



Haltestelle

Zeitschrift der Bergischen Museumsbahnen e.V. Wuppertal
Nr. 118 - Aug. 2014 - Sonderausgabe zum Streckenjubiläum



**100 Jahre öffentlicher Personennahverkehr
Cronenberg – Kohlfurther Brücke – Solingen**



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 118 August 2014

Auflage: 1000 Stück

Herstellung:

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

Redaktion »Haltestelle«

Klaus Sieper (KSW),
Guido Korff (-gk-)
Verantw. i. S. d. Pressegesetzes
NRW: Guido Korff

Namentlich gekennzeichnete
Artikel liegen in der
Verantwortung des Autors.

Druck:

flyeralarm GmbH, 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

Schatzmeister:

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

Technische Leitung:

Dr.-Ing. Gundo Riechelmann
Jürgen Priebe
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, Fotografen oder beim Herausgeber BMB e.V. Der Nachdruck von Artikeln aus der »Haltestelle« ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Vereins erlaubt. Das gilt auch für die Aufnahme in elektronische Da-

tenbanken, Mailboxen, für die Verbreitung im Internet oder für Vervielfältigungen auf CD/DVD-Rom.

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

Zuwendungen an die Bergischen Museumsbahnen e. V. sind steuerlich abzugsfähig. Bitte überweisen Sie Spendenbeträge unter dem Stichwort »Spende« und der Angabe Ihrer vollständigen Adresse auf dem Überweisungsauftrag (Name, Vorname und Wohnort unter der Rubrik »Kontoinhaber«, Postleitzahl, Straße und Hausnummer 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

Die Straßenbahnen verkehren an folgenden Tagen:
von April – Oktober an jedem 2. und 4. Sonntag im Monat



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

ca. alle 30 Minuten

ca. alle 30 Minuten

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





Grußwort des Oberbürger- meisters der Stadt Wuppertal



Liebe Mitglieder, Gäste und Besucher der Bergischen Museumsbahn,

es ist mir eine große Freude und Ehre, Sie anlässlich des Jubiläums der Strecke der Bergischen Museumsbahn an dieser Stelle begrüßen und Ihnen die besten Wünsche der Stadt überbringen zu können!

Seit 100 Jahren ist die Strecke, die jetzt von der Bergischen Museumsbahn wieder befahr- und damit erlebbar gemacht wurde, eine ganz besondere Verkehrsverbindung: Sie führt hinaus in unsere wunderschöne bergische Landschaft, sie führt zurück in die industrielle Vergangenheit unserer Stadt und der Region und sie führt in eine Zukunft, die großstädtisches Leben mit hohem Erholungswert und touristischer Attraktion verbindet.

Die Bergische Museumsbahn ist ein ganz besonders gutes Beispiel dafür, was Menschen bewegen können: Ohne das ehrenamtliche Engagement der rund 20 Aktiven im Verein Bergische Museumsbahnen, ohne die rund 20.000 Stunden, die sie jährlich in ihre ehrenamtliche Arbeit

investieren, würde die Strecke ungenutzt liegen. So aber ist sie zum beliebten Ausflugsziel geworden, lockt Besucher weit über das Bergische Städtedreieck hinaus.

Die Besucher können auf der Fahrt mit den alten Straßenbahn-Schätzchen einen Einblick gewinnen in die Industriekultur, die für die Entwicklung der Region so wichtig war. Der Manuelskotten ist anschaulicher Beleg. Auch die Tatsache, dass die Strecke früher auch als Transportweg für Waren diente, lenkt das Augenmerk auf die vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen in der Stadt und der Region, die sich durch die Qualität ihrer Produkte auch in schwierigen Zeiten behaupten konnten und heute nicht selten zu den „hidden champions“ auf dem Weltmarkt zählen.

Die Bergische Museumsbahn bietet Besuchern auch ein nostalgisches Fahrvergnügen in die schönste Natur: Es lohnt, unsere Umgebung zu

erkunden und zu genießen, dass unsere Wälder wunderbare Wanderwege bieten. Gerade gestresste Großstädter wissen es zu schätzen, dass sie im Grünen Erholung finden können. Und weil die Museumsbahn ein außergewöhnliches Fahrvergnügen für die ganze Familie bietet, wird die Strecke auch in Zukunft beliebter Treffpunkt für Ausflügler sein. Das freut uns, wollen wir doch unsere touristischen Angebote weiter ausbauen und bekannt machen.

Ihnen Allen wünsche ich bei der nächsten Fahrt mit der Museumsbahn viel Vergnügen! Den Mitgliedern und Ehrenamtlichen danke ich herzlich für ihr Engagement und wünsche Ihnen für Ihre weitere Arbeit alles Gute!

Peter Jung
Oberbürgermeister

Unser Titelbild

Dieses Motiv wurde vor langen Jahren als Postkarte verkauft und gehörte zu den frühen Angeboten des BMB-Vertriebs. Die seltene Farbaufnahme eines „Wüstenschiffs“ auf

seiner Stammstrecke wurde (wohl von Carl Bellingrodt) vor 1952 vom Wanderweg „Rund um Wuppertal“ oberhalb der Haltestelle Petrikschammer aus aufgenommen. Im Mit-

telgrund des Bildes ist der Manuelskotten zu erkennen, ein weiteres museales Kleinod im Kaltenbachtal.

Foto: WSW / VhAG / Sammlung Klaus Sieper



Begleiten Sie uns auf eine Reise durch die hundertjährige Geschichte der Straßenbahnstrecke

Cronenberg – Kohlfurth – Solingen! Tw 194 (alias Tw 94) und sein Bordpersonal freuen

sich auf Sie, hier im Betriebshof Cronenberg.
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke

Inhalt

Die Vorgeschichte	Die Wirtschaft im Aufschwung	6
Der Bau der Strecke	Die Kohlfurth als Mittelpunkt?	9
Die Eröffnung	Ein trauriger Anfang	16
Der Güterverkehr	Der schwarze Fleck im Schnee	16
Der Zusammenschluss	Die Entstehung der Wuppertaler Stadtwerke	20
Das Ende	Die letzten Fahrten am 3. Mai 1969	23
Die Streckenführung	Eine Reisebeschreibung von Hans Rötzel	26
Die technische Ausrüstung	Fahrweg, Fahrleitungsanlage, Kunstbauten	31
Der Wagenpark	„Wüstenschiffe“ im Bergischen Land	33
Der Neuanfang	Der Verein „Bergische Museumsbahnen e.V.“	38

Alle Texte stammen von Klaus Sieper, soweit nicht anders gekennzeichnet.
Die Bildnachweise werden bei den einzelnen Bildern geführt.

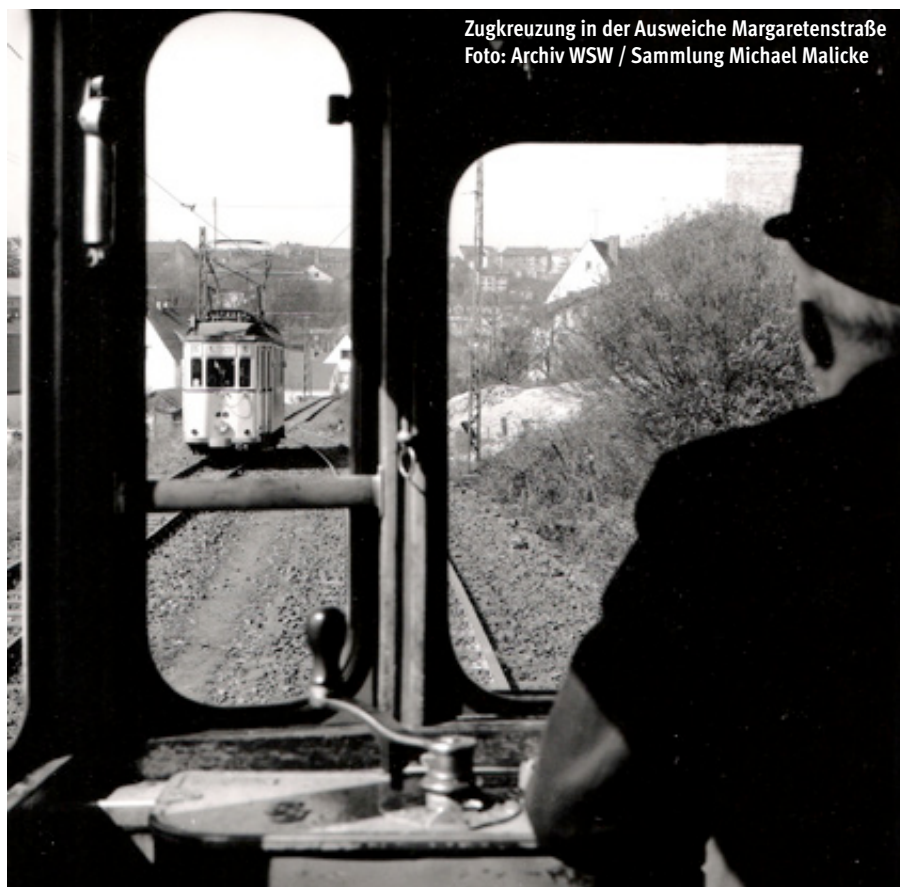
100 Jahre öffentlicher Personennahverkehr Cronenberg – Kohlfurth Brücke – Solingen

Eine Einführung von Martin Stadtler, Münster

Wir Straßenbahnfreunde aus Wuppertal, Solingen, Remscheid und weit darüber hinaus wissen es lange: Unsere Region war an Vielfalt ihres öffentlichen Schienennahverkehrs kaum zu überbieten. Was kühnen Konstrukteuren und knapp kalkulierenden Kaufleuten mitunter Kopfzerbrechen bereitet und Politiker zu – aus unserer Sicht – vorschnell im Autorausgleich getroffenen Entscheidungen bewogen haben mag, stellte unterm Strich für uns einen Glücksfall dar: das verzweigte Netz städteverbindender Überlandstrecken im Bergischen. Selbst eher nüchtern und zweckorientiert denkende Zeitgenossen werden das zurzeit seiner Entstehung hochmoderne, komfortable, ja elegante Verkehrsmittel bestaunt, wenn nicht mit wohlgefalligem Lokalpatriotismus begrüßt haben. Das alles ist Geschichte. Großartig aber, dass es den Mitgliedern der Bergischen Museumsbahnen, ihrem seit Jahrzehnten an Strecke, Fahrzeugen oder am Schreibtisch arbeitenden ‚harten Kern‘ sowie externen Unterstützern – und natürlich dem Publikum – vergönnt ist, einen kurzen Abschnitt des einstmals ausgedehnten Netzes zu erhalten und mit diesen bescheidenen drei Kilometern zwischen Cronenberg und Kohlfurth die Glanzzeit des Straßenbahnverkehrs im Bergischen Land nicht dem Vergessen preiszugeben. Die aufwendig trassierte Strecke nahm in diesem auch mit Nachbarbetrieben an Ruhr und Rhein verknüpft gewesenen Netz eine herausragende Position ein: von Cronenberg hinunter zur Kohlfurth, dort über die Wupper (-brücke) und den Solinger Stöckerberg wieder hinauf ins Zentrum der Klingenstadt – auf Solinger Seite sogar mit Güterbetrieb. Leider jährt sich der Beginn des öffentlichen Betriebs am 4. August 1914 mit der Katastrophe des Ersten Weltkriegs zum hundertsten Mal. Drei Tage zuvor brach er aus. Fast zehn Millionen tote Soldaten und nahezu so viele zivile Opfer sowie unzählige Verwerfungen und Traumata bedeuteten das jähe Ende der Belle Époque,

einer langen Friedenszeit in Europa mit vorher nicht gekanntem Glanz und Wohlstand – zunichte gemacht im Delirium nationalen Rauschs. Unsere Jubiläumsstrecke bewahrt einen winzigen Schimmer dieses Glanzes, als in Europa die Lichter ausgingen. Deren Schönheit zu genießen hatte der 1948 als Unterbarmer geborene Verfasser dieses Textes allerdings nur wenig Gelegenheit. Es gab keinen Grund – außer: Die kurvenreich trassierte Strecke am bewaldeten Talhang und fern den Autostraßen lockte; auch Bahnübergänge und vor allem der Tunnel. Die lange Anfahrt bot gleichfalls Reize, erst recht die Rundreise mit Fußweg zum damaligen Solinger Hauptbahnhof, den Nervenkitzel Müngstener Brücke und zurück mit der 15 vom Remscheider Friedrich-Ebert-Platz durch die Gerstau nach Elberfeld. Wie elegant die Fahrt vom Toelleturm oder dem Stadttheater im Herzen Elberfelds gewesen sein

muss, vermittelt heute die Pracht des restaurierten Tw 94. Mit den schweren, unten grün lackierten Mitteleinstiegswagen dürften nur wenige der noch Lebenden gefahren sein, mit den Böker-Vierachsern kaum jemand mehr. Sie boten schon ab 1902 mit umklappbaren Rückenlehnen und Maximum-Drehgestellen hohen Fahrkomfort auf den langen Linien der Barmer Bergbahn. Enge Täler, starke Steigungen und Gefälle, kaum Ebenen, dafür dichte Besiedlung und prosperierendes Gewerbe, erforderten für das Bergische unverwechselbare Lösungen beim Erschließen abgelegener Industrie- und Wohngebiete. Der meterspurige Schienenweg für elektrische Bahnen erwies sich als der kniffligen Topografie vorzüglich angemessen. Der vermutlich schwierigste, jedenfalls attraktivste Abschnitt – unsere Jubiläumsstrecke – wird sich hoffentlich noch nach weiteren 100 Jahren feiern lassen können.



Zugkreuzung in der Ausweiche Margaretenstraße
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke

Die Vorgeschichte

Die Wirtschaft im Aufschwung

Der beispiellose „Boom“ der Wirtschaft im auslaufenden 19. Jahrhundert machte auch vor der Kleinindustrie unseres bergischen Raums nicht Halt. Viele Betriebe – Hämmer, Schleifkotten, Bandwebereien – ersetzten schon früh die Wasserkraft und auch die Handarbeit durch Dampfmaschinen. Die Produktion stieg an, neue Arbeitskräfte wurden angeworben, Kohle musste herbeigeschafft werden, die wachsende Menge der Erzeugnisse konnten nicht mehr mit dem „Liewermängken“ oder Pferdefuhrwerken befördert werden. Man suchte den Anschluss an die Eisenbahn, die inzwischen auch Cronenberg und Solingen-Nord erreicht hatte. 1897 war der Brückenschlag über das Tal der Wupper bei Müngsten zwischen Remscheid und Solingen vollendet. Gleichzeitig begann die allgemeine Elektrifizierung. Der Strom wurde zunächst in vielen örtlichen „Kraftzentralen“ erzeugt, die ebenfalls mit Kohlen versorgt werden mussten, wie auch die Stationen zur Erzeugung von Leuchtgas.



Als Sinnbild für die Industrialisierung (damals „Entwicklung des Gewerbefleißes“) steht das Wasserrad des Manuelskottens im Kaltenbachtal.
Foto: Klaus Sieper (01.06.80)

Bahnanschluss gewünscht: Die Erschließung des Städtedreiecks Wuppertal – Remscheid – Solingen

An vielen Orten wurden Kommissionen gebildet, deren Mitglieder – in erster Linie Fabrikanten und Kommunen – dann Aktiengesellschaften gründeten. Sehr schnell war klar, dass die Erschließung der Landschaft mit ihren engen Tälern und beträcht-



Ein Originalabzug aus der Sammlung Josua Halbach aus der Kamera des Barmer Hofphotographen Stütting. Er zeigt einen der ersten Züge der Rons-

dorf – Müngstener Eisenbahn an der Haltestelle Morsbach im Jahre 1891.
Foto: Sammlung Klaus Sieper

lichen Höhenunterschieden nur mit Schmalspurbahnen möglich war. Als geeignete Spurweite wurde in allen Fällen im bergischen Städtedreieck die Meterspur gewählt. Die nachfolgend kurz angesprochenen Bahnstrecken bzw. -gesellschaften wirkten alle mehr oder weniger stark in das Einzugsgebiet unserer Strecke hinein.

Die Wermelskirchen-Burger Eisenbahn

Die erste Schmalspurbahn in unserem Betrachtungsgebiet war die Wermelskirchen – Burger Eisenbahn, die am 1.4.1890 zwischen Wermelskirchen Staatsbahnhof und dem Burger Bahnhof eröffnet wurde. Nach der Elektrifizierung ihres Netzes baute die VKA (Vereinigte Westdeutsche Kleinbahnen AG) ergänzend die Strecke vom Burger Bahnhof über die neue Straßenbahnbrücke über die Wupper in Burg nach Solingen, Krahenhöhe. Sie nahm ihren Betrieb im Mai 1908 auf.

Die Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn

Die Ronsdorf – Müngstener Eisenbahn fuhr vom Ronsdorfer Staats-

bahnhof ab 31. August 1891 bis Clarenbach und ab 16. November des gleichen Jahres weiter bis Müngsten. 1892 wurde die Bahn über die neu erbaute Wupperbrücke bis zum Solinger Wasserwerk verlängert. Am 1. August 1902 übernahm die Barmer Bergbahn AG die Kontrolle über den Bahnbetrieb im Morsbachtal.



In der Chronik der Remscheider Straßenbahn von 1954 ist dieses Bild eines Bauzugs der Wermelskirchen – Burger Eisenbahn von 1889 an der Remscheider Talsperre zu sehen.
Foto: Sammlung Klaus Sieper

Die Remscheider Straßenbahn

Am 9. Juli 1892 fuhr in Remscheid die erste elektrische Straßenbahn in Westdeutschland. Auch zu ihrem



Nur die wieder aufgebaute Kirche ist von dieser Szene am Remscheider Marktplatz heute noch vorhanden. Vorn begegnen sich zwei Straßenbahnwagen. Deutlich ist der Engpass am Eingang zur Bismarckstraße zu sehen.

Foto: Sammlung Klaus Sieper

Bau war am 27.6.1892 eine Aktiengesellschaft gegründet worden. Die Wermelkirchen-Burger Eisenbahn wurde später in das städtische Netz integriert.

Die Straßenbahn Elberfeld – Cronenberg – Remscheid (ECR)

Die UEG AG war die treibende Kraft zur Einrichtung der elektrischen Straßenbahn Elberfeld, Brausenwerth – Cronenberg – Gerstau – Remscheid-Hasten und Cronenberg – Sudberg (ECR). Die neuen Linien wurden am 12. August 1900 eröffnet und sind der direkte Vorläufer unserer Linie im Kaltenbachtal.

Die Solinger Straßenbahn

Am 2. Juni 1897 eröffnete die Solinger (elektrische) Stadtbahn ihre Strecken zwischen Stöckerberg



Eine kolorierte Postkarte aus dem Jahre 1905 mit einem Triebwagen der ECR in Richtung Cronfeld und Elberfeld. Diese Kirche erlitt im zweiten Weltkrieg schwere Bombenschäden, wurde notdürftig wieder aufgebaut und später durch den modernen

Neubau „Zu den heiligen Ewalden“ ersetzt. Heute befindet sich weiter links die Haltestelle Neukuchhausen.

Foto: Sammlung Klaus Sieper

und Südbahnhof, sowie Neumarkt und Krahenhöhe. Die Gesellschaftsstruktur der Solinger Bahnen war etwas unübersichtlich, muss aber hier angesprochen werden, weil die Solinger Kleinbahn AG Eigentümerin der Solinger Stadtbahn und der Solinger Kreisbahn war und über die Verflechtung mit der UEG im Jahre 1906 auch Eigentümerin der ECR wurde, deren Betrieb dann der Solinger Kreisbahn übertragen wurde.

Die Barmer Bergbahn

1890 ist das Gründungsjahr der „Actien-Gesellschaft Barmer Bergbahn“, die sich zum Ziel setzte, eine Verkehrsverbindung von Barmen zum 1888 fertig gestellten Toelleturm und weiter nach Ronsdorf zu bauen. Am 16. April 1894 wurde die unvergessene Zahnradbahn Barmen – Toelleturm eröffnet.



Einer der ersten Züge der Solinger Straßenbahn im Jahre 1897. Er verkehrt auf der Linie Neumarkt

– Schützenstr. - Krahenhöhe.
Foto: Stadtarchiv Solingen



Auch im Winter absolut zuverlässig: die Barmer Bergbahn!

Foto: R. Wasser / Sammlung Klaus Sieper

Der „Fehlstart“ zur Krahenhöhe

Die Barmer Bergbahn wollte nach der Übernahme der RME den Plan einer durchgehenden Straßenbahnverbindung vom Barmer Bergbahnhof über Ronsdorf, Clarenbach und Müngsten nach Solingen, Krahenhöhe, verwirklichen. Anfang August 1906 erhielt die Gesellschaft die Genehmigung zum Bau der Strecke, die schon am 5. September 1908 eröffnet wurde.

Da aber ab 1914 die wesentlich kürzere Verbindung durch die Kohlfurth

direkt in die Solinger Innenstadt bestand, musste der Verkehr auf dieser Strecke bereits am 27. Januar 1916 wieder eingestellt werden. Von der Investition des Kapitals her gesehen dürfte das der größte Flop der bergischen Straßenbahngeschichte gewesen sein, zumal die Streckenausrüstung durchaus einer Eisenbahnstrecke entsprach. Durch die Randlage im Netz und den Kriegsausbruch wurden nur wenige Fotos gemacht und der Streckenverlauf ab Halfeshof verschwand unter Wege-

neubauten und sonstiger Bebauung. Unser Auszug aus dem Solinger Stadtplan von 1903/1919 soll die Erinnerung an diese Bahn wachhalten. Der Ausbau des Aufstiegs aus dem Tal der Wupper zu einem Wander- und Radweg in jüngster Zeit trägt ebenfalls wesentlich zu diesem Anliegen bei. Selbst die steinerne Brücke über die Eisenbahn Solingen – Remscheid ist noch erhalten.



1927 starteten die Barmer Bahnen (Straßenbahn und Bergbahn) eine – wie man heute neudeutsch sagt – PR-Aktion und warben mit einladenden Bildern und Anzeigen für ihre Verkehrsverbindungen. Das Bild an der Wupperbrücke in Müngsten stellt aber nicht mehr die historische Verbindung nach Krahenhöhe dar, denn die wurde schon 1916 eingestellt. Der „Böckerwagen“ mit Maximumdrehgestellen war aber noch lange im Einsatz. Im Hintergrund erkennt man die Windfeln-Brücke der Eisenbahn Remscheid – Solingen.

Foto: Sammlung Klaus Sieper



Im Bergischen Elektrizitätswerk raucht der Schlot, das Solinger Wasserwerk sehen wir links davor.
Foto: Sammlung Klaus Sieper



Der Bau der Strecke

Die Kohlfurth im Mittelpunkt?

1895 tauchten erste Pläne für eine Bahnverbindung Sonnborn – Kohlfurth – Brücke – Müngsten – Burg auf. 1898 trat die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft (WEG) mit neuen Plänen für eine Bahn Sonnborn – Müngsten an die Öffentlichkeit. Mitte 1901 wurde das Projekt dieser „Wuppertalbahn“ aber endgültig zu den Akten gelegt.

Ende August 1898 wird erstmals über Vermessungsarbeiten im Kaltenbachtal für eine Straßenbahn Cronenberg – Solingen berichtet. Im Februar/März 1899 will die UEG eine solche Verbindung als Fortsetzung des Projekts Elberfeld – Cronenberg – Remscheid bauen. Über die Solinger Kleinbahn und Kreisbahn nahm die Stadt Solingen ebenfalls Einfluss auf dieses Projekt, das durch die Übernahme der ECR durch die Barmer Bergbahn AG am 1.1.1909 eine neue Wichtigkeit erhielt.

Per „Gebirgsbahn“ in die Kohlfurth

Im November 1911 legte die Barmer Bergbahn die Pläne für die Strecke Cronenberg, Lenzhaus – Kohlfurth – Brücke – Solingen, Mühlenplätzchen vor. Für den ersten Abschnitt bilden wir vier Einzelblätter ab, für den Solinger Bereich greifen wir wieder auf den Stadtplan von 1903/1919 zurück. Die topografischen Hindernisse sind deutlich zu erkennen: Das Kaltenbachtal oberhalb vom Friedrichshammer musste mit einem hohen Damm überquert werden, mehrere Felseinschnitte waren erforderlich, ein weiterer Damm mit einem Durchlass für Straße und Bach war oberhalb Schütt zu erstellen. Dieser große Aufwand diente vor allem zur künstlichen Verlängerung der Strecke, um das Gefälle auf 50 Promille zu begrenzen.

Vor der Kohlfurth – Brücke entstand zusätzlich zur Ausweiche (später verlängert und dann wieder verkürzt) ein Ladegleis. Ein Brückenneubau war nicht notwendig, da die vorhandene Wupperbrücke auch die Lasten der Straßenbahnwagen tragen konnte. Auf der Solinger Seite musste ein Tunnel durch den

Stöckerberg gebohrt werden, um die Neigung der Strecke in Grenzen zu halten. Nur das letzte Streckenstück von Potshaus bis zum Mühlenplätzchen folgte der Cronenberger Straße.

Baubeginn

Im Jahr 1912 konnte die Barmer Firma Gebr. Schutte als Generalunternehmer mit den Bauarbeiten beginnen. Als technische Hilfsmittel standen ein großer Löffelbagger mit Dampfmaschine, Feldbahngleise, Loren und Dampflokomotiven zur Verfügung. Auf den Kippgerüsten kam es zu mehreren Unfällen. Der Gerresheimer Monteur Otto Benninghoven fand beim Absturz mit seiner Lokomotive den Tod.

Ein weiterer tödlicher Unfall ereignete sich beim Verlegen der Feldbahngleise. Anfang Februar 1913 gelang der Durchstich des Stöckener Tunnels (188 m). Im Juli 1913 begann man mit dem Verlegen der Schienen. Zu erwähnen ist die Streckenausrüstung nach Kleinbahnerfordernissen, mit der typischen „Packlage“ des Gleisbettes und – erstmals im Bergischen Land – der Fahrleitung als Hochkette auf sehr soliden Gittermasten, die zum Teil heute noch ihren Dienst tun.

Schließlich konnten die Arbeiten bis zum 1. August zu einem guten Abschluss gebracht werden. Eine große Feier war geplant, doch der deutsche Eintritt in den ersten Weltkrieg kam dazwischen.

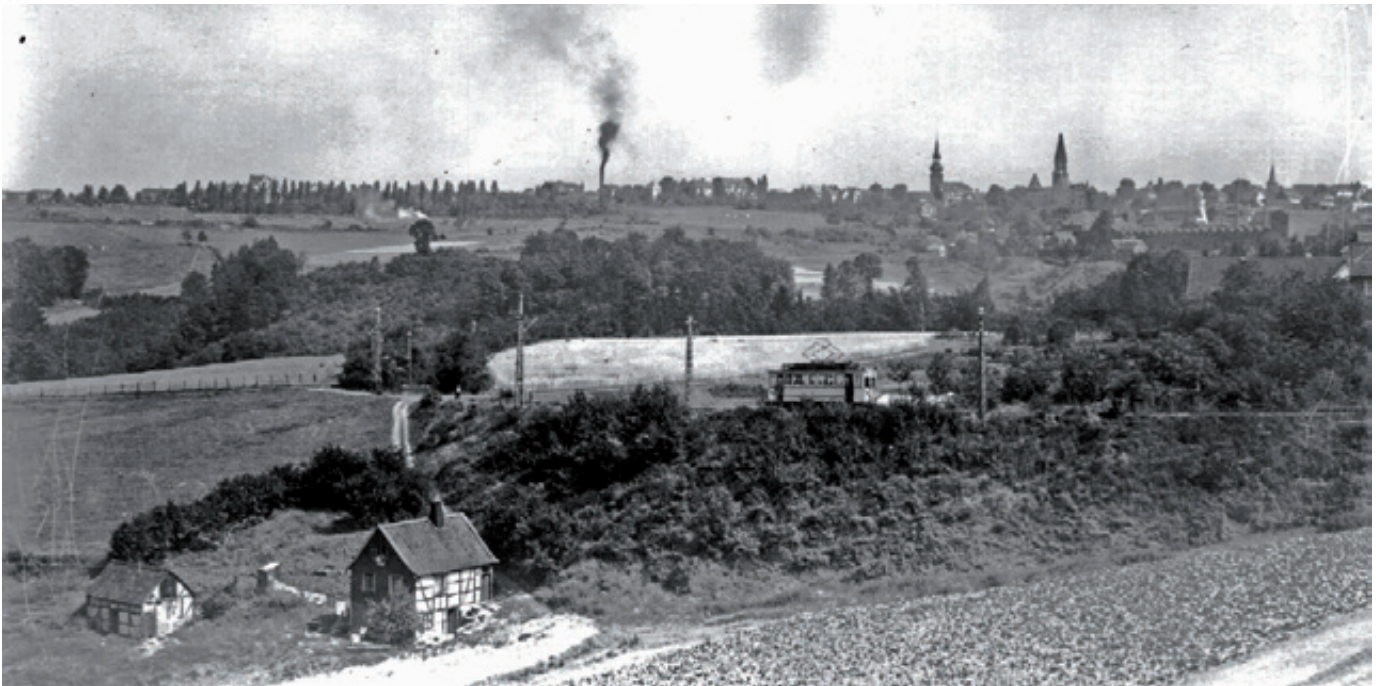
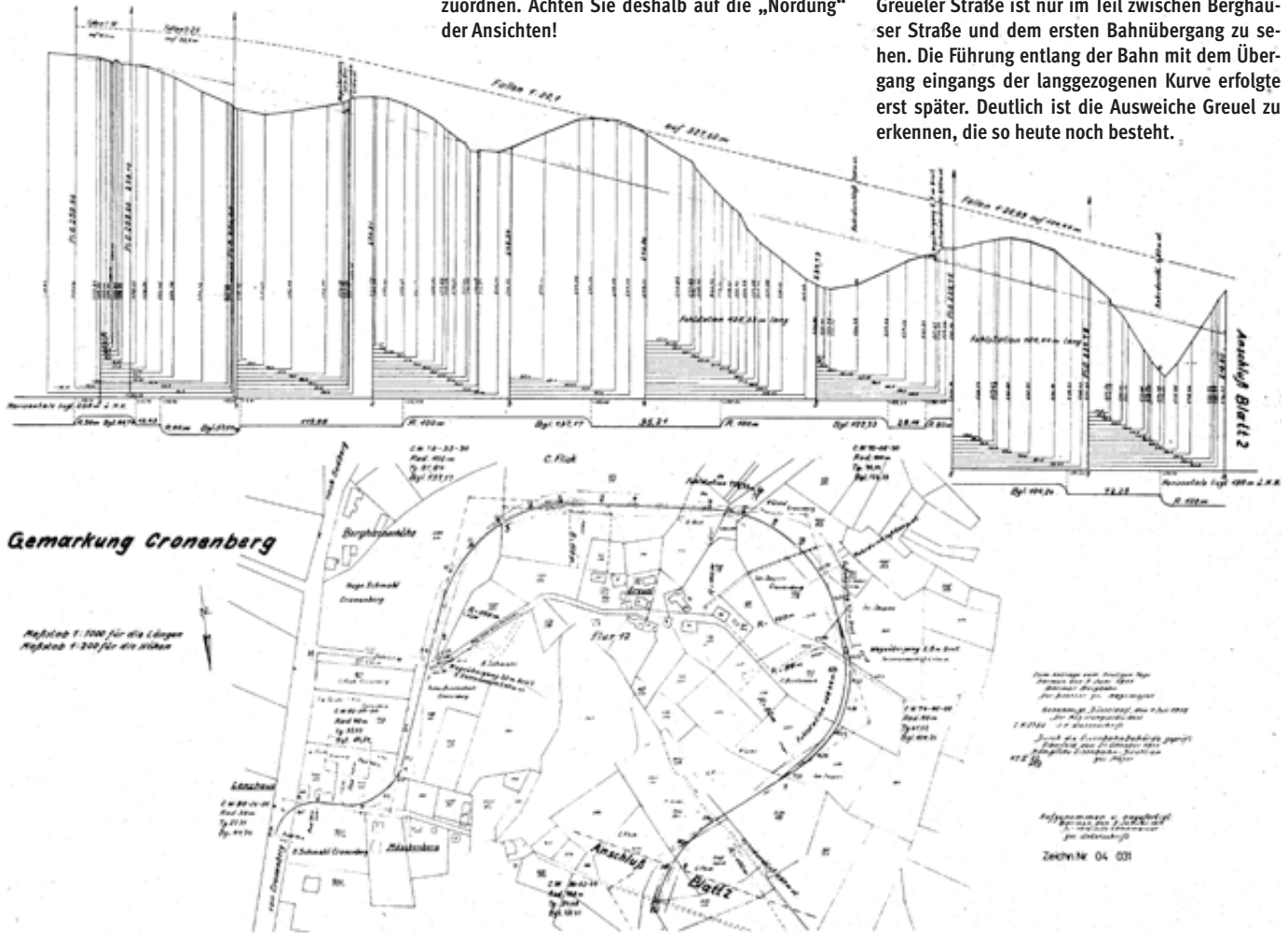


Dokumentation eines der Absturzunfälle während des Bahnbaus 1913
Foto: Originalabzug / Sammlung Klaus Sieper



Manche Leserinnen und Leser werden Schwierigkeiten haben, die Zeichnungen geographisch einzuordnen. Achten Sie deshalb auf die „Nordung“ der Ansichten!

Das erste Blatt zeigt nicht das bestehende Gleis auf der Straße von Cronenberg nach Sudberg. Die Greueler Straße ist nur im Teil zwischen Berghäuser Straße und dem ersten Bahnübergang zu sehen. Die Führung entlang der Bahn mit dem Übergang eingangs der langgezogenen Kurve erfolgte erst später. Deutlich ist die Ausweiche Greuel zu erkennen, die so heute noch besteht.



Eine Wiedergabe eines Originalabzugs (Sammlung KSW) des berühmten Wuppertaler Lokomotivfotografen Carl Bellingrodt: Er steht auf Hülsberg und schaut nach Westen. Links im Vordergrund steht das Naturfreundehaus, dahinter führt der Weg zur Haltestelle und Ausweiche Greuel. Der

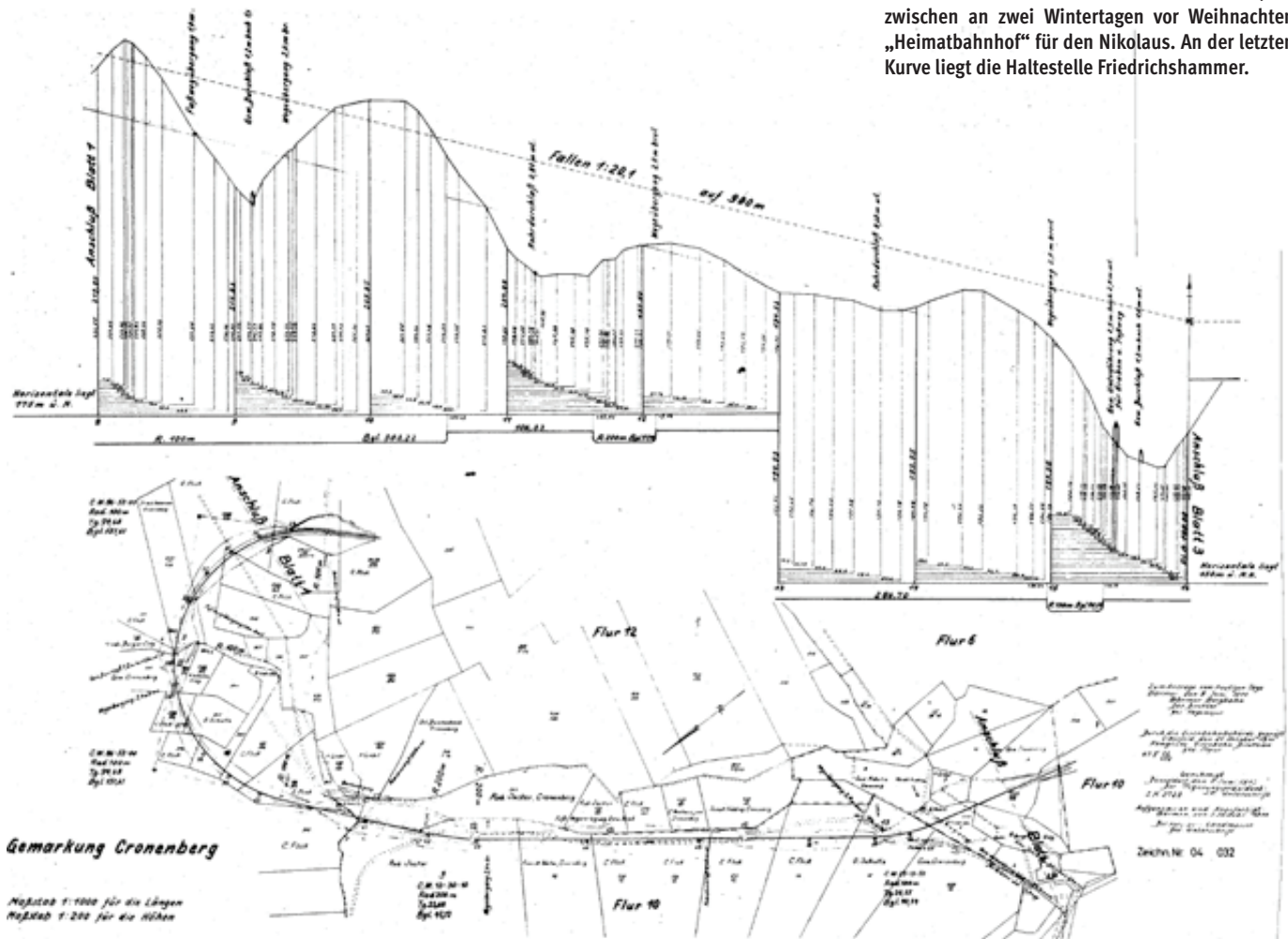
Triebwagen gehört zur ersten großen Wagenseerie mit den Nummern 63-78, Jahrgang 1910 von Weyer, Düsseldorf und Siemens-Schuckert, später Nr. 163-178. Der Wagen trägt schon einen Scherenstromabnehmer, die Oberleitung, Bauart AEG, ist noch im Originalzustand, also sind wir vor

1952 hier. Am Horizont ist der rauchende Schlot heute verschwunden, ebenso die Turmuine des Cronenberger Rathauses rechts, nur der Turm der reformierten Kirche ist heute noch vorhanden – und die Bahnstrecke.

Foto: Carl Bellingrodt / Sammlung Klaus Sieper



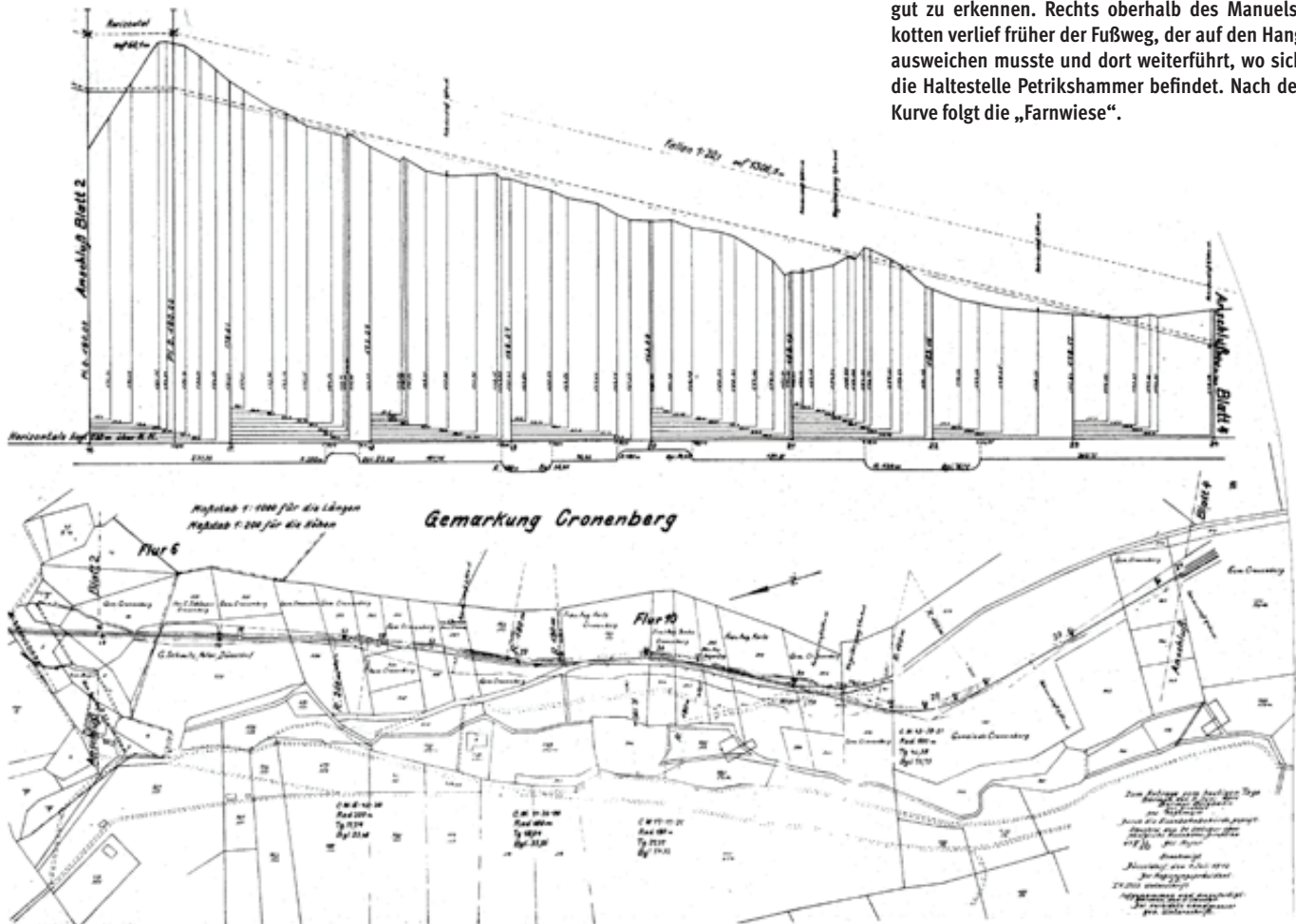
Fast in der Mitte der Kurve ist der Bachdurchlass eingezeichnet, die erste Kreuzung mit dem Kaltenbach. So heißt auch heute die Haltestelle, inzwischen an zwei Wintertagen vor Weihnachten „Heimatbahnhof“ für den Nikolaus. An der letzten Kurve liegt die Haltestelle Friedrichshammer.



Wolfgang R. Reimann nahm dieses Bild 1964 oberhalb der Haltestelle Friedrichshammer auf.

Der Triebwagen gehört zur Serie 102 bis 114, den sog. „Talbot-Wagen“.

Foto: Wolfgang R. Reimann



Unter der Grundstücksnr. 1 versteckt sich der Manuelskotten. Die Wasserflächen sind leider nicht gut zu erkennen. Rechts oberhalb des Manuelskotten verlief früher der Fußweg, der auf den Hang ausweichen musste und dort weiterführt, wo sich die Haltestelle Petrikshammer befindet. Nach der Kurve folgt die „Farnwiese“.

Aus dem Album der Familie Ohliger: Noch fast fabrikmäßig sind hier ein „Wüstenschiff“ und sein Beiwagen als stilreiner van-der-Zypen & Charlier-

Zug 1927 beim Fototermin an der Haltestelle Schulkohlurth zu sehen. Im Hintergrund das Gebäude der Firma Ohliger, die heute noch an der gleichen

Stelle besteht.
Foto: Sammlung Klaus Sieper





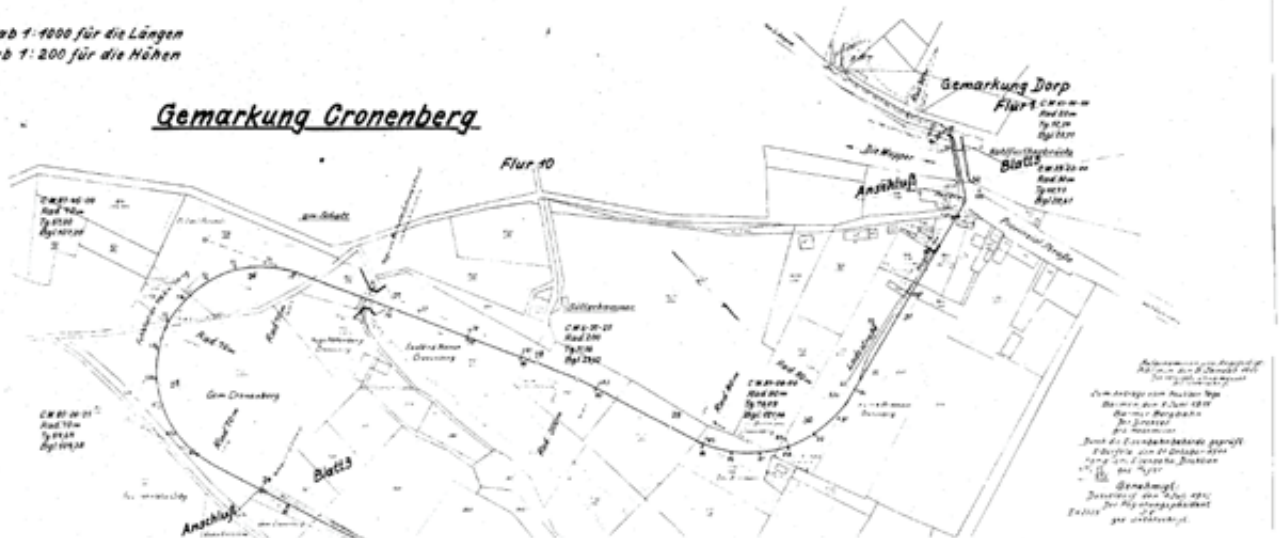
Für den Fahrgast verschwindet die Strecke in einem tiefen Geländeeinschnitt. An der Wegekreuzung befindet sich die Haltestelle mit den vielen Namen: Schulkohlfurth, Unterkohlfurth und wieder Schulkohlfurth. Der Weg führt nur noch bis

zum Haus der Familie Ohliger, dafür aber unterhalb des Gleises steil abwärts zum Schütt. Dort entstand neben dem Wegedurchlass das Unterwerk der Bergischen Museumsbahnen für die Stromversorgung der Triebfahrzeuge, direkt neben der Verteilerstation der Wuppertaler Stadtwerke. Der Rest ist ohne Erklärung verständlich.



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

Gemarkung Cronenberg

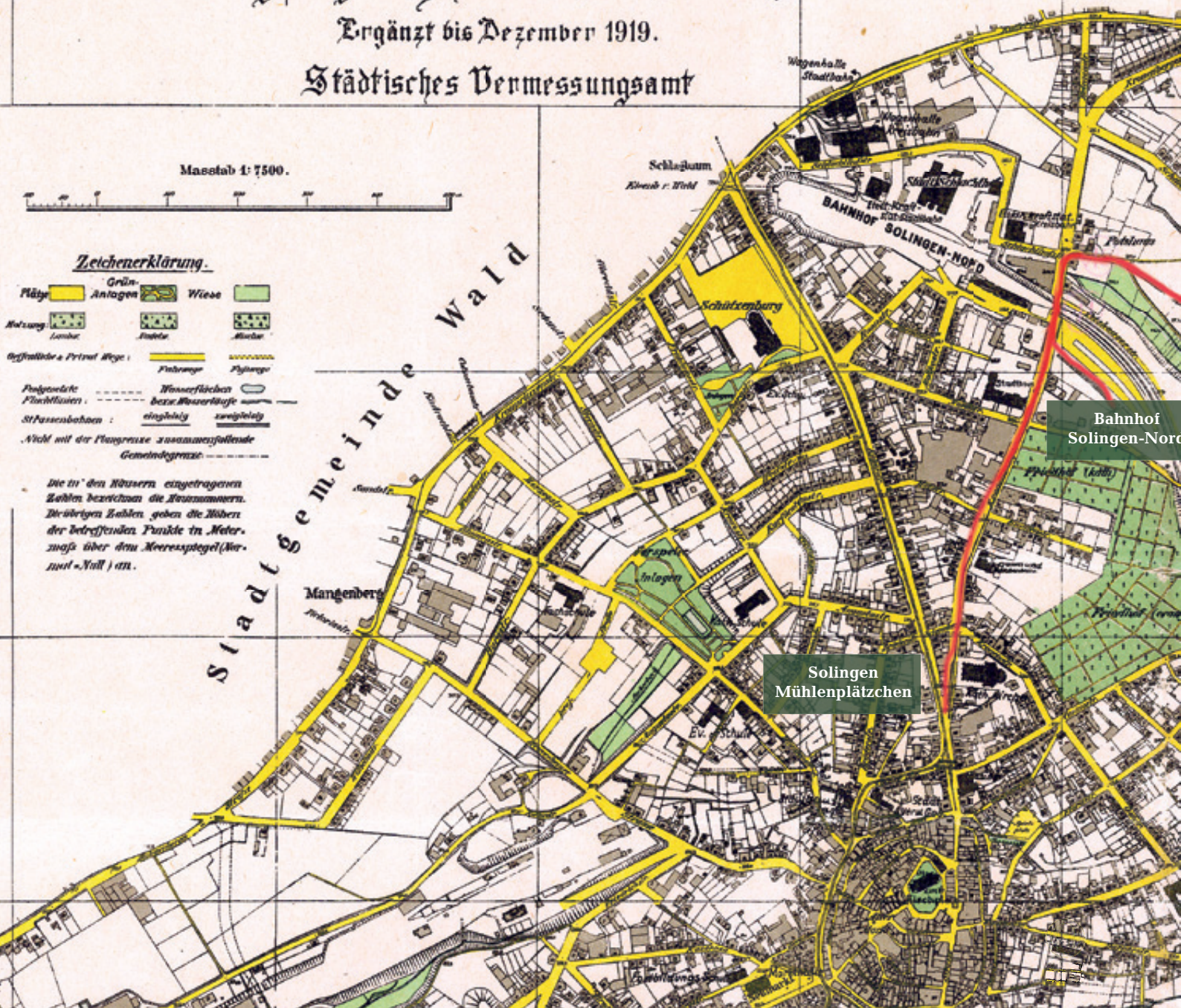


Zeit zum Schlitten fahren – und mit der Straßenbahn wieder auf die Höhe. Eines der „Wüstenschiffe“ steht zum Fahrgastwechsel 1949 an der

Haltestelle Kohlfurth. Eine Serie von 6 Triebwagen wurde 1926 an die Barmer Bergbahn geliefert. Mit diesen Wagen erhielten die Linien

nach Remscheid und Solingen den Hauch der berühmten nordamerikanischen „Interurbans“. Foto: Carl Bellingrodt / Sammlung Klaus Sieper





Leider fehlt die Fortsetzung der Streckenkarten Richtung Solingen. Da haben die Damen und Herren des Katasteramts Solingen mit einem historischen Stadtplan ausgeholfen.

Norden

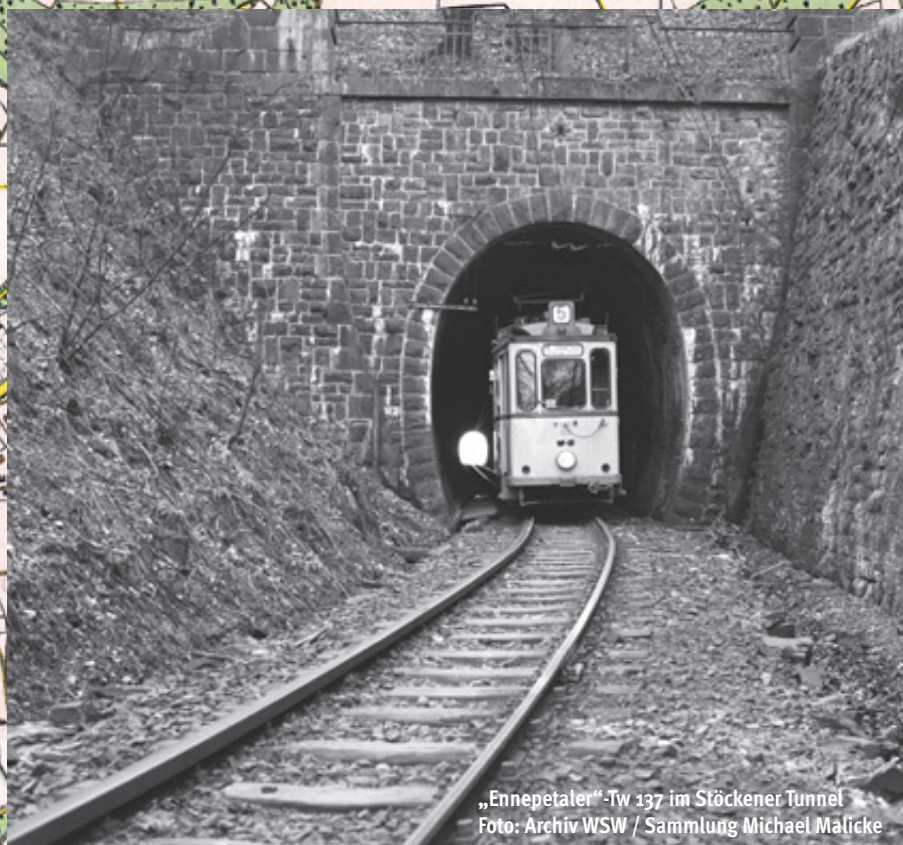
Kohlflurth Brücke

Solingen
Kohlflurth

Anschluss
Fa. Rasspe

Stöckener
Tunnel

„Ennepetaler“ Tw 137 im Stöckener Tunnel
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke



Die Eröffnung

Ein trauriger Anfang

1. August 1914: Mobilmachung – der schwarze Tag für die spätere militärische und politische Entwicklung. Wir zitieren Fritz Fehlis¹: „Die für diesen Tag vorgesehene landespolizeiliche Abnahme der Bahn wurde auf den 4. August verschoben, fand auch an diesem Tage statt, und daran anschließend sang- und klanglos die Betriebseröffnung auf der ganzen Strecke Cronenberg – Solingen.“

Die überaus harten Bedingungen der Friedensverträge von Versailles führten zur Besetzung großer Gebiete auf dem rechten Rheinufer durch alliierte Truppen, um die ausstehenden Reparationsleistungen zu erzwingen. Dadurch gelangte auch Cronenberg vom 9. März 1923 bis zum 13. September 1924 unter französische Besatzung. Für die neue Bahnverbindung entstand an der Kohlfurthener Brücke ein Grenzübergang – mit allen damit verbundenen Unannehmlichkeiten für die Fahrgäste. Nach der heute noch unvergessenen Inflationszeit und der Stabilisierung der Wirtschaft konnten die Verkehrsunternehmen wieder an



Aus der Sammlung von Alfred Manzick, dem langjährigen Wirt des Brücker Hofes: Wenigstens einige Anwohner hatten sich eingefunden, um mit diesem Holzstoß ein Freudenfeuer zu entfachen, wenn schon die offizielle Feier ausfiel.

Foto: Unbekannter Fotograf / Sammlung Klaus Sieper)

Investitionen denken, die an anderer Stelle beschrieben werden.

Im Rückblick ist zu erkennen, dass das Ende des ersten Weltkriegs schon den Keim des zweiten in sich barg, der dann noch grausamer war, weil es nicht mehr nur um Gebietsforderungen, sondern auch um die Unterdrückung und Ausrottung von Menschen und Rassen ging. So muss am Ende dieses Abschnitts eine Vision des Friedens stehen, die der Prophet Jesaja etwa 700 Jahre (!) vor unserer Zeitrechnung ausgesprochen hat: Da werden sie ihre Schwerter zu Pflugscharen und ihre Spieße zu Sicheln machen. Unter diesem Leitsatz haben unsere Schwestern und Brüder in der Deutschen Demokratischen Republik 1989 das Wunder der Wiedervereinigung ohne Blutvergießen geschafft.

¹ Fritz Fehlis hat die frühe Straßenbahngeschichte (bis 1949) im Raum Cronenberg aufgeschrieben; das Manuskript wurde aber noch nicht veröffentlicht.

Der Güterverkehr

Der schwarze Fleck im Schnee

Auch wenn wir heuer 100 Jahre Personenverkehr auf unserer Strecke feiern, hegten die Erbauer durchaus große Pläne, dort auch die Beförderung von Gütern anzubieten. Dabei wäre die Kohlfurth – im Rahmen der Verwirklichung anderer Projekte - zu einem Knotenpunkt im Bergischen Land geworden. Bei den Plänen ist es dann aber geblieben; bis eben auf unsere Strecke.

So gab es die Absicht, die Papiermühle mit einem Gleisanschluss zu bedienen. Wegen der topografischen Bedingungen wäre der Aufwand

aber zu groß und damit zu teuer geworden. Es bleibt aber festzuhalten, dass die Gesamtanlage zwischen Möschenborn und Potshaus auch für den Güterverkehr geplant und später genutzt wurde. Deshalb beginnt dieses Kapitel mit einem Bild aus dem Archiv des Hauses Hensel, Cronenberg, das nach dem ersten Schneefall aufgenommen wurde. Für uns ist besonders der große schwarze Fleck am Ladegleis interessant: Dort stand über Nacht der Güterwagen für den Stückguttransport, der jetzt unterwegs nach Solingen-Nord ist. Links oben am Horizont ist als Landmarke

der Turm der Ketzberger Kirche zu sehen und rechts erkennt man deutlich die Anlagen eines Schießstandes.

Als die Strecke 1914 in Betrieb genommen wurde, gab es zunächst noch keinen Güterverkehr. Vielmehr waren nur die Gleise verfügbar, die auf den Originalplänen verzeichnet sind. Auf Solinger Seite ist 1919 die Ausweiche Margaretenstraße noch nicht vorhanden. Die Firma Rasspe in Solingen-Stöcken ließ aber auf eigene Rechnung eine Umladehalle am östlichen Ende des Bahnhofs Solingen-Nord mit der Gleisanlage



lt. Stadtplan sowie die Gleisanlagen innerhalb ihres Betriebsgeländes errichten. Sie umfassten 7 Lade- und Abstellgleise. Reimann¹ datiert den Beginn des Güterverkehrs zwischen Anschluss Rasspe (Stöcken) und Solingen-Nord mit Ende 1917.

Die unsicheren Zeiten als Folge des ersten Weltkriegs lassen genaue Daten über den Güterverkehr nicht erkennen. Eine Besserung ist mit der Initiative der Barmer Bergbahn zur Erweiterung der Kapazität der Strecke 1925-1927 zu erkennen, als die Ausweiche Kohlfurth bis zum Durchlass am Schütt verlängert und die Ausweiche Margaretenstraße neu eingerichtet wurden. Als Lokomotive wurde Nr. 24 „Barmen“ im Jahre 1926 vom Ronsdorfer Netz, Betriebshof Toelleturm, nach Cronenberg umstationiert. Dieses Fahrzeug war schon 1897 als Gütertriebwagen für die Strecke Ronsdorf – Lichtscheid beschafft worden. Es wurde im Laufe der Zeit zur Lokomotive mit dem Spitznamen „Bügeleisen“ und erhielt in Cronenberg die Nummer „1“, ab 1940 dann die Nummer 606 der Wuppertaler Bahnen AG. Unser zweites Bild auf der folgenden Seite zeigt die Lok auf dem Anschlussgleis Rasspe während des zweiten Weltkriegs (Abdunkelung des Scheinwerfers!). Zu erkennen ist die Weiche im Gleis Schrodttberg – Solingen, daneben ein Mast der Hochkettenfahrleitung. Insgesamt 21 Güterwagen, davon 3 gedeckte, standen im Laufe der Zeit zur Verfügung. Allerdings hat man auch auf den weitaus

größeren Wagenpark des Ronsdorfer Netzes zurückgegriffen.

Damit öffnen wir den Blick auf die Umladehalle am Güterbahnhof Solingen-Nord. Für Werbefotos hat die Firma Rasspe ihren Namenszug auf der Lok angebracht. Die ausschliesslich sichtbaren offenen Güterwagen lassen erkennen, dass hauptsächlich Schüttgut befördert wurde. Dazu zählte unter anderen auch Formsand. Dieser wurde am 8. Dezember 1948 die Ursache für einen tragischen Unglücksfall. Ein beladener offener Güterwagen hatte zuvor eine Nacht im Regen gestanden, so dass der Sand noch schwerer geworden war. Am Unglückstag war Triebwagen 173 im Einsatz, dessen Bremsgestänge oberhalb Schrodttberg brach, so dass der Zug nicht mehr zu bremsen war, obwohl auch der Güterwagen ordnungsgemäß mit einem Bremser besetzt war. Das Gespann stürzte vor dem heutigen Café Hubraum aus der Kurve und zerschellte. Der Bremser, Karl Burghoff, kam zu Tode, während der Fahrer Max Dollbaum überlebte. Die Fahrzeuge wurden verschrottet.

Indirekt haben die schweren Luftangriffe auf Wuppertal-Elberfeld und -Cronenberg am 24. Juni 1943 und auf Solingen am 4. November 1944 auch den Güterverkehr beeinflusst. So stand die Infrastruktur im Depot Cronenberg nicht mehr zur Verfügung und zur Materialgewinnung wurde das zweite Gleis zwischen Kohlfurth Brücke und Schütt aus-

gebaut. Die Lokomotive erhielt ein Fahrgestell aus der Triebwagenseerie 163 – 185, stärkere Motoren mit je 52,2 kW und im Jahr 1952 eine Druckluftbremsanlage. Inzwischen waren auch die „Lyrabügel“ gegen einen Scherenstromabnehmer ausgetauscht worden. Für den Mischbetrieb mit dem Personenverkehr ging zur Streckensicherung 1955 die erste Lichtsignalanlage zwischen Schrodttberg und Solingen in Betrieb. Sie wurde später auf die gesamte Strecke ausgedehnt.

Im Laufe der fünfziger Jahre verdrängte das Transportangebot des Lastkraftwagens immer mehr den Güterverkehr auf der Schiene, wobei auf unserer Strecke das Umladen zwischen den Fahrzeugen zweier Spurweiten einen besonderen Kosten- und Zeitfaktor darstellte. So war auch bald das Ende der „Bahnhofsstation Wuppertal-Kohlfurthbrücke“, die im Amtlichen Bahnverkehrsverzeichnis von 1944 der Deutschen Reichsbahn die Nummer 40214 erhalten hatte, gekommen. Am 1. Oktober 1958 fuhr zum letzten Mal ein Güterzug von dort zum Bahnhof Solingen-Nord. Der Straßenbahnfreund Gerd Leimbach hat den Zug mit seiner Kamera festgehalten. Am 31. Dezember 1959 wurde die Lok, jetzt im Betriebshof Toelleturm, ausgemustert und danach zerlegt. Die Waggons hatte schon vorher dieses Schicksal ereilt.

¹In: Straßenbahn und Güterverkehr zwischen Rhein, Ruhr und Wupper; Berlin 2004



Blick auf die Gleisanlagen in der Kohlfurth 1927. Eindrucksvoll die zweigleisige Strecke mit den mächtigen Fahrleitungsportalen. Leider handelt es sich dabei nur um eine Art verlängerte Ausweiche. Foto: Archiv Hensel



Lok 1 an der Umladehalle im Güterbahnhof Solingen-Nord
Foto: Archiv BMB



Lok 1 im Anschlussgleis Rasspe (1940er Jahre)
Foto: Archiv BMB

Der letzte Güterzug verlässt die Kohlfurth Richtung Solingen-Nord (1. Oktober 1958)
Foto: G. Leimbach / Sammlung Klaus Sieper





Die Bergische Straßenbahn in der Heimatliteratur

Man muss ihn nicht unbedingt lesen, den bergischen Seidenweberroman von Walther Schulte vom Brühl, erschienen 1919 im Verlag W. Girardet, Essen: Fitsch-Getau! Der Inhalt gibt aber sehr gut den damaligen Zeitgeist wieder. Für uns sind einige Szenen interessant, in denen die „Elektrische“ ihren Auftritt hat:

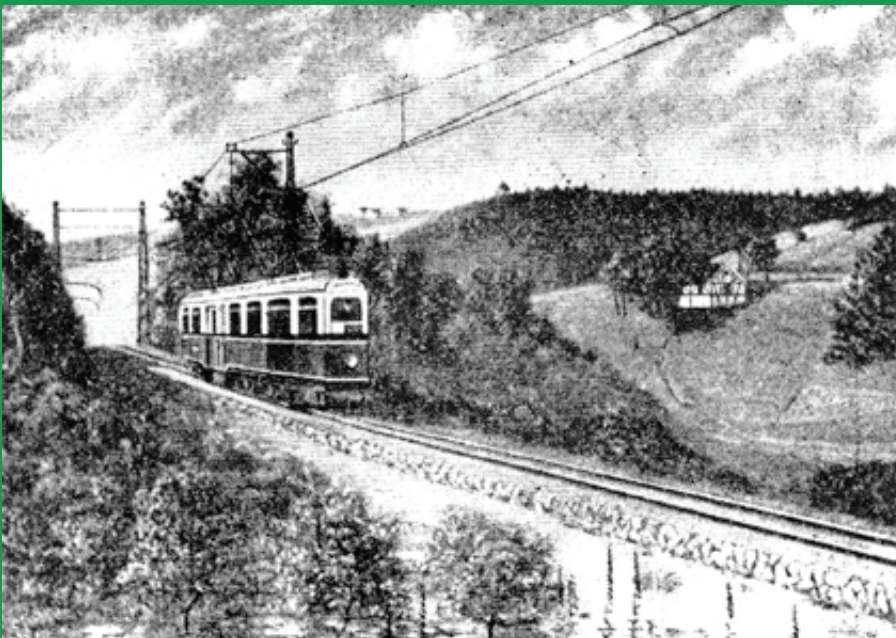
„...An mehreren Wochenabenden und Sonntags früh wanderte Reinhard so nach der Webschule, obgleich er hin und her an die drei Stunden brauchte. Die Elektrische, die das

ganze bergische Land in vielen Strecken durchzieht, hätte ihn natürlich schneller befördert. Von ihrer Haltestelle war es kaum ein Viertelstündchen bis zum Lehmenhüsken. Er selber aber wagte es nicht, die Mutter um eine Monatsfahrkarte anzugehen. Der Lehrer regte das freilich an, und auch Kaubes meinte, der Junge verlief ja mehr an Stiefeln auf den steinigen Wegen, als das Fahrgeld ausmachte...“

„...Und nun machen Sie, dass Sie zur Haltestelle kommen, sonst läuft Ihnen die letzte Elektri-

sche vor der Nase fort und Sie können zu Fuß heimlaufen...“

„...Wenn Sie derselben Meinung sind, teile ich Ihnen mit, dass ich am Sonntagmorgen gegen zehn Uhr nach der Stadt fahre, aber bei der Haltestelle Talblick aussteigen und durch den Wald zu Fuß nach der Stadt zu gehen denke...“
KSW



Wir haben auch ein Bild gefunden, das wie kaum ein anderes zu diesen Texten passt: Das Titelbild des Bergischen Wanderbüchleins der Barmer Bergbahn von 1927 mit dem „Lehmenhüsken“, einem Fachwerkbau, auf der rechten Seite. Der Schriftsteller hat die Bahnstrecke gekannt, nur das Fahrzeug kam erst rund 8 Jahre nach dem Erscheinen seines Romans hier zum Einsatz. Auf dem Bahndamm quert die Elektrische den Kaltenbach mit dem Hammerteich links und dem Friedrichshammer rechts des Dammes. Das „Wüstenschiff“ bewegt sich soeben auf den einzigen waagerechten Abschnitt unserer Strecke zu. Deutlich ist der Gefällebruch zu erkennen.

Foto: Sammlung Klaus Sieper

Zugkreuzung in der Ausweiche Greuel. Links betätigt der Schaffner gerade die Lichtzeichen-Signalanlage.

Foto: H. Cappel /Sammlung Michael Malicke





Der Zusammenschluss

Die Entstehung der Wuppertaler Stadtwerke

An mehreren Stellen dieses Hefts werden verschiedene Bahngesellschaften genannt, die zum Bau und zum Betrieb der Strecke beigetragen haben. Mit dem Zusammenschluss der Wuppertaler Bahnbetriebe im Jahre 1940¹ wurde eine Einheit geschaffen, die unter den deutschen Verkehrsbetrieben an vorderer Stelle rangierte. Vereinigt wurden in diesem Prozess sechs separate Gesellschaften, die sich durch ihre Eigentümerstruktur teilweise unterschieden².

Ein Diagramm aus der Festbroschüre der Wuppertaler Stadtwerke zum Hundertjährigen der Wuppertaler Straßenbahn am 10. April 1974 gibt einen guten Überblick. Das Wuppertaler System umfasste 6 verschiede-

ne Betriebszweige: Normalspurige Straßen- und Kleinbahn, meterspurige Straßen- und Kleinbahn³, meterspurige Zahnradbahn, Einschienenhängebahn (= Schwebebahn), Oberleitungsomnibus (= Obus) und Kraftomnibus. Nur zwei der Systeme sind heute, im Jahre 2014, übrig geblieben: Die Schwebebahn als Stadtschnellbahn und der Kraftomnibus, der als Linie CE 64 auch den Personennahverkehr zwischen Wuppertal-Elberfeld, Cronenberg und Solingen bedient.

Fahrpläne und Fahrgeld

Die Fahrpläne aus verschiedenen Jahren lassen erkennen, dass die Linien nach Sudberg und Solingen immer in Abhängigkeit voneinander

gesehen wurden. Schon 1914 zeigten die Bahnen auf unserer Strecke das Liniensignal „6“, während die nach Sudberg fahrenden Wagen das Signal „6A“ trugen. Seit dem 1. Januar 1940 galt dann das Liniensignal „10“, während für Cronenberg – Sudberg eine Linie „14“ eingerichtet wurde. Am 15. Oktober 1949 erhielt unsere Linie die bis zum Schluss gültige „5“, während die „25“ für Sudberg galt. Nach der Stilllegung wurde die Ortschaft Unterkohlfurth vom Durchgangsverkehr abgeschnitten und die Sperrung der Kohlfurth Brücke bedeutet immer noch weite Fußwege zur gleichnamigen Haltestelle in der Straße „Am Jakobsberg“.





Die Straßenbahn brauchte für die Strecke Wuppertal Hauptbahnhof – Solingen Mühlenplätzchen 51 Minuten, der Kraftomnibus CE 64 schafft das heute in 35 Minuten. 1953 waren die WSW im „General-Anzei-

ger“ mit einem Fahrpreis von 85 Pfennig, heute kostet eine Fahrkarte der Preisstufe B im Verkehrsverbund € 5,30 (mit Viererkarte € 4,73). Wenn die Müngstener Brücke wieder frei gegeben wird, kann man in

45 Minuten auch mit der Eisenbahn Solingen-Mitte erreichen, und das zu demselben Preis (wenn er nicht inzwischen erhöht wird).

¹Der Zusammenschluss im Jahre 1940 erfolgte als „Wuppertaler Bahnen AG“. Als „Stadtwerke“ firmiert die Gesellschaft erst ab 1948.

²So war z. B. an der Bergischen Kleinbahn und der Schwebebahn auch die „Continental Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“ beteiligt.

³Lediglich drei Straßenbahnstrecken, die in Vohwinkel das Wuppertaler Stadtgebiet berührten, blieben beim Zusammenschluss außen vor, weil sie zu Verkehrsbetrieben von Nachbarstädten gehörten: die Linie 3 der Solinger Straßenbahn (heute Obuslinie 683), die Linie V der Rheinischen Bahngesellschaft Düsseldorf (heute Omnibus 784) und die Linie W der Rheinbahn, früher Kreis Mettmanner Straßenbahn (heute Omnibus 745).

Aus dem Bergischen Wanderbüchlein 1927

werktags Remscheid (Hasten) – Cronenberg – Solingen									
Remscheid (Hasten) ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Gentau	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cronenberg	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Solingen (Mühlenpl.) ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kahlfurterbrücke	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Wagenhalle	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cronenberg Rath.	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cronenberg	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cronfeld	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Friedrichshain	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Eberfeld (Hauptbhl.) an	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Eberfeld	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Osternbaum	...	...	...	...	...	...	...	...	...

In Solingen Anschlag an der Solinger Stadt- und Kleinbahn Remscheid

Sonntags Remscheid (Hasten) – Cronenberg – Solingen									
Remscheid (Hasten) ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Gentau	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cronenberg	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Solingen (Mühlenpl.) ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kahlfurterbrücke	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Wagenhalle	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cronenberg Rath.	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cronenberg	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cronfeld	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Friedrichshain	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Eberfeld (Hauptbhl.) an	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Eberfeld	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Osternbaum	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Cronenberg – Eberfeld (Hauptbhl.) – Osternbaum									
Cronenberg	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Eberfeld (Hauptbhl.)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Osternbaum	...	...	...	...	...	...	...	...	...

und die elektrische Bahn nach Schlegel Berg u. d. W. Sonntagsverkehr siehe nächste Seite

Cronenberg – Eberfeld (Hauptbahnhof) – Osternbaum									
Cronenberg	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Eberfeld (Hauptbhl.)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Osternbaum	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Barmen (Bergbahnhof) – Toelleturm – Lichtscheid – Friedrichshain									
Barmen (Bergbahnhof)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Toelleturm	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lichtscheid	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Friedrichshain	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Friedrichshain – Lichtscheid – Toelleturm – Barmen (Bergbahnhof)									
Friedrichshain	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lichtscheid	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Toelleturm	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Barmen (Bergbahnhof)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Sonntag nachmittags von 199 bis 192 verkehren die Wagen bei Bedarf alle 30 Min. zwischen Bergbahnhof und Friedrichshain.

Am Friedrichshain seitigen Anschlag nach und von Eberfeld, Cronenberg und Solingen.

Am Lichtscheid Anschlag nach und von Ronsdorf und Remscheid Schden Aussicht.

Aus dem Winterfahrplan 1942/43 der Wuppertaler Bahnen AG

Linie 10									
Bahnhof Wuppertal-Eberfeld	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cronenberg	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Solingen	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Friedrichshain	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lichtscheid	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Toelleturm	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Barmen (Bergbahnhof)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Linie 10									
Bahnhof Wuppertal-Eberfeld	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cronenberg	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Solingen	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Friedrichshain	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lichtscheid	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Toelleturm	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Barmen (Bergbahnhof)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Aus dem Sommerfahrplan 1951 der Wuppertaler Stadtwerke AG

Linke	Werktag	Wuppertal-Elberfeld Schloßbleiche → Friedenshain - Cronenfeld - Cronenberg - Kahlthor - Solingen															
11.000 km																	
W.E. Schloßbl.	ab	—	—	5:45 6:10	19:49	20:15	20:45	21:15	21:45	22:15	22:45	23:05	23:45	1:10	—	—	—
Friedenshain	ab	—	—	6:02 6:17	alle	31	32	32,02	32	32,02	32	32,02	32	0:02	27	—	—
Cronenfeld s	ab	—	—	10: 36 30	20:06	40	10	40	10	40	10	30	30	10	35	—	—
Cronenberg Roth.	ab	5:18 5:48	18 45 Min.	15	48	18 48	18 48	18 22 23	23:18	33	an	—	—	1:18	1:43	—	—
Kahlthor Brücke	ab	31 6:01	31 7:01	31	31	21:01	31	22:03	33	an	—	52	an	—	—	—	—
Sol. Mühlentp. + an	5:44 6:14	6:44 7:13	20:44	21:14	21:44	22:15	22:45	—	—	—	0:01	—	—	—	—	—	—
Sol. Mühlentp. ab	—	—	—	5:52	18:52	19:42	19:52	21:42	22:05	22:35	23:05	23:03	0:03	—	—	—	—
Kahlthor Brücke	ab	—	—	6:05	18:05	35	20:05	alle	35	17	47	17	15	—	—	—	—
Cronenberg Roth.	ab	5:03 5:18 5:33 5:48	18 30	18 48	18 48	30	48	33	23:03	23:30	23:30	—	—	—	—	—	—
Cronenfeld s	ab	10 25 40 56 26	Min.	26	35	26	35	35	22:03	45	18	34	—	—	—	—	—
Friedenshain	ab	18 31	48 6:05 35	35	35	20:03	33	33	22:03	45	18	34	—	—	—	—	—
W.E. Schloßbl.	an	5:35 5:50 6:05 6:26 5:52	19:52	20:10	20:30	—	—	—	22:20	23:05	23:35	—	—	—	—	—	—
Sonntags																	
Außenring montags bis freitags 0:01 Uhr ab Friedenshain nach Bld. W.-Elberfeld-Kahlthor																	
W.E. Schloßbl.	ab	—	—	7:15	13:15	13:40	20:49	21:10	21:40	22:15	22:45	23:05	23:45	1:10	—	—	—
Friedenshain	ab	—	—	7:32	13:32	13:57	alle	37	27	37	37,02	37	22	0:02	27	—	—
Cronenfeld s	ab	—	—	40 30	40 14:06	30	21:06	36	22:06	40	10	30	10	30	35	—	—
Cronenberg Roth.	ab	6:48 7:18	48 Min.	48	15 Min.	15	48	18	48	23:18	33	an	—	1:18	1:43	—	—
Kahlthor Brücke	ab	7:01	31 8:01	31	14:01	31	31	22:03	33	23:03	an	52	an	—	—	—	—
Sol. Mühlentp. + an	7:14 7:44	8:14	14:14	14:44	21:44	22:14	22:45	23:15	23:15	—	0:03	—	—	—	—	—	—
Sol. Mühlentp. ab	—	—	—	7:22	13:22	13:52	20:52	21:10	21:40	22:15	22:45	23:05	23:45	1:10	—	—	—
Kahlthor Brücke	ab	—	—	35	35	13:13	21:05	35	17	47	17	15	—	—	—	—	—
Cronenberg Roth.	ab	6:16 6:36 6:48 7:03	7:18 48	48	18 52	35	48	33	23:03	23:30	23:30	—	—	—	—	—	—
Cronenfeld s	ab	25 40 52	10 25 52	52	26	26	35	35	22:03	45	18	34	—	—	—	—	—
Friedenshain	ab	33 48 7:01	18 13:03	13:03	35	35	22:03	45	18	34	—	—	—	—	—	—	—
W.E. Schloßbl.	an	6:50 7:05 7:20 7:35 7	7:50 8:26	13	13:03 13:52	21	21:52	22:03	23:05	23:35	—	—	—	—	—	—	—
Verbind. W.-Elberfeld und Cronenfeld-Cronenberg-Tariffen siehe Linie L18, 13 u. 25. R in Anstalt nach und nach Remscheid (Linie 13 Seite 38). → Anstalt ab der Sulliger-Straßenbahn nach Schloß Berg, Wuppertal, Solingen, Oberlig (Langerfeld-Oberlig-Klein) (Seite 94). → Ab Anstalt Bld. W.-Elberfeld-Cronenberg in Verbindung mit den Linien 13, 15 u. 95 Zugänge 10 Min.																	

Aus dem Winterfahrplan 1968/69 der Wuppertaler Stadtwerke AG: Die letzten Fahrten

[illegible]

**Bereit zur Abschiedsfahrt! Das Datum der ersten Fahrt kennen wir genauer: es war der 4. August.
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke**

Strob.-Linie	5 Solingen, Mühlenhof – Kohlfurth	> Cronenberg – Cronsfeld –									
Strob.-Linie	25 Sudberg – Berghausen	Bf. Eilberfeld – Marianstraße – Wuppertal-Eilberfeld, Dönberger Straße									
werktags		Sud.-	4	5	6	7	8	9-15	16		25
Solingen, Mühlenhof	ab			10	22	10	22	10	22	10	22
Solingen, Stöbkes				11	23	11	23	11	23	11	23
Kohlfurth Brücke				14	24	14	24	14	24	14	24
Lenzhaus				14	44	14	44	14	44	14	44
Cronenberg, Rathaus	an			17	47	17	47	17	47	17	47
Sudberg	ab			49	24	19	24	19	24	19	24
Auswache Heidt				50	24	20	24	20	24	20	24
Lenzhaus				50	24	20	24	20	24	20	24
Cronenberg, Rathaus	an			51	24	20	24	20	24	20	24
Cronenberg, Rathaus	ab			82	17	32	47	17	32	47	17
Cronsfeld				87	17	32	47	17	32	47	17
Eilberfeld				87	17	32	47	17	32	47	17
Eilberfeld				87	17	32	47	17	32	47	17

[illegible]

+ = Anschluß nach Burg a. d. Wupper und Solflingen-Ölrigs (Seiten 180-181)



Großer Andrang im Betriebshof Cronenberg
Foto: Heinz Johann / Sammlung Michael Malicke



Das Ende

Die letzten Fahrten am 3. Mai 1969

Am 3. Mai 1969 wurde die Straßenbahnstrecke Cronenberg – Kohlfurth Brücke – Solingen von den Wuppertaler Stadtwerken stillgelegt. Die Aufgaben der Linie 5 übernahm der Kraftomnibus, der zunächst zwischen Cronenberg, Amboßstraße, und Solingen über die Landstraße verkehrte. Ein Fahrschein aus den letzten Tagen der „Elektrischen“ (DM 1,40) gilt als Erinnerungsstück. Damals wurden die Fahrscheine nicht mehr gelocht, sondern gestempelt. Am 31.

August 1969 wurde die Buslinie 5 ab Cronenberg Rathaus nach Sudberg verlängert, dafür erhielt die Straßenbahn, jetzt nur noch Linie 25, ihre Endhaltestelle am Lenzhaus. Am 7. März 1970 veranstaltete der Verein Bergische Museumsbahnen e.V. eine große Abschiedsfahrt mit den Fahrzeugen 105, 115 und 911. Ab 1. April 1970 verkehrte die „25“ dann nur noch zwischen Bahnhof Wuppertal-Elberfeld und Dönberg. Dadurch gab es zugleich wieder eine durchgehende Verbindung von

Elberfeld nach Solingen. Der letzte Rest des Bergischen Meter- spurnetzes wurde dann am 31. Juli 1970 stillgelegt.

Im Vergleich zur Stilllegung der Zahnradbahn am 5. Juli 1959 war die Anzahl der Interessenten geringer, und an Stelle heftiger Proteste hatten die Ereignisse am 3. Mai 1969 eher Volksfestcharakter. So überwog das Maiengrün das Schwarz der Trauerflors.



Hst. Potshaus; hier lag früher eine Entgleisungsweiche in verlängerter Fahrtrichtung des Tw

Einer der Ennepetaler Wagen hat am 3. Mai 1969 den Stöckener Tunnel soeben verlassen, die Landstraße überquert und strebt nun der Haltestelle Stöcken zu. Foto: Sammlung Klaus Sieper



Haltestelle Margaretenstrasse

Fotos (3): Heinz Johann / Michael Malicke



Nahe der Hst. Margaretenstrasse; links oben die St.-Clemens-Kirche am Mühlenplätzchen

Abschiedswagen auf der Solinger Seite unserer Strecke



Großer Andrang in der Cronenberger Mitte: WSW-Chef Harald Graf (Mitte) vor der letzten Bahn
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke



Am letzten Betriebstag der Straßenbahnlinie 5 ließ Heinz Johann es sich nicht nehmen, „seinen“ Triebwagen 156, hier auf der Berghauser Straße, zu fotografieren. Leider blieb von diesem Fahrzeug nur ein Schrotthaufen übrig, aus dem wir wenigstens die Sitze für unseren Beiwagen 266 (jetzt 399) retten konnten.
Foto: Heinz Johann / Sammlung Klaus Sieper



Erinnerungsfoto in der Ausweiche Greuel
Foto: Heinz Johann / Sammlung Michael Malicke

Die Werksfeuerwehr der Fa. Rasspe nimmt mit Bergischem Korn- und Bier, die WSW-Chef Harald Graf gestiftet hat, Abschied von der Bahn.

Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke



Alt und Neu treffen sich an der Kohlfurther Brücke, allerdings handelt es sich hier um einen „Etikettenschwindel, statt der neuen Standard-Busse fuhren hier noch viele Jahre lang die älteren Präsident-Modelle von Büssing.
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke



Büssing Präsident Nr. 1125 auf Linie 5 am Graf-Willhelm-Platz in Solingen
Foto: Guido Korff



Heute kann man an der früheren Endhaltestelle Mühlenplätzchen kein Fahrzeug fotografieren. Deshalb steht hier ein Wuppertaler Gelenkombus der Linie CE 64 an der Haltestelle Graf-Willhelm-Platz gegenüber dem schon historischen Oberleitungsomnibus Nr. 42, gepflegt vom Obus-Museum Solingen.
Foto: Klaus Sieper

Sonderheft zum Streckenjubiläum

Statt einer normalen Ausgabe Ihrer Haltestelle halten Sie aus gegebenem Anlass ein Sonderheft in den Händen. Wir haben die Informatio-

nen für Mitglieder deshalb auf diesem „Einleger“ gebündelt, um das Heft – ohne diese Seiten – auch an unsere Besucher abgeben zu kön-

nen. Die nächste „normale“ Haltestelle erscheint turnusgemäß im Frühjahr 2015.

Ein Wort in eigener Sache

Liebe Leserinnen und Leser,

In der letzten Ausgabe der Haltestelle hat Klaus Sieper bereits angekündigt, die redaktionelle Verantwortung für die HALTESTELLE nach vierzig Jahren erfolgreichen Wirkens in andere Hände legen zu wollen.

Ich stelle mich dieser Aufgabe mit der Absicht, das bewährte Konzept Ihrer HALTESTELLE in den nächsten Jahren in einer Weise weiterzuführen, dass Sie

- sich als Mitglieder über die Aktivitäten Ihres Vereins stets gut informiert fühlen,
- sich als Aktive in Ihrem Einsatz für die gemeinsame Sache angemessen gewürdigt sehen und
- als Leser die HALTESTELLE als kurzweilige Lektüre schätzen.

Absolute Priorität hat für mich jetzt die Einhaltung der beiden jährlichen Erscheinungstermine im Mai (bzw. vor Pfingsten) und November (bzw. vor Nikolaus). Das hat beim letzten Heft noch nicht ganz geklappt, soll aber ab jetzt wieder der Regelfall sein.

Das redaktionelle Konzept wird durch feste Rubriken künftig noch etwas stärker strukturiert. In diesem Raster soll die Berichterstattung auch „persönlicher“ werden, indem wir verstärkt die Menschen vorstellen, die unsere Museumsbahn „am Laufen“ halten.

Mit einem Teil dieser Rubriken wollen wir – denn Klaus Sieper bleibt „seiner“ Haltestelle aktiv verbunden – außerdem die Brücke zu unserer Website schlagen, um Ihnen spannende Inhalte auch zwischen den

Erscheinungsterminen der Druckausgabe zugänglich zu machen.

Deshalb die Einladung: Besuchen Sie doch ab Jahreswechsel mal die „HALTESTELLE Online“ auf der neugestalteten Website „bmb-wuppertal.de“!

Schließlich möchte ich die Einladung an Sie erneuern, an Ihrer HALTESTELLE mitzuwirken. Schreiben Sie uns Ihre Meinung, schicken Sie uns Ihr altes „Foto-Schätzchen“ von den Straßenbahnen unserer/Ihrer Gegend oder berichten Sie von Ihrem Besuch bei anderen Museumsbahnen!

Auf eine gute Zusammenarbeit freut sich

Ihr Guido Korff

Einladung

Liebe Mitglieder,

In diesem Jahr wird unsere Strecke hundert Jahre alt. Sie wurde im August 1914 von der Barmer Bergbahn AG in Betrieb genommen. Dies geschah damals sang- und klanglos ohne große Feiern, da in diesen Tagen der erste Weltkrieg begonnen hatte.

Im Gegensatz zu damals möchten wir diesmal allerdings feiern. Deshalb möchten wir Sie herzlich einladen zu unserer

Jubiläumsveranstaltung am Samstag, 27. September 2014, um 10:00 Uhr,

in unserer Fahrzeughalle, Kohlfurther Brücke 57, 42349 Wuppertal.

Nach der Begrüßung werden wir mit Ihnen eine Streckenbereisung vornehmen und Ihnen bei dieser Gelegenheit „vor Ort“ zeigen, was die Aktiven in den letzten Jahren auf die Beine gestellt haben.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Schumann
1. Vorsitzender

Ulrich Sunder
Stellv. Vorsitzender

Neues Ausbildungsjahr gestartet

Auch die BMB müssen den Nachwuchs pflegen

Unter dieser oder einer ähnlich markanten Überschrift präsentieren Unternehmen jährlich die neuen Auszubildenden.

Und auch wir können in diesem Jahr wieder einen Ausbildungsjahrgang präsentieren. Zwar lernen die Azubis bei uns keine kaufmännischen oder technischen Berufe, sind aber

gesundheitlichen Eignung (der alle 3 Jahre erneuert werden muss) auch über einen Pkw-Führerschein verfügen müssen.

Im theoretischen Unterricht lernen die Azubis die Bestimmungen der BO Strab (Betriebsordnung für den Straßenbahnverkehr), die Verordnungen der DF Strab (Dienstanzweisung für den Straßenbahnverkehr) sowie unsere örtlichen Dienstanzweisungen. Denn unsere eingleisige, mit 50 Promille Steigung ausgestattete Strecke verfügt über einige Besonderheiten. Beispiel: Unsere Wagen haben keine so genannte „Totmann-Schaltung“. Im Normalfall muss der Fahrer in regelmäßigen Abständen ein Pedal oder einen Knopf drücken, unterbleibt dies, löst der Wagen eine Notbremsung aus. Es könnte dem Fahrer etwas passiert sein, und der Wagen würde sonst unkontrolliert weiter fahren. Da unsere Bahnen diese Schaltung nicht haben, muss jede Fahrzeugbewegung grundsätzlich mit mindestens zwei Mann Personal erfolgen, eben einem Fahrer und einem Zugbegleiter. Im Notfall übernimmt dann der Zugbegleiter die Funktion der „Totmann-Schaltung“ und würde eine Notbremsung einleiten und den Zug sicher zum Stillstand bringen.

Im praktischen Teil der Ausbildung geht es dann „auf Strecke“. Jedes unserer Fahrzeuge ist verschieden. Wir haben Grobstufer, Feinstufer,

Kurbelwagen, Knüppelwagen, bei dem einen sitzt die Batterie vorne, beim nächsten hinten links und so weiter. An jedem Wagen wird das Fahren geübt, an jedem Wagen werden die Besonderheiten durchgegangen. Und auch Notsituationen werden simuliert. Hierzu verlässt der Fahrer beispielsweise den Fahrstand, was für den Zugbegleiter ein Zeichen der sofort einzuleitenden Notbremsung wäre. Zum Glück sind derartige Situationen bisher noch nie vorgekommen – außer in der Schulung.

Durchgeführt wird die Ausbildung von zwei erfahrenen Dozenten. Einmal von Udo Tegtmeier, Leiter Fahrdienst der BMB und von Kurt Vedder, Fahrlehrer. Kurt Vedder hat auch noch zu den aktiven Zeiten der Wuppertaler Straßenbahn Fahrern das Straßenbahnfahren beigebracht. Am Ende der erfolgreichen Ausbildung steht die Prüfung. Ähnlich wie beim Auto-Führerschein in Theorie und Praxis.

In diesem Jahr haben wir besonders viele Auszubildende. Mit insgesamt 9 Teilnehmern ist dies die bisher größte jemals ausgebildete Gruppe bei der BMB. Hiervon stammen 6 Kollegen von der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft der EVAG, die teilweise schon Fahrerfahrung vorweisen und uns im Fahrdienst unterstützen möchten.

Georg Kemper

trotzdem motiviert und voller Euphorie. Denn sie werden zu Zugbegleitern bzw. Fahrern ausgebildet. Grundsätzlich sind wir einem „normalen“ Straßenbahnbetrieb gleich gestellt. Einziger Unterschied ist, dass unsere Leistungen vollständig im Ehrenamt erbracht werden. Dies bedeutet aber auch, dass neue Anwärter neben dem Nachweis der

„Die Schaffnerfibel wurde in den fünfziger Jahren von der Rheinbahn zusammen mit dem VÖV herausgegeben (Sammlung Guido Korff)





Tw 107 – Seit 15 Jahren wieder aktiv im Einsatz

Eines der wenigen „modernen“ Straßenbahnfahrzeuge der dreißiger Jahre

Gebaut 1936, zählt unser Triebwagen 107 mit seinen 78 Dienstjahren zu den „mittelalten“ Vertretern unseres Fahrzeugparks.

In diesem Jahr, am 15. August 2014, jährt sich die feierliche Wiederinbetriebnahme zum 15. Mal. Am 15. August 1999 konnte der Triebwagen, der eine bewegte Historie hinter sich hat, in Anwesenheit von Vertretern der Politik und geladenen Gästen wieder dem Fahrgastverkehr übergeben werden.

Eigens zu diesem feierlichen Anlass, wurde von den Düsseldorfer Nahverkehrsfreunden „Linie D“ und den BMB das Buch „Von Benrath ins Bergische“ herausgegeben.

Als relativ langes, vierachsiges Fahrzeug steht Tw 107 in unserer Sammlung – ähnlich wie Tw 159 der Bergischen Kleinbahnen – für den Betrieb auf den ausgedehnten Überlandlinien.

Weiterhin ist er bemerkenswert, weil er bereits viele Merkmale des „Deutschen Einheitsstraßenbahnwagens“ aufweist, der Ende der dreißiger Jahre konzipiert wurde.

Überhaupt gehört er mit seinem Baujahr 1936 zu wenigen Straßenbahnfahrzeugen, die zu dieser Zeit noch geliefert wurden, als die „politischen Weichen“ längst in eine andere Richtung zeigten.

Georg Kemper



Prominente Gäste bei der ersten Fahrt nach der Restaurierung, u. a. Hans Kremendahl (Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal) und Gerd Blumenthal Vorstandsmitglied der Rheinischen Bahngesellschaft AG

Lebenslauf Tw 107

1936	Herstellung bei der Düsseldorfer Waggonfabrik AG in Düsseldorf
1936 – 1962	Einsatz bei der Rheinischen Bahngesellschaft AG auf den Meterspurlinien O und V bis zur Stilllegung des Benrather Netzes
1962 – 1969	Einsatz bei der ASEAG (Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG) als Tw 1021 vorwiegend auf der Tangentiallinie 28 von Eschweiler nach Alsdorf
1969 – 1976	Testfahrzeug der RWTH (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule) in Aachen
1976	Übernahme in den Bestand der historischen Straßenbahnwagen der BMB und anschließende Aufarbeitung mit Unterstützung der Rheinischen Bahngesellschaft AG, Düsseldorf
1999	Feierliche Wiederinbetriebnahme am 15. August 1999

Nikolausfahrt für Mitglieder 2014

Im Rahmen der **Nikolausfahrt für Mitglieder** besuchen wir auch in diesem Jahr ein interessantes Verkehrsnetz.

Ort und Termin liegen aber noch nicht fest. Wir werden deshalb mit einer gesonderten schriftlichen Mitteilung dazu einladen.

Obus-Linie 683 in Vohwinkel verlängert

Zugegeben: dass jetzt Solinger Gelenkbusse mit Verbrennungsmotor zum Vohwinkeler Bahnhof fahren, passt vielleicht nicht ganz in unser „elektrisches“ Weltbild. Wenn es sich dabei jedoch um Obusse handelt, sieht die Sache schon anders aus.

Wie schon an ihrem anderen Ende in Burg wurde die Obuslinie 683 durch eine sinnvolle Ergänzung aufgewertet – auf kürzestem Weg besteht jetzt Anschluss an die Regionalzüge der Deutschen Bahn (und demnächst der Regiobahn).

Seit dem 4. August 2014 befahren die Busse in beiden Richtungen die Strecke Rubensstraße / Vohwinkeler Straße / Bahnstraße in Vohwinkel, die alte Schleife wurde also aufgegeben. Die fehlende Oberleitung auf dem letzten Stück zum Bahnhof mag der Tatsache geschuldet sein, dass am Kaiserplatz die Schwebebahn unterquert wird. Dennoch müsste eine ausreichende Höhe gegeben sein, denn bis vor einem halben Jahrhundert trafen sich hier verschiedene Straßenbahnlinien unter dem Schwebebahngerüst. Die Strecke zum Bahnhof (und weiter nach Wieden) gehörte dabei zum normalspurigen Netz der Kreis Mettmanner Straßenbahn, später Rheinbahn. -gk-

Elektrisch bergauf fuhr hier früher nur die Straßenbahn. Obus 963 (Bauart Hess / Vossloh) in der Rubensstraße.

Foto: KSW



Obus 955 wartet am Kaiserplatz auf grünes Licht für seine Fahrt nach Burg an der Wupper.
Foto: KSW



Nikolausfahrten für Kinder 2014

Unsere beliebten **Nikolausfahrten für Kinder** finden in diesem Jahr am

06. und 07. Dezember 2014

statt. Wie immer kaufen Sie die Fahrkarten bitte vorab; im Zug können keine Fahrkarten gelöst werden – auch der Nikolaus muss schließlich planen können!

Bestellungen online auf www.bmb-wuppertal.de und telefonisch unter 0212 – 4 42 25 (Familie Wächter)

Die Bahnen verkehren an beiden Tagen zwischen 10:15 und 17:00 alle 45 Minuten.

Der Kartenpreis von 14 € umfasst die Fahrt für ein Kind und eine erwachsene Begleitperson sowie eine gut gefüllte Nikolaustüte.

Weitere Fahrgäste können gern zum Normalpreis mitfahren, wenn noch freie Plätze vorhanden sind.



Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke

Der Brücker Hof – eine ganz besondere Institution



Unsere Festschrift wäre unvollständig, wenn sie diese Institution nicht noch einmal dokumentieren würde, denn dafür war die Linie 5 überregional bekannt: Im „Brücker Hof“, der Gastwirtschaft in dem alten Fachwerkhaus direkt neben dem Wupperübergang, wurde jede ankommende Bahn in der Gaststube so rechtzeitig vorausgemeldet, dass auch der späte Gast – mehr oder weniger zügig – sein Glas leeren, seine Zeche bezahlen und die Bahn noch erreichen konnte. In einem Winkel der Gaststube hing nämlich an der Decke eine unscheinbare Box mit zwei Lampen, die durch Ihre Farbe



zugleich die Fahrtrichtung der sich nähernden Bahn anzeigten. Natürlich wurde dieser Service an der Hausecke entsprechend beworben. In der frühen Bauphase der Museumsbahn fungierte der Brücker Hof außerdem als eine Art Kantine für die Aktiven, die ihren samstäglischen Dienst an Schotter und Schwelle dort

zumeist noch mit einem Bier beschlossen, bevor es wieder heimwärts ging. Die Wirtsleute, Alfred Manzick und seine Frau, werden viele Museumsbahner noch als etwas „knorrige“ bergische Originale im Gedächtnis haben. -gk-

Fotos : Heinz Johann / Sammlung Michael Malicke

Die Streckenführung

Eine Reisebeschreibung von Hans Rötzel (†)
im General-Anzeiger der Stadt Wuppertal am 15. März 1969

Die Straßenbahnstrecke von Cronenberg nach Solingen hat nur noch eine Galgenfrist von wenigen Tagen! Nahezu 55 Jahre fuhr die „Elektrische“ - auf den Südhöhen in den ersten Jahren ihres Bestehens auch „Barmer Bergbahn“ genannt – den romantischen Wald- und Wiesen-Kurs in die benachbarte Klingensstadt.

Gern bremste der Fahrer einmal, wenn er merkte, dass sich seine Kundschaft plötzlich nach einem Sprung wechselnder Rehe förmlich den Hals verrenkte. Oder der Schaffner fasste seine Fahrgäste am Arm: „Da, ein Fasan!“ Bald werden das Kaltenbachtal und der Fleußmühler Siepen ihre fahrenden Zaungäste verlieren. Die Teiche, die alten Kot-

Straßenbahnen in den allernächsten Tagen auch. Wer sich das Erlebnis einer romantischen Fahrt mit dem Waldbähnchen bei Cronenberg aus den verschiedensten Gründen nicht mehr leisten kann, möge jetzt mit dem GA – und mit etwas Phantasie! – die letzte Runde auf dieser Strecke drehen.



Warten auf dem Einsatz im Betriebshof Cronenberg
Foto: Heinz Johann / Sammlung Michael Malicke

Am 1. August hätte das Bähnchen wieder einmal Geburtstag feiern können. Aber an diesem Tag jagen längst schon Busse durch die Solinger Straße und Wahlert in Richtung Solingen. Im idyllischen Kaltenbachtal kehrt dann wieder die Ruhe wie zu Zeiten vor der Jahrhundertwende ein. „Meister Lampe“ und die vielen „Bambis“ in den Wäldern zwischen Cronenberg und Kohlfurth werden in der ersten Zeit vielleicht das Quietschen und Kreischen der alten Straßenbahn vermissen.

Viele Wuppertaler und Solinger Bürger, die nach Feierabend oder zum Wochenende aus lauter Vergnügen mit der Linie 5 fuhren, bedauern jetzt schon den Wegfall dieser Bahn am allermeisten; denn das Erleben der Natur aus der fahrenden Tram war einmalig.

ten, die kleinen Wasserfälle, die Spaziergänger, die Wandergruppen und Jägersleute sind in wenigen Wochen wieder ganz unter sich.

Die neue Buslinie zwischen Cronenberg, Kohlfurth und Solingen nimmt den Weg, den Napoleon vor 160 Jahren ausrichten liess. Hier verkehrten bis zum Bau der Straßenbahn über Generationen hinweg die Postkutschen. Wenn im nächsten Winter einmal die Busse in der steilen Wahlert im Schnee stecken bleiben oder sich auf spiegelblanker Eisfläche im Kreise drehen, werden alte Anwohner der Wahlert, die noch die gute alte Postkutschenzeit erlebten, den geplagten Busfahrern flachsend zurufen: „Früher, mit zwei PS war das noch ein Vergnügen. Da blies der Postillion bei Schnee und Eis sogar ein frohes Liedchen zur Aufmunterung seiner Fahrgäste“. Diese Zeiten sind längst vorbei – und die der



Noch auf der alten Strecke der Straßenbahngesellschaft Elberfeld – Cronenberg – Remscheid (ECR) auf dem Sudberger Zweig, Haltestelle Lenzhaus. Am Betonmast leuchtet das Signal, das die Strecke nach Solingen sperrt, da ein Zug von Greuel her unterwegs ist. Nach seinem Eintreffen geht es über die Weiche in den eingleisigen Abschnitt, aber dann sofort nach rechts und ab Möschenborn auf den eigenen Bahnkörper. Wir blicken durch eins der abgerundeten Fenster im Führerstand der ex-Ennepetaler Wagen.

Foto: Klaus Sieper.



„Rush Hour“ an der Ausweiche Lenzhaus
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke



Das Kind mit dem schönen Roller wusste WSW-Fotograf Franz Joseph Rücker geschickt ins Bild einzubauen.
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke

Steigen Sie ein, zur letzten Fahrt mit der guten alten Fünf!

„Gesamtplätze: 85“ steht auf dem weißen Emailleschild im Motorwagen der Linie 5. Aber es sitzen nur 14 Fahrgäste im Wagen: Acht Männer, meist aus den älteren Jahrgängen, dazu drei Frauen, ein Schuljunge und zwei Kleinkinder. Wir kommen zum Lenzhaus. Haltestelle. Zwei Frauen mit großen Einkaufstaschen steigen zu. Der Schaffner springt schnell aus dem Wagen, rennt über die Straße, auf einen kleinen Friseurladen zu. „Ja, er muss schleunigst zum Lichtkasten, damit der Gegenwagen nicht vorschaltet. Die Strecke ist ab hier eingeleisig, wissen Sie...“ sagt ein älterer Mann im Lodenanzug. Inzwischen hat sich der Schaffner zwei hellgelbe Lederfäustlinge übergestülpt. Boxkampf gefällig? Nein, der Beiwagen muss spätestens hier abgekoppelt werden. „Es lohnt sich nicht mehr, den Anhänger mit in die Kohlfurth zu ziehen. Höchstens im Sommer mal, wenn da unten in den Gartenlokalen was los ist. Aber wann ist hier mal Sommer...?“ fragt der Schaffner nachher.

Von nun an marschiert der Motorwagen allein. Allein auf freier Wildbahn! Allein, weil die Bahn jetzt einen eigenen Gleiskörper hat und nicht mehr auf die unberechenbaren Autos zu achten braucht. Wildbahn, weil allein bis zur Kohlfurth vier dreieckige Warnschilder mit einem springenden Reh vom Wildreichtum im Wuppertaler Südwesten künden. Plötzlich steht der Wagen im freien Wiesenland! Weit und breit kein

Mensch. Warum fährt er nicht weiter? Hält er etwa wegen der Kühe, die da vom saftigen Grün naschen? Oder weil der jüngste Fahrgast im Wagen gerade vor lauter Begeisterung strampelte und schrie: „Da! Mama! Mukuh! Mama! Mukuh!“

Auf dem gegenüber liegenden Berg sind im Dunst des frühen Nachmittags die Türme von Solingen zu erkennen. Zwei Frauen, die schon am Döppersberg einstiegen, tuscheln miteinander. Dann die Grauhaarige: „Wat, so weit müssen wer noch?“ Die Damen beachten gar

gen ist. Der Schuljunge mit Tornister springt aus dem Wagen.

Diesmal ohne jämmerliches Kreischen

Die Bahn eilt an Wiesen entlang und taucht dann in eine enge Schlucht. Weißdornbüsche und Brombeersträucher füllen den steilen Hang. Auf der Gegenseite rauher Fels! Die Bahn geht dann in eine scharfe Rechtskurve. Links ein kleiner Platz und daneben ein Wartehäuschen aus verwaschenem Beton. Nur der Fries ist frisch gestrichen: „Unterkohlfurth“ steht in schwarzen Lettern auf weißem Grund. Früher hieß es hier „Schulkohlfurth!“ Ja, da oben hinter den Häusern steht noch die kleine Zwergschule. Seit der Schulreform ist sie leer.

Plötzlich neigt sich die Bahn sehr scharf zur Seite. Ein Wunder, dass sie nicht aus den Gleisen kippt. Ist es in der Ordnung, dass sich der Wagen so atemberaubend in die Kurve legt? Dafür unterlässt er diesmal wenigstens das jämmerliche Kreischen. Der Wagen richtet sich wieder gerade. Er rollt durch typisches Kleinbahngelände. Als wäre hier früher ein lustiger Verschiebebahnhof gewesen: Schotter, Steine, Bretter, Bohlen, Schwellen und lauter alte Eisenteile zieren den Platz.

Wo ist eigentlich der alte Waggon geblieben, der hier früher Tag für Tag ein paar Stunden Ruhepause machte, nachdem er Kisten, Fässer und Pakete von und zum Solinger Nordbahnhof gebracht hatte? Der Schaffner springt wieder zum Lichtkasten. Die Lampe blinkt auf.



WSW Fotograf Franz Joseph Rücker fertigte in den letzten Betriebswochen mit viel Liebe zum Detail eine Bilderserie der Linie 5 an. Hier der Halt Kaltenbach.
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke

nicht, wie abwechslungsreich die Fahrt ist, was die Landschaft alles zu bieten hat: Birken, Eichen, Birken, wieder Birken, Fichten, ein ganzer Hang voller Fichten, dann Eichen, ein Wiesengrund mit Blumenhauch, zwei Teiche, ein alter Schleifkotten, Masten, Drähte, wieder ein Schild: „Wildwechsel“. Dann mitten im Wald ein Schild mit grünem H auf gelbem Grund: Haltestelle! Die Bahn stoppt tatsächlich, obwohl sie schon halb in eine Linkskurve eingebogen



Hochbetrieb in der Ausweiche Kohlfurth.
Foto: Heinz Johann / Sammlung Michael Malicke



Triebwagen 135 im Plandienst beim Fotohalt auf der Kohlfurthbrücke am 19.4.1969. Diese Triebwagen haben das Überleben der Strecke bis 1969 erst möglich gemacht. Sie wurden 1928 von der Waggonfabrik Uerdingen mit den Nummern 12-20 an die Straßenbahngesellschaft Ennepe in Milspe geliefert und nach der Stilllegung des Straßenbahnbetriebs geschlossen nach Wuppertal verkauft, wo sie die Nummern 135-143 erhielten. Ab 1956 wurden sie noch auf unserer Strecke heimisch. Über die Brücke „an sich“ könnte ein eigenes Buch geschrieben werden.
Foto: Klaus Sieper



Die Solinger Seite der Wupper ist erreicht, weder Motorräder noch Autos stören den Fotografen.
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke

Freie Fahrt zur nächsten Station. „Kohlfurthbrücke“, ruft der Schaffner. Vier Fahrgäste steigen aus, zwei neue kommen dazu. Nebenan grüßt eine alte Kneipe. Sie hat übrigens Schankrecht seit 1789. Am Eingang des Fachwerkhäuses verspricht ein altes Eisenschild: „In diesem Lokal wird jede Straßenbahn gemeldet!“ Das ist schon 55 Jahre so. Wird die gemütliche Bierstube aus der guten alten Zeit demnächst das schöne Spiel mit der roten und grünen Lampe über dem Ecktisch verlieren? Oder haben moderne Busse neuerdings auch direkte Drahtverbindung zur nächsten Schankwirtschaft?

Festbeleuchtung bei strahlender Sonne

Die Bahn donnert über die Wupperbrücke. Wir sind auf Solinger Boden. Nur hundert Meter geht es an der Autostraße entlang, dann nimmt die Tram wieder Reißaus nach rechts in den Wald. Spaziergänger dürfen hier nicht weiter! „Betreten der Bahnanlagen verboten!“ Dieser strenge Text kehrt übrigens an zwanzig anderen Stellen der Strecke wieder. Auch diese erhobenen Zeigefinger haben bald ausgedient.

Die Bahn klettert nach Solingen hinauf. Der Wald wird spärlicher, dünner, billiger. Hühnergehege und Gänsewiesen vermitteln dafür ein neues Bild. Hier muss doch auch eine Biberzucht sein? Vom gegenüber liegenden Hang grüßt freundlich die weiße Ketzberger Kirche. Das entschädigt im Voraus für die Weiterfahrt entlang einer trostlosen Fabrikanlage. Meine Güte, dass es hier so große Werkhallen gibt! Wie im Kohlenpott! Aber bald kommen wieder grüne Büsche. Haltestelle! Freier Blick auf die Höhen Cronenbergs – und ganz rechts grüßen aus weiter Ferne die Türme der Remscheider City. Weiterfahrt, die Bahn schiebt sich vorsichtig über eine Autostraße. Das wäre geschafft.

Auf einmal werden im Wagen alle Lichter eingeschaltet. Festbeleuchtung, obwohl die Sonne am blauen Himmel ihre volle Pracht entfaltet. Ach ja, wir tauchen gleich in den Stöckener Tunnel. Die Bahn gleitet sanft durch die Finsternis. Feuchte Kühle dringt in den Wagen. Eines der beiden Kleinkinder weint. Am anderen Ende der dunklen Röhre



Nach einem kurzen Weg entlang der Straße bog die Bahn in das Tal des Fleußmühler Baches ein, um an seinem Südhang die Höhe des Stöckener Tunnels zu gewinnen. Wir sind genau an der Stelle, wo der Autoverkehr heute den Verkehrsraum in Form

der Anschlussstelle zur L 74 beansprucht. Im Hintergrund reicht der Blick zur anderen Wupperseite.
Foto: Sammlung Günter Reith / Sammlung Klaus Sieper



Hier hat ein „Ennepetaler“ den Stöckener Tunnel passiert und befährt die Weiche, deren abzweigender Strang zum Ablageplatz des Bahnunternehmens führt.

Das Foto stammt von Peter Böhm, der es am 3.5.1969 aufgenommen hat.
Foto: Peter Boehm / Sammlung Klaus Sieper

empfangt uns helles Wiesenland. Dahinter turmhohe Wohnblocks, flache Bungalows, alte und neue Kirchtürme. Wir gleiten an blühenden Schrebergärten entlang. Haltestelle. Weiterfahrt. Stopp am Lichtkasten. Lagerplätze, Hinterhöfe – dann geht es in die letzte Kurve der 7-km-Strecke. Die Bahn biegt scharf nach links ab.

Ein Lastzug kreuzt die Straße. Es geht nur noch schrittweise voran. „Potsdamer Straße“. Es steigen sechs Fahrgäste aus. Sie wollen nicht bis zur Endstation. Werkstätten, Tankstellen, Geschäftshäuser, Banken – eine große Kirche. Wir sind am Ziel: Solingen, Mühlenplatz! Ende der Schienen. Ende der Oberleitung! Der Fahrdrat, auf der Strecke von Cronenberg bis Solingen von genau 196 Masten, Rohrmasten, Gittermasten und Betonmasten



Triebwagen 135 kommt vom Stöckener Tunnel herunter und nähert sich der Haltestelle und Ausweiche Margaretenstraße. Das Foto entstand im Jahre

1959.
Foto: Sammlung Günter Reith / Sammlung Klaus Sieper



Die „Korkenzieherbahn“ ist noch funktionsfähig, und der Triebwagen der Straßenbahn hat gerade die Weiche passiert, die gleich rechts hinter dem Bildrand zum Güterbahnhof Solingen-Nord führte. Im Mittelgrund warten schon Fahrgäste an der Haltestelle Potshaus auf „ihren“ Wagen. Darin wird es sicher eng werden.
Foto: Sammlung Günter Reith / Sammlung Klaus Sieper



Bis hierhin und nicht weiter: Endstation Solingen, Mühlenplätzchen
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke

Die alte Straßenbahn nimmt Abschied.

Sie kehrt nicht mehr wieder!

196 Masten, 13 Schaltkästen, acht Kilometer Gleis und ein Dutzend Schilder aller Art treten in den Ruhestand. Stahl, Eisen, Blech, Lampen, Drähte, Weichen und Signale zwischen Lenzhaus und Solingen haben ausgedient. Wieder geht ein Kapitel Verkehrsromantik zu Ende. Erinnerungsstücke dieser altvertrauten Bahn werden vielleicht in Liebhaberclubs, in privaten Kellerbars weiterleben. Aber wie wir uns alle täuschen können: Die liebe alte Straßenbahn zwischen zwei lebendigen Städten hat nicht einmal ihren 55. Geburtstag feiern können...!

Wir haben die Geschichte von Hans Rötzel mit Bildern aus der eigenen Sammlung illustriert. Sicher wäre kaum jemand glücklicher als er, nun doch noch das Hundertjährige feiern zu können. In einem der noch folgenden Kapitel stellen wir die weitere Entwicklung der Strecke nach seiner Abschiedsfahrt dar. Dabei rechnen wir Museumsbahner uns zu, dass ohne unsere Begeisterung und unsere Beharrlichkeit auch die Cronenberger Seite der Strecke so aussehen würde wie ihr Gegenüber auf Solinger Gebiet.



Endstation Solingen, Mühlenplätzchen am 19.4.1969. Das Signallicht für den Streckenabschnitt bis Margaretenstraße ist schon eingeschaltet. Tochter Annette wartet mit ihrem Täschchen in der vorderen Tür auf den Fotografen, ihren Vater.
Foto: Klaus Sieper.



Vor 25 Jahren wurde auch schon Jubiläum gefeiert

Mit 75 Jahren feierte unsere Bahnstrecke schon einmal ein „rundes“ Jubiläum. Dieser Anlass wurde seinerzeit genutzt, um im Rahmen der „Cronenberger Werkzeugkiste“ für unser Museum zu werben.

Links im Bild betätigt sich Klaus Sieper, der langjährige Chronist der Museumsbahn als ambulanter Verkäufer der Vereinszeitschrift, stilecht ausgerüstet mit einem originalen Geldwechsler für Straßenbahnschaffner.

-gk-

Foto: Michael Malicke



Die technische Ausrüstung

Fahrweg, Fahrleitungsanlage, Kunstbauten

An anderer Stelle dieser Festschrift sind bereits detaillierte Darstellungen des Streckenverlaufs abgebildet. So ist vor allem der erhalten gebliebene Teil der Anlage mit allen Höhenangaben, Gleisradian und Kunstbauten ersichtlich.

Der Fahrweg

Wo sich die Bahn abseits der Straße auf eigenem Gelände bewegt, ist ein sehr solider Gleisbau vorgesehen: Auf dem Untergrund schafft zunächst eine grobe Packlage die solide Basis. Darauf ruht das Gleisbett aus Schotter, darin Holzschwellen, darauf Vignolschienen mit der Spurweite 1.000 mm. Nur von der Kreuzung mit der Straße Kohlfurther Brücke bis zur Kurve ins Fleußmüher Bachtal und von Potshaus bis zum Streckenende am Mühlenplätzchen wurde normales Straßenbahngleis mit Rillenschienen verlegt. Auch die Weichen hatten Vignolschienen (pilzförmig mit Fuß, Steg und Schienenkopf), die Ausnahme bilden auch hier der Abzweig am Lenzhaus, der Abzweig zum Güterbahnhof Solingen-Nord und die Ausweiche an der Endhaltestelle oberhalb der Clemenskirche, wo das Umfahren eines Beiwagens möglich war.

Besonders auffällig ist die Begrenzung der Gleisbettung durch große grob behauene Steine aus Grauwacke, die ein Abrutschen der Schotterbettung verhindern. Im Jahre 1952 zeigten vor allem die Holzschwellen Verschleißerscheinungen, so dass die Wuppertaler Stadtwerke sich entschlossen, die gesamte Anlage gründlich durchzuarbeiten und die maroden Schwellen gegen neue auszutauschen. Diese haben dann wiederum mehr als 30 Jahre liegen müssen, wenn sie nicht, wie auf der Solinger Seite, nach Einstellung

des Betriebs ausgebaut wurden. Die Museumsbahner hoffen, nach einem großen Kraftakt in den letzten Jahren, dass ihre Arbeit auch so lange vorhält.

Halten wir noch einmal fest: Wir haben eine richtige Gebirgsbahn vor uns. Cronenberg liegt auf 260 m über NN, Solingen auf 220 m, dazwischen liegt die Kohlfurther Brücke auf 113 m. Das bedingte bei ca. 4,5 km Luft-

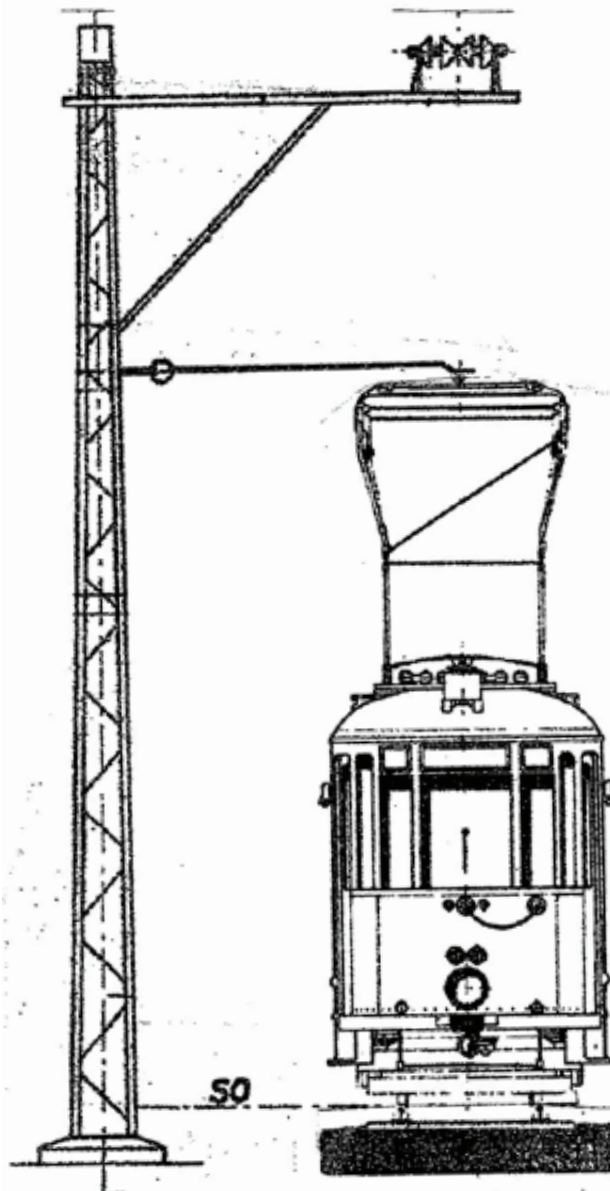
linie eine Längenentwicklung von 6,8 km bei einer fast durchgehenden Neigung von 1:20 oder 50 o/oo. Eine Ausnahme bildete die Cronenberger Straße in Solingen, auf der ein kurzer Steilabschnitt mit 87 o/oo lag. Auf diesem Streckenstück gab es auch zwei „Entgleisungsweichen“, eine unterhalb der Wendeanlage Mühlenplätzchen, eine weitere an der Haltestelle Potshaus vor der Kurve in die Gertrudisstraße.

Eine Gleisverbindung zur Solinger Straßenbahn gab es erst ab 1941 und das auch nur aufgrund der Zwangslage des Zweiten Weltkriegs. Für diese und ähnliche Einrichtungen sorgten Bestimmungen des „Reichsleistungsgesetzes“ vom 1. September 1939.

Die Fahrleitungsanlage

Was unsere Strecke von anderen unterschied, war die Ausrüstung mit einer Fahrleitungsanlage, die dem Standard der damals beginnenden Fernbahnelektrifizierungen entsprach. Besonders die preußische Staatsbahn versah große Teile der schlesischen Gebirgsbahn Lauban – Königszell und deren Nebenstrecken (z.B. Hirschberg – Polaun) mit Masten und Hochkettenfahrleitungen derselben Bauart, wobei die wesentlich höhere Spannung des Fahrstroms von 15.000 Volt bei 16 2/3 Hertz zu berücksichtigen war. Immerhin hat sich diese Technik auch im Bergischen Land bewährt. Erst nach der Durcharbeitung der Gleisanlage ersetzten die Wuppertaler Stadtwerke in den fünfziger Jahren alte Fahrdrabtstützpunkte aus Metallgittermasten durch Betonmasten und

die unterhaltungsaufwändige Hochkettenfahrleitung durch jeweils zwei



Hier einmal eine Zeichnung der Gleisanlage, aus verschiedenen Quellen zusammenkopiert von Klaus Sieper.



Tw 156 auf Sonderfahrt am 26. April 1969 an der unteren Weiche Greuel. Die Begrenzung der Gleisbettung ist deutlich zu erkennen.

Foto: H. Meyer

parallel geführte Fahrdrähte, die über Spannwerke in Abständen von ca. 1.500 m nachgespannt wurden. Auch dieses Prinzip hat sich bewährt und wird heute noch gepflegt. Mit dem Umbau entfielen dann auch die langen Ausleger über zwei Gleise und die Rüsselausleger an einigen Stellen wie z.B. an der Ausweiche Kohlfurther Brücke. Im Straßenbereich gab es die normale Fahrleitung mit Bogenauslegern oder der Aufhängung an naheliegenden Gebäuden.

Für die Versorgung mit Fahrstrom war eine Freileitung für 600 Volt Gleichstrom vom Unterwerk Unterkirchen zum Speisemast an der Haltestelle Kaltenbach(tal), der jetzigen „Nikolauswiese“, errichtet worden. Bis zum Betriebsende waren dort Quecksilberdampf-Gleichrichter im Einsatz. Der Solinger Streckenabschnitt wurde auf kurzem Weg vom Kraftwerk der Solinger Kreisbahn an der Schlachthofstraße versorgt.

Die Kunstbauten

Die Erstellung der Kunstbauten ist weitestgehend schon bei den Bauarbeiten erwähnt. Ein besonderes Augenmerk erfordern auch heute noch die Ableitung des Regenwassers und die Durchlässe für die Wasserläufe. So erhielt der große Damm unterhalb der Haltestelle Friedrichshammer gleich zwei Durchlässe, den einen für den ursprünglichen Bachlauf und den Grundablass des

Stauteichs am Friedrichshammer und den anderen als Zufluss zum Obergraben des Wasserrades. Der zweite große Damm sperrt das Kaltenbachtal am Schütt ab. Der Straßendurchlass, schon ein kleiner Tunnel, nimmt in einem seitlichen Kanal auch das Wasser des Kaltenbachs mit. Die Wupperbrücke war schon vorhanden und ist so kein direkter Bestandteil der Bahnanlage. Leider ist die später vorgenommene Sanierung ohne Anschluss an das noch an beiden Brückenköpfen vorhandene Gleis erfolgt, was sicher nicht den Absichten des Denkmalschutzes gerecht wird.

Der 188 m lange Stöckener Tunnel war der zweite im Bergischen Straßenbahnnetz: Schon im Jahre 1902 eröffneten die Bergischen Kleinbahnen auf ihrer Strecke zwischen Elberfeld und Ronsdorf (später Linie 23) den 258 m langen, zweigleisigen Tunnel zwischen Am Walde und Gelpetal. Dieser ist heute nicht mehr vorhanden, der Stöckener Tunnel hingegen wohl.

Die Firma Rassepe hat ihren alten Standort verlassen und ist nach Wermelskirchen verzogen, die Anlagen am Güterbahnhof Solingen-Nord wurden mit der „Korkenzieherbahn“ eingeebnet.



Ein Foto von Carl Bellingrodt mit der eisenbahngerechten Fahrleitung am heutigen Betriebshof der

Bergischen Museumsbahnen, 1949.

Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Klaus Sieper



Ein Beispiel für den Weichenbau: Die obere Weiche Greuel am Neujahrstag 2013. So wird es auch 1952 ausgesehen haben, zwei alte Fahrleitungsmaste

von 1914 und das Naturfreundehaus sind Zeitzeugen.

Foto: Klaus Sieper



Der Wagenpark

„Wüstenschiffe“ im Bergischen Land

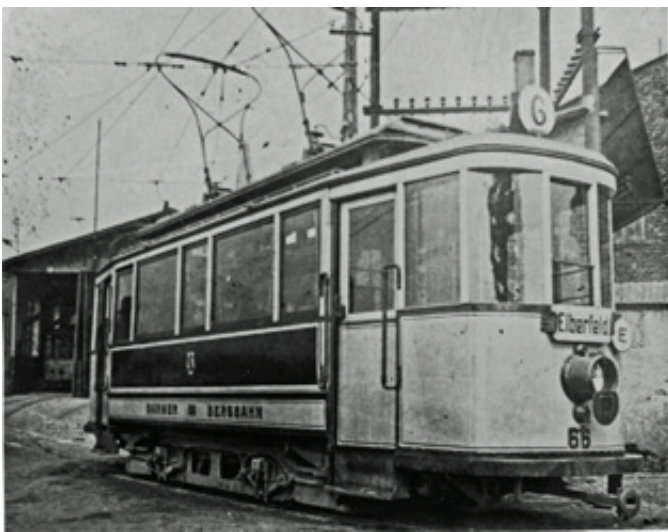
Als der Betrieb eröffnet wurde, konnte die Barmer Bergbahn auf einen Wagentyp zugreifen, der noch zur Zeit der Betriebsführung durch die Solinger Kreisbahn geplant und beschafft wurde. In zwei Serien lieferte die Firma Weyer, später „Düsseldorfer Eisenbahnbedarf“, im Jahre 1909 die Nr. 63 – 78 und 1914 die Nr. 79 – 85, die

tastraße in Elberfeld am 27. Januar 1948 und Nr. 173 zerschellte im Dezember 1948 vor dem heutigen Café Hubraum in der Kohlfurth (siehe „Güterverkehr“). Schließlich brannnte Nr. 164 nach einem Kurzschluss 1953 an der Grenze Jagdhaus aus. Die Werkstatt Cronenberg modernisierte zwischen 1956 und 1958 die Wagen 165, 170, 174, 177 und

184. Sie bekamen 4 gleich große Fenster und das von den Talbot-Wagen der Bergischen Kleinbahnen bekannte Schleppdach. 1959 verringerte sich das Einsatzgebiet durch die Stilllegung des Ronsdorfer Netzes, wodurch genügend jüngere Fahrzeuge zur Verfügung standen. Die umgebauten Wagen liefen ab Januar

„Wüstenschiffe“ für den Schnellverkehr

Mit den Plänen für einen Schnellverkehr nach Solingen reifte auch die Bestellung geeigneter Fahrzeuge. Die Firma van der Zypen & Charlier in Köln, später „Westwaggon“, lieferte 1926 sechs vierachsige Triebwagen eiserner Bauart mit 32 Sitzplätzen und 35 Stehplätzen. Die Wagenlänge über Rammbohle betrug 12.200 mm, der Drehzapfenabstand 5.600 mm und der Radstand beider Drehgestelle 2.100 mm. Das Gewicht einschließlich elektrischer Ausrüstung von SSW betrug 25.530 kg. Die Fahrzeuge waren mit 4 x 55 kW motorisiert. Zu ihren besonderen Merkmalen zählten die stark eingezogenen Wagenenden (wegen der engen Radien an der alten Blücherbrücke in Elberfeld), die Mitteleinstiegtüren und die beiden Scherenstromabnehmer. Die Wagen wurden als Nr. 86 – 91 eingereiht, ab 1940 Nr. 186 – 191. Für die außergewöhnliche Erscheinung sprechen die Spitznamen „Wüstenschiff“ oder auch „Panzerkreuzer“. Wegen des hohen Strombedarfs durften die Wagen, die auch oft mit Beiwagen be-



Triebwagen 66 der Barmer Bergbahn AG im Originalzustand vor der Wagenhalle in Cronenberg, Unterkirchen. Dieses Bild kündigte schon unsere „Nachfeier“ zum hundertsten Jahrestag der Eröffnung unserer Strecke in HALTESTELLE 117 an.
Foto: Sammlung Klaus Sieper

sich durch Fensterteilungen (klein-groß-klein-groß-klein gegenüber groß-klein-groß-klein-groß) und Motore (2 x 55 gegenüber 2 x 52,5 kW) von einander unterschieden. Die elektrische Ausrüstung stammte von Siemens-Schuckert. Die Wagen hatten von Anfang an zwei Schleifbügel („Lyrabügel“). Die Stirnfronten wurden später umgebaut und erhielten Rollbandanzeigen für Liniennummern und Zielanzeigen. Mit diesen Wagen konnte auch der Beiwagenbetrieb eingeführt werden. Ab 1940 kamen einige Wagen zum Depot Mirke. Die Wagennummern wurden dort um 100 erhöht. Sieben Fahrzeuge wurden beim Luftangriff am 24. Juni 1943 im Betriebshof Cronenberg zerstört. Tw 169 erlitt den schweren Unfall auf der Augus-

1960 kurze Zeit leihweise in Remscheid. Triebwagen 184 wurde im Oktober 1960 an die Dürener Eisenbahn verkauft, wo er als Nr. 20 noch fünf Jahre als Rangier- und Arbeitswagen Dienste leistete. Die Fahrzeuge für den Güterverkehr sind an anderer Stelle beschrieben. Nicht im Einzelnen behandeln wir hier die vielen Arbeitswagen und den Lehrwagen 128.



Ein Originalfoto von Peter Böhm, aufgenommen am 5. März 1950 in der Ausweiche Schrodberg: Triebwagen 179 der (jetzt schon) Wuppertaler Stadtwerke, früher 79 Barmer Bergbahn. Der Wagen hat umgebaute Stirnfronten, trägt aber noch die Farben der Wuppertaler Bahnen AG.

Foto: Peter Boehm / Sammlung Klaus Sieper

hängt wurden, nur im Wechsel mit Zweiachsern verkehren. Nr. 186 und 191 wurden 1943 beim Luftangriff zerstört. 1952 kam das Ende für Nr. 187-189, Nr. 190 durfte noch ein Jahr



Ein „Wüstenschiff“ in schönster winterlicher Umgebung 1927 auf dem Damm oberhalb des Friedrichshammers, dessen letzte Reste im Vordergrund noch zu erahnen sind. Links liegt der zweite Stau-
teich des Hammers unter einer Eisdecke. Gera-
deaus hinter dem Wanderweg ist der Durchlass

länger fahren. Die Barmer Straßenbahn und die Barmer Bergbahn bestellten zur Lieferung im Jahre 1928 eine große Serie von Triebwagen und Beiwagen mit gleichen Grundrissen, aber unterschiedlicher Ausstattung (und natürlich Spurweite). Dazu gehörte auch die Kleinserie Nr. 92 – 94, ab 1940 Nr. 192 – 194, die für den Betriebsteil Cronenberg mit umlegbaren Rückenlehnen, Druckluftbremsen und Rollfilmanzeigen ausgestattet wurde. Nr. 192 und 193 wurden bis 1964 vom Depot Cronenberg eingesetzt, Nr. 194 noch bis 1966. Er wurde zum ersten für den Museumsbahnbetrieb reservierten Fahrzeug und kann heute wieder im Einsatz erlebt werden. Zugleich ist er der einzige „Überlebende“ der Barmer Bergbahn.



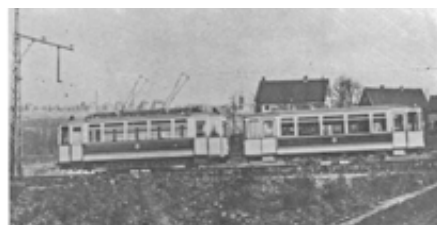
Zum Thema Beiwagenbetrieb: So könnte der Eröffnungszug für unsere Strecke ausgesehen haben. Am Brausenwerth unterhalb des Kaiserhofs haben sich Fahrer, Trieb- und Beiwagenschaffner dem Fotografen gestellt.
Foto: Sammlung Klaus Sieper

zum Obergraben des Hammers zu sehen, rechts etwas tiefer der Grundablass des Stauteiches des Kaltenbachs. Der Fotoabzug wurde uns vor langen Jahren von Foto Hensel, Cronenberg zur Verfügung gestellt.

Foto: Archiv Hensel

Beiwagen erweitern das Platzangebot

Eine Serie von leichten Beiwagen wurde 1911/1912 von der Firma Weyer geliefert. Die Nr. 91 – 102 wurden 1914 auf 101 – 112 geändert, 1940 auf 349 ... 359. Zur Erweiterung des Platzangebots der „Wüstenschiffe“ lieferte van der Zypen & Charlier 1925 vier Beiwagen, die die Num-



Unser verstorbener Ehrenvorsitzender Heinz Johann hatte lange Jahre den Triebwagen 94 (später 194) in seinem privaten Straßenbahnmuseum. Dazu sammelte er auch Bilder und Daten. Aus einem seiner Blätter entnehmen wir das Bild eines Schöndorff-Zuges mit den Wagen 94 und 117, aufgenommen 1928 an der Ausweiche Greuel.
Foto: Sammlung KSW

mern 113 – 116 erhielten (ab 1940 = 360 – 363). Einen guten Eindruck dieser Fahrzeuge vermittelt der Wuppertaler Normalspurtriebwagen 239 im Museum der BMB, dessen Serie mit passenden Beiwagen aus demselben Jahr stammt. Passend zu den Triebwagen (1)92 – (1)94 wurden 1928 zwei Beiwagen mit gleichem Grundriss beschafft, Nr. 117 – 118, ab 1940 Nr. 364 – 365, Lieferant Gebr. Schöndorff. Beide Wagen wurden 1943 Opfer des Luftangriffs.

Zwei Sonderbauarten müssen erwähnt werden: In Vorbereitung auf den geplanten Schnellverkehr Elberfeld – Solingen, der aber nicht zustande kam, bauten Gebr. Schöndorff 1933 aus den Beiwagen 103 und 111 einen 14 m langen „Brückenwagen“. Die Abdeckung des Übergangs mit einem Faltenbalg ließ den Autor (damals in den Kinderschuhen) von einem D-Zug-Wagen sprechen. Auch dieser Wagen Nr. 124 > 366 wurde 1943 zerstört. Der einzige vierachsige Beiwagen, den die Barmer Bergbahn beschaffte, war die Nr. 125, später 367. Die Firma Gebr. Schöndorff hatte diesen Typ als Leichtbauwagen Mitte der zwanziger Jahre entwickelt. Bei einer Länge von 11,25 m und einem Gewicht von 8.200 kg bot er Platz für 26 sitzende und 43 stehende Fahrgäste. Seine Laufbahn war kurz: 1929 in Dienst gestellt, wurde er 1943 beim Luftangriff zerstört.



Ein Ausschnitt aus dem General-Anzeiger für Elberfeld-Barmen informiert über die neueste Errungenschaft der Barmer Bergbahn AG im Jahre 1929: Beiwagen 125.
Foto: Sammlung Klaus Sieper

Der Wagenpark wird aus „zweiter Hand“ modernisiert

Stilllegungen in Niederberg und Ronsdorf brachten zunehmend modernere Fahrzeuge der Bergischen Kleinbahnen auf unsere Strecke: die Triebwagen Nr. 102 – 114 von Talbot und die Uerdinger „Blauband-Wagen“ Nr. 115 – 119, die ersten Ganzstahlwagen im Meterspurnetz. Auch die von Westwaggon und von den Wuppertaler Stadtwerken 1948 – 1951 gebauten Aufbau-Triebwagen 132 -134 und 195 - 197 kamen auf der Linie 5 zum Einsatz. Eine weitere echte Verstärkung des Wagenparks gelang 1956 durch Ankauf der Bahnen der Straßenbahngesellschaft Ennepe. Die Uerdinger Ganz-



Als der „Doppelbeiwagen“ Nr. 124 (später 366) oder „D-Zug-Wagen“ aus Düsseldorf angeliefert worden war, machte er hinter einem „Wüsten-

schiff“ seine ersten Ausfahrten. Das Bild aus der Sammlung von Herbert Cappel zeigt den Zug auf dem Zufahrtsgleis zur Wagenhalle Unterkirchen

im Jahre 1933. Interessant ist, dass offensichtlich eine schwarz-weiß-rote Flagge gehisst ist. Foto: Sammlung Klaus Sieper

stahlwagen Ennepe 12 – 20 wurden WSW 135 – 143 und versahen bis 1970 gute Dienste auf dem Rest des Wuppertaler Meterspurnetzes, wozu sie die Motorisierung mit 2 x 55 kw bestens befähigte. Sie boten 20 Sitz- und 56 Stehplätze. Wenn erforderlich, waren sie mit Beiwagen des Kriegsstraßenbahntyps unterwegs. Diese hatten bei einer Länge von 10,40 m, 16 Sitz- und 76 (!) Stehplätzen ein Leergewicht von 6.800 kg.

Bremsentests im Kaltenbachtal

Die lange Gerade zwischen Kaltenbachtal und Friedrichshammer war die Bremsversuchstrecke der Cronenberger Werkstatt. Fast alle Typen der Barmer Bergbahn AG und der späteren Wuppertaler Bahnen haben dort ihre Visitenkarte abgegeben. Bei Sonderfahrten kam z.B. der große Vierachser Nr. 24 über Solingen nach Burg hier vorbei. Auch der Bochum-Gelsenkirchener Sechsa-

ser Nr. 262, Schwesterfahrzeug von 275 der BMB, ist lt. W.R. Reimann bei seinen Vorführfahrten dort gewesen,

wie auch die letzten Exemplare der MAN-Vierachser, 156 und 159.



Hier ein Uerdinger Triebwagen aus der Reihe 115 – 119 (die sog. „Blauband-Wagen“) am Kleeblatt in Elberfeld. Diese Wagen glichen äußerlich den Talbot-Tw hatten

jedoch zwei gleich große, zweiteilige Schiebetüren. Ihre Besonderheit: sie waren die ersten Ganzstahlwagen in Wuppertal. Foto: Klaus Sieper



Auch die modernen Aufbauwagen waren auf unserer Strecke anzutreffen.
Foto: Archiv WSW / Sammlung Michael Malicke

Geleitzug zur Ausstellung

Zum Abschluss dieses Kapitels soll ein Geleitzug erwähnt werden, der zur Beschickung der „Wagenschau Düsseldorf 1938“ (17.-19. November 1938) auf dem Hin- und Rückweg unsere Strecke benutzte: vier Triebwagen der Essener Straßenbahnen, damals noch eine Abteilung der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft. Die große technische Neuheit war der „Montos“-Wagen Nr. 505 mit Einzelradantrieb der Lenk- und Losräder,

begleitet vom vierachsigen Triebwagen Nr. 519 (ein Serienwagen auf Basis der „Langen Essener“, der Urväter der späteren Düwag-Großraumwagen) und zwei Triebwagen, Nr. 730 + 783 aus dem Jahre 1915, mit einer neuartigen Zweiwagenzug-Steuerung. Leider haben wir vergeblich nach Bildern gesucht. Der Zug dürfte von mehreren Fahrzeugen der Barmer (bzw. schon Wuppertaler) Bergbahn begleitet worden sein. Der Anschluß an das Solinger

Gleisnetz war noch nicht vorhanden, so dass dieser durch Auflegegleise hergestellt werden musste, wozu Bedienstete der Gleisbauabteilung mitfuhren. Ebenso waren Lotsen für die Begleitung erforderlich. Die Essener Presse berichtete damals über das außergewöhnliche Ereignis.



Spurweite: 1000 mm
Wagengewicht: 12 t
Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h
Hocherreichbare Bremsverzögerung: 3,0 m/s²
Bremsen: Trommelbremse auf Achsen mit Kurbel, Koraschluß- und Schienenbremse

Mechanischer Teil:

Lieferwerk: Waggonfabrik Uerdingen
Gewicht: 9,2 t, Laufzeildurchmesser: 640 mm
Bauart: a) Untergestell Leichtbauweise, b) Wagenkasten Leichtbauweise (Stahl)
Zug- und Stoßvorrichtung: Scharfenbergkupplung (mit Uerdinger Ringfeder) mit elektr. Kuppelung
Wagenhöhe (ohne Aufbauten): 3500 mm über SO.
Fußbodenhöhe: a) im Wagen 835 mm über SO.
b) auf Plattform 730 mm über SO.
Verwendung von Holzstufen bei Beuchtteilen, Holzverkleidungen, Farben und Lacken.

Elektrische Ausrüstung:

Lieferwerk: BBC bzw. AEG
Gewicht: 2,8 t
Anzahl der Motoren: 2
Type: BBC GLM 1205
Betriebsspannung: 550 V
Leistung eines Motors: 39 kW/h, Umdrehungszahl: 1080 U/min
Fahrschalter: AEG-Vielstufenfahrschalter (niedrige Bauart)

Sonstige Einrichtungen usw.:

Fahrersitz, Gummifederung, optisch-akustische Signalgebung mit Batterie, elektr. Türschließvorrichtung, Beleuchtung Einkreisung, Scheinwerfer abblendbar mit Gelblinse



Spurweite: 1000 mm
Wagengewicht: 14,6 t
Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h
Bremsen: Öldruck-Außenbacken-Getriebe-Bremse mit Hebel, Kursschlußbremse

Mechanischer Teil:

Lieferwerk: Waggonfabrik Uerdingen
Gewicht: 11,5 t, Laufzeildurchmesser: 610 mm
Bauart: a) Untergestell Leichtbauweise, geschweißt, b) Wagenkasten Stahl
Zug- und Stoßvorrichtung: Scharfenbergkupplung mit Uerdinger Ringfeder
Wagenhöhe (ohne Aufbauten): 2785 mm über SO.
Fußbodenhöhe: a) im Wagen 380 mm über SO.
b) auf Plattform 380 mm über SO.
Verwendung von Holzstufen bei Verkleidungen (Aluminiumblech)

Elektrische Ausrüstung:

Lieferwerk: Bergmann bzw. AEG
Gewicht: 3,1 t
Anzahl der Motoren: 4
Type: Bergmann SL 29 K
Betriebsspannung: 275 V je Motor, Netzspannung 550 V
Leistung eines Motors: 33 kW/h, Umdrehungszahl: 1200 U/min
Fahrschalter: AEG-Vielstufenfahrschalter

Sonstige Einrichtungen usw.:

Fahrersitz, Lenk- und Losräder, elektr. Türbetätigung, optische Signaleinrichtung, Einzelradantrieb für jedes Rad über Schreckengetriebe, Scheinwerfer abblendbar (12 V Autoscheinwerfer), Deckenlüfter



Halbselbsttätige Steuerung für nur 2 Triebwagen. Führer des 1. Wagens betätigt seine Schaltkurbel wie bei einem normalen Einzeltriebwagen. Der Antrieb des Fahrschalters im 2. Wagen erfolgt durch einen Motor. Die Steuerung breicht 3 durchgehende Leitungen von höchstens 1,3 mm² (außer einpolige Bremskuppelung). Das Prinzip der Steuerung beruht auf der Verwendung je eines Spannungsteilers im 1. und 2. Wagen, der 20 Anzapfungen hat; jeder Anzapfung ist eine gewisse Stufe auf dem Fahrschalter zugeordnet. In der Querverbindung vom 1. zum 2. Wagen ist im 2. Wagen ein polarisiertes Relais eingeschaltet, das, solange beide Fahrschalter auf der gleichen Stellung stehen, Strom fließen läßt, da an den beiden Spannungsteilern der beiden Wagen die gleichen Spannungen abgegriffen werden. Ändert der Führer des 1. Wagens die Fahrschalterstellung, so entsteht je nach der Drehrichtung ein höheres oder tieferes Potential gegenüber dem 2. Wagen und das polarisierte Relais schaltet nunmehr solange den Antriebsmotor im 2. Wagen über Querschaltrelais ein, bis dort ebenfalls die gleiche Stellung wie beim 1. Wagen erreicht ist.

Bemerkungen:

Zweiwagenzugsteuerung wurde in einem Triebwagen Baujahr 1912/13 eingebaut. Von näheren Angaben über mechanischen Teil und elektrische Ausrüstung wurde daher Abstand genommen.

Auszüge aus dem Katalog zur „Wagenschau Düsseldorf 1938“ vom 17. bis 19. November 1938.

¹Diese Ausstellung wurde aus Anlass der jährlichen Reichstagung der Nahverkehrsbetriebe 1938 in Düsseldorf veranstaltet. Während sich die normalspurigen Musterfahrzeuge im Düsseldorfer Norden versammelten, wurden die acht bzw. neun Meterspurwagen auf dem Endstück der Linien O und V in Benrath präsentiert. Für die Dauer der Schau war der Linienverkehr bis zum Betriebshof zurückgezogen worden.



Der Ausflugsverkehr – schon immer eine wichtige Aufgabe unserer Strecke!

Aus der Zeitschrift „Bergische Heimat“ 1928
Sammlung Klaus Sieper



„Barmer Bergbahn am Stöckener Tunnel in Solingen“.
Eine der herrlichsten Partien der Strecke Solingen - Kohlfurterbrücke - Cronenberg - Elberfeld.
Auskunft über alle Verkehrsfragen, Gestellung von Sonder-Wagen auf allen Linien
der Barmer Berg- und Straßenbahnen. Tag- und Nachtbetrieb.
Autobusss für 30–45 Personen.
BARMEN, Altermarkt 4/6 Telefon: 9241, Ortsverkehr: Stadtzentrale

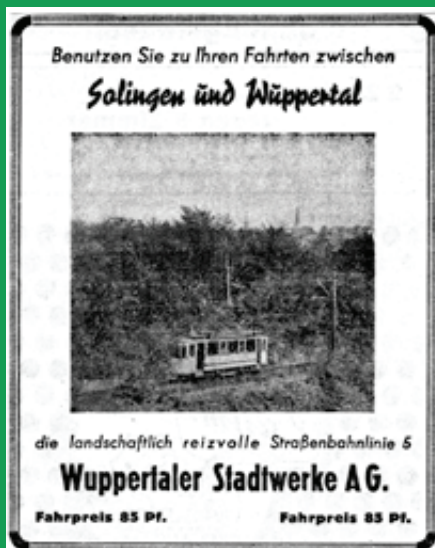


Foto in der Werkszeitschrift der
Wuppertaler Bahnen, Jahrgang 1941, in der die
eingezogenen Mitarbeiter Neues aus der Heimat erfuhren.
Sammlung Michael Malicke

Das sind die Fahrgäste, die am 2. Pfingsttag mittags um 13 Uhr auf den
Solinger Wagen am Stadttheater in Elberfeld warteten

Es könnte der Eindruck entstehen, als ob unsere Museumsstrecke heute keine „ernsthafte“ Verkehrsaufgabe mehr erfüllt. Abgesehen davon, dass früher durchaus eine ganze Reihe von Straßenbahnlinien überwiegend für den Ausflugs- und Fremdenverkehr erbaut wurde (man denke nur an die Kirnitzschalbahn bei

Dresden), so war auch die Naturschönheit des Kaltenbachtals eine Attraktion, die schon immer viele Besucher angezogen hat. Da der Mensch zumeist den bequemen Weg sucht, begannen diese Ausflüge zumeist auf der Höhe und endeten überwiegend in einer der zahlreichen Ausflugsraststätten an der Kohlfurter

Brücke, von denen es damals noch viele mehr als heute gab. Von dort brachte die Straßenbahn die müden Spaziergänger dann komfortabel wieder nach Hause in Elberfeld oder Solingen. Der Betreiber der Bahn machte sich diese Stärke zunutze und warb dafür in passenden Publikationen. -gk-

Der Neuanfang

Der Verein Bergischen Museumsbahnen e. V. erlöst die Strecke aus einem langen Dornröschenschlaf



Ein einsamer Güterwagen (Nr. 394 der Kreis-Altenauer-Eisenbahn) kündigt anfangs der 70er Jahre von der geplanten Museumsbahn.
Foto: Michael Malicke

Unsere Jubilarin war ein „Spätstarter“ unter den Straßenbahnstrecken in Deutschland und hat Glück gehabt, noch rechtzeitig in Gang zu kommen. Denn mit Beginn des Ersten Weltkriegs machten die Eröffnungen neuer Schienenwege erst einmal für etwa ein Jahrzehnt Pause. Durch diesen späten Anfang hat unsere Strecke auch das übliche Pensionsalter nicht erreicht, denn mit 55 Jahren geht man heute bestenfalls in Altersteilzeit. Immerhin liegt die Stilllegung damit aber auch schon 45 Jahre zurück.

Abgesehen von den normalspurigen Strecken der Wuppertaler Stadtwerke, waren die meterspurigen Linien 5 und 25 dennoch das (vor-) letzte Straßenbahnsystem im Bergischen Land, das sich 1970 endgültig aus dem Verkehr zurückziehen sollte. Die Nachbarstädte Solingen (1959) und Remscheid (1969) hatten ihren lokalen Schienenverkehr schon vorher aufgegeben. Deshalb kamen Gedanken an eine museale Erhaltung keinen Moment zu früh!

Der Anfang

In den 60er Jahren war es aber noch keineswegs üblich, technische Erinnerungstücke für die Nachwelt aufbewahren zu wollen¹. Die Nah-

verkehrsleute, die damals von einem Straßenbahnmuseum träumten, wurden von den Verkehrsbetriebern und den städtischen Behörden – gelinde gesagt – nicht ganz ernst genommen. So ging es auch den sieben Gründungsmitgliedern, die im Jahre 1969 den Verein „Bergische Museumsbahnen e. V.“ ins Leben gerufen haben. Die Straßenbahnfreunde kauften den Stadtwerken in Remscheid und Wuppertal diverse Trieb- und Beiwagen ab, ohne eine Ahnung davon

zu haben, ob und wie diese jemals wieder in Betrieb genommen werden könnten. Ein „rollendes“ Museum war jedoch das erklärte Ziel!

Die Wahl hierfür fiel auf einen Teil der ehemaligen Linie 5 nach Solingen, weil die Strecke ausschließlich auf eigenem Bahnkörper und durch ein landschaftlich reizvolles Wander- und Erholungsgebiet verläuft. Damit sollten zugleich Konflikte mit dem Autoverkehr weitgehend vermieden werden². Zudem machte man sich Hoffnung auf eine zumindest vorübergehende Nutzung der in kurzer Entfernung gelegenen alten Cronenberger Wagenhalle und des Baulagers Berghausen. Das Projekt der Museumsstraßenbahn wurde zunächst recht freundlich in der Presse aufgenommen, allerdings auch z. T. ins Lächerliche gezogen („Wann rattert die Bier-Bimmelbahn?“). Um bei den Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung Gehör zu finden und ernst genommen zu werden, bedurfte es schon erheblicher Anstrengungen, zumal neben rechtlichen Problemen auch die Unterbringung der Fahrzeuge, Stromversorgung usw. vor Aufnahme eines Fahrbetriebs zu klären waren.



Es geht bergauf! Der Turmwagen auf Arbeitstour. Im Vordergrund neben dem KAE-Wagen die Güterlore mit der Unterflurdrehbank aus der Cronenberger Werkstatt. Mühselig per Hand wurde das Schotterbett für weitere Gleise vorbereitet, um die ausgelagerten Fahrzeuge aufnehmen zu können.

Foto: Michael Malicke



Um dem Ziel einer die ganze bergische Region und ihrer Umgebung repräsentierenden Sammlung näher zu kommen, war es zudem wünschenswert, weitere typische Wagen anderer Betriebe (u. a. Rheinbahn Düsseldorf und Hagen) vor der Verschrottung zu retten.

Die Bauphase

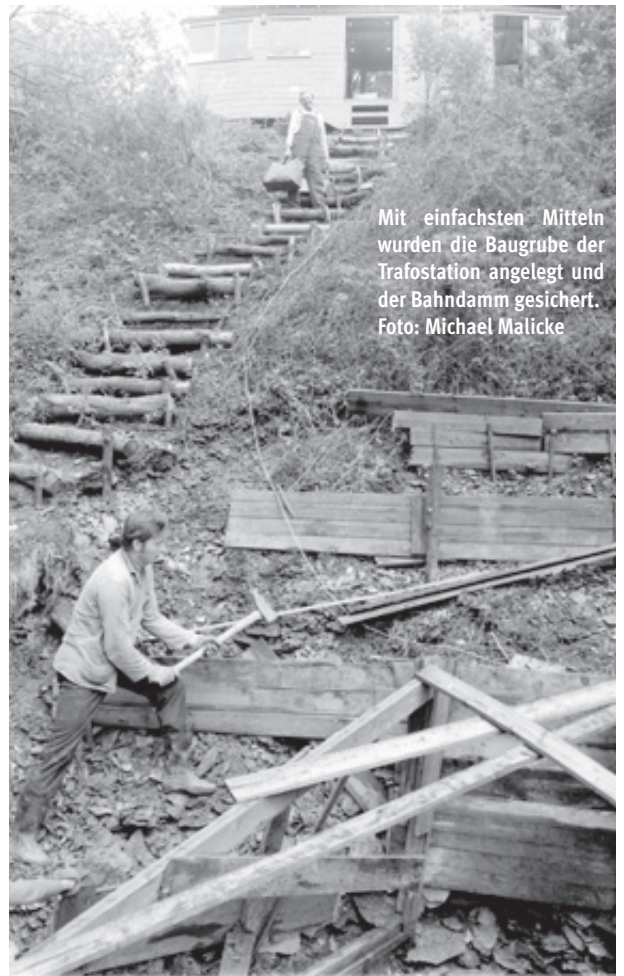
Ganz unberechtigt war die Skepsis der Wuppertaler Stadtwerke allerdings nicht, denn die in der Presse verkündete Hoffnung, schon 1970 den Fahrbetrieb wieder aufnehmen zu können, hat sich als nicht realisierbar erwiesen. Gedauert hat es bis 1992 – also rund 23 Jahre! – bis die Bahnen wieder offiziell Fahrgäste befördern durften.

Die lange Betriebspause erklärt sich mit der Sorge der Vereinsführung, dass ein früh startender, behelfsmäßiger Fahrbetrieb Kapazitäten von der Arbeit an der Infrastruktur abziehen könnte, ja sogar den Erneuerungswillen erlahmen lassen könnte. Abgesehen davon waren durch das starke Gefälle der Strecke ohnehin hohe Sicherheitsauflagen für den

Fahrbetrieb zu erwarten, die einer provisorischen Lösung entgegenstanden.

Die erste größere Hürde war genommen, als mit den Wuppertaler Stadtwerken Anfang 1973 ein Pachtvertrag für das Gelände in der Kohlfurth und die Strecke abgeschlossen werden konnte. Deshalb starteten im Mai des gleichen Jahres die ersten Bauarbeiten auf dem Betriebshofgelände, indem für zusätzliche Abstellgleise Weichen verlegt wurden.

Danach standen drei gewaltige Aufgaben – neben vielen kleineren – ganz oben auf der Liste:



Mit einfachsten Mitteln wurden die Baugrube der Trafostation angelegt und der Bahndamm gesichert.
Foto: Michael Malicke



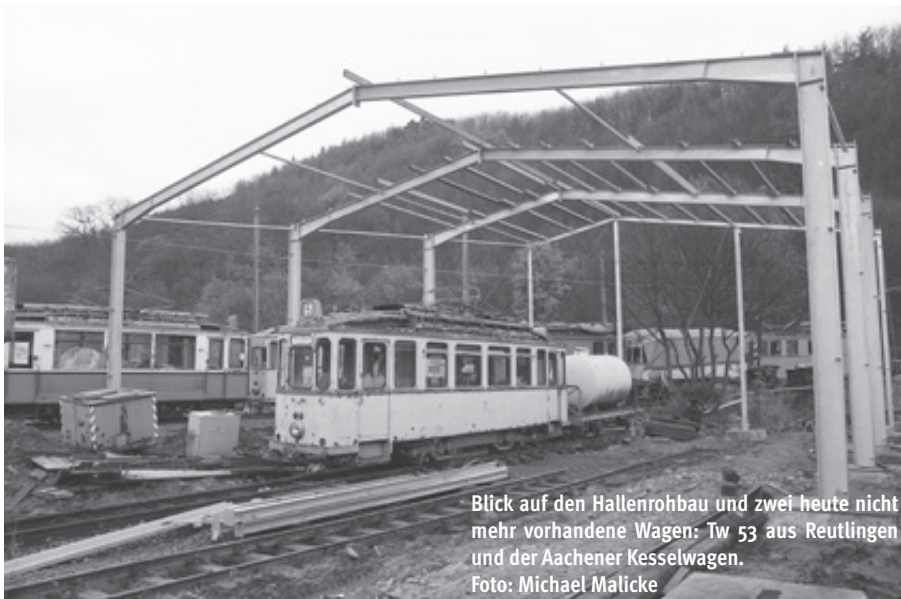
Ganz unten im Bahndamm bei der Prüfung des Wasserdurchlasses entstand dieses Bild.
Foto: Michael Malicke

- **Die Wasserdurchlässe:** Die Strecke überschreitet mehrfach auf hohen Dämmen das Kaltenbachtal. Als „Verursacher“ ist damit der Bahnbetreiber per Gesetz für die Konsequenzen seiner Eingriffe in die Landschaft verantwortlich. Die Betonröhren, in denen das Wasser des Bachs unter den Dämmen durchgeleitet wird, waren von Unrat verstopft, teilweise aber auch marode und gebrochen. Hier musste mit schwerem Gerät gearbeitet werden. Die finanziellen Mittel für professionelle Unterstützung waren in der Anfangszeit jedoch (zu) knapp, wodurch die Arbeiten sehr lange Zeit benötigten.

- **Die Stromversorgung:** Durch den Rückzug der Straßenbahn aus Cronenberg verschwand auch die versorgende Infrastruktur. Es musste also eine eigene Stromversorgung geschaffen



Die Bautruppe verbrachte Jahre am Schütt, um das Gebäude für die Stromversorgung zu erstellen.
Foto: Michael Malicke



Blick auf den Hallenrohbau und zwei heute nicht mehr vorhandene Wagen: Tw 53 aus Reutlingen und der Aachener Kesselwagen.
Foto: Michael Malicke

verbracht hatten, legten nach ihrem Transport in die Kohlfurth für jedermann sichtbar davon Zeugnis ab. Auch wenn die äußere Hülle oft noch passabel aussah, hatte bei den Holzwagen das Regenwasser den Weg hinter die Beblechung gefunden und tragende Teile des Gerippes verfaulen lassen. Hier musste ein Weg gefunden werden, um die wertvollen Sammlungstücke vor dem weiteren Verfall zu schützen. Das Richtfest für die heutige Wagenhalle wurde im April 1983 Richtfest gefeiert.

Der Wagenpark

Demgegenüber konnte das Problem der Bereitstellung funktionsfähiger

werden. Ein grundsätzlich geeigneter Standort dafür wurde auf dem gepachteten Grund neben dem Durchlass Schütt gefunden. Die Errichtung des heutigen Gebäudes (Spatenstich 1976) direkt am steilen Damm der Strecke war wiederum eine Herausforderung, die viel Geduld erforderte. Nicht umsonst hieß die Baustelle unter den Aktiven damals „Zeche Elend“!

- **Die Wagenhalle:** An Straßenbahnwagen, die längere Zeit im Freien stehen, nagt der sprichwörtliche Zahn der Zeit. Die von den Vereinsmitgliedern erworbenen Wagen, die einige Jahre im Bauhof Berghausen



TW 337 ganz oben am Möschenborn mit der alten Wohnbaracke und der Tankstelle im Hintergrund, die mitunter den Diesel für die eigene Lok lieferte.
Foto: Michael Malicke



Während des Hallenbaus waren die Abstellplätze knapp. Im Vordergrund die Untersuchungsgrube.
Foto: Michael Malicke

Wagen durch einen Glücksfall gelöst werden. Aus Hagen erhielt das Museum im Zuge der Stilllegung des dortigen Netzes 1975 einen frisch hauptuntersuchten Zug aus Triebwagen und Beiwagen des Verbandstyps. Diese relativ modernen Fahrzeuge (1956 in Dienst gestellt) erfüllten zugleich wichtige technische Auflagen, denen die älteren Fahrzeuge im Originalzustand noch nicht gerecht wurden. Später folgte noch ein weiterer Triebwagen der gleichen Bauart, der heute noch zum aktiven Wagenpark gehört.

An den normalen Arbeitstagen mussten allerdings andere Fahrzeuge den Transport von Mitarbeitern und Material auf der Strecke übernehmen.



Unsere Diesellok will mal wieder nicht anspringen...dahinter Tw 159 – so sah er mal aus...
Foto: Klaus Sieper

Es begann mit Turmwagen 628, der – von einem Generator mit VW-Motor angetrieben – erstmals 1974 wieder die ganze Strecke befuhr. Gesellschaft leisteten ihm über die Jahre eine Diesellok von den Bayer-Werksbahnen und die legendäre „Schienenfeuerwehr“. Später sind noch „richtige“ Arbeitswagen aus Bochum und Freiburg dazu gestoßen.

Um in den Genuss öffentlicher Fördermittel zu kommen, war die Anerkennung der Museumsbahn als „Denkmal“ eine wichtige Voraussetzung. Dabei wurde die pragmatische Lösung gefunden, nicht nur die Strecke zu schützen, sondern auch einige Fahrzeuge zu „rollenden Denkmälern“ zu erklären. Damit war ein wichtiger Fortschritt erreicht.

Durch die jahrelange Aufstellung im Freien hatten die gesammelten his-

torischen Fahrzeuge letztlich so enorm gelitten, dass eine Aufarbeitung nicht mehr allein in Eigenleistung des Vereins erbracht werden konnte. So ermöglichte es sein Status als „rollendes Denkmal“, durch Zuschüsse der NRW Stiftung und des Landschaftsver-



Die neue Ausweiche Möschborn im Bau und als Arbeitsfahrzeug die Turmleiter von der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn. Foto: Michael Malicke



Tw 159: äußerlich schon wie aus dem Ei gepellt, im „Innenleben“ aber noch lange nicht komplett. Foto: Georg Kemper

Die Straßenbahn kommt wieder

Zumindest die Investitionen in die Infrastruktur waren so nachhaltig, dass nach 23 Jahren mühevoller Aufbauarbeit schließlich am 24. Mai 1992 in Anwesenheit von NRW-Ministerpräsident Johannes Rau³ das erste Teilstück der BMB-Museumsbahnstrecke (bis Friedrichshammer) eröffnet werden konnte. Es folgten zur Saison 1993 bzw. am 4. Juni 1995 die Ausdehnung des Fahrbetriebes bis zur Haltestelle Kaltenbach und anschließend bis zur Ausweiche Greuel.

Innerhalb der nächsten Jahre soll auch die restliche Strecke bis zur Endstelle Möschenborn wieder im Fahrgastbetrieb befahren werden. Dort gab es ursprünglich keine Kuppelendstelle mit Ausweich- und Schutzgleis, die haben die Museumsbahner der ersten Stunde aber schon Anfang der 80er Jahre vorausschauend gelegt. Die früher ins Auge gefasste Erweiterung über die Wupper bis auf Solinger Gebiet steht dagegen nicht mehr auf der Tagesordnung, weil die bis 1969 auch von der Straßenbahn befahrene

Wupperbrücke – Baujahr 1894 – im Zuge ihrer Rekonstruktion höher gelegt und damit ein Anschluss an das

Streckengleis unmöglich gemacht wurde.



Mit unserem „Hausherren“ verbinden uns freundschaftliche Beziehungen. Hier besuchen uns 1990 zwei farbenfrohe Stadtwerke-Omnibusse (in einer schon wieder längere Zeit nicht mehr aktuellen

Lackierung) und bringen uns eine Besuchergruppe des örtlichen Blindenvereins. Im Verkehrsverbund wurde aus der alten „5“ die Linie 605. Foto: Klaus Sieper

Der grün-weiße Bully – ein ganz besonderes Arbeitsfahrzeug

Wer samstags zur Arbeit in die Kohlfurth kam, dem signalisierte der grün-weiße Bully: der „Boss“ ist da! Blättert man ältere Hefte der Vereinszeitschrift durch und betrachtet die Bilder, wird man feststellen, dass der VW-Bus an fast jeder Baustelle der Museumsbahner vor Ort ist. Das ist aber kein Wunder, denn mit ihm reiste das Werkzeug der Aktiven und so manches schwere und sperrige Ersatzteil – wie das Bild beweist.

Dennoch: obwohl sich die Museumsbahner der elektrischen Traktion verschrieben haben, sehen Sie hier keinen frühen Prototyp für einen Duo-Bus oder Hybrid-Antrieb – der wurde bei den BMB nur auf der Schiene mit dem Schweißaggregat im Turmwagen praktiziert.

-gk-

Foto: Michael Malicke





Immer wieder sonntags ...



Eine frühe Darstellung der geplanten Museumsbahn. Die Haltestelle „Kaltenbach“ heißt hier noch fälschlicherweise „Möschchenborn“. Sammlung: Guido Korff

Inzwischen hat die Museumsstraßenbahn in über 20 Jahren schon mehr als 300.000 Fahrgäste befördert. Richtiger Hochbetrieb herrscht immer an den beiden Fahrtagen zu Pfingsten, wenn in der Kohlfurth das „Bergische Straßenbahnfest“ gefeiert wird. Dann können die Straßenbahnen auf der bislang nur 2,58 km langen Strecke stündlich bis zu 350 Personen befördern. Vor 50 Jahren hatten die Stadtwerke auf diesem Streckenabschnitt gerade mal etwas mehr als 200 Fahrgäste pro Tag (!) gezählt!



Ansonsten verkehren die Museumsstraßenbahnen von April bis Oktober jeweils am zweiten und vierten Sonntag im Monat. Sonderfahrten werden natürlich auch auf Bestellung ausgeführt, ja selbst als Ort für standesamtliche Trauungen hat sich die Straßenbahn inzwischen „bewährt“. Auch Spaziergänger entlang der herrlich gelegenen Waldstrecke



Triebwagen 337 mit „Indian Summer Feeling“. Foto: Georg Kemper

können sich auf die im 30-Minuten-Takt fahrende Tram verlassen. Dabei wird es dank der BMB-Aktivitäten auch bleiben, nur dass es heute viel abwechslungsreicher als in der Vergangenheit auf diesem Teilstück der einstigen Städteverbindung Wuppertal – Solingen zugeht!



Tw 107 am oberen Streckenende. Foto: Georg Kemper

Ausblick

In den letzten 45 Jahren ist in der Kohlfurth ein kompletter, eigenständiger Straßenbahnbetrieb entstanden, der mit Strecke, Stromversorgung und Wagenhalle völlig autark funktioniert. Die Beharrlichkeit, die dafür notwendig war, sucht in der deutschen Museumslandschaft sicherlich ihresgleichen! Sie verbindet sich vor allem mit dem Namen von Heinz Johann, der gerade in der Anfangszeit die BMB geprägt

hat. Noch heute werden alle Aufgaben ehrenamtlich erledigt, das gilt auch für die „Offiziellen“, Betriebsleiter und Fahrdienstleiter.

Es liegt in der Natur der Sache, dass die Infrastruktur nie „fertig“ wird, sondern stetiger Pflege bedarf und Arbeitskapazität beansprucht. Aber es bleibt auch Raum, nach und nach den aktiven Wagenpark zu vergrößern und damit den Besuchern inzwischen sehr vielfälti-

ge Fahrerlebnisse zu vermitteln.

Dennoch steht die Zeit nicht still und auch die Bergischen Museumsbahnen denken intensiv darüber nach, den Fahrbetrieb durch ein umfassenderes Museumskonzept zu ergänzen.

Denn: Deutschlands kleinster staatlich konzessionierter Straßenbahnbetrieb hat auch für die Zukunft noch eine Menge vor!

¹ In der ausklingenden „Wirtschaftswunderzeit“ galt es modern, alte Dinge komplett durch neue zu ersetzen. Glücklicherweise gab es aber bereits im Ausland – vor allem Großbritannien – Museumsbahnen, die als Vorbild dienen konnten. Speziell in Wuppertal kam das „Trauma“ der Bergbahn-Stillegung hinzu: dieser Totalverlust sollte sich bei der Straßenbahn nicht wiederholen.

² Dieser Aspekt sollte sich später noch als sehr wichtig herausstellen, denn die Mitbenutzung öffentlicher Straßen wurde der Museumsbahn nicht gestattet. Daran scheiterte auch die Nutzung des Cronenberger Betriebshofes, weil dieser von der Strecke aus nur über öffentlichen Straßenraum zu erreichen war.

³ Johannes Rau, der spätere Bundespräsident, war vor seiner Zeit in der NRW-Landespolitik Oberbürgermeister von Wuppertal. Dadurch lag ihm unser Museum besonders am Herzen.

Mittlerweile selten: Schnee!
Georg Kemper fing diese Winter-Impressionen mit seiner Kamera für uns ein.





Die besten Tipps für Ihre Trips

Damit Sie wissen, wie es weitergeht.

MobiCenter Barmen, Alter Markt 10, 42275 Wuppertal

MobiCenter Elberfeld, Wall 31, 42103 Wuppertal

Telefon 0180 6 504030 Rund um die Uhr

(Festnetz 0,20 €/Anruf; Mobil 0,60 €/Anruf)



Zeittafel

1969	Gründung der Bergische Museumsbahnen e.V.
1973	Pachtvertrag über das Grundstück Kohlfurth Brücke und die stillgelegte Strecke
1983	Fertigstellung der Fahrzeughalle im Rohbau
1989	Zuschaltung der in Eigenleistung erbauten Gleichrichterstation „Am Schütt“ mit 650 V Gleichstrom
1992	Aufnahme des öffentlichen Personenverkehrs
1998	Im Museum werden 27.000 Besucher gezählt, 15.000 fahren mit der Museumsbahn
1999	Das vierte betriebsfähige Fahrzeug ist einsatzbereit.
2006	Die Fahrzeughalle und ein Erweiterungsanbau sind nach 23 Jahren Bauzeit fertig gestellt. Die Exponate können fortan wettergeschützt abgestellt und restauriert werden.
2008	Ein Werkstattanbau ermöglicht Arbeiten an Fahrzeugen unabhängig vom Publikumsverkehr in der Halle.
2009	Tw 94 kehrt nach zehnjähriger Restaurierung in den Fahrbetrieb zurück



„Museumsbahn“ to go

Im Original derzeit nicht möglich –im Modell schon: Im Maßstab 1:22,5 kann man „Wüstenschiffe“ und Gelenkbeiwagen in der Kohlfurth im Einsatz beobachten, hier beim alljährlichen Straßenbahnfest zu Pfingsten (Modelle und Anlage von Klaus Hoffmann und Helmut Becker). Im Bild oben rechts dreht unser Tw 94 in Baugröße 1:87 seine Runden im Schnee auf der Anlage von Holger Ott, der das Modell auch gebaut hat.

Die Garnitur aus Ennepetaler Triebwagen und KSW-Beiwagen wartet dagegen noch auf weiße Weihnachten im Bergischen Land.

Fotos: KSW (3), Holger Ott





Quellenangaben

- Bergisches Wanderbüchlein der Barmer Berg- und Straßenbahnen, 1927
 - Erinnerungen an den Schienennahverkehr im Raum Wuppertal im Jahre 1935, H. und R. Wasser, 1990, Bomlitz
 - HALTESTELLE, Mitteilungen des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V., 1974 – 2014
 - General-Anzeiger der Stadt Wuppertal, Westdeutsche Zeitung, verschiedene Ausgaben
 - Chronik der Remscheider Straßenbahn, Alfred Scheerer, 1954, Verlag J.H. Born, Wuppertal
 - Straßenbahnen in Wuppertal, Bernhard Terjung, 1997, Verlag Kenning
 - Mit der Elektrischen durch Solingen, Horst Dirlam, Wolfgang R. Reimann, 1988, Verlag Monika Reimann
 - Straßenbahn und Güterverkehr zwischen Rhein, Ruhr und Wupper, Wolfgang R. Reimann, 2004, Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin
 - Geschichte der Straßenbahnen im Stadtbezirk Wuppertal-Cronenberg, Fritz Fehlis, 1949, unveröffentlichtes Manuskript
 - Eisenbahn, Die Modelleisenbahn, September 1958, Ployer-Verlag, Wien
 - Stadt Solingen, Stadtdienst Vermessung und Kataster, Abteilung Kartographie und Geodatenmanagement, Nutzungsnr. 2014-2036 (Stadtplan 1903/1913)
 - Fahrpläne und Broschüren der Wuppertaler Stadtwerke AG und ihrer Vorgängerbetriebe
 - Unter dem Fahrdraht, Herbert Cappel, 1987, Wuppertaler Stadtwerke AG
 - Wagenschau Düsseldorf 1938, Katalog, Nachdruck 1991
 - DEV-Kurier Nr. 23, 1971, Deutscher Eisenbahn-Verein, Bruchhausen-Vilsen
 - Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 1, Schleswig-Holstein, Hamburg, Gerd Wolff, 1972, Verlag Wolfgang Zeunert
 - Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 3, Westfalen, Dieter Höltge, 1990, EK-Verlag
 - Lebendige Museumsstücke, Die Fahrzeuge der Bergischen Museumsbahnen, Axel Ladleif und Wolfgang R. Reimann, 2007, Eigenverlag BMB
 - Straßenbahn in den vierziger Jahren, 1999, Verlag Hauschild, Bremen
 - „Fitsch-Getau“, Walther Schulte vom Brühl, 1919, Verlag W. Girardet, Essen
 - Bergische Heimat, 1929/2, 1929/11, 1930/4, Verlag Ernst Scholl, Ronsdorf
- Die Bildnachweise werden bei den einzelnen Bildern geführt.

ANZEIGE

Sonntags auf ExtraTour...

Mit dem Bergischen Ring unterwegs im Bergischen Land -
mit Historischen Fahrzeugen auf den Spuren der Industriekultur.



Der Bergische Ring ist das dezentrale Bergische Verkehrs- und Industriemuseum mit 11 Mitgliedsvereinen aus dem Städtedreieck Wuppertal - Solingen - Remscheid sowie Radevormwald.

Mit Hilfe des Landes NRW finanzierten wir die Restaurierung eines Solinger Oldtimer-Obusses sowie vier Wagenhallen für unsere Historischen Straßen- und Eisenbahnen, Diesel- und Obusse, darunter die BMB-Wartungshalle im Tourismusgebiet Kaltenbachtal - Müngstener Brücke.

2014 bauen wir die „Wupperschiene“ aus, die 17 km lange Eisenbahnstrecke von Wuppertal-Oberbarmen zur Wupper-Talsperre mit den Höhepunkten „Bergisches Beyenburg“ und „Textilstadt Wülfring“, dem Historischen Ensemble von europäischem Rang an der oberen Wupper. Erleben Sie mit uns die Attraktionen der Bergischen Region! Quicklebendige Industriegeschichte plus Landschaft und Wasser.

www.bergischer.ring.de





Eine Hommage an Heinz Johann, der am Südportal des Stöckener Tunnels am 26.4.1969 „seinen“ Triebwagen 156 in leuchtenden Farben aufgenommen hat.
Foto: Heinz Johann, Sammlung Klaus Sieper