



Haltestelle

Zeitschrift der Bergischen Museumsbahnen e.V. Wuppertal
Nr. 117 – Mai 2014



Internes

Einladung zur Hauptversammlung am 28. Juni 2014

Historisches

Vom Umspannwerk zur „Mucki-Bude“

Aktuelles

Elektrifizierung Lindern - Heinsberg

Museales

Besuch im Historama im Kärnten





Impressum

Haltestelle

**Zeitschrift der Bergischen
Museumsbahnen e.V., Wuppertal**
Postfach 13 19 36 · 42046 Wuppertal

Betriebshof:

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

Ausgabe Nr. 117, Mai 2014

Auflage: 1000 Stück

Herstellung:

Benjamin Clement,
info@benjamincllement.de
www.benjamincllement.de

Redaktion »Haltestelle«

M. Schumann, K. Sieper, G. Korff
Redaktionsschluss Nr. 118
15. Oktober 2014

Namentlich gekennzeichnete
Artikel liegen in der
Verantwortung des Autors.

Druck:

flyeralarm GmbH,
Alfred-Nobel-Str. 18,
97080 Würzburg

Adressen – Konten – Beitragsordnung

Bankverbindungen

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

Adressen

1. Vorsitzender:

Michael Schumann
Uellendahler Straße 200
42109 Wuppertal

Stellvertretende Vorsitzende:

Ulrich Sunder
Friedrich-Wilhelm-Straße 12
40625 Düsseldorf
Telefon (02 11) 28 96 06

Dipl.-Ing. Jörg Rudat
Auf der Bleiche 6
58300 Wetter
Telefon (0 23 35) 97 48 51

Schatzmeister:

Ernst-Günter Beiersmann
Alfred-Dobbert-Straße 25
42111 Wuppertal
Telefon (02 02) 70 16 44

Technische Leitung:

Dr.-Ing. Gundo Riechelmann
Dipl.-Ing. Andreas Knebel
Holger Ott

BMB im Internet

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

BMB-Vertrieb

Postfach 13 19 36 · 42046 Wuppertal
Bankverbindung:
Stadtsparkasse Solingen
Kto-Nr.: 1256-064 – BLZ 342 500 00
IBAN: DE71 3425 0000 0001 2560 64
BIC: SOLSDE33XXX

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 3,00 € abgegeben.

Die Urheberrechte für Beiträge und
Fotos liegen bei den Autoren, Fo-
tografen oder beim Herausgeber
BMB e.V. Der Nachdruck von Ar-
tikeln aus der »Haltestelle« ist nur
mit schriftlicher Genehmigung des
Vereins erlaubt. Das gilt auch für
die Aufnahme in elektronische Da-

tenbanken, Mailboxen, für die Ver-
breitung im Internet oder für Ver-
vielfältigungen auf CD/DVD-Rom.

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 An-
gabe Ihrer vollständigen Adres-
se auf dem Überweisungsauftrag
(Name, Vorname und Wohnort
unter der Rubrik »Kontoinhaber«,
Postleitzahl, Straße und Hausnum-
mer unter der Rubrik) auf unser
Konto 2258 15-439 bei der
Postbank Essen, BLZ 360 100 43
IBAN: DE98 3601 0043 0225 8154 39
BIC: PBNKDEFF

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

Bergische Museumsbahnen e.V. · Elektrische Straßenbahn Kohlfurth–Cronenberg

Fahrplan 2014

Die Straßenbahnen verkehren an folgenden Tagen:

13./ 27. April · 11./ 25. Mai · 08. + 09. Juni (Pfingsten, 22. Straßenbahnfest), 22. Juni ·
13./ 27. Juli · 10./ 24. August · 14./ 28. September · 12./ 26. Oktober, Nikolausfahrten 6./ 7. Dezember



Abfahrt Richtung Greuel (Cronenberg)

Kohlfurth Brücke	ab	10.40	...	...	17.20
Unterkohlfurth		10.43	...	...	17.23
Petrikshammer		10.46	...	...	17.26
Friedrichshammer		10.49	...	...	17.29
Kaltenbach		10.52	...	...	17.32
Greuel	an	10.54	...	...	17.34
Möschborn					

Inbetriebnahme in Vorbereitung

Abfahrt Richtung Kohlfurth Brücke

Möschborn					
Greuel	ab	11.00	...	...	17.40
Kaltenbach		11.02	...	...	17.42
Friedrichshammer		11.05	...	...	17.45
Petrikshammer		11.08	...	...	17.48
Unterkohlfurth		11.11	...	...	17.51
Kohlfurth Brücke	an	11.14	...	...	17.54

Besichtigungszeiten des Betriebshofes und Museums:

Samstags von 11-17 Uhr, von Mai bis Oktober auch sonntags von 11-17 Uhr. Eintritt frei.

BMB e.V. Postfach 13 19 36 · 42046 Wuppertal

Tel. Betriebshof: (02 02) 47 02 51 ☎ · Fax (02 02) 4 78 16 38 · E-Mail: bmb@tram-info.de





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 Vereinssatzung zur

Jahreshauptversammlung

am Samstag, dem 28. Juni 2014,

eingeladen. Der Termin liegt eine Woche vor Beginn der Sommerferien.

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

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

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Schweigeminute
3. Jahresberichte
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Schatzmeisters
6. Entlastung des Vorstands

7. Wahl der Kassenprüfer 2014
8. Wahl des Vorstands
9. Aktuelle Berichte, evtl. Anträge
10. Aufruf säumiger Mitglieder
11. Verschiedenes
12. Gemütlicher Teil

Um rege Beteiligung bittet

der Vorstand.

Ernst-Günter Beiersmann, Dipl.-Ing. Jörg Rudat, Michael Schumann, Ulrich Sunder

Ein Wort in eigener Sache

Liebe Leserinnen und Leser,

schon nach Erscheinen der hundertsten Ausgabe unserer Vereinsmitteilungen habe ich mich als Redakteur von Ihnen verabschiedet. Seinerzeit meldete sich spontan eines unserer jüngeren Mitglieder, die Aufgabe zu übernehmen. Leider war die Begeisterung nur von kurzer Dauer, und das gesamte Projekt HALTESTELLE drohte zu scheitern, als dann auch noch – nennen wir es vorsichtig – ernsthafte Missverständnisse auftraten. Ich bin dann noch

einmal eingesprungen und habe die Nummern 112 bis 116 redigiert. Dabei habe ich in dem jungen Grafiker Benjamin Clement einen guten Partner gefunden. Die Suche nach einem Nachfolger ging aber weiter. Nun bin ich glücklich, einen solchen gefunden zu haben, und er wird dieser Nummer 117 schon seinen eigenen Stil aufprägen. Ich empfehle unser Mitglied Guido Korff Ihrer geschätzten Achtung. Er kennt die BMB als Insider und bringt auch als gebürti-

ger Schwelmer echtes Lokalkolorit mit. Er wird sich Ihnen mit seinen Beiträgen selbst vorstellen. Ihnen allen, dem guten Guido Korff und unseren Vereinsmitteilungen wünsche ich eine gute Fahrt in die Zukunft mit vielen schönen HALTESTELLEN! Ich hoffe, z.B. als Schriftführer bei der Jahreshauptversammlung, noch lange in Ihrem Kreise aktiv sein zu dürfen.

Ihr Klaus Sieper

Unser Titelbild

Das Jahr 2014 zeigte sich gleich von der Sonnenseite, als am Neujahrstag Tw 94 die Ausweiche Greuel erreichte. Sein Zielschild macht deutlich, dass unsere Strecke damals zu

den Barmer Bahnen gehörte. Mit „Bergbahnhof“ ist dabei die Talstation der legendären Zahnradbahn gemeint, denn durch den unmittelbaren Übergang am Toelleturm

behandelte die Barmer Bergbahn beide Verkehrsmittel als „integrierte“ Linie. Klaus Sieper fing das stimmungsvolle Motiv für uns ein.-gk-



Bilanz zum 31. Dezember 2013

Aktiva	31.12.2013	31.12.2012	Passiva	31.12.2013	31.12.2012
Wagenhalle	139.240,00 €	143.776,00 €	Verbindlichkeiten	1.371,86 €	2.097,17 €
Werkstattanbau	110.291,00 €	112.797,00 €	erhaltene Anzahlungen	500,00 €	- €
Toilettengebäude	- €	- €	Beitragsvorauszahlungen	768,00 €	764,00 €
Sozialgebäude	13.315,00 €	15.852,00 €	Rückstellung Umsatzsteuer	312,62 €	508,86 €
Außenanlage Betriebshof	2.164,00 €	2.280,00 €	Sonderposten Zuschüsse	413.829,00 €	408.816,00 €
Unterwerk	1,00 €	1,00 €	Vereinsvermögen	373.028,38 €	386.367,44 €
Bauten Haltestellen	1,00 €	1,00 €	Gewinn / Verlust (-)	-17.056,98 €	-13.339,06 €
Umbau Wasserlauf	1,00 €	1,00 €			
Gleisanlage	176.213,49 €	128.900,15 €			
Fahrleitung	2.786,00 €	3.051,00 €			
Kanalanschluß	315,00 €	618,00 €			
Maschinen	2.179,00 €	2.651,00 €			
Straßenfahrzeuge	2.844,00 €	3.655,00 €			
Schienerfahrzeuge	247.799,63 €	261.154,55 €			
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.950,00 €	2.905,00 €			
Archiv	1,00 €	1,00 €			
Warenbestand	3.283,35 €	2.609,96 €			
Forderungen	1.692,54 €	5.694,91 €			
geleistete Anzahlungen	2.000,00 €	- €			
Stadtpark. Wuppertal, lfd. Konto	27.005,94 €	4.431,23 €			
Stadtpark. Wuppertal, Cash-Konto	30.289,96 €	85.946,99 €			
Stadtpark. Wuppertal, Sparbuch	2.141,75 €	813,05 €			
Postbank Essen	4.193,99 €	7.121,99 €			
Postbank Köln	2.364,23 €	122,53 €			
Kassenbestand	680,00 €	830,05 €			
	<u>772.752,88 €</u>	<u>785.214,41 €</u>		<u>772.752,88 €</u>	<u>785.214,41 €</u>

Ergebnisrechnung zum 31. Dezember 2013

Aufwendungen	31.12.2013	31.12.2012	Erträge	31.12.2013	31.12.2012
Wareneinsatz	6.604,05 €	7.957,98 €	Verkäufe im Geschäftsbetrieb	11.358,48 €	14.747,34 €
Kosten Veranstaltungen	730,50 €	2.121,00 €	Hilfsumsätze	2.962,00 €	- €
Miete, Pacht	16.825,08 €	11.905,08 €	Beitragseinnahmen	7.260,00 €	6.816,00 €
Strom, Gas, Wasser	7.959,23 €	7.446,36 €	Spenden	26.642,54 €	18.591,69 €
Aufwendungen Kohlfurth	6.095,23 €	3.055,81 €	Abführungen des BMB-Vertriebs	4.000,00 €	2.500,00 €
Reparaturen	6.387,32 €	5.271,22 €	Fahrgeldeinnahmen	27.845,30 €	25.014,40 €
Betriebsmaterial	356,14 €	145,99 €	Einnahmen Kasse Kohlfurth	1.938,36 €	1.632,26 €
Telefonkosten, Funkgebühren	501,64 €	418,94 €	Mietspenden	8.598,02 €	3.865,52 €
Beiträge, Versicherungen	12.552,95 €	7.108,46 €	Sachspenden	- €	658,07 €
Steuern	206,15 €	- €	Beitragseingänge Vorjahr	242,00 €	468,00 €
Kfz-Kosten	3.210,74 €	2.782,85 €	Zinseinnahmen	103,94 €	466,37 €
Portoaufwendungen	985,00 €	702,50 €	Einnahmen Geldauflagen	180,00 €	780,00 €
Bankspesen	639,40 €	580,51 €	Steuererstattungen	- €	783,23 €
Kosten „Haltestelle“	4.317,94 €	3.616,66 €	Sonstige Erträge	- €	55,16 €
Sonstige Ausgaben	- €	- €	Auflösung Sonderposten	15.587,00 €	14.387,00 €
Büromaterial	705,03 €	488,16 €	Verlust	17.056,98 €	13.339,06 €
Werbung, Prospekte	2.206,71 €	3.822,60 €			
Transporte	3.066,00 €	1.268,47 €			
Gebühren Müllabfuhr	958,92 €	931,04 €			
Kosten Fahrbetrieb	6.545,25 €	6.334,82 €			
Fahrgelder ausw. Aktive Mitglieder	5.028,30 €	4.590,30 €			
Abgang Anlagevermögen	- €	- €			
AfA	37.492,96 €	32.903,80 €			
Geringwertige Wirtschaftsgüter	400,08 €	651,55 €			
Überschuß					
	<u>123.774,62 €</u>	<u>104.104,10 €</u>		<u>123.774,62 €</u>	<u>104.104,10 €</u>



Entwicklung des Anlagevermögens

	31.12.2012	Zugänge	AfA	31.12.2013
Wagenhalle	143.776,00 €		4.536,00 €	139.240,00 €
Werkstattanbau	112.797,00 €		2.506,00 €	110.291,00 €
Sozialgebäude	15.852,00 €		2.537,00 €	13.315,00 €
Außenanlagen Betriebshof	2.280,00 €		116,00 €	2.164,00 €
Unterwerk	1,00 €			1,00 €
Bauten Haltestellen	1,00 €			1,00 €
Umbau Wasserlauf	1,00 €			1,00 €
Gleisanlage	128.900,15 €	58.169,30 €	10.855,96 €	176.213,49 €
Fahrleitung	3.051,00 €		265,00 €	2.786,00 €
Kanalanschluß	618,00 €		303,00 €	315,00 €
Maschinen	2.651,00 €		473,00 €	2.178,00 €
Straßenfahrzeuge	3.655,00 €		811,00 €	2.844,00 €
Schienenfahrzeuge	261.154,55 €	410,08 €	13.765,00 €	247.799,63 €
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.905,00 €	370,00 €	1.325,00 €	1.950,00 €
Archiv	1,00 €			1,00 €
	677.643,70 €	58.949,38 €	37.492,96 €	699.100,12 €

Entwicklung der Sonderposten

	31.12.2012	Zugänge	Auflösung	31.12.2013
Wagenhalle	30.880,00 €		1.223,00 €	29.657,00 €
Werkstattanbau	108.961,00 €		2.412,00 €	106.549,00 €
Gleisanlage	96.153,00 €	20.600,00 €	4.839,00 €	111.914,00 €
Triebwagen 159	28.636,00 €		4.090,00 €	24.546,00 €
Triebwagen 94	139.061,00 €		3.023,00 €	136.038,00 €
Brücke am Schütt	5.125,00 €			5.125,00 €
	408.816,00 €	20.600,00 €	15.587,00 €	413.829,00 €

BMB-Vertrieb

Gewinnermittlung für 2013

Entwicklung des Anlagevermögens

	Ausgaben	Einnahmen	Bücherstraßenbahn	Einrichtung	
Einnahmen		14.863,70 €			
Wareneinsatz	8.283,94 €		31.12.2012	6.527,00 €	1.883,00 €
Miete, Strom	1.236,72 €		AfA 2013	687,00 €	185,00 €
Porti	89,58 €				
Büromaterial	77,43 €		31.12.13	5.153,00 €	1.513,00 €
Werbung	- €				
AfA	872,00 €				
Summe Ausgaben	10.559,67 €	-10.559,67 €			
Überschuß		4.304,03 €			

Wuppertal, den 14. Februar 2014
Ernst-Günter Beiersmann (Schatzmeister)

Da unser Schatzmeister erkrankt ist, reichen wir die Spenderliste in der nächsten Ausgabe nach.



Dienstbesprechung vor der Abfahrt in der Kohlforth (immerhin sind schon zwei neue Weichen eingebaut)



Mittlere Kreuzung mit der Greueler Straße...
(Guido Korff gibt den Ritzenschieber, Kurt beobachtet die Aktion mit prüfendem Blick)

Vor 40 Jahren: Es geht wieder aufwärts!

Erste Fahrt des Turmwagens 628 nach Cronenberg



Hier liegt heute unsere obere Ausweiche

Vor 40 Jahren fuhr am 02. Februar 1974 erstmals wieder nach der Stilllegung im Jahr 1969 eine elektrische Straßenbahn von der Kohlforth durch das Kaltenbachtal bis zum Möschenborn. Der Anfang war geschafft!

Eigentlich begann das Museumsbahnzeitalter bereits schon vorher. Im Mai 1971 war der KAE Güterwagen 394 auf eigenen Rädern die steile Trasse hinunter gerollt, um einen teuren Straßentransport vom Standort Cronenberg zu sparen. Ihm folgten per Culemeyer vom alten WSW-Bauhof Berghausen die Güterlore, die beiden KS-Hänger, TW 159 und eben TW 628, der mit einem Schweißaggregat samt VW-Motor zu einer „benzin-elektrischen“ Tram umgerüstet wurde.



Pioniere voran

An einem frühen Samstagvormittag vor 40 Jahren war es dann soweit. In der Kohlfurth, von einem Betriebshof konnte man beim besten Willen noch nicht so richtig sprechen, fanden sich Heinz Johann, Kurt Brücker (der einzige „echte“ WSW-Straßenbahner, der die Strecke selbst noch im Planverkehr gefahren war), Ralf Faust, Frank Kreuzberg, Guido Korff und Michael Malicke zusammen.

Falls jemand bei der Auflistung vergessen wurde, bitte Nachsicht walten lassen!

Der VW-Boxermotor wurde angekurbelt (!) und langsam aber kontinuierlich ging es hinauf! Ein ungeahntes Glücksgefühl machte sich breit und keiner hätte es glauben wollen, dass noch so viele Jahre bis zum regulären Fahrgastbetrieb verstreichen sollten.

Selten ging bei Schritttempo die Zeit wie im Fluge vorbei. Wo Rillenschienen lagen, musste der Besen geschwungen werden – und dann war Lenzhaus erreicht!

Die Anwohner schauten erstaunt auf das neue alte Gefährt. Wollen wir hoffen, dass heute im Jahr 2014 der Anblick einer Straßenbahn am Möschborn bald wieder Alltag ist.

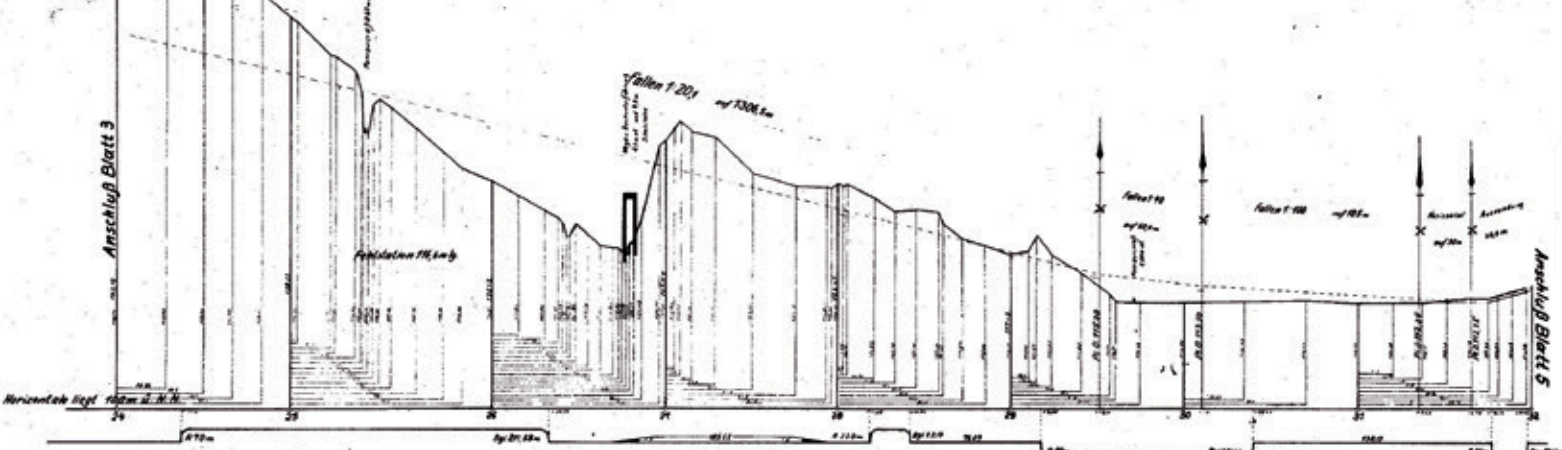
Text / Fotos: Michael Malicke



Gleich ist es geschafft...
(Kurt Brücker und Heinz Johann)

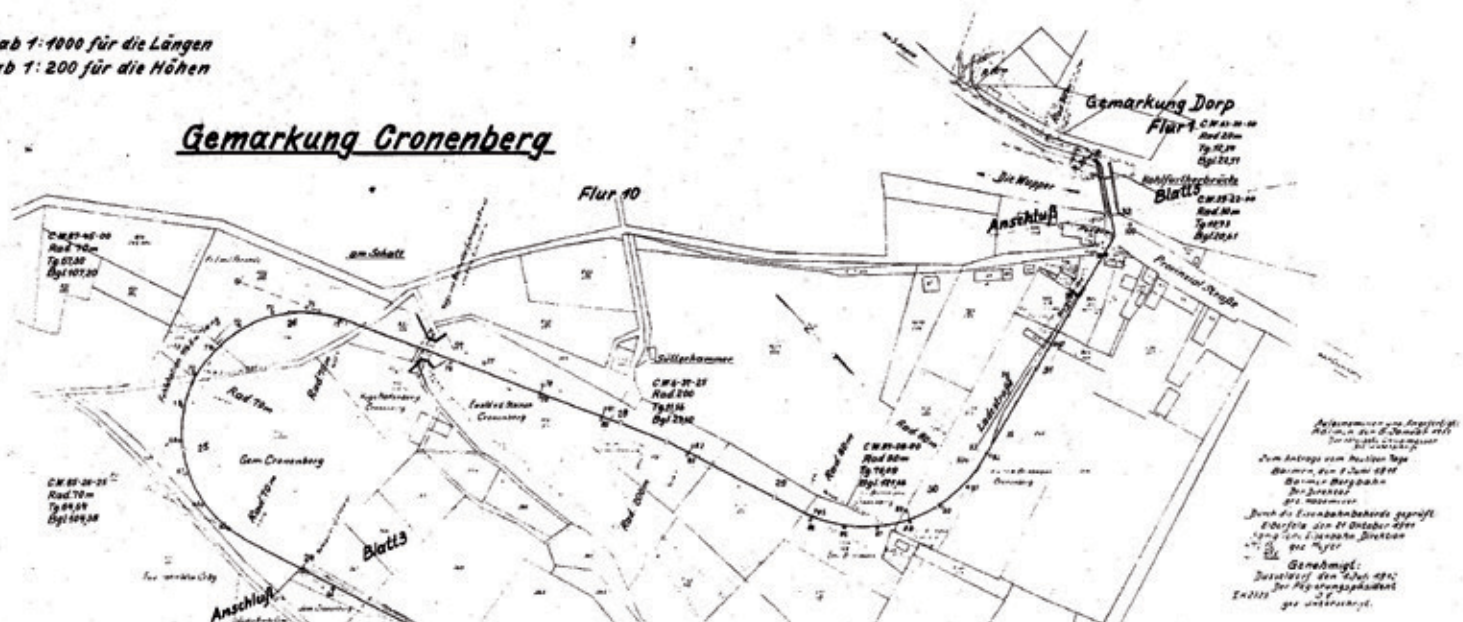


Nur noch wenige Meter bis zum
Gleisende (an Bord: Ralf Faust (links)
und Frank Kreuzberg)



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

Gemarkung Cronenberg



Arbeiten am Durchlass Schütt

Als Unternehmen des öffentlichen Schienenverkehrs sind wir für den ordnungsgemäßen Zustand der Wegekrenzungen und Bauwerke im Streckenbereich verantwortlich. Sie wissen aus den Berichten zu unseren Jahreshauptversammlungen, dass eines der großen Bauwerke an der Strecke, die Führung des Kaltenbachs und der Anliegerstraße zum Manuelauskotten durch unseren Bahndamm, dringend saniert werden muss. Besonders das

Ziegelmauerwerk hat, nicht zuletzt auch durch die großen Bodenbauarbeiten unterhalb des früheren galvanischen Betriebs, sehr gelitten.

Nunmehr laufen die Arbeiten, und Holger Ott stellte uns einige Bilder zur Verfügung, die den Arbeitsfortschritt zeigen. Das Bauwerk ist bereits in dem Plan zu sehen, der vor dem Bau unserer Strecke gezeichnet wurde.

KSW / Fotos: Holger Ott





Historische Orte am 22. März 2014

Der Transport der Fahrzeuge aus dem ehemaligen Bergischen Straßenbahnmuseum unseres verstorbenen Ehrenvorsitzenden in Hückeswagen führte an zwei hervorragenden Orten vorbei, was zu diesem Sonderbericht anregte.



Nach langen Jahren fuhr auf diese Weise wieder einmal eine Straßenbahn durch Remscheid. Schon am 10.7.1893 erreichte das Gleisnetz den Bahnübergang Vierungshausen am unteren Ende der Schüttendelle. Dort kommt auch am 22. März 2014 der dreiachsige Triebwagen Nr. 120, nun aber als Ladegut eines Last-

kraftwagens mit Tiefladefläche, die Schüttendelle herunter (Bild 3). Zur Orientierung: Links oben lugt der Turmhelm der Luther-Kirche hervor. Der Straßenbahnwagen wurde von der Westwaggon in Köln-Deutz 1949 gebaut und trug anfangs die Nummer 70. Sein wichtigstes Einsatzgebiet wurde die Gemeinschaftslinie 15, wo er mit den Vierachsern der Wuppertaler Bahnen aus dem Jahr 1925 (MAN Nürnberg) konkurrierte. Am 10. April 1969 schied er mit den restlichen Fahrzeugen aus dem Dienst. Das Foto oben links (1) zeigt die Fortsetzung der Gleisanlage in Richtung Göltenwerth und Reinshagen. Vor Kreuzung mit dem Gleis der Bahnlinie Remscheid-Hauptbahnhof – Hasten (1.9.1883 – 20.5.1988) ist die Entgleisungsweiche zu sehen, die der Schaffner vor der Befahrung der Kreuzung stellen musste. Über einen längeren Zeitraum führte der Abzweig zu einer Umlademöglichkeit für Güter und auch Straßenbahnwagen. Am 4. Januar 1894 war die erste Streckenverlängerung bis zur

Solinger Straße fertig. Schon bald wurden zusätzliche Ausweichen eingebaut, wozu auch die Weiche „Theil“ gehörte, an der Tw 120 gerade auf Bild 2 vorbei fährt. Deutlich ist zu erkennen, dass der historische Baubestand noch vorhanden ist. Der zweite Transport mit Beiwagen 266 (Bergische Kleinbahnen), ab 1940 Nr. 399 der Wuppertaler Bahnen, musste an einer Stelle vorbeifahren, an der schon seit Sommer 1891 Kleinbahngeschichte geschrieben wurde: Dorthin gelangte die Ronsdorf - Müngstener Eisenbahn mit ihren Dampfzügen, die am 13. April 1903 von elektrischen Triebwagen der Barmer Bergbahn AG abgelöst wurden. Der Konvoi befindet sich auf Bild 5 an der Einmündung der Morsbachtalstraße in den Knoten Müngsten. Vom Standpunkt auf Bild 4 geht der Blick das Morsbachtal hinauf. Auf dem Gelände des Brucher Kottens sind heute geräumige Parkplätze für Besucher des Müngstener Brückenparks angelegt. Im Jahr 1927 wurden dort Werbefotografien





6

für die Barmer Bergbahn AG angefertigt, auf denen einer der berühmten „Böckerwagen“ mit seinen Maximumdrehgestellen zu sehen ist. Der ursprünglich für diese Strecke vorgesehene Städteverkehr Barmen – Solingen hatte schon 1914 den kürzeren Weg über Cronenberg und Kohlfurth gefunden. Diese Geschichte wollen wir später noch einmal beleuchten.



8



7

Weitere Impressionen vom Transport am 22. März 2014
Links: Verladung von Tw 120 Hückeswagen.
Rechts: Ankunft von Bw 266 im Museum in der Kohlfurth.



9

KSW / Fotos: 1: Stadtarchiv Remscheid / Sammlung KSW; 4: Barmer Bergbahn / Sammlung KSW; 5: Jürgen Eidam; alle anderen: KSW

Besuch aus Frankreich

Im Mai des vergangenen Jahres hatten wir einen nicht alltäglichen Besuch. Ein Paar aus dem französischen Beauvais war mit seinem Caravan in die Kohlfurth gekommen, um unsere Anlage zu besichtigen. Zum Dank für die persönliche Betreuung nahm Roger Lacour seine Frau und den Fremdenführer in unserer Wagenhalle auf. Sie haben angekündigt, zur Begrüßung der neuen Schwebebahnwagen 2015 wieder zu kommen. Das Bild trägt übrigens die Widmung „...avec les compliments à toute l'équipe du museum“, was man auch ohne Übersetzung verstehen kann.

KSW / Foto: Roger Lacour



Nikolaus im Kaltenbachtal

Wenn es noch eines Beweises bedarf: Im Winter 2013/2014 gab es doch Schnee! Leider blieb der aber nicht einmal einen Tag lang liegen, sondern zerrann schon am Vormittag des 7. Dezember.

Das änderte aber nichts an der Freude unserer kleinen und großen Gäste, von denen einige sogar aus dem entfernten Adelaide angereist waren. Für die Fahrgäste waren die Triebwagen 107 (Rheinische Bahngesellschaft) und 337 (Hagener Straßenbahn) im Einsatz. Der große Gelenkwagen 275 der BoGeStra diente als Packwagen und Aufwärmstation für das Personal vor Ort und natürlich für den Nikolaus alias Weihnachtsmann, der sich den jüngeren Besuchern liebevoll zuwandte. Standesgemäß war er mit dem „Esel und dem Füllen der lastbaren Eselin“ (Matthäus 21) angereist. Auch die örtliche Presse war zugegen und berichtete von diesem Ereignis.

Der Erfolg ermutigt uns, auch 2014 wieder Nikolausfahrten zu veranstalten.

Text/Fotos: KSW



Artikel: WZ



BMB-Mitglieder auf Nikolausfahrt

Termin 22.12.2013, so knapp vor dem Fest, so kurz die Zeit für die Einladung und nicht das erste Mal mit diesem Programm: Solinger Obus und Kaiserwagen der Schwebebahn – dennoch war eine ansehnliche Teilnehmerzahl zur Stelle.

Die Begrüßung vor dem („neuen“) Solinger Hauptbahnhof ist schon beeindruckend. (Bild 1)



Zur Erinnerung: Schon am 19. November 1898 kamen die ersten Straßenbahnen der Solinger Kreisbahn auf Meterspur zum Bahnhof Ohligs, seit dem 22.7.1911 konnte man in die Straßenbahn auf Normalspur nach Immigrath, Langenfeld und Opladen benutzen, und schon seit dem 12. Januar 1899 kamen auf Meterspur die Wagen der Bergischen Kleinbahnen von Hilden her, seit dem 1.10.1911 von der Rheinischen Bahngesellschaft betrieben.

Und dann kam das gute Stück aus dem Obus-Museum, Wagen 42, beschafft 1986/1987, Nummern 22 bis 67, Typ SL 172 HO, hergestellt von MAN/Gräf & Stift, Wien. Die elektrische Ausrüstung lieferte Kiepe Elektrik, Düsseldorf. Die Nennleistung beträgt 163 kW bei Nennspannung von 600 V, die Höchstleistung ist mit 309 kW eingestellt. Die Gleichstromreihenschlussmaschine bringt ihre Leistung auf die beiden Hinterachsen des Fahrzeugs und wird gesteuert über Gleichstromsteller in C-MOS-Technik. Das Leergewicht beträgt 13,55 t, das zulässige Gesamtgewicht 21 t. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 65 km/h. Wagenlänge = 12 m, Breite über Außenspiegel = 3,15 m, Wagenkasten = 2,50 m. Das Fahrzeug verfügt über die elektrische Wider-

standsbremse, die mit der mehrkreisigen Druckluftbremse kombiniert ist. Für Fahrten ohne Fahrleitung gibt es einen Hilfsantrieb mit einer Leistung von 31 kW, VW Typ 127. Die Laufleistung betrug 31.500 km im Jahr 1989 im Durchschnitt. Bereifung 6-fach 13/75R22,5, Laufleistung 80.000 km neu, zweimalige Runderneuerung mit je 70.000 km. (Bild 2)



Die letztmögliche Zugverbindung aus Wuppertal wurde noch abgewartet, dann ging es gleich zur ersten Besonderheit der Strecke in Richtung Wald: Zur Umfahrung eines Bahnübergangs wurde ein Tunnel unter dem Gleisvorfeld des Bahnhofs angelegt. Seit dem 25.1.1931 fuhr die Straßenbahn hindurch (Bild 3) und ihr Nachfolger, der Obus, noch bis zum 15.9.1979, als der einspurige Engpass durch eine großzügige Unterführung ersetzt wurde.



Zügig ging die Fahrt über Wald, Mitte und Krahenhöhe nach Burg, wo das Fahrzeug auf der weltberühmten Drehscheibe gewendet wurde (Bilder 4 und 5). Am 1.9.1958 sah es dort noch anders aus, als ein Straßenbahnzug der Linie 3 nach Vohwinkel zur Abfahrt bereit stand (Bild 6). In den letzten Tagen der Straßenbahn fuhren nur noch Solotriebwagen als Linie 4 (Bild 7).



Auf der Rückfahrt wurde ein Halt an der Krahenhöhe eingelegt (Bild 8).





Bis hierher fuhr die Solinger Stadtbahn seit dem 2. Juni 1897, und am 1. April 1922 übernahm die Stadtbahn den Verkehr auf der Strecke Krahenhöhe – Burg, Bahnhof von der VKA, eröffnet am 14.5.1908. Kurz vor der Umstellung auf Obusbetrieb entstand das Straßenbahnbild 1959 (Bild 9) an der Krahenhöhe.



Am Bahnhof Solingen-Mitte erleben wir eine kurze Rangierfahrt mit dem Hilfsmotor, um unter die Fahrleitung nach Hästen zu gelangen. In der dortigen Schleife entstand Bild 10. Die Straßenbahnstrecke nach Hästen war am 23. Juni 1929 die letzte Neubaustrecke im Bergischen Land.



Am Graf-Wilhelm-Platz sehen wir die Begegnung mit einem Wuppertaler Gelenkkomnibus und den neuen Hintergrund ohne Turmhotel (Bild 11).



Und dann wurde es Zeit, zur Schwebebahn zu fahren. An der Endhal-

stelle in der Rubensstraße (Bild 12) stand 1958 ein Straßenbahnzug der Linie 3 nach Burg (Bild 13).



Die Straßenbahn fuhr die Wendeschleife über den Kaiserplatz in umgekehrter Richtung.

Die Fahrt mit dem Kaiserwagen der Schwebebahn soll nicht beschrieben werden. Zu erwähnen ist aber, dass wir in Oberbarmen den Zug nicht verlassen haben, sondern die Fahrt durch die Kehrschleife mitmachten. Zurück in Vohwinkel (Bild 14), waren wir noch zu einer Besichtigung der Werkstatt eingeladen.



In der Wagenhalle war zu sehen, wie der historische Zug mit Druckluft für die Betriebsbremse betankt wird (Bild 15). Im Hof war dann noch zu sehen, wie weit die Faltenbälge eines Gelenkzuges beim Durchfahren der Kehrschleife auseinander gezogen werden (Bild 16).



Ein herzliches Dankeschön an alle, die die Fahrten möglich gemacht haben!

KSW / Fotos: Nr. 3 Stadtarchiv Solingen, Nr. 6, 7, 9, 13 Sammlung KSW, alle anderen KSW.



Presseschau

BMB-Portrait in „Tramways & Urban Transit“



In Großbritannien sind die Trams schon viel früher als bei uns von den Straßen verschwunden. Deshalb gibt es dort auch schon seit 1937 die „Light Railway Transport League“, die seit 1938 ihre monatliche Zeitschrift „Modern Tramway“ publiziert.

Die Entwicklungen in der Kohlfurth werden in Großbritannien von Beginn an mit großem Interesse verfolgt. Schon kurz nach der Ankunft der ersten Wagen auf unserem Gelände konnten die BMB am 12. April 1975 die erste Reisegruppe englischer Straßenbahnfreunde von der LRTL in der Kohlfurth begrüßen. Inzwischen sind Verein und Zeitschrift mit der Zeit gegangen. Die „Light Rail Transit Association“, wie sie heute heißt, widmet unserem Museum in Heft 916 (!) der „Tramways & Urban Transit“ vom April 2014 einen schönen doppelseitigen Artikel mit vielen Fotos.

-gk-

Unsere BMB in der lokalen Presse

Alte Bahnen werden flottgemacht

KOHLFURTH Die Museumsbahnen sind in die neue Saison gestartet.

Von Hannah Florin

Auf dem Gelände des Bergischen Straßenbahnmuseums in der Kohlfurth wurde schon seit Wochen in Vorbereitung auf die noch junge Saison gewerkelt und gehämmert. An jedem zweiten Sonntag besahen die historischen Straßenbahnen seit dem 14. April die denkmalgeschützte Strecke. Doch den sonstigen Ausfahrten, denen wie gestern nicht nur die Fahrgäste sondern die Vereinsmitglieder ent-



Am 14. April 2014: Michael Schmitt (li.) und Jörn von Haack in der Kohlfurth Straßenbahn. Foto: Andreas Fleck

finden 20 Gäste auf dem Sankt Platz. Eine historische Zigarrenfabrik schmückt das Fahrzeug von außen. „Besonders die Frauen mögen diesen Wagen, weil er so knifflig ist“, sagt Schmitt. Über 30 Straßenbahnen besitzt das Museum, nur fünf davon wurden bisher restauriert. Im kommenden Jahr wird eine weitere Bahn der Wuppertaler Stadtbahn auf die Strecke durch das „Kaltenbachtal“ geschickt, noch steht sie aber hinten in der Werkstatt. „Vor allem bei der In-

FAHRPLAN

TERMIN Die nächsten Gelegenheiten zu Fahrten bieten sich am 11. und 25. Mai sowie Pfingsten (8./9. Juni) und am 22. Juni.

ABFAHRT Die Bahnen starten an der Kohlfurth-Brücke in Richtung Cronberg, Hatzfeld, Greif, jeweils ab 10.45 Uhr. Ab Greif, ab der ersten Abfahrt, um 11.15 Uhr.

INTERNE Mehr zu den Museen und den Fahrten unter www.bmb-wuppertal.de.

Neue alte Schätzchen für die Museumsbahn

KOHLFURTH Ein Beiwagen von 1925 passt perfekt zum bald restaurierten Triebwagen.

In den Räumen der Bergischen Museumsbahn stehen noch viele alte Wagen. Sie aufzubereiten, kann Jahre dauern. Nun sind zwei weitere Wagen hinzugekommen. Nachdem der Vereinstrahler und Chronosentraktor Heinz Jahn vor einiger Zeit gerettet ist, haben die Vereinsmitglieder jetzt zwei Straßenbahnwagen aus seinem Garten in Hückeswagen ab-



Schmitt (li.) und Jörn von Haack in der Kohlfurth Straßenbahn. Foto: Andreas Fleck

Verein nicht nur bereits gehört, sondern im kommenden Jahr auch im Fahrgastzug eingesetzt werden soll. „Jedenfalls einmal werden die beiden neuen Wagen aufbewahrt“, erklärt Schmitt. Wann das sein wird, steht nicht fest. „Das kann ein Jahr dauern, das können aber auch mehrere Jahre werden“, so Schmitt.

Schließlich müssen die Wagen vorerst Teil für Teil auseinandergenommen und nach der Aufarbeitung wieder eingepasst werden. Möglichst unsichtbar müssen zudem moderne Teile eingebaut werden, damit die Straßenbahnen den Vorschriften entsprechend ihren Dienst im Fahrgastzug verrichten können.

An die große Gießerei der Abholer aus Hückeswagen sind die Wagen nicht gelangt. Denn dort sind sie nicht zu beschaffen.

Die große Gießerei der Abholer aus Hückeswagen sind die Wagen nicht gelangt. Denn dort sind sie nicht zu beschaffen.

Alte Schätzchen fahren durch das Kaltenbachtal

BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN Am kommenden Sonntag ist wieder Fahrt an der Kohlfurth. Auch der Mannschienen hat geöffnet.

Wuppertal. Am kommenden Sonntag ist wieder Fahrt an der Kohlfurth. Auch der Mannschienen hat geöffnet. Die historische Zigarrenfabrik schmückt das Fahrzeug von außen. „Besonders die Frauen mögen diesen Wagen, weil er so knifflig ist“, sagt Schmitt. Über 30 Straßenbahnen besitzt das Museum, nur fünf davon wurden bisher restauriert. Im kommenden Jahr wird eine weitere Bahn der Wuppertaler Stadtbahn auf die Strecke durch das „Kaltenbachtal“ geschickt, noch steht sie aber hinten in der Werkstatt. „Vor allem bei der In-



Am 14. April 2014: Michael Schmitt (li.) und Jörn von Haack in der Kohlfurth Straßenbahn. Foto: Andreas Fleck



Neujahrsausfahrt 2014



Der Neujahrstag brachte sogleich wunderschönes Fotowetter, und so entstanden einige schöne Aufnahmen, von denen eine, die mit dem Zielschild „Jäger-

hof“, das Thema für eine Geschichte liefert. Das Ausflugslokal wurde ein Opfer der Luftangriffe, das Nachbarlokal, Haus Koritzius, ein Opfer des Autobahnzubringers L 419, dessen

Ausbau und Umgestaltung zur Zeit das große Streitobjekt für viele Ronsdorfer ist.

Text / Fotos: KSW

Vor 50 Jahren... ...in Wuppertal

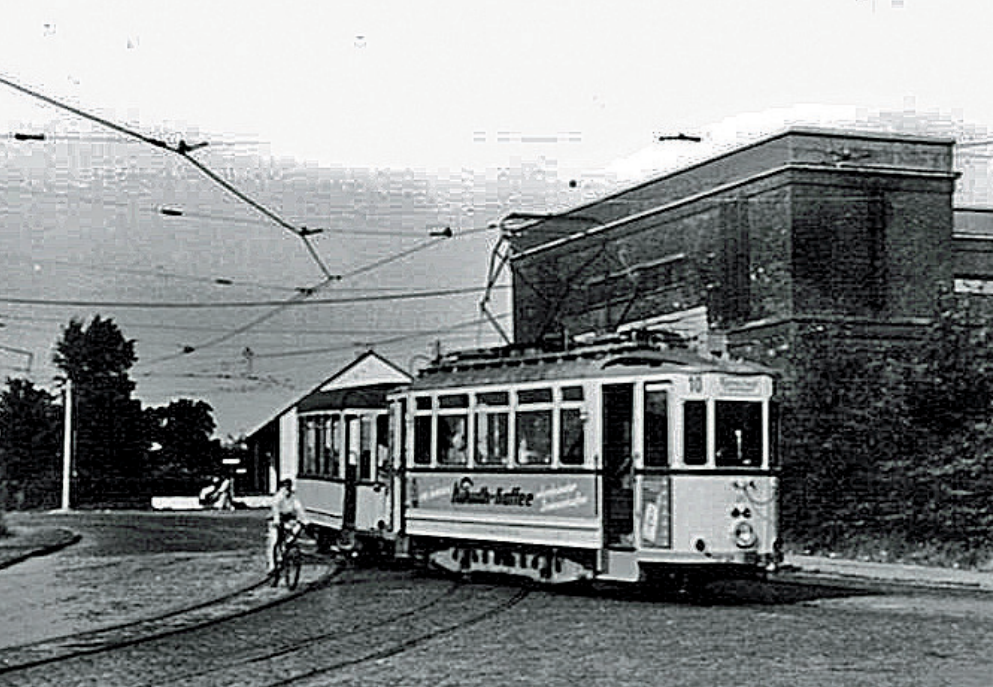
Im Jahr **1964** wurde vor allem das **Normalspurnetz** der ehemaligen Barmer Straßenbahn im Osten der Stadt deutlich verkleinert. Eingestellt wurden:

- 31.07.1964 Linie 2 Alter Markt – Nächstebreck (Hottenstein)
- 21.09.1964 Linie 8 Schwelm – Ennepetal-Milspe

Der Abschnitt *Berliner Straße – Wichlinghauser Markt* wurde 1964 ebenfalls endgültig aufgegeben. Sein Linienverkehr war schon 1960 auf die Obuslinie 10W übergegangen.

Im **Meterspurnetz** wurde nur die kurze Linie 30 eingestellt. Sie nutzte eine Strecke, die als Gleisanschluss an den früheren Betriebshof Kapellen ohnehin noch vorgehalten werden musste.

- 07.03.1964 Linie 30 Friedenshain - Lichtscheid



Linie 10, Barmen-Bergbahnhof – Remscheid-Clarenbach
(Foto: Archiv WSW)



Probetrieb mit Triebwagen 262 der BoGeStra, hinter der Bahn rechts erkennen wir das Umspannwerk
(Foto: Heinz Johann)

Vom Umspannwerk zur „Mucki-Bude“

Lichtscheid entwickelt sich immer mehr von einer Umsteigehaltestelle zu einem lebendigen Stadtteil. Das reicht vom fehlgeschlagenen Projekt eines „Spaßbades“ über die Verwaltung der Barmer Ersatzkasse und einem Baumarkt bis zur neuen Siedlung auf Scharpenacken.



Die fortschreitende Industrialisierung und der wachsende Straßenbahnbetrieb erforderten im Jahre 1922 den Bau eines großen Umspannwerks, das aber ausschließlich über Kabelanschlüsse angebunden war. Seit 1986 stand dieser Bauklotz aus Klinkermauerwerk ungenutzt in der Landschaft. Nun hat der Unternehmer Thomas Drescher durch geschickte Anbauten für seinen Sportpark eine neue architektonische Duftmarke gesetzt.

Unsere Aufgabe ist es, noch einmal an die Zeit mit der Straßenbahn zu erinnern. Wir tun das am besten mit einem Foto, das Herbert Cappel aufgenommen hat und ergänzen es durch eine Farbaufnahme von Heinz Johann.

Die örtliche Presse berichtete am 2. März 2013 über die bevorstehenden Änderungen am alten Umspannwerk. Klaus Sieper hielt dann später bei einer Wanderung den Zustand des erweiterten Gebäudes im Bild fest.



Text: KSW; Artikel: WZ 2.3.2013, Fotos: KSW (2)



Quiz

Auflösung aus HS 116: Stanga als Wegbereiter für Düwag-Erfolg

Antwort (2) ist richtig.

Die Waggonfabrik Stanga (Officine Meccaniche della Stanga) in Padua setzte die Idee von Mario Urbinati von der STEFER in Rom, die beiden Teile sechssachsiger Gelenkwagen durch einen drehbaren – und begehbaren – Zylinder über dem Jakobsdrehgestell zu verbinden, in die Praxis um. Die beiden römischen Straßenbahngesellschaften bestellten darauf hin größere Fahr-

zeugserien nach diesem Muster und verhalfen damit der Gelenkstraßenbahn zum Durchbruch. In Rom fahren heute noch Wagen der Reihe 7000 aus der unmittelbaren Nachkriegszeit in größerer Zahl. Später wurde das gleiche Prinzip zudem erfolgreich auf Obusse und Eisenbahn-Triebwagen übertragen.

Die **Düwag-Gelenkwagen** der 50er Jahre basieren ebenfalls auf dem

Patent von Stanga. Deutsche Vorläufer (z. B. die beiden Harkort-Wagen in Duisburg) folgten anderen Bauprinzipien und hatten sich am Markt nicht durchsetzen können.

Gegründet 1920, ist das Unternehmen Stanga heute in Firema Trasporti aufgegangen; die im Wesentlichen Eisenbahnzüge herstellen.

-gk- / Quelle: Wikipedia Italien



Tw 7033 am 19. März 1999 vor dem Kolosseum in Rom, damals noch in der für viele Jahre in Italien gesetzlich vorgeschriebenen Warnlackierung. Heute sind die Wagen in Rom wieder in der traditionellen italienischen Straßenbahnfarbe grün unterwegs.

Foto: -gk-

Quiz zur Straßenbahngeschichte Nr. 2

Was bedeutet „Montos“ für Straßenbahnkenner?

Welche der folgenden drei Aussagen ist richtig?

(1) Montos ist ein Pfefferminz-Bonbon, das durch originelle Fernsehwerbung bekannt wurde. In einem Werbespot schafft es ein durch das Bonbon erfrischter junger Mann mit einem cleveren Trick, in

der Straßenbahn den Platz neben seiner „Flamme“ zu ergattern. In Duisburg verkehrte außerdem einer der ersten sog: „Ganzwerbewagen“ mit einer Reklame für das Produkt.

(2) Montos steht für den Ingenieur Montrose-Oster, der in den 30er Jahren bei der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft einen Versuchswagen mit vier einzeln angetriebenen Rädern konstruierte.

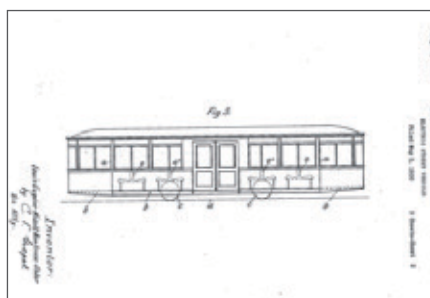
(3) Montos ist der lokale Name für die Zahnradbahn, die in der Nähe von Barcelona zum Kloster Montserrat hinauf klettert.

Die richtige Antwort senden Sie bitte an guido.korff@web.de.

Unter den richtigen Antworten wird wieder ein kleiner Anerkennungspreis ausgelost.



1.



2.



3

Buchbesprechung

Axel Ladleif, Wolfgang R. Reimann

Mit der Straßenbahn durchs Wirtschaftswunder

Eine Foto-Rundreise durch Mönchengladbach, Rheydt und Viersen

Verlag DGEG Medien, Hövelhof 2014;

132 Seiten, Format 22 x 24 cm, gebunden, ca. 200 Abbildungen, teils in Farbe

Im BMB-Vertrieb erhältlich für 27,80 €



Mönchengladbach, Tw 38 im Betriebshof, im Hintergrund gleich 3 Erfolge der Bundesbahn: Umbauwagen, Mitteleinstiegswagen und „Silberling“.

Foto: Sammlung KSW

Der Betrieb in Mönchengladbach war einst der westliche Außenposten des riesigen Straßenbahnnetzes im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Bis 1954 konnte man vom bergischen Raum aus via Düsseldorf und Krefeld dorthin durchgehend mit der Straßenbahn reisen. Vom Endpunkt der Außenstrecke nach Waldniel wären es dann nur noch 15 Kilometer bis zur niederländischen Grenze gewesen.

Drei Straßenbahnbetriebe bedienten die Region in enger Verknüpfung¹ miteinander: Mönchengladbach, Rheydt und die Vereinigte Städtebahn Viersen – Süchteln – Dülken (VSD). Sie bilden den Gegenstand dieses Buches. Da die Tram in Rheydt schon 1959 eingestellt wurde, wird sie durch ihren elektrischen Nachfolger, den Obus, vertreten. Außerdem besuchen die Autoren den Straßenbahn-Güterverkehr in Rheydt, der sich immerhin bis 1964 halten konnte.

Es war eine gute Entscheidung

der Autoren, auf die detaillierte Darstellung der Entwicklungsgeschichte zu verzichten, die sich im Bildmaterial auch nicht wiederspiegelt hätte². Der kurze historische Überblick am Anfang reicht als Einstieg völlig aus.

Stattdessen nehmen sie sich den Raum, die schönen Bilder aus den 50er und 60er Jahren so groß abzuzeichnen, wie es die zeittypischen Motive verdienen. Endlich mal keines dieser „Briefmarkenalben“!

Ein Schwachpunkt des Buches sind dagegen die Kartendarstellungen. Der verwendete aktuelle Stadtplan lässt keine Straßen- oder Ortsteilbezeichnungen erkennen. Dieses Manko können auch die vergrößerten Ausschnitte bei den einzelnen Streckenästen nicht ausgleichen. Letztlich fehlt eine Gesamtübersicht, in der die erwähnten Endstationen nachzuvollziehen sind³.

Da im Buch der Weg beschränkt wird, eine Auswahl aus den Sammlungen verschiedener Fotografen zu präsentieren, besteht nicht der

Anspruch, das Nachkriegsnetz bildlich vollständig abzudecken. Jedoch sind die markanten Punkte der Innenstadt und alle Streckenäste jeweils mit einigen aussagekräftigen Motiven vertreten, womit das Versprechen einer „Rundreise“ eingelöst wird. Zahlreiche Vergleichsfotos aus der Gegenwart machen zudem anschaulich, wie sehr sich die Stadt in den 45 Jahren seit der Stilllegung der Straßenbahn verändert hat.

Das Buch bettet die Straßenbahn in eine zeittypische Umgebung ein: Werbetafeln, Bekleidungsmode und Pkw-Modelle machen eine Epoche wieder lebendig, deren Name „Wirtschaftswunder“ verheißt, dass es eine „gute (alte) Zeit“ gewesen sein muss. Darüber kann man sicher trefflich streiten; „besser“ war an ihr jedoch, dass vielerorts die Straßenbahn noch fuhr!

Wer Nostalgie mag und die Stimmung der 60er Jahre noch einmal spüren möchte, dem sei dieses Buch deshalb wärmstens empfohlen!

-gk-/Foto: Sammlung KSW

¹ Mönchengladbach und Rheydt erlebten 1929 ein ähnliches Schicksal wie Elberfeld und Barmen: sie wurden als Stadt zusammengelegt!

Die „Ehe“ ging aber 1933 schon wieder auseinander und wurde erst 1975 erneuert.

² Dazu kann auf das Buch von Jürgen Lehmann aus dem Jahre 1997 verwiesen werden, der die Betriebe Mönchengladbach und VSD umfassend behandelt.

³ Der historische Überblicksplan zur „maximalen Netzausdehnung“ unterschlägt sowohl die Stichstrecke zum Hbf. in Rheydt als auch den Streckenast zum Windberg. Die Namen der erwähnten Endstationen lassen sich den Strecken nicht überall zuordnen.



Rheinbahn und KVB bestellen gemeinsam 60 neue Bahnen



Kaum zu glauben, aber wahr: die rheinischen Großstädte Köln und Düsseldorf überwinden ihr traditionelles Konkurrenzdenken und bestellen gemeinsam neue Stadtbahnen.

Die 28 Meter langen und 2,65 Meter breiten Hochflurwagen vom Typ „HF6“ sollen in Düsseldorf bis 2021 die letzten GT8SU ablösen. Dafür ordert die Rheinbahn mindestens 40 Fahrzeuge; Köln schließt sich der Ausschreibung mit 20 Wagen an.

Die gemeinsame Bestellung ist die erste, die aus der Kooperation „Spurwerk NRW“ hervorgeht, zu der sich 2007 elf Verkehrsbetriebe der Region zusammengeschlossen haben

-gk-; Quelle: Rheinbahn Pressemitteilung
31.01.2014

Stromausfall

Si tacuisses....



„Si tacuisses, philosophus manisses“ pflegte mein Vater zu sagen, wenn ich mich mal wieder zu weit vorgewagt hatte. „Wenn du geschwiegen hättest, hätte man dich für klüger gehalten“ möchte man auch dem Redakteur des beigefügten Bildes zurufen. Dass Straßenbahnen keinen Anlasser brauchen, wo sie doch einen Hauptschalter haben, mag man dem Laien noch nachsehen, nicht jedoch, dass er die Antriebsausrüstung in einem Beiwagen erwartet. Aber vielleicht wächst diese Einsicht noch nach, wenn sich erst mal die Busanhänger auf unseren

Straßen wieder stärker verbreiten. Natürlich freuen wir uns über jede wohlmeinende Werbung – und diesen Artikel zähle ich durchaus dazu. Er erinnert uns aber auch an unseren Auftrag, das technische Kulturgut „Straßenbahn“ nicht nur in der Erinnerung derer wachzuhalten, die die Bahnen im Bergischen Land noch selbst erlebt haben, sondern auch den Jüngeren nahezubringen, ihnen zu erklären und am praktischen Beispiel zu zeigen, wo die Straßenbahn ihren „Anlasser“ hat!

-gk-; Quelle: WR 05.03.2014



Eine elektrische Eisenbahn zu Weihnachten

Elektrifizierung der Bahnstrecke Lindern - Heinsberg

Wenn wir jetzt einmal über eine Eisenbahnstrecke berichten, nennen wir zwei wichtige Gründe:

1. Der Streckenverlauf und die Streckenausrüstung erinnern eher an eine der klassischen Überlandstraßenbahnen mit vielen gesicherten Straßenkreuzungen, aber einer Oberleitung für das mitteleuropäische Bahnstromsystem, 15.000 Volt bei 16,7 Hertz, mit den Betonmasten und den neuartigen zierlichen blauen Isolatoren und dem Betrieb mit Triebwagen der bekannten Baureihe 425. Auch eine Ausweichmöglichkeit ist auf der 12,6 km langen Strecke zwischen Lindern und Heinsberg vorhanden.

2. Der Titel wurde mit Bedacht gewählt, denn eine „elektrische Eisenbahn“ einer der Firmen Märklin, Trix oder auch anderer war für Jahrzehnte für viele Jungen der Weihnachtswunsch schlechthin. Da kam dieser Zeitpunkt der Streckeneröffnung am 15. Dezember 2013 gerade recht. Den Gedankenanstoß gab die Straßenbahn in Bordeaux, die unter dem Motto „un tramway pour Noël“ am 21. Dezember 2003 eröffnet wurde.

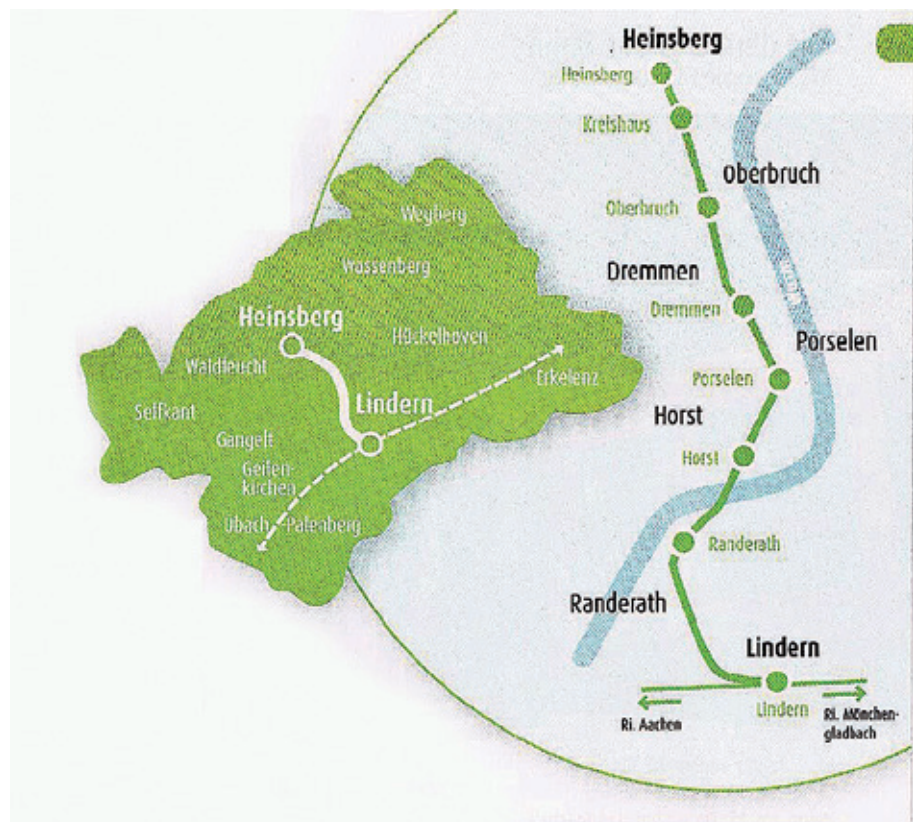
Dann gab es noch die Möglichkeit, nach einer Gratisfahrt nach Aachen und zurück mit Rendez-vous-Technik in Lindern am Nachmittag unser Thema „Was machen die

Anderen“ auf den jüngsten Stand zu bringen: Nikolausfahrt mit dem Dampfzug der IHS von Schierwaldenrath nach Gangelt. Dazu mehr an anderer Stelle.

Die neue Strecke ist ab Wuppertal mit dem Regionalexpress RE 4

(Wupper-Express) bequem stündlich zu erreichen. Man kommt allerdings in einen anderen Verkehrsverbund. Deshalb ist das NRW-Ticket am günstigsten.

Text / Fotos: KSW





Die Straßenbahn Teneriffa

Unser Mitglied Karl Heinz Barth brachte von seiner Urlaubsreise im Sommer 2013 ein paar schöne Fotos von der neuen Straßenbahn auf der Atlantikinsel Teneriffa mit. Er entlockte auch der freien Enzyklopädie Wikipedia die wichtigsten Auskünfte.

Geschichte

Schon von 1901 bis 1951 gab es auf Teneriffa eine Straßenbahn. Sie fuhr ab dem 1. April 1901 von Santa Cruz bis San Cristóbal de la Laguna und ab dem 27. Juli 1904 bis Tacoronte.

Der 1928 in La Laguna geborene Álvaro Domínguez Rodríguez war bei der alten Straßenbahn beschäftigt und einer der ersten Fahrer der neuen Straßenbahn.

Die neue Straßenbahn

Die erste neue Linie verkehrt nach mehrmonatigem Probetrieb seit dem 2. Juni 2007 auf der Strecke von Santa Cruz nach La Laguna.

Sie ist 12,5 km lang, und die Reisezeit beträgt 37 Minuten. Alstom Barcelona lieferte 20 Triebwagen des Typs Citadis.

Seit dem 30. Mai 2009 verkehrt eine Linie 2 auf der drei Kilometer langen Strecke von La Cuesta nach Tincer. Hierfür wurden bei Alstom sechs neue Triebwagen beschafft. Für uns sind die beträchtlichen Höhenunterschiede reizvoll,

die die Bahn zu überwinden hat und die mustergültige Gestaltung der Anlage mit Übergängen zum Busverkehr auf der Insel, sowie die Renovierung der Bausubstanz, bekannt aus den neuen Straßenbahnstädten Frankreichs. Die Fahrpreise (Spanien, €!) sind gegenüber den hier bekannten konkurrenzlos billig.

Text: KSW; Fotos: Karl Heinz Barth

Die Straßenbahn Teneriffa

Betreiber	Metropolitano de Tenerife, Sociedad Anónima (MTSA)
Streckenlänge	15,1 km
Spurweite	1.435 mm
Stromsystem	750 V Gleichstrom, Oberleitung
Haltestellen	25
Linien	2
Fahrzeuge	26 Alstom Citadis
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Fahrgäste 2008	täglich 50.000

Eine echte Bergbahn-Glocke läutet das 120. Jubiläum ein



Vor 120 Jahren war man in Barmen sehr modern: am 16. April 1894 kletterte erstmals die Barmer Bergbahn vom Alten Markt in Barmen zum Toelleturm hinauf. Bemerkenswert war daran neben dem elektrischen Antrieb auch die durchgehend doppelgleisige Strecke, die für dichten Verkehr gerüstet war.

Obwohl der Zahnradverkehr schon vor 55 Jahren aufgegeben wurde, ist die Bergbahn in Wuppertal unvergessen. Eine Fotoausstellung im Foyer des Wuppertalverbandes erinnerte jetzt an die Wiederkehr ihrer Inbetriebnahme. Miniaturen im Maßstab 1:22,5 vermittelten zudem einen anschaulichen Eindruck vom damaligen Fahrerlebnis.

Leider sind die originalen Wagen, die die Stilllegung überlebt hatten, harter Spielplatznutzung nicht gewachsen gewesen und schon längst verschrottet. Immerhin wurden sie in der Ausstellung aber durch die originale Warnglocke von Wagen 1, die der bekannte Eisenbahnexperte Gerd Wolff aus Mainz mitgebracht hat, würdig vertreten. Die Glocke soll jetzt in Wuppertal bleiben und die Erinnerung an die Bergbahn auch künftig wachhalten.

Text: -gk-; Fotos: Karl Heinz Barth (oben), Artikel in der WZ 22.04.2014, KSW (4)



Zum Jubiläum gibt's eine Glocke für den Bergbahn-Verein



Der Thier ist besaßen das Modell der Bergbahn. Foto: Stefan Pries



Spender Gerd Wolff (l.) und Jürgen Eiden vom Bergbahn-Verein zeigen die alte Glocke des Triebwagens Nummer eins.



Die „Histotram“ – Der stille Zubringer zum Technikmuseum „Historama“

Eine neue Museumsstraßenbahn in Kärnten



Die Gegend um den Wörthersee in Kärnten gilt vor allem bei Familien mit Kindern als ideales Urlaubsziel, weil man vor Ort eine Menge unternehmen und erleben kann. Die Deutsche Bahn fährt sogar durchgehende Züge aus dem Ruhrgebiet nach Klagenfurt, was die nach wie vor hohe Anziehungskraft der Region auf deutsche Feriengäste beweist.

Der Verein NBiK

Genau dieses Familienpublikum sprechen auch die Angebote des Vereins „Nostalgiebahnen in Kärnten – Museum für Technik und Verkehr“ (NBiK) an. Seit seiner Gründung 1990 hat sich der Verein mit seinen Aktivitäten rund um den See (und auf dem See!) schon fast zu einem kleinen „Museumskonzern“ entwickelt – so viel gibt es zu tun und zu entdecken!

Uns soll hier heute aber weniger die Lendcanal-Tramway direkt am See interessieren, die die NBiK von einem Vorgängerverein übernehmen konnten, und auch nicht die wunderschön restaurierten Fahrgastschiffe „Loretto“ und „Lorelei“, sondern das im Vereinsnamen genannte Museum für Technik und Verkehr, das etwas südlich vom Wörthersee in Ferlach in den Hallen der ehema-

ligen Firma KESTAG seine Heimat gefunden hat.

Das Museum „Historama“

Unter dem Namen „Historama“ präsentiert der Verein dort heute auf 2.200 qm Tramwagen, Omnibusse, Nutzfahrzeuge, PKW, Flugzeuge und sogar Boote, ergänzt um wichtiges Zubehör wie Haltestellentafeln, Signale, Zapfsäulen und vieles mehr; sogar eine Aufzugkabine mit wunderschön geätzten Scheiben gehört zum Bestand. Im abgegrenzten hinteren Hallenbereich warten zahlreiche weitere Fahrzeuge dicht gedrängt auf ihre Aufarbeitung; sogar ein Rheinbahn-Vierachser (ex Stern & Hafferl) ist dort zu entdecken.

Die Anreise

Doch wie kommen die Besucher ohne Auto zum Historama? Zunächst fahren sie mit den ÖBB nach Weizelsdorf an der sog. „Rosentalbahn“ von Klagenfurt nach Slowenien. Dort unterhalten die NBiK ein großes Museumsdepot für ihre historischen Dampfzüge. Die in Weizelsdorf abzweigende Nebenbahn nach Ferlach – 5,7 km lang – diente bereits seit 1951 nur noch dem Güterverkehr zur örtlichen Schwerindustrie,

darunter auch zur KESTAG. Seit 1991 rollt dort aber wieder ein regelmäßiger Museumsbetrieb unter Dampf. Nach Aufgabe des Güterverkehrs 1997 konnte der Verein die Strecke schließlich 2002 per Kauf übernehmen und für die Dampfzüge sichern. Sogar gelegentlicher Güterverkehr fand auf die Strecke zurück. Vom Endbahnhof Ferlach ist das Historama noch etwas über einen Kilometer entfernt. Aus verschiedenen Gründen (z. B. die Notwendigkeit zur Änderung der Fahrtrichtung) war es aber nie eine Option, die Dampfzüge einfach zu den Ausstellungshallen verlängern. Statt dessen kamen Oldtimer-Omnibusse zum Einsatz, von denen der Verein ebenfalls zehn fahrfähige Exemplare besitzt. Zu besonderen Gelegenheiten verkehrten außerdem eine Diesellok oder Elektrofahrzeuge mit mitgeführtem Aggregat.

Die Entstehung der „Histotram“

Einigen Vereinsmitgliedern hat dies aber keine Ruhe gelassen und so wurde für die KESTAG-Anschlussbahn vor einigen Jahren die Elektrifizierung in Angriff genommen. Insgesamt 1.650 m Gleis sind in mehrjähriger Arbeit überspannt



Historisches Trio im Bahnhof Ferlach

ca. 1.150 m davon werden regelmäßig mit Fahrgästen befahren. Seit Juli 2012 verkehren dort jetzt elektrische Triebwagen als Alternative zur „Gummibahn“.

Deutsche „Gene“ in der Histotram

Dabei ist besonders spannend, dass in der Anlage auch deutliche deutsche „Gene“ stecken. Als erster betriebsfähiger Triebwagen eröffnete Tw 437 der „Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises“ (ex Tw 7 der Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich) den elektrischen Betrieb. Ein großer Teil der Fahrleitungsmasten (rund 50 Stück) stammt dagegen von der 1978 eingestellten Überlandstraßenbahn END (Esslingen-Nellingen-Denkendorf). Sie waren nach der Stilllegung der END-Strecke nach Neuhausen einfach neben dem neuen Radweg stehen geblieben, von wo sie Mitte der Neunziger Jahre ein NBiK-Team bergen konnte.

Gedacht waren die Masten ursprünglich für die schon damals projektierte „See-Tramway“ in Klagenfurt, die bislang aber noch nicht

realisiert werden konnte. Um die Masten nicht weiter vor sich hin rosten zu lassen, hat man sie dann aufwändig sandgestrahlt, neu lackiert und in Ferlach aufgestellt. Obwohl



die Fahrleitungsanlage auch für meterspurigen Betrieb konzipiert wurde, gibt es aktuell aber keine Pläne, eine dritte Schiene zu legen, weil als neues Einsatzgebiet für die ex-Klagenfurter Fahrzeuge und die anderen Meterspurwagen in der Sammlung (z. B. aus Innsbruck) die See-Tramway in Meterspur entstehen soll (für eine Wagenhalle neben dem Gelände des Europaparks (Minimundus) in Klagenfurt liegt die Genehmigung bereits vor).

Zweites Personenfahrzeug auf der Strecke ist seit kurzem der BET 20.113 (ehemals Stern & Hafferl); außerdem verkehrt eine E-Lok, die von der Siemens-Güterbahn stammt. Eine Wiener Garnitur befindet sich in fortgeschrittener Aufarbeitung; Probleme bereiten hier noch die zu schmalen Radreifen.

Für die Stromversorgung mit 550 V wurde im Historama ein eigener Schaltraum eingerichtet. Der Silizium-Gleichrichter kam als Geschenk aus München, wo er nach der dortigen Spannungsumstellung entbehrlich wurde. Der „Saft“ reicht für zwei Fahrzeuge auf der Strecke aus. Im Notfall lässt sich die Fahrspannung sogar per Handy-Anruf abschalten!

Streckenführung

Die Strecke beginnt im Kopfbahnhof Ferlach mit zwei elektrifizierten Bahnhofsgleisen. Hier hängt der Fahrdrabt zwischen schönen Rundmasten. Neben einem Feldweg verläuft die Trasse zunächst auf der Dampfbahnstrecke an einem Wäldchen entlang. Letztere schwenkt nach einigen hundert Metern nach



Tw 2 der Straßenbahn Ybbs



rechts Richtung Weizelsdorf, die Tram umrundet dagegen in einem riesigen Rechtsbogen das weitläufige KESTAG-Gelände.

Vor dem Historama gabelt sich die Strecke in ein Stumpfgleis als Endstation und die Weiterführung in die Wagenhalle und Werkstatt, die sich im Historama-Komplex an dessen Rückseite befindet. An der Endstation schlängeln sich außerdem Feldbahn-geleise durch die Wiese. Haltestellentafeln, nostalgische Sitzbänke und Blumenkübel sorgen dort zusätzlich für einen stimmungsvollen Empfang der Gäste des Historama.

Auf der Fortsetzung in die Wagenhalle / Werkstatt können die Besucher noch weitere Beispiele für Fahrleitungsbau kennenlernen: Betonmasten, Holzmasten auf Sockeln und Wandanker wurden dort beispielhaft in die Anlage integriert.

Das Historama ist von Anfang Juli bis Mitte September geöffnet. Die Besucher bestehen hauptsächlich aus Urlaubsgästen, für einen Ganzjahresbetrieb fehlt das Einzugsgebiet vor Ort.



Fahrbetrieb und Instandhaltung

Fahrbetrieb und Instandhaltung der Fahrzeuge übernehmen ehrenamtliche Mitglieder. Darüber hinaus gibt es eine Museumswerkstatt, in der die gesammelten Fahrzeuge restauriert werden können. Dort arbeiten überwiegend Langzeit-Arbeitslose, die jeweils im Sommer (acht Monate pro Jahr) öffentlich gefördert werden.

Die laufenden Angebote für die Besucher (einschl. der Vermietung von Fahrzeugen und Sonderzügen) erwirtschaften ihre Kostendeckung selbst; besondere / größere Projekte sind dagegen – wie eigentlich bei

allen Museumsbahnen - auf Zuschüsse und Spenden angewiesen.

Zu den BMB gibt es gute Kontakte; einige Mitglieder sind regelmäßige, gern gesehene Gäste in Kärnten. Zuletzt hat sogar ein Ersatzmotor den Weg vom Wörthersee an die Wupper gefunden!

Die Ausstellung im Historama ist schon für sich allein den weiten Weg wert, aber die Anreise mit Dampfzug und Straßenbahn erhöht den Reiz eines Besuchs im Historama noch einmal deutlich. Für uns Straßenbahnfreunde könnte man damit fast schon sagen: „Der Weg ist das Ziel!“

Besonderer Dank geht an Herrn Burkhard Hager von den Nostalgiebahnen in Kärnten für seine Auskünfte. Weitere Informationen und Bilder zu den gesamten Aktivitäten der NBiK hält deren Website „www.nostalgiebahn.at“ für Sie bereit!

Text / Fotos: -gk-

Eigener Disponent für Rheinbahn-Oldtimer

Viele Verkehrsbetriebe haben erkannt, dass aktive Traditionspflege bei Ihren Kunden – den Fahrgästen - gut ankommt. Ein restaurierter Oldtimer oder ein Partywagen auf historischer Basis drehen in vielen Städten ihre Runden. Nur wenige Verkehrsbetriebe halten jedoch einen so umfangreichen historischen Fuhrpark vor wie die Rheinbahn in Düsseldorf: allein über 20 Straßenbahnwagen, dazu noch Busse und Arbeitsfahrzeuge.

Um die große Nachfrage steuern zu können, kümmert sich eigens ein Mitarbeiter im Bereich Unternehmenskommunikation um die Buchung der zahlreichen Sonderfahrten. Oliver Schmidt koordiniert dort die Routen und den Personaleinsatz. Fast täglich greift einer der 20 speziell ausgebildeten Fahrer zur Kurbel, um Stadtrundfahrten, Geburtstagsfeiern oder Jubiläen zu begleiten. Schmidt kümmert sich jedoch nicht nur um die rollenden Oldtimer, im Schadensfall forscht er auch nach



Tw 17 der Neusser Straßenbahn in der Neusser Innenstadt bei seiner ersten Fahrt nach der Restaurierung

passenden Ersatzteilen, was heute durchaus eine langwierige Aktion werden kann.

Eine nette Anmerkung am Rande: Tw 17, ein Aufbauwagen mit Fahrgestell von 1926, gehört ebenfalls zum Fahrzeug-Pool. Er ist der letzte Straßenbahnwagen, den die Stadt Neuss noch besitzt. Nach der Stilllegung 1969 wanderte er zunächst in ein Museum, wurde 1996 aber von der Stadt zurückgekauft und restauriert. Es versteht sich von selbst, dass er bei seinen Einsätzen immer auch in seiner alten Heimat vorbeischaute...

-gk-; Quelle: NGZ, 23.01.2014; Foto: KSW

Nikolausfahrten auf der Selfkantbahn



Warum gerade jetzt dieser Bericht? Die Erklärung liefert unsere Schilderung von der Eröffnung der „Wurmtalbahn“ Lindern – Heinsberg am 15.12.2013. Von Heinsberg nach Schierwaldenrath ist es nur ein Katzensprung. Über die Geschichte der Selfkantbahn, Rest der Geilenkirchener Kreisbahn, brauchen wir unsere älteren Mitglieder nicht aufzuklären: Sie kennen noch die Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde (VWS), die 1969/70 in die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr (IHS) und Bergische Museumsbahnen (BMB) aufgetrennt wurde. Letztlich war die Entscheidung von damals richtig: Dort wurde die Dampfbahnstrecke auf Meterspur auf dem Teilstück zwischen Gillrath und Schierwaldenrath erhalten, hier entstand das lebendige Straßenbahnmuseum in der Kohlfurth. Beide Vereine lösten

das Problem für Wagenhalle und Werkstatt, beide kämpfen zur Zeit mit Erfolg gegen den Verfall der hölzernen Schwellen der Gleisanlagen.



Schon seit vielen Jahren sind die Nikolausfahrten der IHS Anziehungspunkt für die gesamte Region bis hinüber nach Belgien und in die Niederlande. Ich fand einen Gesprächspartner, der aus Flandern kam. Am Zug zählte ich 10 Wagen, so dass die Lokomotive „Schwarzach“ an der Zugspitze durch die Lok

„Haspe“ am Zugschluss unterstützt werden musste. Alle Waggon waren gut besetzt, das Wetter war gut, was zu eindrucksvollen Bildern mit viel Dampf führte. Es muss ja nicht immer eine „01“ sein!

Wir wünschen unseren „Kollegen“ der IHS viel Erfolg und werden hoffentlich bald ausführlich über die Geilenkirchener Kreisbahn berichten. Zum Hundertjährigen der Bahn schrieb Henning Wall das Buch: Die Geilenkirchener Kreisbahnen, 100 Jahre – 1900 -2000, 70 Jahre Kleinbahn, 30 Jahre Selfkantbahn, Verlag Schweers + Wall GmbH, Aachen.

KSW



Fotos: Klaus Sieper beobachtete am 15. Dezember 2013 den regen Zugbetrieb im Bahnhof Schierwaldenrath.



Zehn Fragen an...

...Guido Korff

Mitglied / Mitarbeiter in der Redaktion der „Haltestelle“



(1) Wie lange sind Sie Mitglied der BMB?

Seit 1973 bzw. 2013 (nach längerer Pause).

(2) Wie sind Sie persönlich zum Hobby „Straßenbahn gekommen?

Schienenstrecken haben mich fasziniert, so lange ich zurückdenken kann. Der Anstoß zur näheren Beschäftigung mit Straßenbahnen ging für mich von dem Büchlein über die Bergischen Kleinbahnen von Wolfgang Reimann aus.

(3) Wie sind Sie damals auf die BMB aufmerksam geworden?

Durch das erwähnte Buch von Wolfgang Reimann habe ich auch von der Anlage von Heinz Johann in Hückeswagen gehört. Mein Vater hat mich dann dort hingefahren und ich bin sofort BMB-Mitglied geworden. Das war eine Woche vor dem Abtransport der Motorwagen aus der Mirke, bei dem ich schon mitgehoften habe.

(4) Haben Sie die bergischen Meter-spurstrecken noch aus eigener „Erfahrung“ kennengelernt?

Als Schwelmer habe ich natürlich oft die Linien 8 und 18 benutzt, aber zu meinen Großeltern in Ronsdorf konnte man nur noch mit dem Obus fahren. Dagegen kann ich mich an die Remscheider Gelenkwagen noch gut erinnern, weil mein Patenonkel in der Nähe des Stadtparks wohnte und wir mit dem Auto auf der Fahrt dorthin die Strecke der Linie 3 berührt haben.

(5) Wie würden Sie Ihre Leidenschaft für Straßenbahnen charakterisieren? Sind Sie z. B. eher der Fotograf des Vorbilds oder der Bastler von Modellen?

Ich bin eher Fotograf und Bücherleser, für Modellbau bin ich zu ungeschickt, habe aber im Laufe der Jahre einige Fahrzeuge gesammelt.

(6) Welcher heute noch bestehende Straßenbahnbetrieb ist Ihr Favorit?...und warum?

Mein Lieblingsbetrieb ist Mailand, weil in dem riesigen und trotz Metro noch wachsenden Netz Platz für die herrlichen Peter-Witt-Wagen geblieben ist.

(7) Welchen Wagentyp halten Sie für einen wichtigen Meilenstein der Straßenbahngeschichte?

Hier möchte ich wieder den Peter-Witt-Wagen in Mailand und seine vierachsigen Nachfolger im Italien der 30er Jahre nennen. Diese Wagen waren den deutschen Zweiachsern um Jahrzehnte voraus!

(8) Hat Ihr Hobby Ihren Berufsweg beeinflusst? ...wenn ja, inwiefern?

In der Schulzeit wollte ich noch Ingenieur bei der Deutschen Bundesbahn werden. Ich habe dann aber einer anderen Leidenschaft (Marketing / Medien) den Vorzug gegeben. Immerhin war Außenwerbung an Straßenbahnen ein Auslöser für das Thema meiner Doktorarbeit.

(9) Wie steht Ihre Familie / Ihr Umfeld zu Ihrem Hobby?

Als Single muss ich da weniger Rücksichten als andere Fans nehmen. Allerdings ist das Hobby auch bei mir aus beruflichen Gründen für längere Zeit in den Hintergrund getreten.

(10) Erzählen Sie uns bitte zum Abschluss Ihr schönstes Erlebnis mit Straßenbahnen oder eine lustige Anekdote, die Sie selbst erlebt haben?

Als die Linie 8 noch nach Schwelm verkehrte, fuhr meine Mutter jede Woche einmal zum „Shoppen“ nach Elberfeld. Als ich noch nicht zur Schule ging, bin ich dann oft mitgefahren. Einmal stiegen wir an der Haltestelle Schwelm-Markt ein und fanden auch gleich Sitzplätze. In dem Zweiachser saß uns schräg gegenüber ein Mann mit dunkler Hautfarbe. Prompt ließ ich meine Mutter – auch damals schon „politically incorrect“ – wissen: „Guck mal, da ist ein Neger“. Und obwohl die Sache meiner Mutter damals peinlich arg war, erzählt sie diese Geschichte manchmal heute noch.

Einladung zum Straßenbahnfest



Wir laden ein zum

22. Straßenbahnfest 08. / 09. Juni 2014 (Pfingsten)

auf dem Gelände unseres Betriebs-
hofs Kohlfurth Brücke.

Neben den Fahrten mit unseren
historischen Straßenbahnen bieten
wir unseren Gästen Schauanlagen,
Verkauf von Modellen und Zube-
hör, Infostände und Bewirtung mit
Speisen und Getränken. Auch un-
sere Bücherstraßenbahn öffnet an
beiden Tagen ihre Türen.

Unser Ausflugstipp für den 09.
Juni: Besuch des Manuelskotten
zum Mühlentag

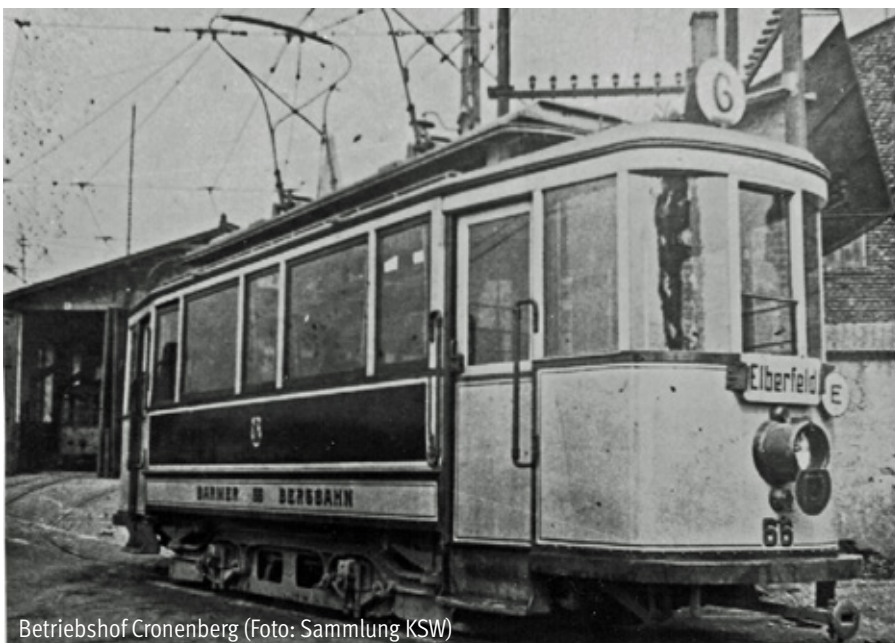
Vorschau

„100 Jahre öffentlicher Personennahverkehr Cronenberg - Kohlfurth Brücke - Solingen“

Anfang August 1914 wur-
de wegen des Ausbruchs
des ersten Weltkriegs der
Straßenbahnbetrieb auf unserer
Strecke sang- und klanglos eröff-
net. Wir planen eine „Nachfei-

er“ am 10. August 2014 und eine
„Festschrift“. Einzelheiten werden
durch die Presse und auf unserer
Website rechtzeitig bekannt gege-
ben. Der Regelverkehr wurde in
den ersten Betriebsjahren durch

Triebwagen aus der Waggonfabrik
Weyer in Düsseldorf besorgt. Die
weitere Entwicklung wird dann in
der Festschrift nachzulesen sein.



Betriebshof Cronenberg (Foto: Sammlung KSW)



Foto: KSW