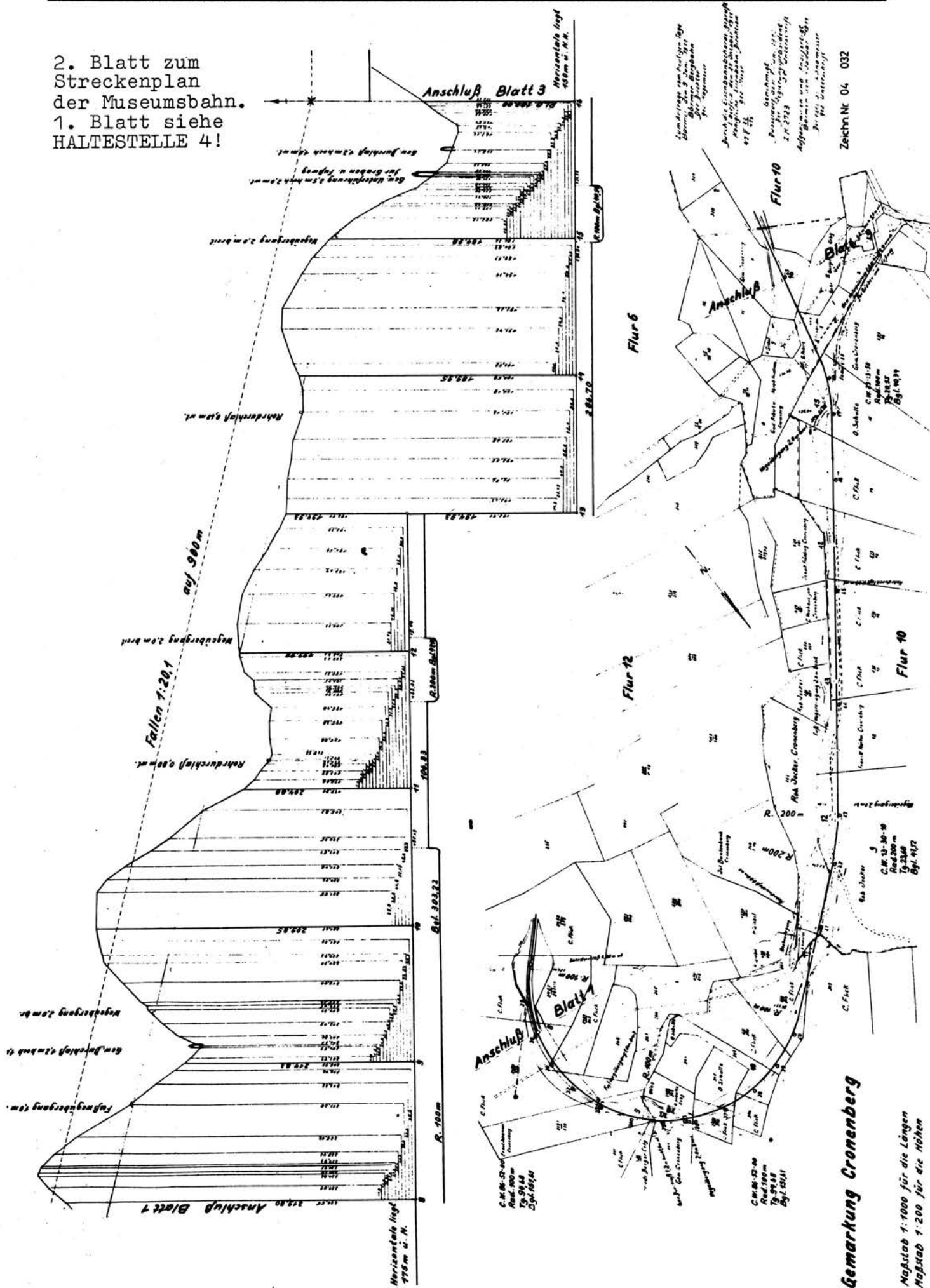
DER SPIEGEL

DAS DEUTSCHE NACHRICHTEN-MAGAZIN
10. 3. 1975

Frankreich: Comeback für die Trambahn

Frankreichs Großstädter sollen wieder Straßenbahn fahren. Nur wenige Jahre nachdem die Schienenfahrzeuge in vielen Städten als verkehrshindernd von den Straßen verbannt worden waren, will der französische Verkehrsstaatssekretär Marcel Cavaillé das traditionelle Verkehrsmittel nun rehabilitieren. Cavaillé hat die Bürgermeister von Nancy, Bordeaux, Grenoble, Nizza, Rouen, Straßburg, Toulon und Toulouse aufgefordert, einem Regierungsprojekt zur Wiedereinführung der Straßenbahnen zuzustimmen. Nach den Berechnungen des Pariser Verkehrsministeriums ist die Straßenbahn das wirtschaftlichste aller Nahverkehrsmittel. Falls die Städte sich wieder auf die Tram besinnen, will sich die Regierung an den Kosten beteiligen. Als vorbildlich nannten die Verkehrsplaner der Regierung die Straßenbahnsysteme in München, Zürich und im Haag.

2. Blatt zum
Streckenplan
der Museumsbahn.
1. Blatt siehe
HALTESTELLE 4!



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

Schloß Burg + Müngstener Brücke + Deutsches Klingenmuseum +

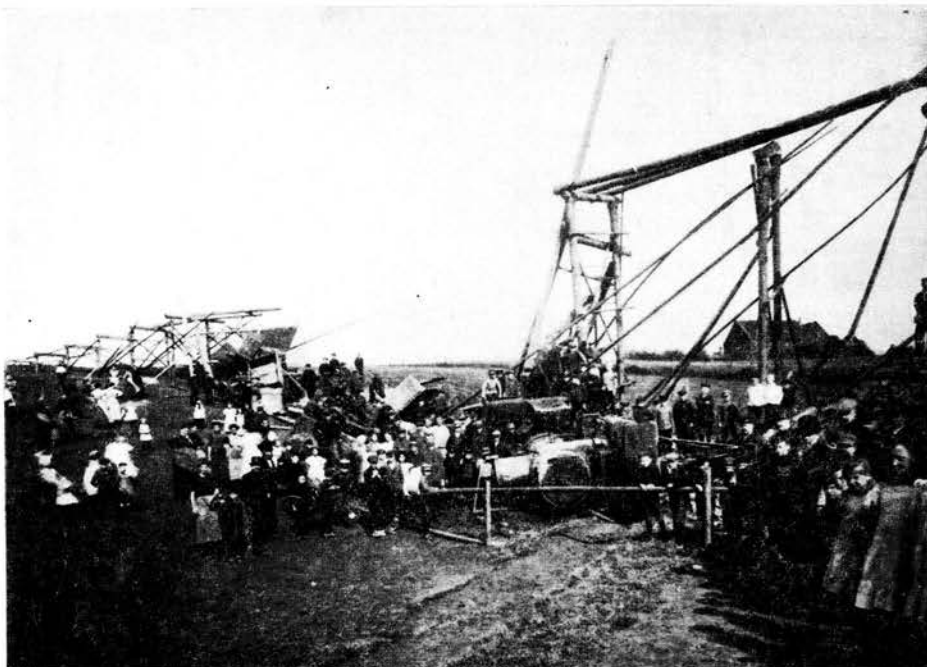
Waldreiche Landschaft + Fußgängerfreundliche City +

Sengbachtalsperre + Romantische Hofschaften + Gute Luft +

Gemütliche Gaststätten + Weltruf durch Qualität + Vieles mehr =

Ausflugsort für Freizeit-Fans

Solingen



Auch dieses Bild zeugt vom Bau einer Straßenbahnlinie in Solingen. Es entstand 1913 beim Bau der Linie Cronenberg - SG-Mühlenplätzchen der Barmer Bergbahn AG. Hinter dem Gelände der Firma Rasspe mußte der Damm aufgeschüttet werden. Dazu diente ein Gerüst, das von einer Feldbahndampflokomotive mit Loren befahren wurde. Einmal war die Lok nicht mehr

zu halten und stürzte mit den Wagen in die Tiefe. Ein Fotograf war zur Stelle und hielt diese bemerkenswerte Szene fest. Wir danken Herrn Alfred Korte, Solingen, der uns einen Original-Abzug zur Verfügung stellte. Damit schließt sich der Kreis wieder, und die Beziehung zu unserer Museumsstrecke ist hergestellt. Wir versprechen gern, auch über die anderen Bahnen, die Solingen bedienten, in späteren Ausgaben ausführlich zu sprechen. Sichern Sie sich durch Ihre Mitgliedschaft den fortlaufenden Bezug der HALTESTELLE!