

# Inhalt

	Seite
Einleitung	8
Wie es zum Bau der Bahn kam	10
Der Konzessionsantrag	22
Verhandlungen über Grundstücke und Wegebau	26
Veränderungen im Aufsichtsrat	28
Die Zeit vor dem Baubeginn	32
Der Bahnbau und die Streckenführung	39
Die baulichen Anlagen	47
Gleisanschlüsse und Haltestellen	50
Der Gleisanschluß Talsperre	51
Die Betriebsführung	54
Die Fahrzeuge der Dampfbahnzeit	55
Der Wagenpark	58
Die Personenwagen und deren Einsatz	59
Die Güterwagen und deren Einsatz	63
Die Übernahme durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft	66
Das Projekt Burg – Müngsten	74
Unter dem Kleinbahngesetz	75
Und was sonst noch geschah zwischen 1890 bis 1900	78
Die Elektrifizierung der Eschbachtalbahn u. Streckenneubau zur Lennepstrasse in Remscheid durch die VKA	83
Die Elektrischen Fahrzeuge	90
Die Strecke Lennepstrasse-Lennep-Lüttringhausen-Halbach	94
Die Strecke Burg-Krahenhöhe	96
Von Wermelskirchen nach Burg im Bild	99
Streckenpläne – Tabellen - Fahrpläne	113
Betriebs- und Dienstvorschriften	121
Das Ende	131
<b>Anhang</b>	
Die Weiterentwicklung der Strecken nach der Übernahme durch die Remscheider und Solinger Straßenbahn ( in Kurzfassung )	137
Kopie des handgeschriebenen Konzessionsantrages	143
Abschrift, Vertrag mit der Firma Horstmann	147
Abschrift, Bürgermeister Wiel bittet um Hilfe des Staates	153
Begebenheiten aus der Dampfbahnzeit	163

Seite

Eine Fahrt mit dem „Dampfexpresß“ durch das Eschbachtal	168
Spurensuche	172
Quellen und Bildnachweis	179