



Haltestelle

Zeitschrift der Bergischen Museumsbahnen e.V. Wuppertal
Nr. 127 – Mai 2019



Linie 5 – die
„spätgeborene“
Städteverbindung

 50 Jahre Verein

Bergische Museumsbahnen e. V.





Impressum

Haltestelle

Zeitschrift der Bergischen
Museumsbahnen e.V., Wuppertal

Postfach 13 19 36 · 42046 Wuppertal

Ausgabe 127 – Mai 2019

Auflage: 1000 Stück

Herstellung:

Oehle Layoutservice, Ennepetal
www.oehle-layout.de

Redaktion »Haltestelle«

Guido Korff (-gk-), Michael Malicke
(MM), Klaus Sieper (KSW)

Verantw. i. S. d. Pressegesetzes

NRW: Guido Korff

haltestelle@bmb-wuppertal.de

Die Urheberrechte für Beiträge
und Fotos liegen bei den Autoren,
Fotografen oder beim Herausgeber
BMB e.V. Der Nachdruck von Arti-
keln aus der »Haltestelle« ist nur
mit schriftlicher Genehmigung des
Vereins erlaubt. Das gilt auch für die
Aufnahme in elektronische Daten-
banken, Mailboxen, für die Verbrei-
tung im Internet oder für Vervielfäl-
tigungen auf CD/DVD-ROM.

Druck: flyeralarm, Würzburg

Adressen – Konten – Beitragsordnung

Bankverbindung

Stadtsparkasse Wuppertal
Kto-Nr.: 909 564 · BLZ 330 500 00
IBAN: DE48 3305 0000 0000 9095 64
BIC: WUPSDE33XXX

Adressen

Betriebshof:

Kohlfurther Brücke 57
42349 Wuppertal
Telefon: (02 02) 47 02 51
Telefax: (02 02) 4 78 16 38
E-Mail: info@bmb-wuppertal.de

Vorstand:

Georg Kemper
Dipl.-Ing. Jörg Rudat
Ulrich Sunder

Schatzmeister:

Dr. Guido Korff

Technische Leitung:

Dr. Ing. Gundo Riechelmann
Maximilian Stein

Unsere Beitragsordnung

Gruppe A (allg.): € 48,- jährlich
Gruppe B (erm.): € 24,- jährlich
Familien € 60,- jährlich

Der Bezug der »Haltestelle« ist im
Mitgliedsbeitrag eingeschlossen.
Einzelstücke werden gegen eine
Spende von 2,50 € abgegeben.

Zur Vermeidung von Fehlleitungen
bitten wir alle Mitglieder, Anschrif-
tenänderungen, Erklärungen usw.
sofort schriftlich an uns zu richten.
Sie ersparen uns so unnötige Arbeit
und Kosten.

Zuwendungen an die Bergischen
Museumsbahnen e.V. sind steuer-
lich abzugsfähig. Bitte überweisen
Sie Spendenbeträge unter dem
Stichwort »Spende« und der Anga-
be Ihrer vollständigen Adresse auf
dem Überweisungsauftrag (Name
und Vorname in der Rubrik „Konto-
inhaber“ und Postleitzahl, Wohnort,
Straße und Hausnummer in der Rub-
rik „Verwendungszweck“) auf unser
Konto bei der

Stadtsparkasse Wuppertal
IBAN: DE48 3305 0000 0000 9095 64
BIC: WUPSDE33XXX

Bitte verwenden Sie für Spenden-
zahlungen nur dieses Konto! Nach
Eingang der Zahlung erfolgt die
Ausstellung der Spendenquittung
durch unseren Schatzmeister.

BMB im Internet

www.bmb-wuppertal.de
E-Mail: info@bmb-wuppertal.de

BMB-Vertrieb

Postfach 13 19 36 · 42046 Wuppertal
Bankverbindung:
Stadtsparkasse Solingen
IBAN: DE71 3425 0000 0001 2560 64
BIC: SOLSDE33XXX

Fahrplan 2019

Züge Richtung Greuel (Cronenberg)				Züge Richtung Kohlfurther Brücke					
Kohlfurther Brücke	ab	10.40	...	17.20	Möschornborn	–	–		
Schulkohlfurt		10.43	...	17.23	Greuel	ab	11.00	...	17.40
Petrikshammer		10.46	...	17.26	Kaltenbach		11.02	...	17.42
Friedrichshammer		10.49	...	17.29	Friedrichshammer		11.05	...	17.45
Kaltenbach		10.52	...	17.32	Petrikshammer		11.08	...	17.48
Greuel	an	10.54	...	17.34	Schulkohlfurt		11.11	...	17.51
Möschornborn		–	–	–	Kohlfurther Brücke	an	11.14	...	17.54

Peter Schmerenbeck verstorben

Wenige Wochen zuvor hatten wir
noch zur Kassenprüfung zusam-
mengesessen und nicht bemerkt,
wie weit die Krankheit schon
fortgeschritten war: Am 10. April
2019 verstarb unser Mitglied Pe-
ter Schmerenbeck eine Woche vor
seinem 73. Geburtstag. In seinem
beruflichen Umfeld als Werbelei-
ter war Kreativität gefragt, die er
auch in seinem Hobby – dem Mo-

dellbau – ausleben konnte. Wir alle
haben die Modelle im Maßstab 1:22,5
bewundert, die Peter Schmerenbeck
auch auf unserem Straßenbahnfest
gerne präsentierte.
Diese Leidenschaft für detaillierte
Nachbildungen hat er an seinen Sohn
Michael weitergegeben, den wir hier
zusammen mit seinem Vater sehen.
Unser Mitgefühl gilt Michael und den
weiteren Familienmitgliedern.





Einladung an alle Mitglieder des Vereins Bergische Museumsbahnen e. V.

Hiermit werden alle Mitglieder der Bergischen Museumsbahnen e.V. gemäß Artikel 8, Absatz III, der Vereinsatzung zur

Jahreshauptversammlung am Samstag, dem 14. September 2019,

eingeladen. Tagungsort ist die Fahrzeughalle des Betriebshofs Kohlfurther Brücke 57 in Wuppertal. ÖPNV-Anbindung mit der VRR-Linie CE 64 ab Wuppertal Hbf./Ohligsmühle oder Solingen, Graf-Wilhelm-Platz.

Um **14:00 Uhr** findet eine Streckenbereisung statt. Die Versammlung beginnt um **15:00 Uhr**.

Tagesordnung

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Begrüßung 2. Schweigeminute 3. Bericht des Vorstands zum Geschäftsjahr 2018 4. Jahresabschluss 2017 <ol style="list-style-type: none"> a. Bericht des Schatzmeisters zum Jahresabschluss 2017 b. Bericht der Kassenprüfer zum Jahresabschluss 2017 c. Genehmigung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 2017 | <ol style="list-style-type: none"> 5. Jahresabschluss 2018 <ol style="list-style-type: none"> a. Bericht des Schatzmeisters zum Jahresabschluss 2018 b. Bericht der Kassenprüfer zum Jahresabschluss 2018 c. Genehmigung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 2018 6. Entlastung des Vorstandes für die Geschäftsjahre 2017 und 2018 7. Berufung der Kassenprüfung für das Geschäftsjahr 2019 8. Aktuelle Berichte, Ansagen, Anträge 9. Verschiedenes |
|--|---|

Um rege Beteiligung bittet

der Vorstand.

Georg Kemper, Guido Korff, Jörg Rudat, Ulrich Sunder

Mitglieder-Sonderfahrt 2019 in Frankfurt

Die **Straßenbahn in Frankfurt** hat in den letzten Jahren ihren Straßenbahnbetrieb durch Netzergänzungen und neue Fahrzeuge weiterentwickelt. Wir wollen uns mit Ihnen vor Ort ein Bild vom Stand der Dinge machen.

Wann? **Sonntag, 03. November 2019**

Wo? Abfahrt ca. 11:00 Uhr ab Frankfurt Hbf.

Wie lange? Ende ca. 16:00 Uhr

Vorläufiges Programm: Mit einem historischen Triebwagen erkunden wir einige ausgesuchte Streckenabschnitte, die noch städtisches Flair ausstrahlen, unternehmen aber auch einen Ausflug ins Grüne, um einen Blick in das Verkehrsmuseum in Schwanheim zu werfen.

Der **Fahrpreis** für Mitglieder beträgt 20,- Euro.

Die Teilnehmerzahl ist auf 40 Personen begrenzt; bei hoher Nachfrage haben Mitglieder Vorrang vor externen Gästen.

Voranmeldungen bitte an: guido.korff@bmb-wuppertal.de.

Unser Titelbild und Rücktitel:

Die Linie 5 und unsere Museumsbahn lassen sich nicht voneinander trennen. Die Aufnahme von Tw 140 mit seinem KS-Beiwagen verknüpft die beiden Hauptthemen dieser Ausgabe optimal, verlässt der Zug doch gerade unseren heutigen Betriebshof, damals noch eine weite, leere Fläche! Man achte auch auf

die Details: der gewaltige Gittermast mit dem Streckentrenner, das Signal für die Verkehrsregelung auf der Brücke und die Verschieferung an den Häusern. Wer kann sich noch an den Zeitungsladen im Hause Müller (li.) erinnern, neben dessen Tür hier zwei Kaugummiautomaten hängen? (Foto: Wolfgang R. Reimann)

Die schöne Zeichnung unserer Museumsbahn fertigte Heinz Johann schon vor der Gründung der BMB an; damals waren die Kleinbahnfreunde von der IHS noch mit den Straßenbahnern in der „Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde“ vereint (Samm- lung Jürgen Eidam).
Text: -gk



Bilanzen für die Jahre 2017 und 2018

Aktiva	31.12.16	31.12.17	31.12.18	Passiva	31.12.16	31.12.17	31.12.18
Wagenhalle	125.647,00 €	121.096,00 €	116.560,00 €	Verbindlichkeiten	0,00 €	1.742,32 €	3.276,01 €
Werkstättenbau	102.773,00 €	100.267,00 €	97.761,00 €	Erhaltene Anzahlungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Sozialgebäude	5.704,00 €	3.167,00 €	630,00 €	Beitragsvorauszahlungen	708,00 €	554,00 €	528,00 €
Außenanlage Betriebshof	1.816,00 €	1.700,00 €	1.584,00 €	Rückstellung Umsatzsteuer	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Unterwerk	1,00 €	1,00 €	1,00 €	Sonderposten Zuschüsse	473.256,00 €	510.625,60 €	483.265,60 €
Bauten Haltestellen	1,00 €	1,00 €	1,00 €	Vereinsvermögen	346.093,89 €	381.781,17 €	347.999,30 €
Bauten Möschenborn	0,00 €	1,00 €	1,00 €	Gewinn / Verlust (-)	35.687,28 €	-33.781,87 €	-13.205,68 €
Umbau Wasserlauf	1,00 €	1,00 €	1,00 €				
Gleisanlage	276.225,00 €	330.075,49 €	338.771,49 €				
Fahrleitung	30.960,00 €	29.781,00 €	28.297,00 €				
Kanalanschluss	1,00 €	1,00 €	1,00 €				
Maschinen	6.551,00 €	6.079,00 €	4.185,00 €				
Straßenfahrzeuge	3.713,00 €	1,00 €	1,00 €				
Schienenfahrzeuge	216.358,34 €	201.062,34 €	185.767,34 €				
Betriebs- und Geschäftsausstattung	116,00 €	15,00 €	15,00 €				
Archiv	1,00 €	1,00 €	1,00 €				
Wegsperrern	4.522,00 €	4.020,00 €	3.518,00 €				
Toiletten-Container	1.618,00 €	1.438,00 €	1.258,00 €				
Warenbestand	4.898,50 €	0,00 €	0,00 €				
Forderungen	40.000,00 €	15.211,46 €	635,00 €				
Beitragsforderungen	480,00 €	204,00 €	348,00 €				
Stadtparkasse Wuppertal, lfd. Konto	32.080,26 €	31.813,58 €	22.832,49 €				
Stadtparkasse Wuppertal, Cash-Konto	1,53 €	1,53 €	1,53 €				
Stadtparkasse Wuppertal, Sparbuch	220,26 €	220,26 €	220,26 €				
Postbank Essen	359,20 €	4.169,36 €	5.338,72 €				
Postbank Köln	670,05 €	10.189,54 €	11.946,86 €				
Geldtransit	0,00 €	0,00 €	1.278,87 €				
Kassenbestand	1.027,03 €	403,66 €	907,67 €				
	855.745,17 €	860.921,22 €	821.863,23 €		855.745,17 €	860.921,22 €	821.863,23 €

Ergebnisrechnung 2017 / 2018

Aufwendungen	2016	2017	2018	Erträge	2016	2017	2018
Wareneinsatz	9.917,00 €	13.463,10 €	10.908,35 €	Verkäufe im Geschäftsbetrieb	12.892,42 €	5.598,63 €	6.144,46 €
Miete, Pacht	16.746,72 €	18.685,08 €	19.801,50 €	Beitragseinnahmen	6.213,34 €	5.112,00 €	5.981,20 €
Strom, Gas, Wasser	9.056,30 €	9.270,07 €	9.486,62 €	Spenden	46.599,84 €	28.751,17 €	16.751,18 €
Aufwendungen Kohlfurth	3.511,07 €	1.986,13 €	1.929,40 €	Abführungen des BMB-Vertriebs	7.737,37 €	5.672,22 €	4.975,12 €
Reparaturen	1.790,36 €	19.427,57 €	0,00 €	Fahrgeldeinnahmen	23.712,61 €	33.813,62 €	36.377,93 €
Werkstatt	924,55 €	1.408,39 €	1.930,95 €	Sonderfahrten	5.180,00 €	5.089,00 €	7.130,00 €
Vegetationsbau	1.469,10 €	1.467,66 €	2.994,80 €	Mietspenden	9.829,64 €	7.581,64 €	6.741,32 €
Telefonkosten, Funkgebühren	723,12 €	643,31 €	997,43 €	Sachspenden	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Beiträge, Versicherungen	10.206,74 €	9.413,07 €	9.652,02 €	Beitragseingänge Vorjahr	600,00 €	0,00 €	0,00 €
Steuern	745,75 €	0,00 €	0,00 €	Zinseinnahmen	0,13 €	0,00 €	0,00 €
Kfz-Kosten	2.719,51 €	4.899,06 €	2.367,65 €	Einnahmen Geldauflagen	700,00 €	900,00 €	0,00 €
Portoaufwendungen	221,00 €	26,00 €	19,90 €	KSt-Erstattungen	1.308,00 €	0,00 €	0,00 €
Kosten Geldverkehr	682,16 €	657,51 €	708,26 €	USt-Erstattung	103,75 €	0,00 €	0,00 €
Kosten "Haltestelle"	6.356,54 €	5.728,07 €	6.307,74 €	Sonstige Erträge	5.744,17 €	1.947,50 €	623,99 €
Sonstige Ausgaben	15.638,77 €	6.800,81 €	352,24 €	Auflösung Sonderposten	47.684,00 €	26.630,40 €	27.360,00 €
Büromaterial	58,70 €	415,06 €	541,45 €	Zwischensumme	168.305,27 €	121.096,18 €	112.085,20 €
Werbung, Prospekte	588,87 €	1.156,79 €	1.239,69 €	Verlust	0,00 €	33.781,87 €	13.205,68 €
Transporte	2.291,31 €	0,00 €	2.087,87 €				
Gebühren Müllabfuhr	1.168,44 €	1.111,12 €	858,30 €				
Kosten Fahrbetrieb	1.088,50 €	3.539,93 €	2.355,85 €				
Fahrgelderstattung an auswärtige aktive Mitglieder	0,00 €	2.298,24 €	0,00 €				
Abgang Ablagevermögen	0,00 €	0,00 €	0,00 €				
AfA	46.073,48 €	51.757,13 €	49.799,87 €				
Geringwertige Wirtschaftsgüter	640,00 €	723,95 €	950,99 €				
Zwischensumme	132.617,99 €	154.878,05 €	125.290,88 €				
Überschuss	35.687,28 €	0,00 €	0,00 €				
	168.305,27 €	154.878,05 €	125.290,88 €		168.305,27 €	154.878,05 €	125.290,88 €

Entwicklung des Anlagevermögens 2017 / 2018

	Bilanz 2016	Zugang 2017	AfA 2017	Bilanz 2017	Zugang 2018	AfA 2018	Bilanz 2018
Wagenhalle	125.647,00 €	0,00 €	-4.551,00 €	121.096,00 €	0,00 €	-4.536,00 €	116.560,00 €
Werkstattanbau	102.773,00 €	0,00 €	-2.506,00 €	100.267,00 €	0,00 €	-2.506,00 €	97.761,00 €
Toilettengeb.	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Sozialgebäude	5.704,00 €	0,00 €	-2.537,00 €	3.167,00 €	0,00 €	-2.537,00 €	630,00 €
Außenanlage Betriebshof	1.816,00 €	0,00 €	-116,00 €	1.700,00 €	0,00 €	-116,00 €	1.584,00 €
Unterwerk	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €
Bauten Haltestellen	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €
Bauten Möschenborn	0,00 €	1,00 €	0,00 €	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €
Umbau Wasserlauf	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €
Gleisanlage	276.225,00 €	73.860,62 €	-20.010,13 €	330.075,49 €	29.445,87 €	-20.749,87 €	338.771,49 €
Fahrleitung	30.960,00 €	0,00 €	-1.179,00 €	29.781,00 €	0,00 €	-1.484,00 €	28.297,00 €
Kanalanschluss	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €
Maschinen	6.551,00 €	595,00 €	-1.067,00 €	6.079,00 €	0,00 €	-1.894,00 €	4.185,00 €
Straßenfahrzeuge	3.713,00 €	0,00 €	-3.712,00 €	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €
Schienenfahrzeuge	216.358,34 €	0,00 €	-15.296,00 €	201.062,34 €	0,00 €	-15.295,00 €	185.767,34 €
Betriebs- und Geschäftsausstattung	116,00 €	0,00 €	-101,00 €	15,00 €	0,00 €	0,00 €	15,00 €
Archiv	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €	0,00 €	0,00 €	1,00 €
Wegsperren	4.522,00 €	0,00 €	-502,00 €	4.020,00 €	0,00 €	-502,00 €	3.518,00 €
Toiletten-Container	1.618,00 €	0,00 €	-180,00 €	1.438,00 €	0,00 €	-180,00 €	1.258,00 €
	776.008,34 €	74.456,62 €	-51.757,13 €	798.707,83 €	29.445,87 €	-49.799,87 €	778.353,83 €

Entwicklung der Sonderposten 2017 / 2018

	31.12.2016	Zugänge 2017	Auflösung 2017	31.12.2017	Zugänge 2018	Auflösung 2018	31.12.2018
Wagenhalle	25.988,00 €	0,00 €	1.223,00 €	24.765,00 €	0,00 €	1.223,00 €	23.542,00 €
Werkstattanbau	99.333,00 €	0,00 €	2.402,00 €	96.931,00 €	0,00 €	2.402,00 €	94.529,00 €
Gleisanlage	235.897,00 €	64.000,00 €	12.869,40 €	287.027,60 €	0,00 €	13.599,00 €	273.428,60 €
Triebwagen 159	12.276,00 €	0,00 €	4.090,00 €	8.186,00 €	0,00 €	4.090,00 €	4.096,00 €
Triebwagen 94	99.762,00 €	0,00 €	6.046,00 €	93.716,00 €	0,00 €	6.046,00 €	87.670,00 €
	473.256,00 €	64.000,00 €	26.630,40 €	510.625,60 €	0,00 €	27.360,00 €	483.265,60 €

Gewinnermittlung BMB-Vertrieb

	2016	2017	2018
Einnahmen	13.040,92 €	10.689,22 €	8.052,09 €
Wareneinsatz	6.282,96 €	2.219,03 €	2.543,14 €
Miete, Strom	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Porti	51,51 €	103,78 €	64,65 €
Büromaterial	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Werbung	0,00 €	0,00 €	0,00 €
AfA	872,00 €	872,00 €	872,00 €
Ausgaben	7.206,47 €	3.194,81 €	3.479,79 €
Überschuss	5.834,4 €	7.494,41 €	4.572,30 €

Entwicklung des Anlagevermögens

	31.12.2016	AfA 2017	31.12.2017	AfA 2018	31.12.2018
Bücherstraßenbahn	3.092,00 €	687,00 €	2.405,00 €	687,00 €	1.718,00 €
Einrichtung	958,00 €	185,00 €	773,00 €	185,00 €	588,00 €
Überschuss	4.050,00 €	872,00 €	3.178,00 €	872,00 €	2.306,00 €

Wuppertal, den 04. April 2019
 Guido Korff
 Schatzmeister

50 Jahre Verein Bergische Museumsbahnen e. V.

Unserer Museumsbahn hat sich als touristische Attraktion etabliert – auf diesen Erfolg können wir stolz sein! Im Herbst wollen wir das auch gemeinsam feiern!

Jedoch: Der demografische Wandel (⇒ Nachwuchsmangel bei den Mitgliedern) verschont auch uns nicht und die Erwartungen der Besucher (⇒ „Generation Smartphone“) unterliegen einem ständigen Wandel. Darauf wollen und müssen wir reagieren – mit kreativen Maßnahmen und originellen, neuen Angeboten. Sie als Mitglieder sind aufgefordert, sich einzubringen und mitzuwirken. Wir brauchen jeden hellen Kopf und jede geschickte Hand – heute mehr denn je!

Die „Haltestelle“ hält die Verbindung zwischen den Aktiven in der Kohlfurth und unseren weiter entfernt lebenden Mitgliedern. Doch zwei Hefte im Jahr und die Jahreshauptversammlung sind zu wenig, um sich kennenzulernen und ins Gespräch zu kommen.

Ein erster Schritt war die Wahl eines attraktiven Ziels für unsere Mitglie-



50 Jahre BMB – große Vortragsreihe bei WSW

- **Das Programm:**
- 15. März 2019 Bernhard Terjung
Straßenbahnen in Remscheid, Solingen und Wuppertal
- 12. April 2019 Bernhard Terjung
Der Obus in Wuppertal
- 03. Mai 2019 Dirk Göbel und Jörg Rudat
Straßenbahnen im Raum Hagen (mit Breckerfeld und VER)
- 31. Mai 2019 Michael Malicke
Schwebebahnen in aller Welt
- 28. Juni 2019 Guido Korff
Straßenbahnen und Hochgeschwindigkeitszüge in Japan

- Beginn jeweils 19.00 Uhr im Betriebsrestaurant
- Wuppertaler Stadtwerke Schützenstraße 34



dersonderfahrt, bei der wir SIE aber leider vermisst haben! Weiter geht es mit unserer Vortragsreihe, die wir bislang in der Kohlfurth in dieser Form nicht anbieten konnten. Dort haben wir beim ersten Termin schon sehr viel mehr bekannte Gesichter gesehen.

Eine ebenso zahlreiche Teilnahme wünschen wir uns jetzt nicht nur bei

den Folgeterminen, sondern auch bei unserem Festakt zum Vereinsjubiläum, zu dem wir Ihnen und der Öffentlichkeit den Hagener Beiwagen 131 einsatzfähig präsentieren möchten. Einladungen versenden wir noch gesondert; als Termin steht jedoch der Tag unserer Jahreshauptversammlung schon fest.

Text: -gk-

Tw 96 an die VhAG BOGESTRA übergeben

Vorstandsmitglieder von VhAG Bogestra (links) und BMB (rechts) bei der Übergabe von Tw 96 an die VhAG im Betriebshof Engelsburger Straße (Foto: Michael Malicke)



Vortragsreihe als Jubiläums- geschenk

Wuppertaler Stadtwerke laden ein

Der Verein Bergische Museumsbahnen e. V. hat mehr zu bieten als nur die Museumsbahn in der Kohlfurth. Wir bewahren auch die Geschichte der Straßenbahnen in Wort- und Bilddokumenten. Um diese Schätze zu teilen, wollten wir im Jubiläumsjahr eine Vortragsreihe für Mitglieder und interessierte Bürger anbieten.

Die Wuppertaler Stadtwerke AG als unser „Hausherr“ haben sich spontan bereit erklärt, dafür ihr Betriebsrestaurant zur Verfügung zu stellen. Aber nicht nur das: Im Kundenma-

gazin, im Online-Auftritt und in den Fahrzeugen wurde / wird für die Vorträge geworben. Dafür bedanken wir uns herzlich!

Am ersten Abend der Reihe berichtete Bernhard Terjung über die Straßenbahnen im Bergischen Land. Über hundert Gäste erfreuten sich an den Bild-Raritäten und den fachkundigen Erläuterungen. WSW-Geschäftsführer Ulrich Jaeger ließ es sich nicht nehmen, die Teilnehmer persönlich zu begrüßen. Unser Schriftführer Michael Malicke bedankte sich mit ei-

Nadine Scheidt (WSW) mit dem Referenten Bernhard Terjung (vorn) und BMB-Ansprechpartner Michael Malicke; Michael Schmerenbeck und Holger Ott begrüßten die Gäste in stilechten Uniformen.

nem Blumenstrauß bei Frau Nadine Scheidt von der WSW Unternehmenskommunikation, die den Raum – und einige weitere Überraschungen zum Jubiläum (darüber später mehr) – für uns koordiniert hat.

Wir freuen uns jetzt auf die nächsten Vorträge!

Text -gk- / Fotos: Günther Goldstein

Über 100 Teilnehmer lauschten aufmerksam dem ersten Vortrag von Bernhard Terjung.

WSW-Geschäftsführer Ulrich Jaeger eröffnete die Veranstaltung mit einem Grußwort.



KSW-Triebwagen 96, den die BMB 1976 vor der Verschrottung gerettet haben, wurde nun offiziell in die Obhut der VhAG BOGESTRA übergeben. Diese ungewöhnlich anmutende Maßnah-

me sichert die langfristige Erhaltung des Wagens durch die Werkstatt der BOGESTRA, die nur für „eigene“ Fahrzeuge tätig werden darf. Ein Vertrag regelt, dass sich in der Praxis für uns nichts ändert: Gelegentliche Gast-Aufenthalte in unse-

rem Museum in der Kohlfurth können auch künftig in der bisherigen Form stattfinden. Außerdem gilt: Sollten Einsatz oder Unterhaltung in Bochum nicht mehr möglich sein, kehrt Tw 96 zu den BMB zurück.

Text: BMB-Vorstand



Ein Besuch bei den Mainzelmännchen

Die Mitglieder-Sonderfahrt 2018

Nach mehreren Sonderfahrten im engeren Umfeld haben wir es 2018 mal wieder gewagt, den Kreis etwas größer zu ziehen. Mainz bot sich als Ziel für unsere Mitgliedersonderfahrt 2018 an, weil wir so die neue „Mainzelbahn“ zum Lerchenberg kennenlernen konnten. Und wirklich: Bei strahlendem Sonnenschein wurde uns am 18. November 2018 eine überaus abwechslungsreiche Linienführung präsentiert, die wir von einer Neubaustrecke in dieser Form nicht erwartet hatten.

Auch am anderen Ende erwartete uns eine kurze „Neuheit“ in Form der Schleife im Zollhafengebiet, die dem früheren Verlauf der Linie 8 zur Ingelheimer Aue folgt. Der doppelte Verkehrswert dieser Verlängerung liegt einerseits in den neuen Gleisen und andererseits in der erneuten Erschließung der Betriebshofzufahrt im Kaiser-Karl-Ring für den regulären Personenverkehr. Vom Zollhafen waren es nur wenige Schritte zum Betriebshof, wo wir die Mainzer Museumswagen anschauen und auch einen Blick auf den Restaurierungsfortschritt eines historischen Omnibusses werfen konnten.

Anschließend unternahmen wir noch einen Ausflug nach Hechtsheim, um auch der Gaustraße, heute die steilste Straßenbahnstrecke in Deutschland, einen Besuch abzustatten.

Gefahren sind wir mit dem M8-Triebwagen 273, der sich noch in den alten Farben der 70er Jahre zeigte und vermutlich schon bald in den Bestand der Museumsfahrzeuge überwechselt. Unsere „Sonderwünsche“ wurden uns von den Aktiven des Vereins „Straßenbahnfreunde Mainz e. V.“ erfüllt, die für uns Sonntag geopfert haben. Neben dem Vereinsvorsitzenden Reinhard Halbritter waren dies Florian Becker und unser Fahrer Timo Messmer. Durch die Werkstatteführung führte uns Marko Parlov.

Wir bedanken uns bei allen Kollegen für die gelungene Sonderfahrt!

Text: -gk- / Fotos: -gk- (4), Michael Malicke (1)



Unsere Gastgeber in Mainz: Reinhard Halbritter, Florian Becker und unser Fahrer Timo Messmer (v. l. n. r.). Im ersten Teil der Fahrt hat uns noch Marko Parlov begleitet und durch die Werkstatt geführt.



Wie ein Kamelrücken: die neue Brücke über die Autobahn A60 bei Mainz-Marienborn.



Links oben: Blick vom Marienborner Bergweg auf die Stadt.

Links unten: Rendezvous von musealer Technik: Tw 273 vor einem ausgedienten Hafenkran in der Zollhafen-Schleife.

Rechts: Ein vertrautes Gesicht: Westwaggon-Tw 226 ähnelt unserem Remscheider Tw 106. Leider war er gerade defekt und außerdem noch nicht für die höhere Spannung umgebaut.

Abschied von zwei Verkehrsfreunden

Am 07. März 2019 verstarb nach kurzer schwerer Krankheit **Herbert Cappel** im Alter von 80 Jahren. Der gebürtige Wuppertaler und gelernte Kaufmann begann schon als junger Mensch, Fahrzeuge und Anlagen besonders



der regionalen Verkehrsbetriebe im Bild fest zu halten, und hat bis zu seiner Erkrankung in vielen Vorträgen an die Bedeutung von Straßen- und Schwebebahn erinnert. Bei letzterer war er seit Mitte der 60er Jahre als Hobbyfahrer im Einsatz und das Führen des Kaiserwagens bereitete ihm besonders viel Vergnügen. Er war Autor des 1987 erschienenen Buches „Unter dem Fahrdrakt“, das der Wuppertaler Straßenbahn gewidmet ist und bei jedem Fan dieses Verkehrsmittels im Bücherschrank steht.

Am 13. März 2019 ist im Alter von 90 Jahren unser langjähriger Förderer **Dieter Walkking** nach kurzer schwerer Krankheit verstorben. Der 1929 in Hannover geborene Dieter Walkking lebte bis 1945 in Danzig und München. Nach dem Zweiten Weltkrieg

verschlug es ihn nach Wuppertal. Hier fand er Aufnahme in den Kreis der Verkehrsfreunde rund um Carl Bellingrodt und begann sein Berufsleben bei den WSW als Straßenbahnschaffner. Schon ab 1950 nahm Walkking Verkehrsbilder auf, ab 1959 auch als farbige Dias. Privat und beruflich lebte er später in Düsseldorf und leitete zuletzt die Pressestelle der Rheinbahn. Die BMB konnte für die Haltestelle immer wieder auf seinen großen Bildbestand zugreifen.



50 Jahre Verein Bergische Museumsbahnen e. V.

Als vor fünf Jahrzehnten sieben Straßenbahnfreunde den Verein „Bergische Museumsbahnen e.V.“ gründeten, fingen sie nicht bei „Null“ an. Im Ausland – vor allem in Großbritannien, aber auch in den Niederlanden – bestanden bereits einige museale Vereinigungen, die als Vorbild und Ansporn dienen konnten. Mit dem Kauf des Tw 194 (heute als „94“ restauriert) hatte zudem Heinz Johann schon 1966 den Grundstein für unsere heutige Sammlung gelegt. Dennoch mussten sich die Fans erst einmal untereinander „sortieren“ und die langfristigen Pläne und Perspektiven klären. Die „Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde“ teilte sich folglich auf in Kleinbahner (⇨ IHS) und Straßenbahner (⇨ BMB). Daneben galt es externe Widerstände zu überwinden, als z.B. Anwohner gegen einen befürchteten „Rum-

melplatzbetrieb“ protestierten. Die wichtigste Hürde war allerdings der Abschluss des Pachtvertrags mit den Wuppertaler Stadtwerken, der erst 1973 unterzeichnet werden konnte. Als die Bauarbeiten dann endlich losgingen, ahnte niemand, dass es neunzehn Jahre bis zur feierlichen Aufnahme des Fahrbetriebs dauern würde. Seitdem sind nunmehr auch schon wieder 27 Jahre ins Land gegangen, Fahrbetrieb und Museum haben sich etabliert und zählen heute zu den wichtigsten touristischen Attraktionen im Bergischen Land. Auf diese Leistung dürfen wir stolz sein!

Jürgen Eidam nimmt uns mit auf eine „Zeitreise“ durch fünf Jahrzehnte Vereinsgeschichte und stellt sie in den Kontext der Entwicklungen bei den bergischen Verkehrsbetrieben, die den Museumsgedanken gefördert haben.

Die Überschrift seines Artikels im Straßenbahnmagazin, Heft 2/1970, lautete:

„Eröffnung des ersten deutschen Museums-Straßenbahnbetriebes 1971 in Wuppertal“

Diese etwas voreilige Prophezeiung brauchte mehr als zwei Jahrzehnte, um im Mai 1992 doch noch Wirklichkeit zu werden. Zum 50-jährigen Jubiläum des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V. (BMB) im Jahr 2019 erfolgt der Nachdruck des Artikels von 1970 auch im Gedenken an unseren 1989 verstorbenen BMB-Gründungsvorsitzenden Paul-Heinz Straka sowie an den 1973 verstorbenen Journalisten Hans Rötzel aus Cronenberg, der sich ebenso engagiert wie sachkundig für die Verwirklichung der Museumsstraßenbahn in Wuppertal eingesetzt hat.

STRASSENBAHN MAGAZIN

Heft 2/1970



Eröffnung des ersten deutschen Museums-Straßenbahnbetriebes 1971 in Wuppertal

Von J. Eidam

1. Die Strecke

Im Mai 1969 wurde die Straßenbahnlinie 5 der Wuppertaler Stadtwerke AG zwischen Wuppertal und Solingen stillgelegt. Diese im Jahre 1914 von der damaligen Barmer Bergbahn AG erbaute eingleisige meterspurige Strecke verlief auf ca. 3 km Länge von dem südlichen Wuppertaler Stadtteil Cronenberg durch dichtes Waldgebiet hinab zum Ortsteil Kohlfurth. Hier überquerte sie die Wupper und führte in etwa gleicher Länge wieder bergauf zur Stadt Solingen.

2. Das Projekt einer Museumsbahn

Schon vor der Stilllegung bestand bei Straßenbahnliebhabern der Wunsch, insbesondere den ersten Abschnitt Cronenberg – Kohlfurth zu erhalten, da dieser Teil der Strecke durch das kaltenbachtal landschaftlich außerordentlich reizvoll ist und völlig unabhängig von der Straße verläuft. Ein Triebwagen der Barmer Bergbahn (TW 94), der früher hier verkehrte, befand sich außerdem schon in Privatbesitz. Seit Anfang 1970 besteht nun der Verein „Bergische Museumsbahnen e. V.“, der sich die Erhaltung der Straßenbahnstrecke Cronenberg – Kohlfurth als Museums- und Ausflugsbahn zum Ziel gesetzt hat. Damit sollen zwei Absichten verfolgt werden:

— zum einen die Einrichtung einer Museumsstraßenbahn für die Straßenbahnfreunde, die auf diese Weise die Geschichte des Meterspurnetzes im Bergischen Land, das mit der Stilllegung der letzten meterspurigen Strecke in Wuppertal in diesem Sommer verschwindet, lebendig erhalten wollen;

— zum anderen die Einrichtung einer Ausflugsbahn, die Spaziergängern ein bisher schwer zugängliches Wandergelände erschließen soll. Die Stadt Wuppertal würde somit eine neue Attraktion erhalten, zumal Pläne bestehen, das von der Bahn durchfahrene Waldgebiet, in dem sich ein über 200 Jahre altes Wasserrad eines Kottens befindet, zu einem Freizeit- und Erholungszentrum auszubauen. Die Ausflugsbahn könnte damit eine Funktion erfüllen, wie sie teilweise eine Wuppertaler Zahnradbahn zu kam, die leider 1959 stillgelegt wurde und deren Abbau heute allgemein als ein Fehler angesehen wird. Besonders der zweite Gesichtspunkt stieß bei der Stadt Wuppertal auf großes Interesse. Die Stadt erklärte sich bereit, die Strecke von den Wuppertaler Stadtwerken zu kaufen und sie den Bergischen Museumsbahnen für die Durchführung eines Museums- und Ausflugsbetriebs zu überlassen. Zur Zeit laufen Grundstücksverhandlungen zwischen Stadt und Stadtwerken.

3. Die Fahrzeuge

Inzwischen wurden schon einige Fahrzeuge von

TW 94 im Straßenbahnmuseum Hückeswagen (Foto: H. Johann)

75

Mitgliedern der Bergischen Museumsbahnen erworben. Dabei handelt es sich um die folgenden Wagen:
 TW 94 der früheren Barmer Bergbahn, Schöndorff 1928;
 TW 128 der früheren Bergischen Kleinbahnen, MAN 1920, Lehrwagen;
 TW 156 der früheren Bergischen Kleinbahnen, MAN 1925, Vierachser;
 TW 159 der früheren Bergischen Kleinbahnen, MAN 1925, Vierachser;

TW 628 der Wuppertaler Stadtwerke, ehemals TW 153 der Barmer Bergbahn, Gebr. Hoffmann 1898, 1950 zum Oberleitungsreparaturturmwagen umgebaut;
 BW 906 der Wuppertaler Stadtwerke, Uerdingen 1948 (KSW);
 BW 911 der Wuppertaler Stadtwerke, Uerdingen 1948 (KSW);
 Lore 729 der Wuppertaler Stadtwerke, Fahrzeugstell eines alten BW der Barmer Bergbahn.

(Foto: G. Reith)

TW 156 am Bahnhof Wuppertal-Elberfeld (Döppersberg)



An dieser Stelle sei noch hinzugefügt, daß Barmer Bergbahn und Bergische Kleinbahnen zwei Verkehrsunternehmen waren, die nach der Übernahme von Strecken anderer Gesellschaften das Meterspurnetz in Wuppertal und Umgebung betrieben, bis sie 1940 mit den normalspurigen Straßenbahnen und der Schwebebahn Wuppertaler Bahnen AG* zusammengefaßt wurden und 1947 in den „Wuppertaler Stadtwerken AG“ aufgingen.
 Die beiden Vierachser der Bergischen Kleinbahnen (TW 156 und TW 159) verkehrten zusammen mit acht Wagen desselben Typs (Serie 151 — 160) hauptsächlich auf den Fernlinien 9/19 und 7 zwischen den Städten Wuppertal, Neviges, Velbert, Essen, Langenberg und Hattingen, bis dieses „niederbergische Netz“ in den Jahren 1952 — 1954 auf Busbetrieb umgestellt wurde. Später fuhren sie dann als Linie 15 zwischen den Städten Wuppertal und Remscheid.
 Der TW 94 und der TW 156 sind schon jetzt

(Foto: G. Reith)

TW 102 mit KS-BW im Straßenbahnbetriebshof Mirke, Wuppertal-Elberfeld



der Öffentlichkeit zugänglich; sie stehen im Privatmuseum von Heinz Johann (Bergisches Straßenbahnmuseum), 5609 Hückeswagen, Winterhagener Straße 38/40. Hier befinden sich auch noch zwei Fahrzeuge der Remscheider Verkehrsbetriebe (TW 120, Westwaggon 1951, Dreiaxler, und BW 208, Uerdingen 1948, KSW).
 Die weiteren Fahrzeuge wurden nach der Stilllegung des restlichen Wuppertaler Meterspurnetzes gekauft:
 TW 93 der früheren Bergischen Kleinbahnen, MAN 1920, Arbeitswagen;
 TW 105 der früheren Bergischen Kleinbahnen, Talbot 1927;
 TW 113 der früheren Bergischen Kleinbahnen, Talbot 1927;
 TW 115 der früheren Bergischen Kleinbahnen, Uerdingen 1931;
 TW 136 der Wuppertaler Stadtwerke, ehemals Straßenbahngesellschaft Ennepe, Uerdingen 1927;
 TW 141 der Wuppertaler Stadtwerke, ehemals Straßenbahngesellschaft Ennepe, Uerdingen 1927.

Für einen späteren Zeitpunkt ist der Nachbau eines Zahnradbahnwagens der Barmer Bergbahn vorgesehen. Außerdem steht noch in der Technischen Hochschule Aachen ein Vierachser der früheren Straßengesellschaft (gebaut von der Rheinischen Bahngesellschaft 1935/36), die das Düsseldorfer Waggonfabrik 1935/36 — Hilden Meterspurnetz Düsseldorf-Berndorf — Solingen-Ohligs bzw. Haan — Wuppertal-Vohwinkel befuhren. Die Bergischen Museumsbahnen werden diesen Wagen in einigen Jahren erhalten.
 Von allen Fahrzeugen können zunächst natürlich nur zwei oder drei Wagen fahrbereit gemacht werden, da die vorgesehenen zusätzlichen Sicherheitsvorrichtungen hohe Kosten erfordern. Die übrigen Fahrzeuge werden dann vorläufig als „Ausstellungsstücke“ bereitgehalten.

4. Die notwendigen Arbeiten für den Museumsbetrieb

Bis zur Eröffnung des Fahrbetriebs ist noch viel Arbeit erforderlich. Zuerst muß die Stromversorgung hergestellt werden; die technische Ausrüstung befindet sich schon im Besitz der Bergischen Museumsbahnen, doch ist noch der Bau eines Unterwerksgebäudes notwendig. Dann müssen an der Endhaltestelle Kohlfurth zusätzliche Abstellgleise angelegt werden; diese soll auch die Halle für die Unterstellung der Fahrzeuge entstehen. Die Halle soll durch eine Bausteinaktion finanziert werden, man hofft aber auch auf eine Unterstützung durch die öffentliche Hand.
 Ostern 1971 soll die Eröffnungsfahrt der ersten deutschen Museumsstraßenbahn stattfinden.

Somit würde ein großer Teil der Wagentypen der Bergischen Kleinbahnen erhalten bleiben. Als „echtes“ Fahrzeug der Barmer Bergbahn ist leider nur noch der TW 94 vorhanden, doch soll von der Oberheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) in Mannheim ein Zug mit Mittelstiegeinstieg (gebaut von Fuchs 1928), übernommen werden, da diese Wagen große Ähnlichkeit mit den Mittelstiegeinstiegsfahrzeugen der Barmer Bergbahn (gebaut von van der Zypen 1926) besitzen, die hauptsächlich zwischen Wuppertal-Elberfeld und Solingen verkehrten.

Ausschnitt der zukünftigen Museumstrecke mit altem TW der früheren Straßenbahngesellschaft Ennepe. (Foto: J. Eidam)



Bergische Mobilitätsgeschichte auf 3,2 Kilometern

Die Entwicklung der Bergischen Museumsbahnen von 1969 bis 2019 im Rückblick

Die vor 90 Jahren gegründete Stadt Wuppertal besaß einst eine einzigartige Vielfalt im innerstädtischen und Städte verbindenden Nahverkehr. Das historisch gewachsene Straßenbahnnetz auf zwei Spurweiten (1000 und 1453 mm) umfasste auf seinem Höhepunkt etwa 170 km Streckenlänge, davon ca. 111 km auf der Meterspur. Hinzu kamen nicht nur die bis heute einzigartige Schwebebahn, sondern mit der Barmer Bergbahn auch die erste elektrische Zahnradbahn Deutschlands sowie Obus- und Omnibuslinien. Mit 36 Bahnhöfen und Haltepunkten verfügten die Haupt- und Nebenstrecken der Eisenbahn über eine außergewöhnliche Präsenz im Stadtgebiet.

Heute gibt es nur noch die Bergisch-Märkische Hauptstrecke der DB durch das Tal sowie die Nebenstrecke über Ronsdorf nach Remscheid und von dort über die Müngstener Brücke nach Solingen. Vom städtischen Nahverkehr auf der Schiene sind nur zwei Strecken erhalten geblieben: die 13,3 km lange Schwebebahn zwischen Oberbarmen im Osten und Vohwinkel im Westen durch das Tal der Wupper sowie die 3,2 km lange Straßenbahnstrecke der Bergischen Museumsbahnen zwischen den Ortsteilen Cronenberg und Kohlfurth im Wuppertaler Süden. Anlässlich des 50-jährigen Bestehens des Vereins Bergische Museumsbahnen werden im Folgenden die Stationen auf dem ebenso langen wie beschwerlichen Weg zu einem Straßenbahnmuseum mit öffentlichem Fahrbetrieb chronologisch im Überblick dargestellt, wozu auch die dem vorausgehenden Entwicklungen und Veränderungen im Wuppertaler Nahverkehr gehören.

1952–54

Mit der Einstellung des meterspurigen Niederbergnetzes, das sich nördlich von Wuppertal bis in das südliche Ruhrgebiet nach Werden, Steele und



1966: Heinz Johann kauft das erste Fahrzeug für unsere Museumsbahn: Tw 194, heute wieder Tw 94.

Hattingen erstreckte, erfolgt der erste große Einschnitt in das Wuppertaler Straßenbahnnetz.

1959

Die Stilllegung der Straßenbahnstrecken auf die Wuppertaler Südhöhen nach Ronsdorf und von dort weiter nach Remscheid sowie die damit verbundene Einstellung der Zahnradbahn von Barmen zum Toelleturm lassen das Meterspurnetz weiter schrumpfen.

1965

Mit der Einstellung der Linie 15 zwischen Cronenfeld und Remscheid wird die letzte Straßenbahnverbindung in diese bergische Nachbarstadt aufgegeben.

1967

Verkehrsamateure verschiedener Richtungen, die bisher hauptsächlich die von der Einstellung bedrohten Nahverkehrslinien (mit dem Schwerpunkt Straßenbahn) fotografierten, schließen sich in Wuppertal zur „Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde“ (VWS) zusammen. Ihr Ziel ist die Einrichtung eines Museumsbahnbetriebes auf einer dafür geeigneten

Strecke im westlichen Teil Nordrhein-Westfalens; dabei wird nicht nur an Straßenbahnstrecken gedacht.

1968

Mit der Einstellung der Straßenbahnlinie 3 im Mai, die zuletzt nur noch zwischen der Elberfelder Stadthalle und „Grenze Jagdhaus“ im Elberfelder Norden verkehrte, ist auch der letzte Ast des vormaligen Netzes ins Niederbergische Geschichte. Das nun absehbare baldige Ende des restlichen Meterspurnetzes verstärkt die Aktivitäten der Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde zur Einrichtung eines Museumsbetriebes.

1969

Am 3. Mai fahren zum letzten Mal Straßenbahnen von Cronenberg durch das Kaltenbachtal hinunter zur Kohlfurth, über die Wupperbrücke auf die Solinger Seite und dann wieder hinauf bis ins Solinger Stadtgebiet. Damit endet die letzte Straßenbahnverbindung zwischen diesen beiden bergischen Nachbarstädten, die 1914 eröffnet worden war. Schon jetzt gibt es ziemlich konkrete Vorstellungen bei vielen Verkehrsamateuren, zumindest den Wuppertaler Teil der Strecke für

einen zukünftigen Museumsbahnbetrieb zu erhalten. Im Hinblick auf dieses Projekt werden die beiden letzten markanten MAN-Vierachser, Tw 156 und Tw 159 vom Baujahr 1925, ursprünglich im Niederbergnetz im Einsatz und jetzt letztmalig nach Solingen unterwegs, von den VWS-Mitgliedern Heinz Johann und Hanns Joachim Frese erworben. Mit der Einstellung des Bahnbetriebs bei der Geilenkirchener Kreisbahn im Selfkantgebiet nahe der niederländischen Grenze bietet sich 1969 dort die Aussicht, auf der letzten meterspurigen Eisenbahnstrecke Nordrhein-Westfalens einen Museumsbahnbetrieb einzurichten. Es zeichnet sich nun immer deutlicher ab, dass dieses Projekt und das Vorhaben eines Museumsstraßenbahnbetriebs in Wuppertal die Kapazitäten der VWS-Mitglieder, die sich zwischenzeitlich in „Westdeutsche Museumsbahnen“ umbenannt haben, deutlich überfordern würde. So kommt es im Dezember zu einer einvernehmlichen Trennung:

- Die „Kleinbahnfraktion“ wird als „Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V.“ (IHS) den Betrieb einer Museumsbahn in Geilenkirchen aufbauen. Unter dem Namen „Kleinbahnmuseum Selfkantbahn – Historische Dampfeisenbahn“ gibt es auf der 5,5 km langen Strecke bis heute dort einen sehr sehenswerten Museumsbahnbetrieb.
- Die „Straßenbahnfraktion“ widmet sich unter dem Namen „Bergische Museumsbahnen e.V.“ (BMB) nun ganz der Einrichtung eines Museumsstraßenbahnbetriebs auf dem Streckenabschnitt Cronenberg – Kohlfurth der gerade eingestellten Linie 5 zwischen Wuppertal und Solingen; der 13. Dezember 1969 ist der Gründungstag unseres Vereins.



Im Dezember 1969 gegründet, wird der Verein Bergische Museumsbahnen e.V. im Januar 1970 eingetragen.

1970

Mit der Eintragung in das Vereinsregister beim Amtsgericht Wuppertal am 22. Januar ist die Gründung rechtskräftig; kommissarischer Vorsitzender bis zu den Vorstandswahlen im Mai wird der Elberfelder EDV-Kaufmann Paul-Heinz Straka, späterer Mitbegründer der Fahrgastvereinigung „Pro Bahn“. Schon bald zählt der Verein 100 Mitglieder, aber es zeichnet sich auch ein Richtungskampf um den rechten Weg zum Erfolg ab. Bei den Vorstandswahlen kann sich der Elektroingenieur Heinz Johann mit seinem Konzept durchsetzen; seit 1966 hatte er schon mit dem Erwerb des Wuppertaler Stra-

ßenbahnwagens Tw 94 vom Baujahr 1928 den Grundstock für ein privates Museum auf seinem Grundstück in Hückeswagen gelegt. Der Journalist Hans Rötzel kommentiert die Querelen mit einem Aufruf zur Zusammenarbeit zwischen Kaufleuten und Technikern, um das wünschenswerte Projekt einer Museumsbahn nicht aufs Spiel zu setzen.

Die Stilllegung des restlichen Meterspurnetzes auf der nur noch verbliebenen Linie 25, deren Ast nach Sudberg schon im August 1969 gekappt worden war, erfolgt in zwei Etappen: am 31. März endet der Straßenbahnbetrieb vom Döppersberg auf die

Abholung der ersten Fahrzeuge im Bauhof Berghausen (1973)



Ausbau einer Weiche am Friedenshain (1973)





Oben links: Titel des ersten BMB-Faltblatts

Oben rechts: Neben dem KAE-Güterwagen war Tw 13 der Remscheider Straßenbahn eines der ersten Museumsfahrzeuge, das seinen Weg in die Kohlfurth fand. Er stand lange Zeit auf dem Parkplatz der Gaststätte „Brücker Hof“ (heute „Strand-Café“). Der Triebwagen trägt eine fantasievolle Lackierung für die Abschiedsfahrten der Remscheider Straßenbahn im Jahre 1969. (Aufnahme ca. 1973)

Unten links: Erste Fahrt mit Motorkraft zum oberen Streckenende am Möschenborn. Ein Schweißbaggregat erzeugt den Strom für Tw 628 (1974)

Unten rechts: Abholung der Fahrzeuge aus dem Betriebshof Mirke. Auf den damals bestehenden Gleisen in der Kohlfurth wurde es dann eng. (1975)



Südhöhen bis Cronenberg-Lenzhaus, am 31. Juli vom Döppersberg zum Dönberg im Elberfelder Norden. Mit den Stilllegungen erfolgt die Übernahme von zukünftigen Museumsfahrzeugen ebenfalls in zwei Etappen: im April werden fünf Wagen vorläufig im Bauhof an der Bergerhauser Straße im Freien abgestellt, im August können weitere sechs zunächst im jetzt leerstehenden Depot Mirke an der Kohlstraße verbleiben. Die Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW) verkaufen diese Fahrzeuge an BMB-Mitglieder zu einem Preis von 1.000 DM für Triebwagen und 350 DM für Beiwagen.

1971

Im April wird die Überführung eines Güterwagens der Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) vom Bundesbahnhof Cronenberg über die Straße mit Auflegeschienen und ab Möschenborn über die Straßenbahngleise bis zur Kohlfurth zu einem spektakulären wie symbolischen Akt für den Start der Arbeiten am Museumsbahnprojekt. Doch schon 14 Tage später folgt die Ernüchterung: unterschiedliche Rechtsauffassungen zwischen

den Stadtwerken als Eigentümer der Strecke und der Stadt, deren Amt für Wirtschaftsförderung mit dem Dezerenten Reichardt das Projekt unterstützt, führen zu einem Baustopp, der erst nach ein paar Monaten wieder aufgehoben wird.

Diese Wechselbäder zwischen Euphorie und Resignation lassen auch die Spannungen unter den Mitgliedern über den rechten Weg zum Erfolg erneut aufleben; Heinz Johann legt schließlich im Mai das Amt des 1. Vorsitzenden nieder, arbeitet aber über viele Jahre in verschiedenen Funktionen weiter an der Verwirklichung des Museumsbahnprojekts mit, das vor allem auch seine Idee gewesen ist. Sein Nachfolger wird Emil R. Dicke, der dem Verein bis 1988 vorsteht.

1973

Mit einem Pachtvertrag zwischen WSW und BMB wird endlich der Weg frei für Arbeiten zur Instandhaltung der Strecke und zur Vorbereitung des Fahrbetriebes. Voraussetzungen dafür sind im technischen Bereich der Neubau einer Stromversorgung sowie die Möglichkeit zur Wartung der Fahrzeuge, im organisatorischen Bereich die





Bestellung eines Betriebsleiters. Die im Bauhof Berghausen abgestellten Fahrzeuge müssen mit dem Tieflader auf dem Straßenweg zur Kohlfurth transportiert werden.

1974

Im Februar fährt mit dem Turmwagen Tw 628 zum ersten Mal seit 1970 wieder eine Straßenbahn von der Kohlfurth hinauf nach Cronenberg – mit Unterstützung eines VW-Motors!
Im Mai erscheint die erste Ausgabe der „Haltestelle“, die sich in nunmehr 45 Jahren vom nur „vervielfältigten“ Mitteilungsblatt zur inhaltsreichen Vereins- und Fachzeitschrift im immer professionelleren Layout und Druck entwickelt hat.



ner Straßenbahn statt, die ein Jahr später eingestellt wird.

1976

An der Straße am „Schütt“ neben der Durchfahrt unter dem Bahndamm beginnen die Arbeiten für eine Gleichrichterstation, deren Rohbau 1978 fertiggestellt ist.



Oben links: Der Hagener Zug aus Tw 329 und Bw 131 wurde vollständig renoviert und technisch abgenommen. Der Verein führte mit dem Gespann in der Folge mehrere Abschiedsfahrten auf dem Hagener Netz durch. (1975)

Oben rechts: Keine U-Bahn, sondern die Wasserdurchlässe unter unserem Bahndamm – große Sorgenkinder in der Anfangszeit. (1976)

Unten links: Sehr viel Schotter hebt das Gelände für die Wagenhalle auf das gleiche Niveau wie die Durchgangsgleise an, rechts die Gleise 6 und 7. (1976)

Unten rechts: Hier entsteht unsere Trafostation. Das Bild lässt erkennen, warum die Baustelle unter den Aktiven „Zeche Elend“ genannt wurde. (1976)





Wenige Jahre alt und schon ins Museum: Gleise auf der Hagener Strecke nach Emst-Bissingheim werden ausgebaut, u. a. für die Ausweiche Möschenborn (1978)



Auf dem Hof in der Kohlforth haben schon viele Fahrzeuge gestanden: Wer kann sich an diese Auswahl noch erinnern? (ca. 1978)

1977

Am 12. März findet eine vereinsinterne „Streckenbereisung“ statt: fast acht Jahre nach der Stilllegung fährt wieder eine mit „Fahrgästen“ besetzte Straßenbahn von der Kohlforth hinauf nach Cronenberg, mit Heinz Johann am Fahrshalter eines Triebwagens aus Reutlingen.

1978

Beim „Tag der offenen Tür“ am 30. September werden neben Führungen durch die jetzt schon beachtliche Fahrzeugsammlung in Freien auch erste „Schnupperfahrten“ bis zur Haltestelle Unterkohlforth (Schul-kohlforth) angeboten.

1979

Im März beginnen Bauarbeiten für eine Umsetzanlage an der zukünftigen Endstelle Möschenborn in Cronenberg, die schon am Jahresende fertiggestellt ist. Mit dem Aufruf zu einer Bausteinaktion wird im September der für eine Betriebsaufnahme notwendige Hallenbau in der Kohlforth eingeleitet.

1980

Am 20. Oktober besuchen Vertreter von Land, Stadt und Behörden das Museumsgelände. Mit dem von den Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen (BOGESTRA) übernommenen Tw 96 (Baujahr 1948)

fahren Ministerpräsident Johannes Rau, Oberbürgermeister Gottfried Gurland, MdL Reinhard Grätz, ein besonders engagierter Fürsprecher des Projekts, sowie Dr. Hanns Beck, Präsident der Bundesbahndirektion Köln, von der Kohlforth bis zur Endstelle Möschenborn. Die zukünftige Museumsstrecke wird in den rheinischen Museumsplan des Landes NRW aufgenommen.

1981

Der MAN-Vierachser Tw 159, nun seit fast 12 Jahren im Freien abgestellt und in einem entsprechend schlechten Zustand, wird zur Aufarbeitung nach Nürnberg transportiert.

Gruppenbild am Möschenborn, die Tradition der „Neujahrfahrten“ beginnt. (1976)





Das Fundament wächst: Massiver Beton in den Überschwemmungsausden der Wupper muss sein. (1982)



Auf solidem Fundament ein Dach über dem Kopf: Die Wagenhalle entsteht in Etappen. (1982)

1982

Der Baubeginn für die Fahrzeughalle wird offiziell verkündet. Die veranschlagten Kosten von 225.000 DM sind durch Eigenmittel (Bausteinaktion) von 105.000 DM und Fördermittel von 100.000 DM fast gedeckt; für den fehlenden Rest ergeht ein weiterer Spendenaufruf.

Die Grundsteinlegung für den Hallenbau erfordert aufwendige Baumaßnahmen im Gelände und eine neue Aufstellung der Fahrzeugsammlung.

1983

Am 16. April kann der BMB-Vorsitzende Emil R. Dicke zahlreiche Ehrengäste und Förderer zum Richtfest für die Hallenkonstruktion begrüßen. Die Freude über diesen Meilenstein auf dem Wege zum Museumsfahrbetrieb wird etwas getrübt durch die Rückkehr des Vierachser-Tw 159: die Firma MAN sieht sich nicht mehr in der Lage, die Aufarbeitung vorzunehmen.

1985

Heft 44 der Vereinszeitschrift „Haltestelle“ erscheint erstmals auf Kunstdruckpapier und bringt eine deutlich bessere Qualität für die abgedruckten Schwarz-Weiß-Fotos.

1986

Für die Wandverkleidungen der Fahrzeughalle werden die Bauaufträge vergeben.

1987

Am 2. Januar kann nach jahrelanger Bauzeit und vielen technischen Problemen endlich die neu erbaute Gleichrichterstation am „Schütt“ ans Netz gehen. Im Mai wird aufgrund des Stadtratsbeschlusses von 1983 der Rest des normalspurigen Straßenbahnnetzes stillgelegt. Die zukünftige Museumsstrecke wird somit zur einzigen Straßenbahnstrecke in Wuppertal und im Bergischen Land. Die WSW übergeben das letzte „Altfahrzeug“ der Normalspur, den Tw 239 vom Baujahr 1925, als Geschenk an die BMB. Schon am 6. Dezember unternimmt der Verein mit diesem „neuen“ Museumsfahrzeug eine Sonderfahrt auf dem Rheinbahn-Netz in Düsseldorf.

1988

Zu den jährlichen BMB-Mitgliederversammlungen im Frühjahr finden seit längerem auf der technisch befahrbaren Strecke sog. interne „Streckenbereisungen“ statt, da für einen öffentlichen Museumsfahrbetrieb noch einige notwendige Voraussetzungen fehlen. Die diesjährige Fahrt ist die erste nach der Einstellung des Straßenbahnbetriebes in Wuppertal. Um für den zukünftigen Museumsbahnbetrieb Platz zu schaffen, werden sechs historische Fahrzeuge, die derzeit nicht aufgearbeitet werden können, bis auf weiteres im ehemaligen Straßenbahndepot Unterkirchen in

Cronenberg untergestellt. Wolfgang Schultz löst Emil Dicke als 1. Vorsitzenden ab. Von den beiden Triebwagen der früheren Straßenbahngesellschaft Ennepe kehrt der Tw 136 nach Ennepetal zurück; nach einer äußeren Aufarbeitung befindet er sich zur Erinnerung an die dortige Straßenbahn im Eingangsbereich des VER-Verwaltungsgebäudes am Wupperrnannshof.

1990

Den Bergischen Museumsbahnen wird von der zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf die Konzession zur Betreibung eines Straßenbahnbetriebs auf 25 Jahre erteilt; im März beginnt der zweite Bauabschnitt für die Wagenhalle.

1992

22 Jahre, 5 Monate und 11 Tage nach der Vereinsgründung ist es nun endlich so weit:

Am 24. Mai stellt Ministerpräsident Johannes Rau die Weiche für die erste öffentliche Fahrt der Bergischen Museumsbahnen. Der Wuppertaler Tw 105 (Baujahr 1927) und der Hagener Tw 337 (Baujahr 1957) bringen ihn und weitere Ehrengäste von der Kohlfurth hinauf bis zur Haltestelle Friedrichshammer, der dritten Haltestelle an der Strecke, wo der Museumsbetrieb vorläufig endet. Einige Fahrgäste nutzen gleich von hier den Fußweg zum historischen Manuelskotten, der

Unser Mittelbild: Besucherandrang in der Kohlfurth:

Wir freuen uns immer ganz besonders über größere Besuchergruppen, die unsere planmäßigen Fahrzeuge füllen oder sogar einen Sonderwagen mieten. Der hier abgebildeten Besuchergruppe mussten wir jedoch

die Beförderung versagen, denn der KAE-Güterwagen 396 war nicht nur zu klein, sondern es fehlte ihm auch eine Antriebsquelle. Der grün-weiße VW-Bully von Heinz Johann hätte da auch nicht viel helfen können. Dieses

Markenzeichen der „frühen Jahre“ in der Kohlfurth ist am rechten Bildrand zu erkennen und erinnert an den tatkräftigen „Mastermind“ der BMB (Foto: Heinz Johann / Sammlung Wolfgang R. Reimann, ca. 1973)







Als es noch richtige Winter gab: Kleiner „Zwischenfall“ an der Haltestelle „Schulkohlfurt“

als weiteres technisches Denkmal der Umgebung erhalten werden soll und nun auch mit der Museumsbahn erreichbar ist. Noch im Laufe der Saison kann der Fahrbetrieb bis zur nächsten Haltestelle Kaltenbach ausgeweitet werden; dorthin führt im Dezember auch die erste Nikolausfahrt.

Für ein besonderes Fahrzeug gibt jetzt es neue Hoffnung: der stark restaurierungsbedürftige Vierachser Tw 159 wird in eine Spezialwerkstatt nach Klostermansfeld im neuen Bundesland Sachsen-Anhalt transportiert.

1993

Wie erhofft und zu erwarten war, erhält die Idee der Museumsstraßenbahn durch die Eröffnung des Fahrbetriebs neuen Schwung. Das zeigt sich besonders, als am 9. Mai das „Erste Bergische Straßenbahnfest“ zahlreiche Besucher in die Kohlfurth lockt. In den Folgejahren wird das Bergische Straßenbahnfest, nun immer an beiden Pfingsttagen, zu einer traditionellen Veranstaltung im touristischen Jahreskalender des Bergischen Landes.

1994

Im 25. Jahr der BMB-Gründung wird für die zunehmenden Aufgaben

(Durchführung des Fahrbetriebs, Unterhaltung der Strecke, Wartung und Restaurierung der Fahrzeuge) ein Museumskonzept vorgestellt. Mit der Nummer 71 erhält die „Haltestelle“ ein neues Layout auf besserem Papier.

1995

Die 75. Ausgabe der „Haltestelle“ hat einen farbigen Titel sowie weitere Seiten in Farbe. Der Fahrbetrieb kann bis zur vorletzten Haltestelle Greuel erweitert werden, und für den zunehmenden Andrang von Fahrgästen steht nun auch ein „modernes“ Großraumfahrzeug zur Verfügung: von den Bochum-Gelsenkicher Straßenbahnen kommt der Gelenkzug Tw 275 vom Baujahr 1957 zur Museumsbahn. Ein baugleiches Fahrzeug, Tw 262, fuhr schon 1957 zur Probe in Wuppertal, als man noch an eine Modernisierung des Wagenparks und somit an die Zukunft auch der meter-spurigen Straßenbahn dachte.

1996

Auf dem Betriebsgelände in der Kohlfurth kann nach langen Planungen endlich das Sozialgebäude errichtet werden. Damit finden die „Aktiven“ des Vereins, ohne deren regelmäßige



Vegetationsarbeiten fallen immer an

Arbeiten, vor allem an den Samstagen, kein Straßenbahnmuseum und erst recht kein Fahrbetrieb möglich wäre, eine ihren Bedürfnissen angemessene und annehmbare Unterkunft.

1997

In den fünf Jahren seit der Aufnahme des Fahrbetriebes haben schon 115.000 Fahrgäste das Straßenbahnmuseum in der Kohlfurth besucht. Prominenter Gast aus Wuppertal ist am 15. Juli Oberbürgermeister Dr. Hans Kremendahl.

1998

Notwendige Arbeiten an der Strecke können mit dem Einsatz von ABM-Kräften ausgeführt werden, die im Rahmen des Beschäftigungsprojekts Kaltenbachtal tätig sind. Michael Schumann wird neuer 1. Vorsitzender.

1999

Aus Klostermansfeld kehrt der restaurierte Wagenkasten des Vierachsers Tw 159 in die Kohlfurth zurück, aber die gesamte technische Ausrüstung muss noch eingebaut werden. Der von Heinz Johann 1966 vor der Verschrottung gerettete Tw 94, letzter Straßenbahnwagen aus dem Bestand der Barmer Bergbahn AG, zieht

Feierliche Übergabe von Tw 239 (1987)



Begegnung unserer Museumswagen:

Tw 239 auf Normalspur und Tw 105 auf Meterspur in der Mülheimer Innenstadt (ca. 1990)





Heute kaum noch vorstellbar: Unsere Museumsstrecke voll eingeschneit



Mit warmer Mütze: Heinz Johann an Gleis 7

nach 33 Jahren im „Bergischen Straßenbahnmuseum“ in Hückeswagen – und damit im Freien – wieder in sein früheres Einsatzgebiet um. Der Wagenkasten wird alsbald zu einer Fachwerkstatt nach Oberhausen zur Wiederaufarbeitung transportiert.

Ein weitere Vierachser, der Tw 107 der Rheinischen Bahngesellschaft vom Baujahr 1936, früher auf der Linie V von Benrath nach Vohwinkel im Einsatz, wurde schon 1972 für die BMB gerettet. Im August kann er als viertes Museumsfahrzeug den Fahrbetrieb aufnehmen.

Die Straßenbahnlokomotive 601, einst im normalspurigen Güterverkehr zwischen Ronsdorfer Staatsbahnhof und Stadtbahnhof unterwegs, konnte im letzten Moment vor der Verschrottung bewahrt werden. Nach äußerer Aufarbeitung ist sie seit 2000 der Blickfang vor der Wagenhalle und ein Symbol für die vielfältigen Sparten der bergischen Verkehrsgeschichte.

2000/2001

Zur Jahrtausendwende sprießen die Hoffnungen und Pläne für große Investitionen im Bereich der regionalen Verkehrsgeschichte. Ein grundsätzliches Umdenken im Hinblick auf technische Denkmäler hat nach dem

Ruhrgebiet nun auch das Bergische Land erreicht. Hier wird 2006 das Projekt „Regionale“ zur Förderung vor allem der touristisch verwertbaren Infrastruktur stattfinden.

Die mit der Industriekultur und Verkehrsgeschichte befassten Vereine, darunter auch die BMB, bilden das Netzwerk „Bergischer Ring“, das ihnen die Aussicht auf Fördermittel eröffnet.

Auch vor dem Hintergrund des seit 1995 laufenden „Umbaus“ der Schwebebahn, der eigentlich ein Neubau ist, entstehen konkrete Pläne für ein Nahverkehrsmuseum in Wuppertal. Von Seiten der BMB wird anhand eines detaillierten Modells, gebaut von Holger Ott, ein Konzept vorgestellt, das im ehemaligen Straßenbahndepot in Cronenberg ein Verkehrsmuseum vorsieht. Von hier aus wäre nach einer Wiederanbindung der jetzigen Museumsbahnstrecke bis zum Depot Unterkirchen das Gelände in der Kohlfurth zu erreichen, das direkt an bzw. über der Wupper auch ein Schwebebahn-museum mit Originalteilen des alten Gerüsts aufnehmen könnte.

2003

Der Wagenkasten des Tw 94 kehrt aus Oberhausen zurück, der dort vollzogene Wiederaufbau kommt weitgehend

einem Neubau gleich. Auch bei ihm bleibt aber, ebenso wie beim Tw 159, die technische Ausrüstung eine Aufgabe für die durch den Fahrbetrieb schon gut ausgelastete BMB-Werkstatt.

2004

Mit Hilfe der „Regionale“-Fördermittel kann der Werkstattbau hinter der Wagenhalle begonnen werden.

Der bisher bei der Rheinbahn untergestellte Tw 239, letztes Fahrzeug des 1987 eingestellten Wuppertaler Normalspurbetriebs, muss aus betriebsinternen Gründen die Rheinbahn in Düsseldorf verlassen und findet im Kölner Straßenbahndepot Thielenbruch eine vorläufige neue Unterkunft.

2005

Im März erscheint die 100. Ausgabe der „Haltestelle“, zu diesem Anlass durchgängig farbig. Zugleich verabschiedet sich damit Klaus Sieper als Redakteur aller bisherigen Ausgaben seit 1974 von den Lesern – noch nicht ahnend, dass seine Unterstützung bei den folgenden Ausgaben schon bald wieder nötig sein wird.

Während die Schließung der Wagenhalle mit dem Einbau der Tore vollendet werden kann, tut sich mit der

Stabübergabe im Vorsitz: Emil Dicke (re.) an Wolfgang Schultz (li.) (1988)



Der Wagenkasten von Tw 159 in Klostermansfeld (1992)





Gastspiel auf der alten Hausstrecke: Tw 337 in Breckerfeld (2007)



Geschenk zum 100-jährigen Jubiläum unserer Strecke 2014: Tw 41 aus Solingen

plötzlichen Sperrung der Kohlfurthener Brücke für jeglichen Verkehr ein neues Problem für den Zugang zum Museumsgelände auf. Schon seit 1974 hatte auch der WSW-Bus die Brücke nicht mehr befahren.

2006

Im Eingangsbereich steht mit einem Beiwagen der Rheinbahn ein neuer und größerer Bücherwagen den Besuchern zur Verfügung.

2007

Der normalspurige Tw 239 kehrt aus Köln zurück und wird in der Halle auf Rollböcken abgestellt. Da die bisherigen Räumlichkeiten für die BMB-Jahreshauptversammlungen in Cronenberg nicht mehr zur Verfügung stehen, finden die Mitgliederversammlungen ab jetzt in der Wagenhalle statt, nun allerdings aus Witterungsgründen in den Sommermonaten.

Mit der Kündigung des Mietvertrags für die Wagenhalle in Cronenberg (Unterkirchen) platzen nicht nur alle Träume für ein Nahverkehrsmuseum an diesem authentischen Ort. Es entsteht auch das Problem der Unterbringung von sechs historischen Fahrzeugen, das in absehbarer Zeit gelöst werden muss.

2008

Am 7. April wird die Werkstatt hinter der Wagenhalle feierlich eingeweiht. Der Vorsitzende des „Bergischen Ring“, Hans Joachim de Bruyn-Ouboter, hebt dabei die Vorteile hervor, die den Mitgliedsvereinen des Netzwerkes durch die Fördermittel der Region zugute gekommen seien.

Im August richtet Wuppertal den NRW-Tag aus. Der Tw 239, der nach seiner Rückkehr aus Düsseldorf und Köln als einziges Normalspurfahrzeug in der Kohlfurthener Wagenhalle ein Dasein im Abseits führt, hat nun seine großen Tage: am 30. und 31.

August steht er auf der Sonnborner Straße vor dem Stadion, am 30.08. wird am dortigen Viadukt mit Dampfzug, Kaiserwagen der Schwebbahn, Straßenbahn und auch Omnibus das „historische“ Postkartenmotiv der unterschiedlichen Verkehrsmittel auf verschiedenen Ebenen nachgestellt.

2009

Mit der „Haltestelle“ 110 erscheint die BMB-Zeitschrift ab jetzt durchgehend im Farbdruck. Darin wird ein neues Konzept für ein Nahverkehrsmuseum in der Kohlfurth vorgestellt, das auch die Zahnradbahn der Barmer Bergbahn AG berücksichtigen soll, deren Einstellung sich zum 50. Male jährt.

BMB-Vorsitzende

1969–1970 Paul-Heinz Straka
 1970–1971 Heinz Johann
 1971–1988 Emil R. Dicke
 1988–1998 Wolfgang Schultz
 1998–2016 Michael Schumann

Vorstandskollektiv ab 2016

Vorstandsmitglieder im Jubiläumsjahr 2019:

Georg Kemper
 Dr. Guido Korff
 Jörg Rudat
 Ulrich Sunder

Im April wird der Streckenabschnitt vom Bahnübergang Greuler Straße bis zur Umsetzanlage Möschenborn aus Fördermitteln grundlegend erneuert. Die Genehmigung für den offiziellen Fahrbetrieb lässt aber weiter auf sich warten. Es gibt Einsprüche von einigen Anliegern, denn bei Einstellung der Linie 5 befand sich hier noch keine Haltestelle.

Im September kann nach jahrelanger Restaurierung endlich der Tw 94 seinen Betrieb aufnehmen, als nunmehr fünftes und wohl auch bisher schönstes Museumsfahrzeug.

Im Dezember müssen die in Cronenberg untergestellten sechs Fahrzeuge innerhalb weniger Tage das Depot verlassen, während gleichzeitig schon die Abrissarbeiten beginnen. Noch einmal werden Straßenbahnwagen durch die Ortsmitte von Cronenberg gefahren, auf dem Tieflader zur Kohlfurth!

2010/2011

Im Mai 2010 wird die neugebaute Kohlfurthener Brücke in historischer Anmutung eröffnet; sie steht nur noch Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung. Unterschiedliche Vorstellungen über das Vermarktungskonzept der Museumsbahn, verbunden mit erweiterten Angeboten etwa im kulinarischen Bereich, führen zu Umstrukturierungen im Vorstand. Die Vereinszeitschrift „Haltestelle“ erscheint nur noch unregelmäßig, 2010 überhaupt nicht.

2012

Zum 20. Mal wird zu Pfingsten das „Bergische Straßenbahnfest“ unter großem Besucherandrang begangen.

2013

Am Jahresanfang sterben innerhalb weniger Wochen drei „Veteranen“ der Vereinsgeschichte: Heinz Johann (92), Günter Reith (83) und Hanns Joachim Frese (88), von denen jeder auf seine Art zur Verwirklichung des Museumsbahngedankens Entscheidendes beigetragen hat. Im April können acht Veteranen der Schiene eine neue Unterkunft in der Halle einer ehemaligen Stahlbaufirma in Barmen finden, die einst einen Gleisanschluss an die Straßenbahn-Güterstrecke Loh-Hatzfeld besaß. Das Platzproblem in

der Wagenhalle Kohlfurth ist damit – vorerst – gelöst, allerdings gegen monatliche Mietzahlungen.

2014

Mit der „Haltestelle“ 117, die unter der Leitung von Guido Korff wieder regelmäßig erscheinen soll, verabschiedet sich Klaus Sieper nun endgültig von der Redaktionsarbeit.

Am 22. März werden zwei Fahrzeuge aus dem vormaligen privaten Straßenbahnmuseum von Heinz Johann in Hückeswagen zur Kohlfurth überführt: der Remscheider Dreiachser Tw 120, Baujahr 1949, sowie der MAN-Vierachser Bw 266, Baujahr 1925. Der dazu passende Tw 156 befindet sich allerdings in einem derart desolaten Zustand, dass er nur noch vor Ort als Ersatzteilspender verwertet werden kann. Der baugleiche Tw 159 könnte aber nach seiner Fertigstellung mit dem auch noch zu restaurierende Beiwagen 266 wieder eine klassische Garnitur der ehemaligen Bergischen Kleinbahnen AG bilden, wie es sich der verstorbene BMB-Ehrenvorsitzende Heinz Johann immer gewünscht hat.

Das 100-jährige Jubiläum der Strecke von Cronenberg nach Solingen, die mit der Museumsbahn immerhin zur Hälfte erhalten werden konnte, wird mit einem Festakt am 27. September in der Kohlfurth Wagenhalle im Beisein zahlreicher Ehrengäste begangen. Die 118. Ausgabe der „Haltestelle“ erscheint als erweitertes Sonderheft mit Berichten über die Geschichte dieser Straßenbahnverbindung zwischen den Nachbarstädten Wuppertal und Solingen. Passend zum Jubiläum erfolgt die Aufnahme des letzten Solinger Straßenbahnwagens in den Museumsbestand: der Arbeitswagen Tw 41, Baujahr 1952, wurde in jahrelanger Arbeit durch die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft der Essener Verkehrsbetriebe restauriert.

2015

23 Jahre nach Aufnahme des Fahrbetriebs haben alle Besucher des Straßenbahnmuseums ein Problem weniger: noch vor dem großen Ansturm zu Pfingsten wird eine komfortable Toilettenanlage in Betrieb genommen.

Im September wird die abgelaufene Konzession für den Straßenbahnbetrieb durch die Bezirksregierung verlängert, nach den neuen Vorschriften diesmal für 15 Jahre.

Der seit Jahren im öffentlichen Raum grassierende Metalldiebstahl erreicht nun auch die BMB. Zwischen November 2015 und Februar 2016 werden

insgesamt fünf Versuche gemacht, Teile der Kupferfahrleitung zu stehlen, teilweise sehr erfolgreich. Die „Entnahme“ von fast einem Drittel der Fahrleitung einschließlich der damit verbundenen Beschädigungen an der Infrastruktur verursacht Kosten von ca. 50.000 EUR; hinzu kommen Störungen im Betriebsablauf (Verkürzungen der Nikolausfahrten im Dezember, verspätete Aufnahme des Fahrbetriebs im Frühjahr 2016). Der dreiste Übergriff auf einen ehrenamtlich geführten Betrieb löst aber auch eine große Solidaritätswelle mit vielen Sach- und Geldspenden aus und macht somit den Stellenwert und die Akzeptanz der Bergischen Museumsbahnen in der Öffentlichkeit deutlich. Als Folge des Diebstahls werden Schutzmaßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen installiert. Mit Arnt-Ulrich Mann stirbt im Oktober im Alter von 80 Jahren in Mülheim ein weiteres BMB-Gründungsmitglied.

2016

Die „Vereinigung Deutscher Verkehrsamateure“ (VDVA) begeht die Tagung zu ihrem 60-jährigen Jubiläum im Bergischen Land. Am 27. August stehen eine Fahrt mit dem Kaiserwagen der Schwebebahn, eine Besichtigung der Bergbahnausstellung in den Barmer Anlagen sowie ein Besuch bei den Bergischen Museumsbahnen mit einer Festveranstaltung in der Wagenhalle auf dem Programm. Bei den Vorstandswahlen auf der Jahreshauptversammlung am 3. September findet eine Umstrukturierung des Vorstands statt, der jetzt aus bis zu fünf gleichberechtigten Mitgliedern besteht, die eine Ressortaufteilung unter sich vornehmen.

Am 15. September verleiht der Landschaftsverband Rheinland im Wuppertaler Rathaus den „Rheinlandtaler“ an das BMB-Vorstandsmitglied Michael Schumann als Anerkennung für die Entwicklung der Museumsstraßenbahn unter denkmalpflegerischen Aspekten. Zahlreiche BMB-Mitglieder nehmen an der Feierstunde teil.

2017

Das Jahr bringt zunächst zwei erfreuliche Ereignisse: am 24. Mai kann der 25. Jahrestag zur Aufnahme des Fahrbetriebs 1992 begangen werden; das 25. Bergische Straßenbahnfest lockt zu Pfingsten am 4./5. Juni wieder zahlreiche Besucher in die Kohlfurth.

Aber es gibt auch traurige Ereignisse: Ernst-Günter Beiersmann, BMB-Schatzmeister seit 1972 (!), stirbt im Juni im Alter von 80 Jahren. Im Juli reißt dann der plötzliche Tod von Jürgen Priebe im Alter von 54 Jahren eine sehr große Lücke in den Kreis der „Aktiven“ und weit darüber hinaus. Nicht zuletzt war er eng mit der noch neuen „BMB-Jugendgruppe“ verbunden, die für die Zukunft der Museumsbahn eine existenziell wichtige Basis bedeutet.

2018

Auf der Jahreshauptversammlung am 8. September werden Hermann und Doris Ott für ihre zwanzigjährige Tätigkeit in der Bücherstraßenbahn geehrt, die sie nun beenden.

Michael Schumann erhält Dank und Anerkennung für seine insgesamt fünfundzwanzigjährige Tätigkeit im BMB-Vorstand, für den er jetzt nicht mehr kandidiert.

Text: Jürgen Eidam / Fotos: Sammlung BMB

Vor den Veteranen auf Schienen, Tw 94 (1928) und Tw 107 (1936), sieht man am 2. August 2008 die BMB-Veteranen (von links): Hermann Ott (1934), Wolfgang R. Reimann (1944), Horst Wittmann (1939), Heinz Johann (1921), Wolfgang Schultz (1930), Hanns Joachim Frese (1924), Arnt-Ulrich Mann (1935), Ernst-Günter Beiersmann (1936)



Acht Fragen an ...

... Jürgen Eidam

BMB-Gründungsmitglied von 1969

(1) Wie sind Sie persönlich zum Hobby Straßenbahn gekommen?

Ich bin im Umfeld des Wupperfelder Marktes in Barmen aufgewachsen. Die von dort ausgehenden Straßenbahnlinien sowie die Schwebebahn gehörten für mich zum Alltag, sowohl zur eigenen Fortbewegung wie auch zum Anschauen. Ich erinnere mich noch gut an den Einbau des Wupperfelder Gleisbogens für die neue Linie 14 vom Alten Markt zum Toelleturm – für einen damals Siebenjährigen ein faszinierendes Erlebnis fast vor der Haustüre.

(2) Wie sind Sie damals auf „Straßenbahnvereine“ aufmerksam geworden?

Ein prägendes Ereignis war auch für mich, inzwischen zwölf Jahre alt, die Stilllegung unserer Zahnradbahn 1959, mit der ich noch gefahren bin, obwohl sich für Wupperfelder eher die Straßenbahnlinien 4 und 14 zum Toelleturm anboten.

Ein Bericht in der Wuppertaler NRZ-Ausgabe von 1966 über einen Straßenbahnenthusiasten in Hückeswagen führte mich dann zu Heinz Johann. Meine Enttäuschung war zunächst recht groß, als ich dort „nur“ den Straßenbahnwagen 94 der früheren Barmer Bergbahn AG vorfand. Der Zeitungsbericht hatte, wie üblich, nicht unterschieden zwischen der „Bergbahn“ als Zahnradbahn und der gleichnamigen Verkehrsgesellschaft. 1966 zeichnete sich auch schon das Ende des Wuppertaler Meterspurnetzes ab, und bei den öfter stattfindenden Sonder- und Abschiedsfahrten, insbesondere 1968, stieß ich auf Gleichgesinnte, die wie ich der Meinung waren, dass Fotografieren allein nicht genüge, um die Erinnerung an die einzigartige Verkehrsgeschichte unserer Stadt zu bewahren. So kam ich zu der „Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde“ (VWS), aus der im Dezember 1969 die heutigen „Bergischen Museumsbahnen“ (BMB) hervorgingen. Ich wurde eines der gesetzlich vorgeschriebenen sieben Gründungsmitglieder.

(3) Haben Sie die Bergischen Meterspurstrecken noch aus eigener Erfahrung kennengelernt?

Die großen Einschnitte in das Wuppertaler Meterspurnetz – 1954 im Niederbergischen, 1959 im Ronsdorfer Raum und 1965 bis 1970 auf den Reststrecken zwischen dem Wuppertaler Norden und dem Cronenberger Raum bis nach Remscheid, Solingen und Sudberg habe ich altersbedingt sehr unterschiedlich erlebt. Es gibt eine ganz frühe Kindheitserinnerung an eine Straßenbahnfahrt zur Oma nach Langenberg, in der Regel benutzten wir aber den Omnibus von Barmen über Dönberg. Auch an die Ronsdorfer Linien erinnere ich mich nur flüchtig aus Anlass von einigen Verwandtenbesuchen. Die dann noch übriggebliebenen Strecken habe ich von 1962 an sehr bewusst erlebt, auch als Fahrgast.

(4) Wie würden Sie Ihre Leidenschaft für die Straßenbahn charakterisieren?

Mit meiner ersten Kleinbildkamera, ein Konfirmationsgeschenk von 1961, habe ich schon sehr früh die da noch bestehenden Wuppertaler Straßenbahnlinien fotografiert, nicht nur auf der Meterspur, im Rahmen meiner damaligen Möglichkeiten. Auf der 1965 eingestellten Verbindung zwischen Cronenfeld und Remscheid-Hasten hatten es mir besonders die damals auf der Linie 15 verkehrenden MAN-Vierachser angetan. Und zu den Linien 5/25 habe ich über den letzten Tag hinaus sicher zu viele Fotos gemacht, einige davon fanden Eingang in das Buch „Mit 5 und 25 unterwegs“, das Wolfgang R. Reimann und ich 2012 herausgebracht haben.

Ich besitze auch ein paar – gekaufte – Straßenbahnmodelle, darunter ein nicht ganz maßstabgerechtes, damals sündhaft teures und fahrbares Modell der Zahnradbahn, erworben bei der Firma Matschke. Der Bergbahnverein führt es noch heute bei Veranstaltungen vor.

(5) Welcher heute noch bestehende Straßenbahnbetrieb ist Ihr Favorit?

Von den vielen Straßenbahnbetrieben, die ich in Jahrzehnten kennenlernen konnte, haben mich z. B. Inns-



bruck, Rom und Lissabon besonders beeindruckt. Faszinierend sind vor allem die Betriebe, die ihre eigene Geschichte „lebendig“ bewahren, indem sie auch Museumsfahrzeuge auf ihrem Netz verkehren lassen. Da ist natürlich ganz besonders Stuttgart hervorzuheben, das nach der Umspurung weiterhin einen musealen Meterspurbetrieb unterhält und außerdem noch die Zahnradbahn nach dem einst auch in Wuppertal verwendeten System Riggerbach betreibt. In letzter Zeit ist meine alte Liebe zu den Stern & Hafferl – Bahnen in Oberösterreich wieder erwacht, nicht zuletzt, weil dort über Jahrzehnte gebrauchte Fahrzeuge aus unserer Region zum Einsatz kamen. Zum „Lückenschluss“ am Traunsee bin ich im letzten Jahr zweimal in Gmunden gewesen (s. den Bericht in [Ⓜ 126](#)).

(6) Hat Ihr Hobby Ihren Berufsweg beeinflusst?

Zunächst gibt es da keine unmittelbare Beziehung: nach dem Studium der Germanistik, Geschichte und Philosophie habe ich in diesen Fächern über 35 Jahre an einem Bochumer Gymnasium unterrichtet. Mein Fach Geschichte hat aber durchaus eine Beziehung zu meinem Hobby, denn die Verkehrsgeschichte, vor allem die meiner Heimatstadt Wuppertal und des Bergischen Landes, hat mich schon immer besonders interessiert. Das führte dann auch zu einigen Pu-

blikationen auf diesem Gebiet. So entstanden z.B. 2009 das Buch „Die Barmer Bergbahn 1894 bis 1959“ und 2012 das schon erwähnte Buch über die Linien 5 und 25, beide in enger Zusammenarbeit mit Wolfgang R. Reimann. Letzteres enthält auch eine ausführliche Darstellung der BMB-Vereinsgeschichte ab 1969.

(7) Wie steht Ihre Familie/Ihr Umfeld zu diesem Hobby?

Schon als Schüler wurde ich teilweise mit Bezug auf dieses Hobby charakterisiert, aber durchaus wohlwollend. Und meine Langenberger Verwandtschaft nutzt diese Beziehung zum Eintauchen in die eigene Vergangenheit: schon mehrfach haben zu besonderen familiären Anlässen Sonderfahrten mit unserem Tw 105 stattgefunden, der Vettern und Cousinen in ihrer Jugendzeit durch das Niederbergische befördert hat.

(8) Gibt es besondere Erlebnisse oder Anekdoten, die Sie uns berichten möchten?

Zwei Anekdoten möchte ich abschließend erwähnen:

In den sechziger Jahren wurden auch bei manchen Hobbyfotografen die Schwarz-Weiß-Abzüge oft von den farbigen Diapositiven abgelöst, obwohl die „Umkehrfilme“ recht teuer waren. Da brachte die Firma Quelle einen qualitativ guten und preiswerten Diafilm auf den Markt, aber das nächste für mich erreichbare Quelle-Kaufhaus befand sich in Solingen. Ich verband das Angenehme mit dem Nützlichen und fuhr mit der Linie 5 zum Einkauf nach Solingen, um mit den dort erworbenen Filmen anschließend die Linie 5 zu fotografieren.

Im Frühjahr 1970 wurden etliche Fahrzeuge zur Verschrottung in die

Kohlfurth gefahren, in erster Linie KSW-Anhänger. Diese „Überführungen“ erfolgten hauptsächlich mit dem Lehrtriebwagen 128 und wurden von mir fotografisch begleitet. Da hielt plötzlich der Fahrer auf der nicht einsehbaren Strecke im Wald und bot mir nicht nur die Mitfahrt, sondern auch ein Stückchen des „Selbstfahrens“ unter seiner Aufsicht an. Das war sicher gegen alle Vorschriften, ist aber längst verjährt, und ich bin dem mir bis heute unbekanntem Fahrer immer noch dankbar für dieses Erlebnis. Meine nächste Fahrt auf der heutigen Museumstrecke, auch inoffiziell, aber doch schon erlaubt, fand dann im Frühjahr 1978 mit Heinz Johann am Fahrshalter eines Reutlinger Wagens statt.

Foto: Jürgen Eidam

Liebeserklärung an Wuppertal

„Jeder Mensch hat einen Ort, an dem er sich besonders wohl fühlt, an dem er die Seele baumeln lassen kann oder einfach die Umgebung genießt. Jetzt hat die Lebenshilfe Wuppertal in ihren Wohnstätten und Werkstätten gefragt, wo die Lieblingsorte der Bewohner und Mitarbeiter sind. Die Bandbreite konnte kaum größer sein. Die ausgebildete Fotografin Aldona Mrozek hat sich das Thema Lieblings-

orte zu eigen gemacht und ist mit den Männern und Frauen der Lebenshilfe zu ihren Lieblingsorten gefahren, um dort Porträts zu machen. Entstanden sind emotionale Farbfotografien, die zugleich Liebeserklärungen der Menschen mit Behinderung an ihre Stadt sind.“ Mit diesen Worten beschreibt die Lebenshilfe Wuppertal e. V. die Motive für eine ungewöhnliche Fotoausstellung.

Auch unsere Museumsbahn gehört dazu: Der junge Bahnfan hat sich in seinem Rollstuhl vor unserem Triebwagen 275 fotografieren lassen. Die Bilder wurden unter dem Titel „Lieblingsorte“ von Oktober 2018 bis Januar 2019 in der Stadtparkasse Wuppertal am Islandufer ausgestellt. Die besten Fotografien erschienen zudem in einem großformatigen Kalender.

Text: -gk- / Fotos: Aldona Mrozek / -gk-





Die Linie 5 – die Verbindung nach Solingen

Im Frühjahr 1969 – vor 50 Jahren – verkehrte letztmalig die Straßenbahnlinie 5 zwischen Wuppertal-Elberfeld und Solingen, deren Reststück zwischen Cronenberg und der Kohlfurth heute als unsere Museumsstrecke weiterlebt.

Zur Liniennummer 5 ist eine Vorbemerkung erforderlich: Es gab zuvor eine Barmer Linie 5, die 1929 auf der Strecke nach Schwelm durch die „8“ ersetzt wurde. Ebenfalls gab es bis in die ersten Nachkriegsjahre mit Unterbrechungen eine Linie 5 in Elberfeld, die als Verstärkung zu anderen Linien fuhr. In diesem Beitrag ist die Rede von der Verbindung W.-Elberfeld – Solingen, auf der die Nummer 5 erst ab 1949 zu Hause war. Da sich diese Beiträge nach den Liniennummern richten, die bei den WSW nach dem 2. Weltkrieg galten, nehmen wir diese letzte Liniennummer als Maßstab, die ohnehin für die meisten heute lebenden Freunde der Straßenbahn im Gedächtnis geblieben ist.

Schon seit der Übernahme der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn (RME) im Jahr 1902 verstand sich die Barmer Bergbahn AG als städteverbindendes

Verkehrsunternehmen. Die Ende 1902 neu eröffnete Ergänzungsstrecke zwischen Clarenbach und Remscheid endete allerdings an der Schönen Aussicht – ohne eine Gleisverbindung zur Remscheider Straßenbahn. Die Übernahme der Straßenbahn Elberfeld – Cronenberg – Remscheid (ECR) zu Beginn des Jahres 1909 brachte eine weitere Verbindung in die Nachbarstadt, die aber in Hasten endete.

Eine Verbindung nach Solingen schuf die Barmer Bergbahn AG 1908, indem sie die Müngstener Strecke zur Krahenhöhe verlängerte. Hier blieb ein Umsteigen in die Solinger Stadtbahn erforderlich. Mit letzterer Verbindung hatte sich die Barmer Bergbahn offenbar unternehmerisch völlig vergaloppiert, war es doch die dritte Verbindung, die am Rande einer Nachbarstadt endete, anstatt ihr Zentrum zu erschließen. Schon im Jahr 1917 wurde der Betrieb vorübergehend eingestellt. Es gab später Bemühungen von Seiten der Solinger Straßenbahn, die Strecke Müngsten – Krahenhöhe wieder in Betrieb zu nehmen, was aber nie realisiert wurde, bis sie schließlich 1938 endgültig stillgelegt wurde.

Da die Barmer Bergbahn jedoch seit 1900 das Cronenberger Netz (ehemals ECR) ebenfalls unter ihrer Regie hatte, ergab sich für sie die Möglichkeit, Solingen über Cronenberg zu erreichen. Der Bau der Strecke durch die Kohlfurth begann 1912 und war Ende Juli 1914 vollendet. Die für den 1. August 1914 vorgesehene Inbetriebnahme musste wegen der allgemeinen Mobilmachung auf den 4. August verschoben werden und ging wegen des Kriegsbeginns ohne Feierlichkeiten über die Bühne. Die 6,8 km lange Strecke musste zwischen Cronenberg (260 m ü.NN) und Solingen (220 m ü.NN) in der Kohlfurth das Tal der Wupper auf einer Höhe von nur 113 m ü.NN durchqueren, was die Trassierung schwierig machte. Weitgehend abseits der Straßen wurde eine kurvige Trassierung gewählt, um zu starke Steigungen zu vermeiden, was der Strecke auch den Spitznamen „Bergischer Semmering“ einbrachte. Wie alle Strecken der Barmer Bergbahn AG erfolgte die Konzession als Nebenbahnähnliche Kleinbahn, weil auch Güterverkehr vorgesehen war. Die eingleisige, am Lenzhaus in Cronenberg abzweigende Strecke hatte zunächst nur die Ausweichen Greuel und Schrodberg sowie Endstelle Solingen Mühlenplatz. Ein bemerkenswertes Bauwerk war neben der Wupperbrücke in der Kohlfurth sowie diversen Dämmen und Einschnitten der 188 m lange Stöckener Tunnel auf Solinger Stadtgebiet. In den 20er Jahren kamen die Ausweichen Margarethenstraße und Kohlfurth Brücke hinzu, letztere als 200 m langer zweigleisiger Abschnitt, des Weiteren ein Gleisanschluss für den Güterverkehr am Bf. Solingen-Nord und ein Abstellgleis in der Kohlfurth.

Mit der Inbetriebnahme wurde die Linie 6, die bisher das Elberfeld Stadttheater mit Sudberg verbunden hatte, über die neue Strecke nach Solingen

Ein Zug der Linie 6, wie sie anfangs hieß, an einem Wintertag auf der Hauptstraße in Cronenberg. (Foto: Albert Ewald, um 1914)





Wuppertal-Elberfeld. Schwebebahn am Döppersberg

An der Schlossbleiche in Elberfeld lag nach Kriegsende bis 1953 die Abfahrtstelle der Linien 5 nach Solingen und 15 nach Remscheid. Der Cronenberger Tw 194 verbringt seine Pausenzeit, während ein neuer Schwebebahnzug der 50er-Baureihe die Station Döppersberg verlässt. (Foto: Cramers Kunstanstalt, 1952)

geführt. Nach Sudberg fuhr seither die kurze Pendellinie 6a ab Cronenberg Rathaus. Die Verbindung nach Elberfeld sollte nicht der endgültige Zustand bleiben, vielmehr strebte die Bergbahn eine große Direktverbindung Barmen – Solingen an. Hilfreich war dafür eine 1,4 km lange Verbindungsstrecke zwischen den Halte-

stellen Gelpetal und Friedenshain, die die Bergischen Kleinbahnen 1913 angelegt aber nie in Betrieb genommen hatte, und die die Betriebsteile Toelleturm und Cronenberg verband. Im selben Jahr baute die Barmer Bergbahn AG „auf Kapellen“ eine große, zehngleisige Wagenhalle und bestellte neue Fahrzeuge für die geplante

Durchgangslinie. Die „Linie 10“, wie die Verbindung Barmen – Solingen heißen sollte, wurde jedoch nie realisiert, und die 1914 gelieferten Weyer-Triebwagen Wagen 79–85 wurden erst 1918 vom Betriebshof Cronenberg aus eingesetzt. Es blieb also bei der Linie 6, die ihre Fahrt an der alten ECR-Endstelle am Elberfelder Stadt-

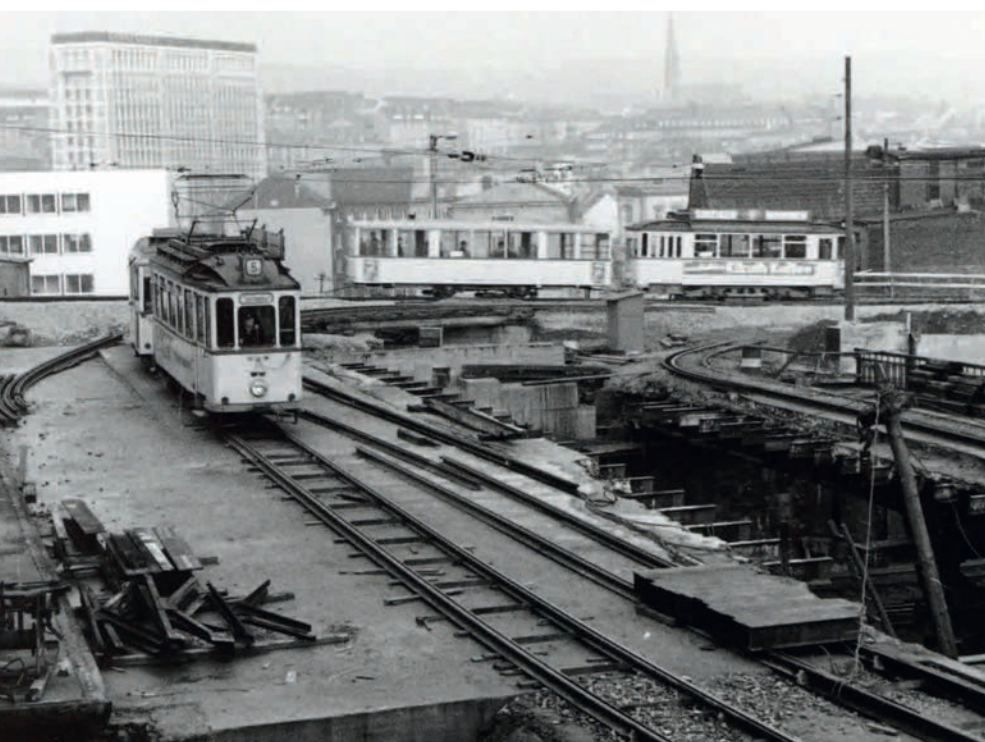
Zwei Schutzweichen, die ein Ablaufen von Bei- oder Güterwagen in die Strecke verhindern sollten, gab es unterhalb vom Mühlenplatz und vor der Kurve am Potshaus. Zur Überfahrt musste der Schaffner die Weichenzungen halten, wie hier im Bild zu sehen. Erst 1967 wurden sie bei einer Gleiserneuerung ausgebaut. (Foto: Werner Rabe, um 1965)

Vom ehemaligen Güter-Gleisanschluss am Bf. Solingen Nord geht der Blick hinunter zur Haltestelle Potshaus mit einem ehemaligen Ennepetaler Wagen, Serie 135–143. (Foto Rolf Löttgers, 6. Februar 1965)





Seit 1955 lag das nördliche Ende der Linie 5 an der Dönberger Straße. Die langjährige Bezeichnung „Dönberg“ als Fahrziel war irreführend, denn der Ort dieses Namens befindet sich weiter nördlich und gehörte zur Straßenbahnzeit noch zu Neviges. Tw 102 steht mit Bw 912 bereit zur Rückfahrt nach Solingen. (Foto: Eduard J. Bouwman, um 1963)



theater begann, über Bahnhofstraße und Blücherbrücke zum Friedenshain und von dort über Cronenberg nach Solingen verkehrte. Die Fahrzeit für die Gesamtstrecke betrug 55 Minuten. Ihre Schwesterlinie nach Remscheid trug in dieser Zeit das Liniensignal 7. Letztere durfte übrigens wegen der starken Steigungen auf dem Remscheider Ast Beiwagen nur bis Cronenfeld mitnehmen, während die Linie 6 bis nach Solingen mit Beiwagen verkehren durfte.

Nach der Gründung der Stadt Wuppertal wurde zum 1. Oktober 1929 eine einheitliche Bezeichnung aller Wuppertaler Verkehrslinien eingeführt. Oberster Grundsatz: Elberfelder Bahnen bekommen ungerade, Barmer Bahnen gerade Liniennummern. Den Cronenberger Linien wurden die Nummern 10 (bisher 6), 12 (bisher 7) und 14 (bisher 6a) zugeordnet. Neue Flaggschiffe auf den Linien 10 und 12 waren die 1926 angeschafften Mitteleinstiegswagen von Van der Zypen mit den Nummern 86–91, die mit ihren zwei großen Scherenstromabnehmern bald den Spitznamen „Wüstenschiff“ bekamen. Die Zusammenlegung aller Elberfelder und Barmer Straßenbahnbetriebe zu den Wuppertaler Bahnen AG im Jahr 1940 änderte am Linienschema nichts mehr, jedoch wurde der Wagenpark neu nummeriert; z. B. erhielten die Cronenberger Triebwagen um 100 erhöhte Wagennummern. 1939 wurden auf Anordnung des Reichsinnenministeriums zusätzliche Gleisverbindungen zwischen benachbarten Straßenbahnnetzen geschaffen. Damit bekam die Wuppertaler Linie am Mühlenplatz eine Verbindung ins Netz der Solinger Straßenbahn. Für den Linienverkehr spielte sie keine Rolle, umso mehr aber für Kohle- und

Mitte: Am 20. Dezember 1959 ging in Elberfeld die neue Streckenführung über Morianstraße und die Rampe in Betrieb. An einem warmen Tag im Juni 1964 fährt der Selbstbau-Tw 132 mit Bw 918 die Haltestelle Döppersberg an. Fahren mit offenen Türen war im Sommer üblich und nicht von Sicherheitsbedenken begleitet. (Foto: Helmut Röth, 14. Juni 1964)

Unten: Wegen der bevorstehenden Elektrifizierung der Bundesbahnstrecke musste auch die Blücherbrücke in Elberfeld höhergelegt werden. Der Tw 137 ist auf dem Weg nach Solingen schon auf dem neugebauten Teil unterwegs, während das Streckengleis für die Gegenrichtung noch auf der alten Brücke liegt. (Foto: Rolf Kuehlich, 27. Dezember 1960)



andere Gütertransporte in der Nachkriegszeit.

Ein großer Einschnitt war der sogenannte „Elberfelder Angriff“, die Bombardierung der westlichen Stadtteile Wuppertals in der Nacht vom 24. auf den 25. Juni 1943, bei dem auch der Betriebshof Cronenberg getroffen wurde. Zunächst konnte ab Juli 1943 die Linie 10 nur zwischen Cronenberg und Solingen verkehren, dann ab September wieder bis zur Irenenstraße in Elberfeld. Schließlich war ab Oktober 1943 wieder ein durchgehender Verkehr in die Elberfelder Innenstadt möglich. Gefahren wurde aber nicht mehr zur Endstelle am Stadttheater, sondern durchgehend über die Strecke der ehemaligen Bergischen Kleinbahnen bis Dönberg. Möglich war dies nur mit Hilfe ehemaliger BKB-Wagen des Betriebshofs Mirke, denn der Cronenberger Wagenbestand war durch die Zerstörungen stark dezimiert worden. Die Züge der Linie 10 fuhren jetzt alle 15 Minuten von Dönberg bis Cronenberg Amboßstraße und alle 30 Minuten weiter nach Solingen. Nach Remscheid Hasten (Linie 12) pendelte ein Wagen ab Cronenfeld.

Die Zerstörung der Solinger Innenstadt im November 1944 erzwang eine Verkürzung der Linie 10, die bis in den Februar 1945 hinein nur bis zur Haltestelle Potshaus am Stadtrand fahren konnte. Der Einmarsch

der US-Truppen brachte am 16. April 1945 zunächst allen Straßenbahnverkehr in Wuppertal zum Erliegen. Ein Neubeginn war ab dem 8. Juni 1945 möglich, zunächst nur von Solingen bis Elberfeld, Irenenstraße, dann ab 16. Juni bis zur Blücherbrücke. Dort war wegen der Zerstörung der Brücke vorerst Schluss. Als man ab August 1945 die Elberfelder Innenstadt wieder erreichen konnte, wurde die alte Endstelle am Stadttheater nicht mehr angefahren. Auch die Durchgangsverbindung nach Dönberg lebte (noch) nicht wieder auf, stattdessen endeten die Linien 10 und 12 jetzt an der Schloßbleiche nahe dem Schwebbahnhof Döppersberg und wendeten in einer Schleifenfahrt über die Isländerbrücke.

Die Strecke der Linie 10 war in der Nachkriegszeit Schauplatz von zwei schweren Unfällen. Am 29. Januar 1948 geriet unterhalb der Haltestelle Sandhof der talfahrende Tw 169 außer Kontrolle, kippte in Höhe der Haltestelle Schreinersweg um und zerschellte an einem Baum. Bei diesem Unglück starben 14 Menschen, 40 wurden verletzt. Als die elektrische Bremse versagte, hatte ein Fahrgast von der hinteren Plattform aus die Handbremse festgezogen; infolgedessen hatten die Räder blockiert und der Wagen war wie ein Schlitten ins Unglück gerutscht. Ein anderes Unglück betraf den Güterverkehr zwischen dem Bf. Solingen Nord und der Firma

Bis Cronenfeld verkehrten die Linien der 5er-Gruppe gemeinsam. Hier trafen sie auf die Samba-Strecke der Deutschen Bundesbahn mit direkter Umsteigemöglichkeit. (Foto: Sammlung Michael Malicke)

Auch Gleiskreuzungen mit der Bundesbahn mussten ab und zu erneuert werden. Das Bild zeigt den Tw 137 an der bekannten Schranke mit der „Samba-Strecke“ in Cronenfeld. (Foto: Herbert Cappel, 1959)





Rasspe. Ein mit Formsand beladener Güterwagen hatte bei Regen im Freien gestanden, was die Last der Fracht stark erhöht hatte. Bei der Talfahrt brachte der Fahrer des Tw 173 das Gespann nicht zum Stehen, es fuhr am Gleisanschluss der Firma Rasspe vorbei und kippte in der Kohlfurth um. Dabei wurden der mitfahrende Bremser getötet und der Triebwagen völlig zerstört.

Im Oktober 1949 wurde ein Teil der Wuppertaler Liniennummern „neu gemischt“, dabei wurde den Cronenberger Linien die Stammziffer 5 zugewiesen. So fuhr die Linie 10 nach Solingen ab dem 15. Oktober 1949 unter dem neuen Liniensignal „5“, die Linie 12 nach Remscheid als „15“ und die Verbindung nach Sudberg als „25“. Über letztere haben wir schon in der Haltestelle 120 berichtet. Üblicherweise kamen weiterhin Wagen des Cronenberger Bestandes zum Einsatz, also der Restbestand der Weyer-Wagen Tw 173–185 der Baujahre 1910–1914, sowie die Schöndorff-Wagen 192–194 von 1928. Hinzu kamen 1951 die neuen Aufbauwagen 195–197.

Ausgelöst durch die Stilllegung des Niederbergnetzes wurde das Wuppertaler Meterspurnetz 1953 umgekrempelt. Jetzt wurde der Cronenberger Streckenast endgültig mit der Uellendahler Strecke verknüpft. Die drei 5er-Linien verkehrten jetzt wie folgt:

- **5:** Uellendahl – Bf. Elberfeld – Cronenberg – Solingen
- **15:** Kohlstraße – Bf. Elberfeld – Cronenfeld – Remscheid
- **25:** Uellendahl – Bf. Elberfeld – Cronenberg – Sudberg

Am 6. November 1955 tauschten noch die Linie 5 und 25 noch ihre nördliche Endstelle mit der Linie 23 und fuhren seither durch bis zur Dönberger Straße. Das Linienpaar 5/25 war geboren und sollte bis 1969 bestehen bleiben. Die Linie 15 spielte seit 1951 als durchgehende Gemeinschaftslinie mit der Remscheider Straßenbahn eine gewisse Sonderrolle; die Linie 5 war dagegen bis zum Solinger Stadtzentrum stets eine rein Wuppertaler Linienkonzession.

Bereits 1954 war der Streckenabschnitt Kaisergarten – Cronenfeld zweigleisig ausgebaut worden, ebenso der Abschnitt Cronenberg Rathaus – Kemmannstraße. Ab 1959 kam der Streckenausbau in der Elberfelder Innenstadt auch der Linie 5 zugute, die ab dem 20. Dezember 1959 über die Morianstraße und die neue Rampe zur Elberfelder Südstadt verkehrte. Am 29. Mai 1960 wurde der neue Bahnkörpereinschnitt Ferdinand-Schreystraße eröffnet und noch bis 1964 zog sich in mehreren Abschnitten der Ausbau des Streckenabschnitts Kleeblatt-Blankstraße hin. Parallel stellten die WSW schon ab 1958 Überlegungen über eine Rationalisierung des Verkehrs auf die Südhöhen an. Fazit: Ausbau der Strecke Elberfeld – Cronenberg und Pendelverkehr mit Einmannwagen auf einer Anschlusslinie Cronenberg – Solingen. Realisiert wurde das nicht, ebenso wenig wie die schon früh beabsichtigte Stilllegung der Strecke nach Sudberg. Was leider auch ausblieb, war eine gründliche Modernisierung des Wagenparks. Mit dem Schrumpfen des Meterspurnetzes wurden seit den 50er Jahren immer die jeweils ältesten Wagen ausgemustert, so dass sich der

Abschiedsfoto 1969 in der Ausweiche Greuel mit Tw 156 (Foto: Sammlung Michael Malicke)



Wagenpark relativ verjüngte. Leider blieb der Testeinsatz eines modernen DÜWAG-Gelenkwagens der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen 1957 ohne Folgen, lediglich 7 Nachläufer-Gelenkwagen wurden 1962 beschafft, die aber nur auf der Linie 3 fahren konnten, nicht auf der Linie 5, da ihnen die Wendemöglichkeiten fehlten.

So kam es zu der paradoxen Situation, dass in Elberfeld eine moderne Straßenbahnstrecke bestand, auf der nur alte Zweiachser-Züge verkehrten. Und es kam, wie es kommen musste: Durch Unschlüssigkeit und Hinauszögern von grundsätzlichen Entscheidungen verkam die Wuppertaler Meterspur zur „guten alten Straßenbahn“ – mit den bekannten Folgen. Da nützte es auch nichts, wenn immer mehr Straßenbahnfreunde und Freizeit-Fahrgäste die schaukelnde Fahrt nach Sudberg oder die Schönheit der Strecke nach Solingen lieben lernten und Nostalgie-Fahrten unternahmen. Das Aus für die Linie 5 kam am 3. Mai 1969, weil ihre Trasse einem Straßenbauprojekt auf Solinger Seite im Weg war. Nur 55 Jahre lang hatte die Straßenbahn Elberfeld mit Solingen verbunden, davon die letzten 20 Jahre unter der Liniennummer 5, mit der sie im Gedächtnis geblieben ist. Ihre Liniennummer ging über auf eine Buslinie, die zunächst nur zwischen Solingen, Graf-Wilhelm-Platz, und Cronenberg, Amboßstraße, fuhr. Ab dem 1. September übernahm sie auch den Streckenast nach Sudberg und wurde dann ab dem 1. April 1970 nach Elberfeld durchgezogen. Schon vor Einstellung der Strecke hatte sich eine „Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde“ (VWS) gegründet, aus der die Bergischen Museumsbahnen e. V. hervorgingen. Diesen unentwegten Enthusiasten ist es zu verdanken, dass ein Teil der Straßenbahn zwischen Wuppertal und Solingen erhalten geblieben ist.

Text: Bernhard Terjung

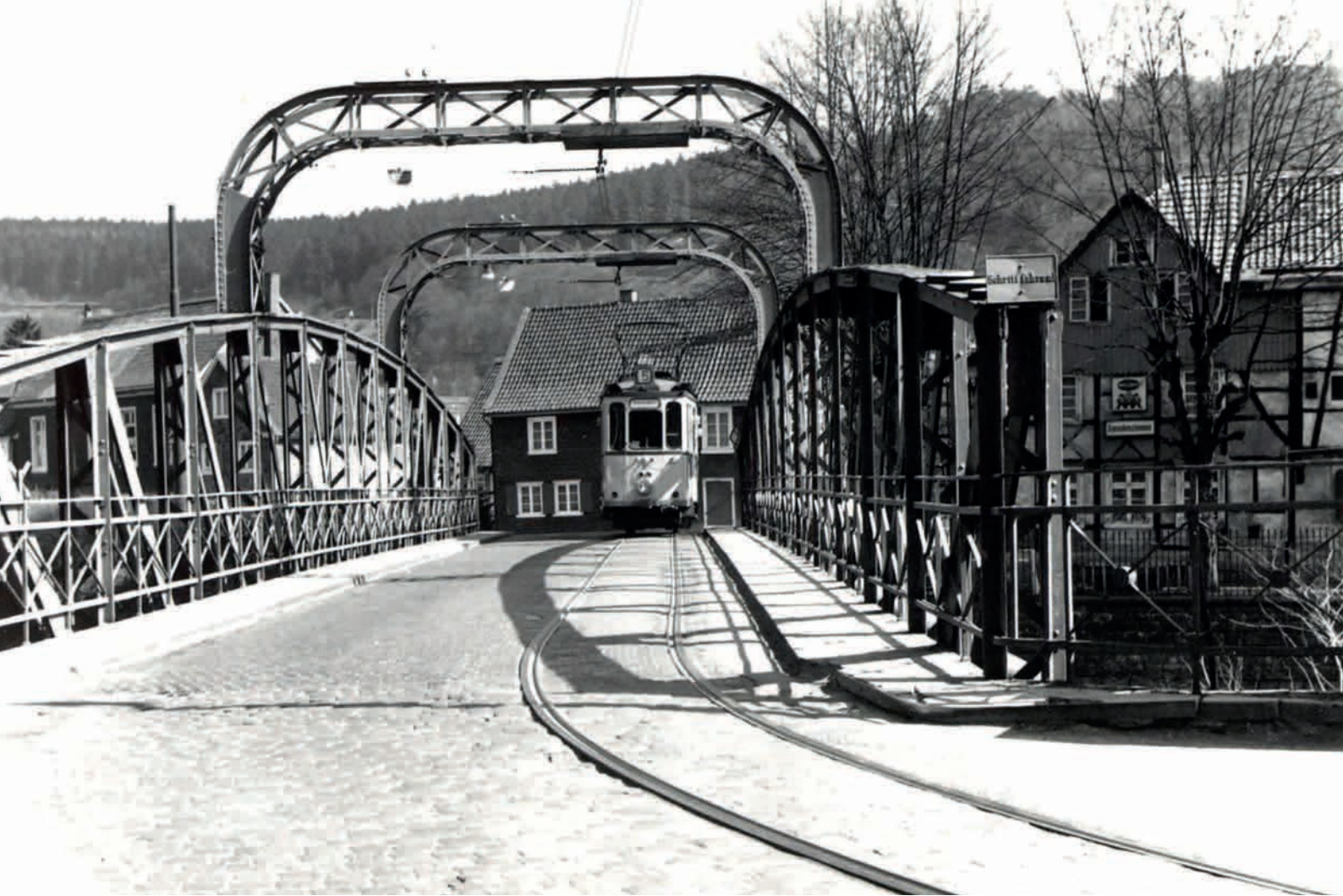
Mitte: Die Haltestelle Unterkohlfurth ist auch heute noch ein bekannter Punkt an unserer Museumsstrecke. Ruhig ging es im Frühjahr 1967 zu, als der Selbstbau-Tw 195 von der Kohlfurth in Richtung Elberfeld heraufkam. (Foto: Eduard J. Bouwman, 1967)

Unten: Tw 137 hält an der Haltestelle Kohlfurth Brücke, wo sich heute das Eingangstor zum Gelände der BMB befindet. (Foto: Eduard J. Bouwman, 1967)



Freier Blick am Möschenborn! Aufbau-Tw 133 kommt mit einem KSW-Bw aus dem Kaltenbachtal herauf und nähert sich der Haltestelle Cronenberg-Lenzhaus. (Foto: Eduard J. Bouwman, 1963)





Oben: Ein Motiv, das jeden Straßenbahnfreund schmerzlich daran erinnert, dass die erneuerte Kohlfurth Brücke nicht mehr für die Aufnahme eines Gleises geeignet ist. Im April 1969 ist Tw 137

auf dem Weg nach Solingen unterwegs. (Foto WSW, April 1969)

Unten: Beschaulich ging es an der Haltestelle Kohlfurth auf Solinger Seite zu. Die Gaststätte, die

heute als „Café Hubraum“ zahlreiche Motorradfahrer anzieht, hieß noch „Wupperkrug“. Tw 113 fährt nach kurzem Halt weiter in Richtung Solingen. Foto: Eduard J. Bouwman, 1963)





Oben: Tw 143 hat den Stöckener Tunnel verlassen und nähert sich dem Bahnübergang auf der Cronenberger Straße oberhalb der Haarnadelkurve. Von hier aus ist das Tunnelportal immer noch

sichtbar. (Foto: Eduard Bouwman, 1967)

Unten: Die planmäßige Zugkreuzung auf der Solinger Strecke fand in der Ausweiche Schrodtberg

statt. Der Blick geht aus Fahrerperspektive auf den entgegenkommenden Tw 135. Der Schaffner steht neben dem Schaltkasten für die Streckensicherung. (Foto: Werner Rabe, um 1965)





Oben: Nahe der Haltestelle Potshaus entstand diese Aufnahme von Tw 137, der aus Richtung Margarethenstraße kommend den eigenen Bahnkörper verlassen hat. Noch heute kann man hier an der

Potshauer Straße einen Gleisrest sehen. (Foto: Eduard J. Bouwman, 1967)

Unten: Tw 195 an der Endstelle am Mühlenplatz in Solingen. Zur Zeit der Aufnahme war die Wuppertaler Linie 5 längst die letzte Straßenbahnlinie auf Solinger Stadtgebiet. (Foto: Werner Rabe, um 1965)



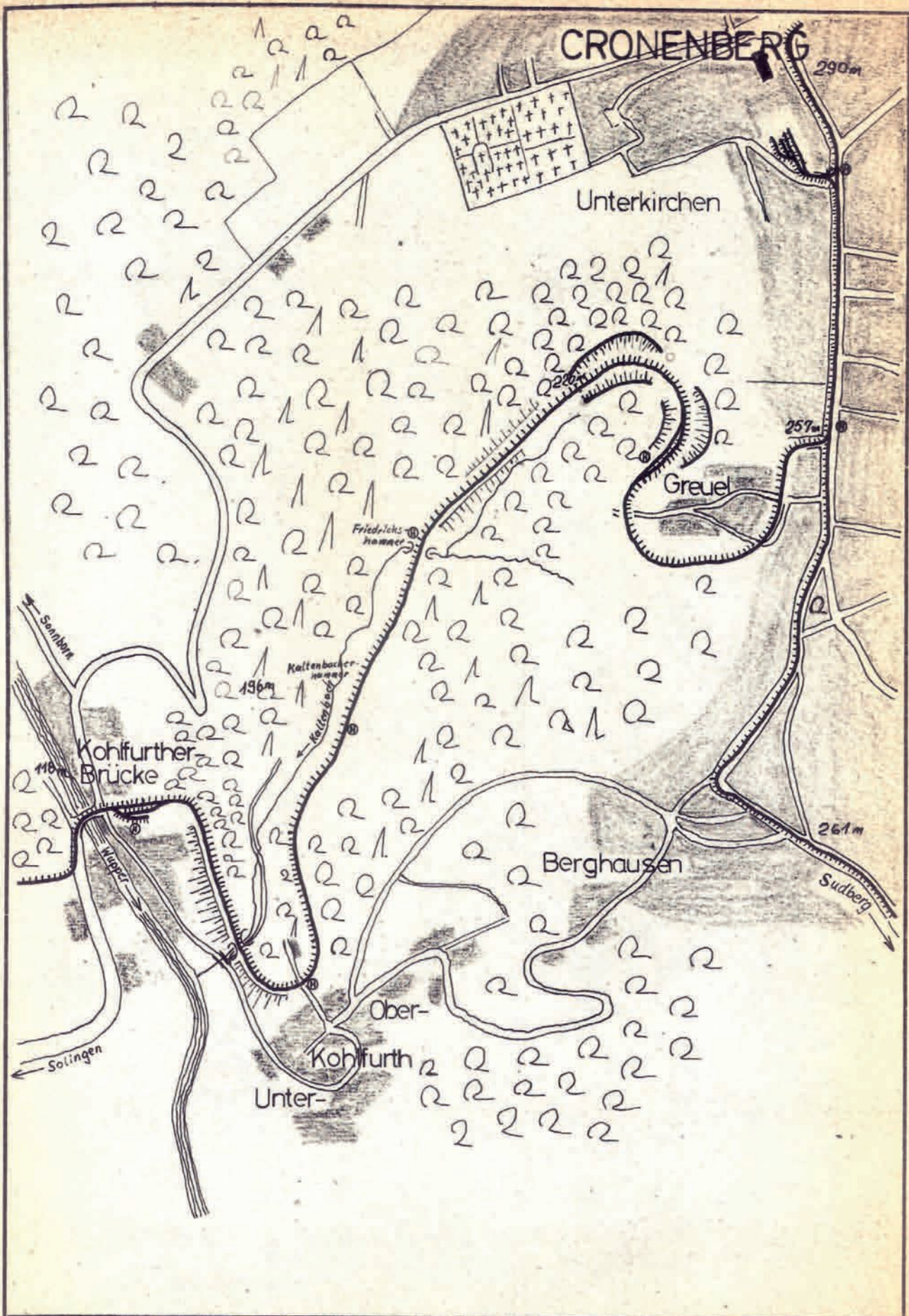


Oben: Am Ende der Cronenberger Straße, neben der St. Clemens-Kirche, lag die Endstation Solinger Mühlenplatz, wo hier der Aufbau-Tw 133 für die Rückfahrt nach Wuppertal bereitsteht. Links auf

der Hauptstraße verläuft die Hauptachse aller Solinger Obuslinien. (Foto: Eduard J. Bouwman, 1963)
Unten: Mit dem Straßenneubau in Solingen wurde im März 1967 die Endstelle der Linie 5 um ca. 100 m

zurückgezogen. Eine Ausweiche war nicht mehr nötig, da in den letzten Betriebsjahren nur noch Einzeltriebswagen bis Solingen fuhren. Tw 143 wartet auf Fahrgäste. (Foto: Eduard J. Bouwman, 1967)





Zeichnung Nr. 96 lo 50	Gezeichnet Geprüft	5.1.69	Johann	Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde
Maßstab ca. 1:10000	Projekt einer Straßenbahn-Museumsstrecke Linie 5 Wuppertaler Stadtwerke A.G.			VWS