



Haltestelle

Zeitschrift der Bergischen Museumsbahnen e.V. Wuppertal
Nr. 122 – Oktober 2016



Düsseldorf: Abschied von der Altstadtstrecke

Internes	Rheinlandtaler für Michael Schumann
Historisches	4 und 14 – die „Konkurrenz“ zum Toelleturm
Aktuelles	Eröffnung der Wehrhahn-Linie
Museales	Fundstück: Ein Signalkasten der Linie 3





Impressum

Haltestelle

Zeitschrift der Bergischen
Museumsbahnen e.V., Wuppertal

Postfach 13 19 36 · 42046 Wuppertal

Ausgabe 122 – Oktober 2016

Auflage: 1000 Stück

Herstellung:

Oehle Layoutservice, Ennepetal
www.oehle-layout.de

Redaktion »Haltestelle«

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

Verantw. i. S. d. Pressegesetzes

NRW: Guido Korff

haltestelle@bmb-wuppertal.de

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

Druck: flyeralarm, Würzburg

Adressen – Konten – Beitragsordnung

Bankverbindung

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

Adressen

Betriebshof:

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

Vorstand:

Georg Kemper
Herichhausen 105
42349 Wuppertal

Dipl.-Ing. Jörg Rudat
Auf der Bleiche 6
58300 Wetter

Michael Schumann
Uellendahler Straße 200
42109 Wuppertal

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

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

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.

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 und Vorname in der Rubrik »Kontoinhaber« und Postleitzahl, Wohnort, Straße und Hausnummer in der Rubrik »Verwendungszweck«) auf unser Konto 909564 bei der Stadtsparkasse Wuppertal, BLZ 330 500 00
IBAN: DE48 3305 0000 0000 9095 64
BIC: WUPSDE33XXX
Bitte verwenden Sie für Spendenzahlungen nur dieses Konto! Nach Eingang der Zahlung erfolgt die Ausstellung der Spendenquittung durch unseren Schatzmeister.

BMB im Internet

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

BMB-Vertrieb

Postfach 13 19 36 · 42046 Wuppertal

Bankverbindung:
Stadtsparkasse Solingen
Kto-Nr.: 1256-064 – BLZ 342 500 00
IBAN: DE71 3425 0000 0001 2560 64
BIC: SOLSDE33XXX

Fahrplan 2017

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

Betriebstage 2017

Die Straßenbahnen verkehren von April bis Oktober am 2. und 4. Sonntag im Monat:

April: 09. und 23. • **Mai:** 14. und 28. • **Juni:** 04./05. (Pfingsten), 11. und 25. • **Juli:** 09. und 23.

August: 13. und 27. • **September:** 10. und 24. • **Oktober:** 08. und 22. • **Dezember:** 02./03. (Nikolaus / Vorverkauf!)

Fahrpreise [Fahrkarten beim Schaffner im Wagen]

Hin-/Rückfahrt: 5 € | **Einfache Fahrt:** 3,50 € | **Tageskarte:** 9,00 €
Kinder und Jugendliche bis einschließlich 16 Jahren fahren kostenlos mit,
Kinder bis 10 Jahren nur in Begleitung Erwachsener.

Besichtigungszeiten des Betriebshofs

An allen Betriebstagen und samstags von 11–17 Uhr.
Eintritt frei.



Entschuldigung – und Dankeschön!

Das verspätete Erscheinen der Frühjahrsausgabe war die Summe mehrerer misslicher Umstände, zu denen ein Rechnerausfall bei unserem Grafiker und unglückliche Terminüberschneidungen zählen.

Die erneute Verzögerung im Herbst wurde u. a. von der verschobenen Jahreshauptversammlung ausge-

löst. Dafür entschuldige ich mich, bitte aber auch um Verständnis, das bisweilen berufliche Hindernisse den Terminplan zusätzlich aus dem Takt bringen.

Seien Sie also unbesorgt, Ihre „Haltestelle“ gerät nicht in neue Turbulenzen, sondern bleibt auf Kurs!

Wir geloben Besserung! „Wir“, das ist neben Ihrem Redakteur auch unsere neue Layouterin, Frau Alexandra Oehle, die ich hiermit an Bord begrüße. Doch wir beide sind nichts ohne unsere Autoren, die uns mit Beiträgen in wachsender Zahl versorgen – dafür sagen wir „Danke!“ -gk-

Mitglieder-Sonderfahrt 2016

In diesem Jahr bereisen wir das Netz der **Rheinbahn in Düsseldorf** am

Sonntag, 27. November 2016 (1. Advent)

Treffpunkt: Düsseldorf Hbf., Straßenbahn-Haltestelle auf dem Vorplatz

Abfahrt: 11:00 Uhr

Der Fahrpreis beträgt € 10,- (für Nichtmitglieder € 15,-). Fahrkarten gibt es im Zug.

Es kommen Tw 2701 (ex Neuss) und Bw 1206 (ex K-Bahn) zum Einsatz. Da die Fahrt erst kurzfristig bestätigt wurde, können wir hier den Fahrtverlauf (im verbliebenen Innenstadtbereich) leider noch nicht mitteilen. Geplant sind Neuss und Besuch der Wagenhalle „Am Steinberg“.

Nikolausfahrten für Kinder 2016

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

03. und 04. Dezember 2016

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

Bestellungen bitte online über www.bmb-wuppertal.de/nikolaus.htm.

Die Bahnen verkehren an beiden Tagen zwischen 10:15 und 17:00 Uhr 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.

Unser Titelbild: Fünf Fenster, Sechs Fenster, viele Fenster

„Windows“ mal nicht als PC-Software – stattdessen der „Apple“ am markanter Stelle im Bild: Die Gebäude am Kö-Bogen in Düsseldorf sind zu einem schönen Stück moderner Architektur geworden, mit denen die Landeshauptstadt nach dem Medienhafen erneut auf sich aufmerksam macht.

Fließende Formen waren auch Ende der 20er Jahre in Mode, als der Triebwagen 954 bei Schöndorff entstand (sein Beiwagen 858 stammt von 1929). Da er von der üblichen Fensterteilung (mit 5 Feldern) abwich, bekam er den

Spitznamen „Sechs-Fenster-Wagen“. Wir fanden: damit passt er gut vor die fensterreiche Fassade des neuen Geschäftshauses am Shadowplatz! Im Sommer 2015 kündigte das Gespann den baldigen Rückzug der Straßenbahn aus der Düsseldorfer Altstadt an. Michael Malicke hat das Motiv für uns eingefangen.

Der bronzene Charakterkopf im Vordergrund gehört (Friedrich) Wilhelm von Shadow, der die sog. „Düsseldorfer Malerschule“ mitbegründete. Er wohnte in der Shadowstraße und

so gab man Platz und Straße später seinen Namen.

Der Neubau besetzt die Stelle, an der nach dem Krieg lange Zeit zahlreiche Straßenbahn-Linien endeten (darunter die legendären Fernlinien „D“ und die „K“). Die „Jan-Wellem-Platz“ getaufte Schleifenanlage hatte aber durch den fortschreitenden U-Bahnbau schon vor Jahren ihre Bedeutung verloren und wurde in der Folge aufgegeben. Darüber wird uns dann Klaus Sieper in einer der kommenden Ausgaben der „Haltestelle“ berichten. Text: -gk- / Foto: Michael Malicke



Bilanzen für die Jahre 2014 und 2015

Aktiva	31.12.15	31.12.14	Passiva	31.12.15	31.12.14
Wagenhalle	130.168,00 €	134.704,00 €	Verbindlichkeiten	1.195,40 €	- €
Werkstattanbau	105.279,00 €	107.785,00 €	erhaltene Anzahlungen	- €	- €
Toilettengebäude	- €	- €	Beitragsvorauszahlungen	713,00 €	738,00 €
Sozialgebäude	8.241,00 €	10.778,00 €	Rückstellung Umsatzsteuer	- €	- €
Außenanlage Betriebshof	1.932,00 €	2.048,00 €	Sonderposten Zuschüsse	455.930,00 €	393.117,00 €
Unterwerk	1,00 €	1,00 €	Vereinsvermögen	315.792,66 €	355.971,30 €
Bauten Haltestellen	1,00 €	1,00 €	Gewinn / Verlust (-)	30.301,21 €	-40.178,64 €
Umbau Wasserlauf	1,00 €	1,00 €			
Gleisanlage	240.530,00 €	179.175,00 €			
Fahrleitung	2.256,00 €	2.521,00 €			
Kanalanschluß	1,00 €	12,00 €			
Maschinen	4.831,00 €	1.706,00 €			
Straßenfahrzeuge	5.623,00 €	2.034,00 €			
Schienenfahrzeuge	231.742,43 €	246.447,34 €			
Betriebs- und Geschäftsausstattung	315,00 €	923,00 €			
Archiv	1,00 €	1,00 €			
Warenbestand	2.570,00 €	2.328,08 €			
Forderungen	1.035,00 €	1.282,00 €			
geleistete Anzahlungen	- €	- €			
Stadtspark. Wuppertal, lfd. Konto	61.200,32 €	4.430,83 €			
Stadtspark. Wuppertal, Cash-Konto	701,38 €	701,13 €			
Stadtspark. Wuppertal, Sparbuch	2.220,21 €	2.219,24 €			
Postbank Essen	2.502,65 €	1.425,03 €			
Postbank Köln	1.407,55 €	8.473,07 €			
Kassenbestand	1.372,73 €	650,94 €			
	803.932,27 €	709.647,66 €		803.932,27 €	709.647,66 €

Ergebnisrechnung zum 31. Dezember 2015

Aufwendungen	31.12.15	31.12.14	Erträge	31.12.15	31.12.14
Wareneinsatz	5.099,45 €	5.758,96 €	Verkäufe im Geschäftsbetrieb	9.735,14 €	8.143,65 €
Kosten Veranstaltungen	1.868,83 €	1.149,16 €	Hilfsumsätze	1.978,10 €	1.211,80 €
Miete, Pacht	17.677,59 €	18.195,99 €	Beitragseinnahmen	6.425,82 €	5.222,00 €
Strom, Gas, Wasser	1.340,98 €	9.916,97 €	Spenden	62.507,45 €	14.971,23 €
Aufwendungen Kohlfurth	1.852,62 €	4.970,06 €	Abführungen des BMB-Vertriebs	5.586,25 €	12.924,61 €
Reparaturen	4.438,14 €	34.584,40 €	Fahrgeldeinnahmen	21.355,40 €	28.112,44 €
Betriebsmaterial	289,03 €	180,17 €	Einnahmen Kasse Kohlfurth	462,66 €	1.173,88 €
Telefonkosten, Funkgebühren	432,00 €	392,45 €	Mietspenden	8.229,35 €	12.001,92 €
Beiträge, Versicherungen	8.944,86 €	10.982,32 €	Sachspenden	- €	- €
Steuern	- €	-305,06 €	Beitragseingänge Vorjahr	- €	200,00 €
Kfz-Kosten	5.869,60 €	2.489,69 €	Zinseinnahmen	1,26 €	13,90 €
Portoaufwendungen	768,66 €	594,86 €	Einnahmen Geldauflagen	- €	120,00 €
Kosten Geldverkehr	911,04 €	621,82 €	Steuererstattungen	318,17 €	- €
Kosten „Haltestelle“	6.348,03 €	4.984,64 €	Sonstige Erträge	1.000,00 €	122,90 €
Sonstige Ausgaben	- €	- €	Auflösung Sonderposten	17.187,00 €	20.712,00 €
Büromaterial	622,29 €	511,12 €	Verlust	- €	40.178,64 €
Werbung, Prospekte	70,21 €	467,04 €			
Transporte	612,76 €	1.240,00 €			
Gebühren Müllabfuhr	1.027,32 €	987,66 €			
Kosten Fahrbetrieb	1.106,90 €	5.736,95 €			
Fahrgelder ausw. Aktive Mitglieder	4.077,81 €	3.341,18 €			
Abgang Anlagevermögen	- €	- €			
AfA	41.127,25 €	37.874,87 €			
Geringwertige Wirtschaftsgüter	- €	433,72 €			
Überschuß	30.301,23 €	- €			
	134.786,60 €	145.108,97 €		134.786,60 €	145.108,97 €



Entwicklung des Anlagevermögens

	01.01.15	Zugänge	AfA	31.12.15
Wagenhalle	134.704,00 €		4.536,00 €	130.168,00 €
Werkstättenbau	107.785,00 €		2.506,00 €	105.279,00 €
Sozialgebäude	10.778,00 €		2.537,00 €	8.241,00 €
Außenanlagen Betriebshof	2.048,00 €		116,00 €	1.932,00 €
Unterwerk	1,00 €			1,00 €
Bauten Haltestellen	1,00 €			1,00 €
Umbau Wasserlauf	1,00 €			1,00 €
Gleisanlage	178.770,00 €	73.704,32 €	11.944,32 €	240.530,00 €
Fahrleitungsanlage	2.521,00 €		265,00 €	2.256,00 €
Kanalanschluß	12,00 €		11,00 €	1,00 €
Maschinen	1.705,00 €	4.623,93 €	1.497,93 €	4.831,00 €
Straßenfahrzeuge	2.034,00 €	5.500,00 €	1.911,00 €	5.623,00 €
Schienefahrzeuge	246.437,43 €	500,00 €	15.195,00 €	231.742,43 €
Betriebs- und Geschäftsausstattung	923,00 €		608,00 €	315,00 €
Archiv	1,00 €			1,00 €
	687.721,43 €	84.328,25 €	41.127,25 €	730.922,43 €

Entwicklung der Sonderposten

	01.01.15	Zugänge	Auflösung	31.12.15
Wagenhalle	28.434,00 €		1.223,00 €	27.211,00 €
Werkstättenbau	104.137,00 €		2.402,00 €	101.735,00 €
Gleisanlage	107.075,00 €	80.000,00 €	6.439,00 €	180.636,00 €
Triebwagen 159	20.456,00 €		4.090,00 €	16.366,00 €
Triebwagen 94	133.015,00 €		3.023,00 €	129.992,00 €
Brücke am Schütt				- €
	393.117,00 €	80.000,00 €	17.177,00 €	455.940,00 €

BMB-Vertrieb Gewinnermittlung für 2015


	Ausgaben	Einnahmen
Einnahmen		10.763,97 €
Wareneinsatz	5.702,58 €	
Miete, Strom	- €	
Porti	115,43 €	
Büromaterial	- €	
Werbung	- €	
AfA	872,00 €	
Summe Ausgaben	6.690,01 €	-6.690,01 €
Überschuß		4.073,96 €

Entwicklung des Anlagevermögens

	Bücherstraßenbahn	Einrichtung
01.01.15	4.466,00 €	1.328,00 €
AfA 2015	687,00 €	185,00 €
31.12.15	3.779,00 €	1.143,00 €

Wuppertal, den 10. Juli 2016
 Ernst-Günter Beiersmann
 Schatzmeister

Hinweis:

aus Platzgründen haben wir auf die Werte für 2013 als Vorjahresvergleich für 2014 verzichtet. Die Bilanz 2013 wurde in  117 veröffentlicht.



Protokoll der Jahreshauptversammlung 2015

Der Versammlung geht um 14 Uhr eine Streckenbereisung mit Triebwagen Nr. 275 voraus.

TOP 1: Begrüßung

Michael Schumann eröffnet die Versammlung um 15 Uhr. Anwesend sind 57 stimmberechtigte Mitglieder (Anlage zum Protokoll).

TOP 2: Schweigeminute

Die Anwesenden erheben sich zum Gedenken an Bernd Gerhards, Hartmut Jaschke und Arnt-Ulrich Mann.

TOP 3: Bericht der Kassenprüfer zur Bilanz 2014

Den Anwesenden liegt eine Tischvorlage mit den Jahresabschlüssen 2014 und 2015 vor. Guido Korff und Michael Malicke haben am 27.8.2016 die Bilanz 2014 geprüft, wie Guido Korff berichtet. Sie entspricht allen Anforderungen der ordentlichen Buchführung.

TOP 4: Entlastung des Schatzmeisters für das Geschäftsjahr 2014

Die Anwesenden erteilen einstimmig durch Handzeichen Entlastung.

TOP 5: Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2014

Die Anwesenden erteilen einstimmig durch Handzeichen Entlastung.

TOP 6: Informationen zum Fahrdrachtdiebstahl und den Folgen

Jörg Rudat stellt die einzelnen Ereignisse und deren Folgen dar, die in der HALTESTELLE und in Presse, Rundfunk und Fernsehen Beachtung fanden. Der Verein hat von vielen Seiten unwahrscheinlich großen Zuspruch und auch finanzielle Hilfen erfahren. Die Spenden belaufen sich auf ca. € 47.000, womit der materielle Schaden fast abgedeckt ist. Sogar unser Mitgliederstand ist nach

den Ereignissen auf aktuell 269 angewachsen.

TOP 7: Jahresberichte 2015

Zu den besonderen Ereignissen zählt die Aufarbeitung des Tw 406 mit seinem neuen Stromabnehmer, einer Spende des Straßenbahnmuseums Amsterdam.

Wir haben nun endlich eine muster-gültige Besuchertoilette, die neben dem Dienstgebäude eingerichtet wurde. Es handelt sich um einen eingerichteten Container, der zuvor dem Personal in der alten Schwebbahnwagenhalle Oberbarmen diente.

Tw 128 wird in „Dienstpausen“ von Michael Schmerenbeck in einen ausstellungsfähigen Zustand gebracht.

Das Straßenbahnfest zu Pfingsten 2015 brachte ungefähr 10.000 Besucher und eine Einnahme von € 8.000 an Fahrgeldern. Dank an die aktive Mannschaft!

Ulrich Sunder kümmerte sich besonders um geförderte Maßnahmen, wozu ein Besuch mehrerer Politiker im September 2015 beitrug. Das betrifft die Erneuerung der Gleisanlage Ausweiche Greuel und der Kurve Kaltenbach. Bisher wurden rund € 80.000 umgesetzt.

Besonders wichtig war die Erneuerung unserer Konzession als Straßenbahnbetrieb. Wir müssen alle Bedingungen eines „normalen“ Straßenbahnbetriebs erfüllen. Die Konzession wurde, wie jetzt üblich, für die Dauer von 15 Jahren erteilt. Für Behindertentransporte wurde uns ein Ausgleich für die kostenlose Beförderung erstattet.

Ernst-Günter Beiersmann, erläutert den Einfluss der Zuwendungen auf die Bilanz im Hinblick auf die Aktivierung, da wir ja nach wie vor Pächter der Strecke sind.

Ulrich Sunder weist auf Sonderveranstaltungen hin, die unseren Etat begünstigen. Ein Höhepunkt war der

Dreh eines Musik-Videos in einem unserer Fahrzeuge.

Michael Schumann kündigt an, dass die Nikolausfahrten in Zukunft am Friedrichshammer enden werden. Die Erfahrungen aus der Notlage im vergangenen Jahr haben gezeigt, dass der Nikolaus besser auf die Kinder zugehen kann und der Aufenthalt länger dauert. Er dankt allen Aktiven für den Einsatz vor, während und nach den Nikolausfahrten.

Guido Korff hat zusammen mit Michael Malicke die BMB bei Veranstaltungen bei den Wuppertaler Stadtwerken, in Nürnberg, Bochum-Dahlhausen und beim Nordbahntrassen-Fest in Wichlinghausen vertreten. Sie boten dort Artikel des BMB-Vertriebs an. Sie begrüßen gerne in Zukunft Mitreisende und Helfer.

Die Wuppertaler Stadtwerke spendeten zwei Fahrleitungsmaste.

Jörg Rudat stellt in Aussicht, dass Beiwagen 131 bald auf der Strecke vorgestellt werden kann, nachdem wichtige Arbeiten im März 2016 abgeschlossen werden konnten. Die Abwesenheit des gestohlenen Fahrdrachts wurde genutzt, um dringende Baumfällarbeiten durchzuführen. Im April 2016 konnte dann nach Beseitigung einiger technischer Hindernisse die Montage des neuen Fahrdrachts zügig erfolgen.

Georg Kemper weist darauf hin, dass die Fahrplantaafeln an den Haltestellen neu gestaltet wurden.

Raimund Jünger berichtet ausführlich zum „Dauerbrenner“ Möschenborn. Das Planfeststellungsverfahren läuft. Der Bau der Ausweiche ist für die Behörde ein Hindernis, da man dort vom ursprünglichen Zustand des einfachen Durchgangsgleises ausgehen muss. Er erklärt, wie die Anordnung der Bahnsteige und der Zugänge aussehen soll. Unsere Aussichten: Nicht schlecht. Unsere Erwartungen: Erfordern Geduld. Ein Termin kann noch nicht genannt werden.

Jörg Rudat berichtet, dass das Lager in Heckinghausen unter der Leitung von Jürgen Priebe und Max Stein fristgerecht geräumt und ca. 80 Tonnen Material abtransportiert wurden. Dabei hat jeder Aktive mitgeholfen, der irgendwie greifbar oder einsatzfähig war – eine große logistische wie körperliche Leistung, die mit Applaus gewürdigt wurde.

Michael Schumann berichtet, dass zum Straßenbahnfest an den Pfingsttagen 2016 ca. 9.000 Gäste geschätzt wurden. Der Verein erhielt aus Cronenberg im Mai 2016 die „Kanzlermedaille“. Am 15. September wird ihm für die BMB der Rheinlandtaler überreicht werden.

Georg Kemper stellt den Mitgliedern neue junge „Aktive“ vor. Herzlicher Willkommensbeifall.

Jörg Rudat weist auf den „Trenkle“ hin, der unter einem Zelt betriebsfähig gemacht wird.

Ulrich Sunder stellt die Arbeiten am Wagenkasten des Triebwagens 107 vor. Zu den Nikolausfahrten soll das Fahrzeug nach erfolgter Abnahme wieder einsatzfähig sein.

Georg Kemper weist auf den neuen Tarif hin. Der Kindertarif wurde abgeschafft. Ab 17 Jahren gilt der Erwachsenentarif. Bei Störungen gilt ein Nottarif zu € 1,- je Haltestellenabstand.

TOP 8: Bericht der Kassenprüfer zur Bilanz 2015

Peter Schmerenbeck und Klaus Sieper prüften am 20.8.2016 die Bilanz in Anwesenheit des Schatzmeisters Ernst-Günter Beiersmann. Alle Anforderungen an eine ordentliche Buchführung sind erfüllt.

TOP 9: Entlastung des Schatzmeisters für das Geschäftsjahr 2015

Klaus Sieper bittet die Versammlung um Entlastung des Schatzmeisters. Diese erfolgt einstimmig durch Handzeichen.

TOP 10: Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2015

Klaus Sieper bittet die Versammlung um Entlastung des Vorstands. Diese erfolgt einstimmig durch Handzeichen.

TOP 11: Wahl des Vorstands

Klaus Sieper verliert eine Agenda zur Vorstandswahl:

Laut Artikel 8/I der Satzung unseres Vereins hat die Mitgliederversammlung die Aufgabe, alle zwei Jahre den Vorstand zu wählen. In den letzten Jahren erfolgte dies durch Akklamation. Der Vorstand hat in diesem Jahr beschlossen, die Abstimmung geheim durchzuführen. Dazu brauchen wir einen Wahlvorstand (Klaus Sieper) und Wahlhelfer. Als Wahlhelfer wurden Holger Ott und Michael Malicke gewonnen.

Zur Wahl stellen sich alle bisherigen Vorstandsmitglieder:

- Ernst-Günter Beiersmann,
- Georg Kemper,
- Jörg Rudat,
- Michael Schumann,
- Ulrich Sunder.

Es gab keine weiteren Interessenten bzw. Bewerber.

Georg Kemper hat die Stimmzettel vorbereitet. Jedes Mitglied, das sich in die Anwesenheitsliste eingetragen hat, erhält diesen Wahlzettel. Briefwahl und Vertretung durch persönliche Vollmacht sind möglich.

Die Wahlhelfer sammeln die ausgefüllten Stimmzettel ein und zählen die angekreuzten Felder.

Der Wahlvorstand verkündet das Wahlergebnis.

Abgegebene Stimmzettel:

- 58 (davon 1 nach Vollmacht)
- 3 Briefwahlzettel
- 61 Gesamt

Nr.	Name	Ja	Nein	Enthaltung
1	E.-G. Beiersmann	56	-	2
2	G. Kemper	55	-	2
3	J. Rudat	54	1	5
4	M. Schumann	31	19	8
5	U. Sunder	54	2	3

Die Kandidaten nehmen die Wahl an.

Sie haben lt. Wahlzettel die Aufgabe, die Posten innerhalb des Vorstands untereinander aufzuteilen.

TOP 12: Berufung der Kassenprüfer für das Jahr 2016

Die Versammlung bestimmt die Mitglieder Ralph Bernatz, Wolfgang R. Reimann und Sebastian Köthe zu Prüfern für das Geschäftsjahr 2016.

TOP 13: Aktuelle Berichte, Ansagen, Anträge

Die Projekte Beiwagen 131, Weicheninstandsetzung, Triebwagen 159 und Triebwagen 342 sollen wieder in den Vordergrund rücken. Zu Tw 342 wurde eine Spendenaktion gestartet. Ein Faltblatt wurde dazu erstellt. Andreas Heller stellte das Konzept vor: Tw 342 soll nach Gmunden am Traunsee gebracht werden und in der dortigen Straßenbahnwerkstatt mit vorhandenen Ersatzteilen aufgearbeitet werden. Zeithorizont: Rückkehr 2020.

TOP 14: Aufruf säumiger Mitglieder

Wegen der Neuordnung der Datenverarbeitung in Zusammenarbeit von Ernst-Günter Beiersmann und Guido Korff wird dieser Punkt verschoben.

TOP 15: Verschiedenes

Entfällt
Ende des offiziellen Teils: 17:15 Uhr

TOP 16: Gemütlicher Teil

Muss leider entfallen, da unser Beamer gegen die kräftige Nachmittags-sonne trotz neuen Standorts der Leinwand keine Chance hat.

Wuppertal, den 5./15. September 2016

Klaus Sieper
Schriftführer

Anlagen:
Anwesenheitsliste
Wahlzettel, Zählzettel

Die Verteilung der Ressorts im Vorstand

Nach den Vorstandswahlen anlässlich der letzten JHV hat sich der Vorstand zu einigen Änderungen entschlossen, was seine zukünftige Arbeit angeht.

Laut Gesetz (§ 26 BGB) ist die Aufteilung in ersten und stellvertretende Vorsitzende nicht mehr erforderlich. Wir haben daher beschlossen, auf diese Bezeichnungen in Zukunft zu verzichten und die Aufgaben des Vorstands fest zu verteilen. So werden die fünf Vorstandsmitglieder gleichberechtigt feste Ressorts ausfüllen. Die Rechtsgeschäfte des Vereins werden wie bisher zwei Vorstandsmitglieder gemeinsam, egal in welcher Konstellation, wahrnehmen. Wir versprechen uns von der vorgenommenen Aufteilung wesentliche Verbesserungen der Vorstandsarbeit.

Die Verteilung der Ressorts:

Ernst-Günter Beiersmann:

- Schatzmeister
- Vorbereitung auf EDV-gestützte Verarbeitung

Georg Kemper:

- Aktivsitzungen, „Haltestelle aktiv“
- Marketing (Werbung (z.B. Flyer, Plakate, Fahrzeug-broschüre), Dienstkleidung etc.)
- Organisation (Veranstaltungen, Events)
- Arbeiten in Zusammenhang mit dem PBefG (Konzession, Nahverkehrsplan, Erstattung Schwerbehinderte etc.)
- Sonderfahrten (in Abstimmung mit Jörg Rudat und Michael Schumann)

Jörg Rudat:

- Koordination Technischer Bereich
- Projekte (Projektbegleiter, siehe unten)
- Archiv
- Vertrauensmann der Aktiven
- Sonderfahrten (in Abstimmung mit Georg Kemper und Michael Schumann)

Michael Schumann:

- Spendenakquise
- Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Pressearbeit, Pressemitteilungen)
- Bearbeitung Eingangspost (Mails, Schriftverkehr)
- Sonderfahrten (in Abstimmung mit Georg Kemper und Jörg Rudat)

Ulrich Sunder:

- Akquise und Bearbeitung von Fördermaßnahmen (Akquise, Beantragung, Ausschreibungen, Beauftragung von Bau-firmen etc.)
- IT-Bearbeitung Bankbewegungen (für den Schatzmeister)

Die jeweiligen Vertreter müssen noch benannt werden.

Darüber hinaus werden Projektbegleiter für einzelne Massnahmen bestimmt:

- **Beiwagen 131:** Uwe Dietrich
- **Triebwagen 106:** Ulrich Sunder
- **Triebwagen 159:** Jörg Rudat
- **Triebwagen 342:** Andreas Heller
- **Gleisbau:** Jürgen Priebe
- **Jugendarbeit:** Sven Ekert

Die Technische Leitung (wie bisher):

- Gundo Riechelmann
- Andreas Knebel
- Jürgen Priebe
- Holger Ott

Text: Michael Schumann



Die Mercedes-Benz Niederlassung Wuppertal spendete den Bergischen Museumsbahnen 2625 Euro. Das Geld stammt aus dem Verkauf von 750 Modellautos des limitierten Jahresmodells 2015 mit einem Motiv unseres Tw 94 .

Foto: Georg Kemper

Der Rheinlandtaler – eine ganz besondere Würdigung unserer Museumsbahn

WZ, 16. September 2016



Am 15. September 2016 wurde unserem Vorsitzenden Michael Schumann im Wuppertaler Rathaus der Rheinlandtaler 2015 als Anerkennung für seinen Beitrag zur erfolgreichen Entwicklung unserer Museumsbahn und unseres Vereins überreicht. Ausgezeichnet wird mit dem Rheinlandtaler seit 1976 neben ehrenamtlichem Engagement vor allem auch der Einsatz im Bereich der Denkmal- und Bodendenkmalpflege, im Bereich der Archiv- und Museumspflege sowie der besondere Einsatz für die Erforschung der Landesgeschichte, für Volkskunde, Mundartpflege und Sprachgeschichte des Rheinlands. Der Taler zeigt das Gesicht der Medusa und wurde von dem rheinischen Künstler Wolfgang Reuter gestaltet. Er orientierte sich dabei an dem 1952 gefundenen Abbild an einer der Quellfassungen der römischen Eifelwasserleitung. -gk-



Kanzlermedaille der CDU für das BMB-Team

Im Frühjahr 2016 würdigte der Stadtbezirksverband Cronenberg der CDU die Arbeit der Bergischen Museumsbahnen mit der „Medaille der CDU Deutschlands“ – wegen ihrer Bildseite mit einem Portrait Konrad Adenauers und der Nennung weiterer Bundeskanzler auch „Kanzlermedaille“ genannt.

Sie wird an Personen oder Institutionen verliehen, die sich – unabhängig von Weltanschauung, Religion oder auch politischer Einstellung – um das Gemeinwohl verdient gemacht haben. Motiv für die Verleihung an das gesamte Team der BMB war aber nicht nur die bislang geleistete Arbeit, sondern auch die Aufforderung, sich von den Fahrleitungsdiebstählen nicht entmutigen zu lassen.

Die Verleihung fand entgegen der üblichen Form sogar ausnahmsweise vor Ort in der Wagenhalle in der Kohlfurth statt.

-gk- / Foto: Cronenberger Anzeiger



Nachlese zum Fahrleitungsdiebstahl

Man kann es nicht anders sagen: die große Hilfe unserer Fans und Fahrgäste nach den dreisten Fahrleitungsdiebstählen im letzten Herbst hat uns überrascht, aber auch sehr erleichtert. Wir danken den vielen Spendern aus der Bevölkerung und der Geschäftswelt, aber auch den vielen Fahrgästen, die uns ihre Solidarität bei einem Besuch in unserem Museum ausgedrückt haben. Immerhin konnten wir die neue Saison fast fahrplanmäßig eröffnen.

Damit uns so etwas nicht so bald wieder passiert, haben wir jetzt einige Maßnahmen ergriffen, um potenzielle Diebe abzuschrecken oder ihnen

zumindest ihr Handwerk zu erschweren.

(1) Die im Laufe der Jahre ausgebauten Forstwege haben den Zugang zu unserer Strecke erleichtert. Dem schieben wir im Wortsinn einen „Riegel vor“: Zugangssperren sichern jetzt die befahrbaren Wege.

(2) Warnwesten (s. Bild unten) waren eine Idee der Anwohner. So kann man mögliche Übeltäter bei der Arbeit besser von den Aktiven der BMB unterscheiden.

(3) Das Stichwort „Künstliche DNA“ steht für eine Markierung des neuen Fahrdrachts mit mikroskopisch klei-

nen Plättchen. Details können Sie im Zeitungsbericht und auf der Info-Karte nachlesen. Die gleiche Information findet sich auf Schildern an den Fahrleitungsmasten.



Historische Bahn mit High-Tech

Mehrfach hatten in den vergangenen Monaten Metalldiebe Fahrdrabt bei den Bergische Museumsbahnen gestohlen. 50.000 winzige Metallplättchen sollen jetzt erneuten Diebstählen vorbeugen.

von Peter Fichte

Die Bergische Museumsbahnen (BMB) hat es schwer getroffen. „Diebe haben zwischen vergangendem November und diesem Sommer 1,2 Kilometer Kupfer-Fahrdrabt gestohlen“, berichtet Michael Schumann als Erster Vorsitzende des Vereins. „So ist ein Schaden von mehr als 50.000 Euro entstanden.“ Ohne die Hilfe von Sponsoren und einer

Welle der Hilfsbereitschaft hätte dies das Aus für den Verein bedeuten können.

Medienberichte über die dreisten Diebstähle riefen das Wuppertaler Sicherheitsunternehmen „S.E.S. Safety“ auf den Plan. „Wir bieten forensische Sicherheitslösungen, wie beispielsweise die Markierung von Wertgegenständen mit künstlicher DNA an“, erklärt Unternehmenssprecher Dirk Brückmann. „Wir wollten den



Am vergangenen Wochenende brachten Helfer die spezielle Markierung an den Fahrdrabt an. Rund 50.000 kleine Metallplättchen sollen den Draht nun vor Diebstahl schützen. Fotos (2): Peter Fichte

BMB helfen, damit es zu keinen weiteren Fahrdrabt-Diebstählen kommt.“ Dafür hat das Unternehmen das Material für eine komplette Fahrdrabtmarkierung mit einem speziellen Lack und Microdots gesponsert. Microdots sind winzige, weniger als 0,5 mal 0,5 Millimeter kleine, rechteckige Metallplättchen. Auf ihnen steht, natürlich steht in Mikroschrift, „BMB 2016“. Angebracht werden sie mit Hilfe eines UV- und wetterbeständigen Lacks.

Inzwischen wurden die durch Metalldiebe entstandenen Schäden an der 3,2 Kilo-

meter langen Museumsstraßenbahnstrecke zwischen der Kohlfurt und Cronenberg repariert. Am vergangenen Wochenende montierten Vereinsmitglieder die rund 50.000 Microdots auf dem Fahrdrabt an. „Mit dieser weltweit einmaligen Markierung sind selbst kleine Teile unseres Fahrdrabts eindeutig identifizierbar“ freut sich Schumann über den neuen Schutz gegen Diebe. „Und der Lack hält fast ewig“, betont Brückmann. „Auf jeden Fall mindestens so lange wie der Draht.“

Um potenzielle Diebe schon vor der Tat abzuschre-

cken, werden entlang der Bahntrasse Warnschilder in sechs Sprachen aufgehängt, die auf die Microdots-Markierung hinweisen. Auf den Schildern befindet sich eine Telefonnummer, über die Spaziergänger verdächtige Beobachtungen an eine Sicherheitszentrale melden können. Zudem sind die Drähte elektronisch gesichert. „Dazu können wir keine Details nennen“, sagt Schumann. Außerdem wurden alle Wege zur Trasse gesichert, damit Fahrzeuge nicht mehr in die Nähe des begehrten Materials fahren können.



Dirk Brückmann von „S.E.S. Safety“ (l.) überreichte Michael Schumann Markierungsmaterial im Wert von 3000 Euro.

wuppertaler rundschau, 13. August 2016



Künstliche DNA: Hightech-Schutz für die historische Bahn

Der Wuppertaler Sicherheitsanbieter S.E.S SAFETY spendet dem Verein Bergische Museumsbahnen e.V. die Markierung des Fahrdrabtes mit künstlicher DNA sowie die Anti-Diebstahl-Beschilderung im Retro-Design. Das soll helfen, den Bestand der historischen Bahn zu sichern.

1. Warum haben der Verein Bergische Museumsbahnen (BMB) e.V. und S.E.S SAFETY die Oberleitung der historischen Straßenbahnstrecke mit künstlicher DNA markiert?

Mehrmals haben Kabeldiebe große Stücke aus der Oberleitung der historischen Straßenbahnstrecke Kohlfurt-Cronenberg gestohlen. Dabei verursachten sie Schäden in Höhe etlicher zehntausend Euro, die den Schrottwert des verwendeten Fahrdrabtes dutzendfach übersteigen.

2. Wie wirkt künstliche DNA beim BMB e.V.?

Die forensische Sicherungsmethode zielt darauf ab, Diebesgut u.a. für Polizei und Schrotthändler erkennbar zu machen und Täter zu überführen. Das für potentielle Diebe hohe Entdeckungsrisiko soll sie von der Tat abhalten. Die Sicherung soll somit bereits präventiv wirken.

3. Was geschieht, wenn Täter mit markiertem Fahrdrabt des BMB e.V. erwischt werden?

Künstliche DNA und mikroskopisch kleine Microdots sind auf dem gesamten Fahrdrabt aufgebracht. Sie enthalten einen individuellen Code. Die Polizei kann die Markierung mit einfachem UV-Licht lokalisieren, die Codes auslesen bzw. im Labor entschlüsseln lassen und das Diebesgut so eindeutig dem BMB e.V. zuordnen.

4. Welche Erfahrungen gibt es mit künstlicher DNA?

Die forensische Sicherungsmethode wird in zahlreichen Ländern seit einigen Jahren zur Eigentumsicherung eingesetzt, u.a. in den USA, Großbritannien und Deutschland. Für Privathaushalte gibt es so genannte »HomeKits«, um etwa Einbruch und Diebstahl zu bekämpfen.

(4) Es gibt ein paar weitere technische/elektronische Sicherungsmaßnahmen, die wir hier aus gutem Grund aber nicht verraten. -gk-

Spendenaktion

Wuppertal: Originelle Spendenaktion für Triebwagen 159

Zum Jahreswechsel 2015/2016 startete die Stadtparkasse Wuppertal eine originelle

Spendenaktion: auf dem Internet-Portal „gut-fuer-wuppertal.de“ wurden zahlreiche förderungswürdige Projekte vorgestellt. Dafür eingehende Spenden hat die Stadtparkasse im Rahmen eines vorgegebenen Budgets verdoppelt. Für unseren Triebwagen 159 kamen auf diese Weise 1.111 Euro zusammen.

von 1 Cent; insgesamt spenden die WSW im Rahmen der Aktion 150.000 Euro.

Hier sind jetzt unsere Mitglieder in Wuppertal gefordert – die Aktion läuft noch bis zum Jahresende!

-gk-

WSW Projekte entdecken Spenden So funktioniert es

Die Straßenbahn soll fahren

Wuppertal, Deutschland | Allgemein

8099 WSW Taler gesammelt
1110,99 € über andere Kanäle gesammelt
11% erreicht

Die alte Straßenbahn mit der Nummer 159 wurde 1925 gebaut. Nach jahrzehntelangem Einsatz in...

Projekt ansehen und unterstützen

Im Sommer 2016 starteten nun die Wuppertaler Stadtwerke eine Nachfolgeaktion. Jeder Vertragskunde der WSW kann 750 „WSW-Taler“ abrufen, die er auf die gleichen Projekte verteilen darf, soweit sie ihr Spendenziel noch nicht erreicht haben. Jeder Taler hat einen Gegenwert

Sparkasse verdoppelt Spenden

Gut für Wuppertal: 25 000 Euro zusätzlich für soziale Projekte.

Die Stadtparkasse Wuppertal unterstützt das vor wenigen Tagen gestartete Spendensportal „Gut für Wuppertal“ mit 25 000 Euro. „Wir verdoppeln jeden Geldbetrag, der auf ein Projekt eingezahlt wird“, sagt Sparkassenchef Gunter Wolges. Er ist Initiator der Plattform, die am vergangenen Freitag ins Netz gegangen ist. Seither haben sich fast 60 Projekte registriert.

gut-fuer-wuppertal.de

Eine Initiative von:

- Stadtparkasse Wuppertal
- WZ betterplace.org

Die Nutzung der Plattform ist kostenlos. Spenden können per Banküberweisung, Girokonto, Kreditkarte oder Paypal erfolgen. Sie erreichen die Projekte ohne Abzug von Kosten oder Gebühren zu 100 Prozent.

Spenden für Projekte mit einer Freistellungsbekanntmachung wie zum Beispiel Vereinen, Kirchen und karitativen Einrichtungen, erhalten zum Jahresbeginn automatisch eine Quittung für die Steuererklärung. Wer ein Projekt mit Geld unterstützen will, wird auf Wunsch darüber informiert, wie sich die von ihm begünstigte gute Sache entwickelt.

Die Spendenaktion der Stadtparkasse beginnt heute um 10 Uhr. Unter dem Motto „Du spendest, wir legen das Gockel noch wuppertal drauf – das ist gut für Wuppertal“ beteiligt sich die Sparkasse mit bis zu 25 000 Euro an Projekten mit einer Freistellung.

Sparkassenchef Gunter Wolges. Archiv-Foto: Ralf Baumgarten

hauptsachebeineigung auf der Plattform.

Dort haben bisher unter anderem der Verein Utopia Stadt, die Kindertagesstätte Pudelimitas, die Schützbrüderschaft Beyenburg, die Mandolinen-Konzertgesellschaft, das Wuppertaler Rockprojekt und das Kinder- und Jugendtheater ihre Vorhaben platziert. » S. 18 u. 19

Neues Leben für die Bahn

Die alte Straßenbahn mit der Nummer 159 wurde 1925 gebaut. Nach jahrzehntelangem Einsatz in Wuppertal und im Bergischen Land wurde sie 1970 vom Verein Bergische Museumsbahnen übernommen. Irgendwann soll sie wieder fähigste auf der Museumsstrecke befördern. Der Verein muss noch viel Arbeit in die Elektrik, Innenausstattung, etc. investieren. Dazu ist er auf Unterstützung angewiesen.

WSW Taler für Wuppertal

WSW Taler für Wuppertal

Die WSW bauen ihr gesellschaftliches Engagement in Wuppertal weiter aus und stellen einen Spendentopf mit WSW Talern in Höhe von 150.000 Euro zur Verfügung. Jetzt spenden und soziale Projekte in Wuppertal unterstützen. Alle Infos unter...

WZ, 9. Dezember 2015

Heckinghausen: Umzug in ein neues Domizil

Als die BMB 1988 den Vertrag über die Anmietung eines Teils der Wagenhalle Cronenberg mit den WSW abschlossen, war die Zukunft des ehemaligen Betriebsgebäudes bereits ungewiss. Aber erst zwanzig Jahre später mussten wir dort wieder ausziehen (siehe auch 108).

Die Kündigung der WSW für die Räumlichkeiten stellte uns vor ein großes Problem: Wohin mit den in Cronenberg untergestellten Fahrzeugen und wohin mit dem riesigen Vorrat an Ersatzteilen?

Nach langer Suche konnte für die Ersatzteile ein bezahlbares Ausweich-

quartier gefunden werden. Über ein Jahr lang wurden Woche für Woche Teile in die neuen Räume in einer ehemaligen Fabrikhalle in Wuppertal-Heckinghausen transportiert. Die Straßenbahnwagen übersiedelten dagegen in die Kohlfurth.

Motoren, Fahrshalter, Löschkammern, Fenster, Schilder, Widerstände, Sitze, Türen und viele Teile mehr – der Platz am neuen Standort reichte nicht aus, vieles wurde aussortiert oder an andere Vereine verschenkt. Immerhin waren die Bestände dort für einige Jahre gut aufgehoben: trocken, sicher und geordnet (s. Foto).



Im Herbst 2015 erreichte uns dann die nächste Kündigung – wieder musste eine geeignete Unterkunft gesucht und gefunden werden. Leichter gesagt als getan! Aber auch diesmal ergab sich eine Lösung. Erneut wurden von den Aktiven in kurzer Zeit viele LKW-Ladungen in die neuen Räume gebracht. Dinge die wir häufiger brauchen nahmen dagegen den direkten Weg in die Kohlfurth.

Hoffen wir, dass dies jetzt der letzte Umzug unseres Lagers war!

Text: Georg Kemper / Foto: Wolfgang R. Reimann

Leserbrief

Unser aktives Mitglied Dr. Berndt hat uns schon vor einer Weile auf eine fehlerhafte Bildlegende hingewiesen. In 118 war auf Seite 19 eine Winter Szene von der Ausweiche Greuel mit einer angeblichen Zugkreuzung zu sehen. Dem aufmerksamen Betrach-

ter ist aber nicht entgangen, dass sich vor dem rechts sichtbaren KSW-Beiwagen überhaupt kein Motorwagen befindet.

Es könnte sich also um einen Beiwagen handeln, der nicht nach Solingen mitgenommen wurde. Einerseits erscheint die Abstellung im Gefälle

problematisch, andererseits würde der Bw an der Haltestelle Lenzhaus im Straßenraum zurückbleiben.

Dazu schreibt Wolfgang R. Reimann: „Das Abstellen von Beiwagen in der Ausweiche Greuel habe ich auch des Öfteren beobachten können und auch fotografiert. Der Grund war angeblich der, dass die Aufstellung auf der Berghauser Straße von der Polizei beanstandet wurde – könnte also durchaus stimmen.“

Und von Bernhard Terjung erfahren wir dazu: „Tatsächlich wurden noch bis 1970 Beiwagen auf der Berghauser Straße abgestellt. Nach Greuel nahm die „5“ den Beiwagen nur mit, wenn in der HVZ die „25“ mit Beiwagen bis nach Sudberg verkehrte, denn dann entfiel der Beiwagenaustausch „5-auf-25“ am Lenzhaus.“

-gk-





Verband Deutscher Verkehrs-Amateure e. V.

– 60 Jahre VDVA –

Festakt zum Jubiläum in unserer Wagenhalle

Verwöhnt von Internet und einem üppigen Angebot von Büchern und Fachzeitschriften kann man sich heute kaum noch vorstellen, wie mühsam es kurz nach dem zweiten Weltkrieg für Straßenbahn-Fans gewesen ist, Informationen zu neuen Entwicklungen bei den Verkehrsbetrieben zu erhalten. Daher wurden Angebote wie der „Sammler-Brief“, der von Günter Stetza in Essen an Fans in Deutschland und im benachbarten Ausland verschickt wurde, begierig aufgenommen und eifrig studiert. Etwa zur gleichen Zeit organisierten britische und niederländische Tramfreunde zahlreiche Sonder- und Abschiedsfahrten, an denen auch deutsche Gäste teilnehmen konnten.

Daraus entstand 1956 der VDVA, der den „Sammler-Brief“ zu seinem Organ machte und ein Jahr später in „Der Deutsche Verkehrsamateur“ umtaufte. Das Blatt erschien monatlich und veröffentlichte die Meldungen seiner Mitglieder zu Veränderungen an Strecken und Wagenpark, leider allzu oft auch zu Stilllegungen von Betrieben, die nach dem Krieg noch einmal kurz ins Rollen gekommen waren, aber letztlich doch dem Omnibus weichen mussten. Mittlerweile hat „Blickpunkt Straßenbahn“ diese Aufgabe übernommen und wird immer noch nach dem gleichen Prinzip zusammengestellt.

Auch die Sonderfahrten wurden in Form der mehrtägigen „Tagungen“ zu einem festen alljährlichen Programmpunkt. Im angesteuerten Zielgebiet wurden dann jeweils mehrere Bahnbetriebe besucht und ausgiebig bereist. Aktuell ist der VDVA jährlich abwechselnd in Deutschland und im



europäischen Ausland unterwegs. Da die Reihe der Tagungen an einige Veranstaltungen vor der Verbandsgründung anknüpft, fand in diesem Jahr bereits die 67. Veranstaltung dieser Reihe statt. Mit der Region Ruhrgebiet / Bergisches Land kehrte der VDVA sozusagen zu seinen Wurzeln zurück. Die Bergischen Museumsbahnen hatten dabei die Ehre, als Gastgeber für den Jubiläumsabend zu fungieren, der

am 27. August 2016 in unserer Wagenhalle stattfand.

Nach einer ausführlichen Streckenbereisung mit Fotoprogramm, bei dem auch Arbeitsfahrzeuge im Einsatz erlebt werden konnten, stärkten sich die Teilnehmer mit einer Bergischen Kaffeetafel und nach einigen Ansprachen mit einem großen Buffet. Die Arbeit unseres Vereins wurde im Laufe des Abends durch eine spontane Sammelaktion für Tw 342 gewürdigt: der „Spendenhut“ war mit knapp 500 Euro prall gefüllt! Hinzu kamen zwei weitere Spenden von zusammen knapp 2.000 Euro! Wir haben uns über diese Anerkennung sehr gefreut und sagen herzlich Dankeschön!

-gk / Fotos: Michael Malicke (2)



Gleisbaustelle Friedrichshammer (18.09.16)

Unsere Gleiserneuerungen werden zum großen Teil bezuschusst. Was jedoch an Eigenleistung dazu gehört,

zeigen diese Bilder: Vorbereiten der Schwellen, Aufarbeiten des Klein-eisens, Transport zur Baustelle und

Verlagern abgelegter Schienenprofile durch Fortziehen mit dem Arbeitswagen. Text und Fotos: Michael Schmerenbeck



Kabeltrommeln und Werbung für Wicküler Bier (!) – man könnte die Szenerie fast für Ronsdorf Bahnhof halten, ist aber Herford, Bergertor.



Vor 60 Jahren... ...Letzte Fahrten der Herforder Kleinbahnen

Wir erinnern mit diesem Beitrag an eine meterspurige Überland-Straßenbahn im östlichen Zipfel Westfalens, die einige Parallelen zur Hagener Vorortbahn aufwies. Genau wie die Bahn nach Breckerfeld beförderten die Herforder Kleinbahnen ihre Züge anfangs mit Dampfbetrieb, auf den erst in den 20er Jahren die Elektrifizierung folgte. Die 50er Jahre brachten auch dort einen Modernisierungsschub mit Düwag-Groß-

raum-Vierachsern, die nach der schleichenden Auszehrung des Güterverkehrs den Personenverkehr aber nicht mehr retten konnten. Am 24. April 1966 fuhren die letzten elektrischen Bahnen zwischen Herford-Kleinbahnhof und Spenge-Siedlung.

Begonnen hatte die Geschichte des Betriebs mit der Teilstrecke von Herford nach Enger am 10. August 1900; die Verlängerung zum westlichen

Endpunkt in Wallenbrück folgte schon am 20. September. In Enger bestand eine Gleisverbindung zu den Bielefelder Kreisbahnen, die für einen regen Austausch von Fahrgästen und Gütern genutzt wurde. Die Erweiterung von Herford nach Osten verlief ab 1902 über Bad Salzuflen und Exter nach Vlotho, wo die Strecke ab 1903 im neuen Weserhafen endete. Der östliche Abschnitt lag überwiegend schon nicht mehr in Preußen, sondern im damaligen Fürstentum Lippe, was



Streckenunterbrechung
in Herford wg. Bauarbeiten



1966 die westliche
Endstation: Spenge-Siedlung

Die Ortsdurchfahrt in Herford entlang der Werre, hinten in der Mitte der Kleinbahnhof Bergertor.



zu zwei getrennten Konzessionen führte und sich später noch negativ auswirken sollte.

Düwag-Fahrzeuge und ältere Personenwagen als Schrott bei der Sylter Inselbahn (mitten in Westerland!).

Foto: Arnt-Ulrich Mann, Archiv Wolfgang R. Reimann

Die Gesamtlänge der Strecke betrug damit rund 40 Km, Herford lag ziemlich genau in der Mitte. Aus den vielen weiteren Plänen der Jahrhundertwendezeit für Kleinbahnen in Ostwestfalen ist zwar nichts mehr geworden, aber die Herforder Strecke entwickelte sich durchaus erfreulich. Um den Personenverkehr attraktiver zu gestalten, kam während der Auf-

schwungphase in der zweiten Hälfte der 20er Jahre der Plan für eine Elektrifizierung auf. Zwischen 1930 und 1933 erfüllte sich dieser Wunsch, Hawa und Uerdingen lieferten dazu zweiachsige, straßenbahnähnliche Trieb- und Beiwagen. Wegen des Überlandcharakters wählte man jedoch 1.500 Volt Fahrspannung.

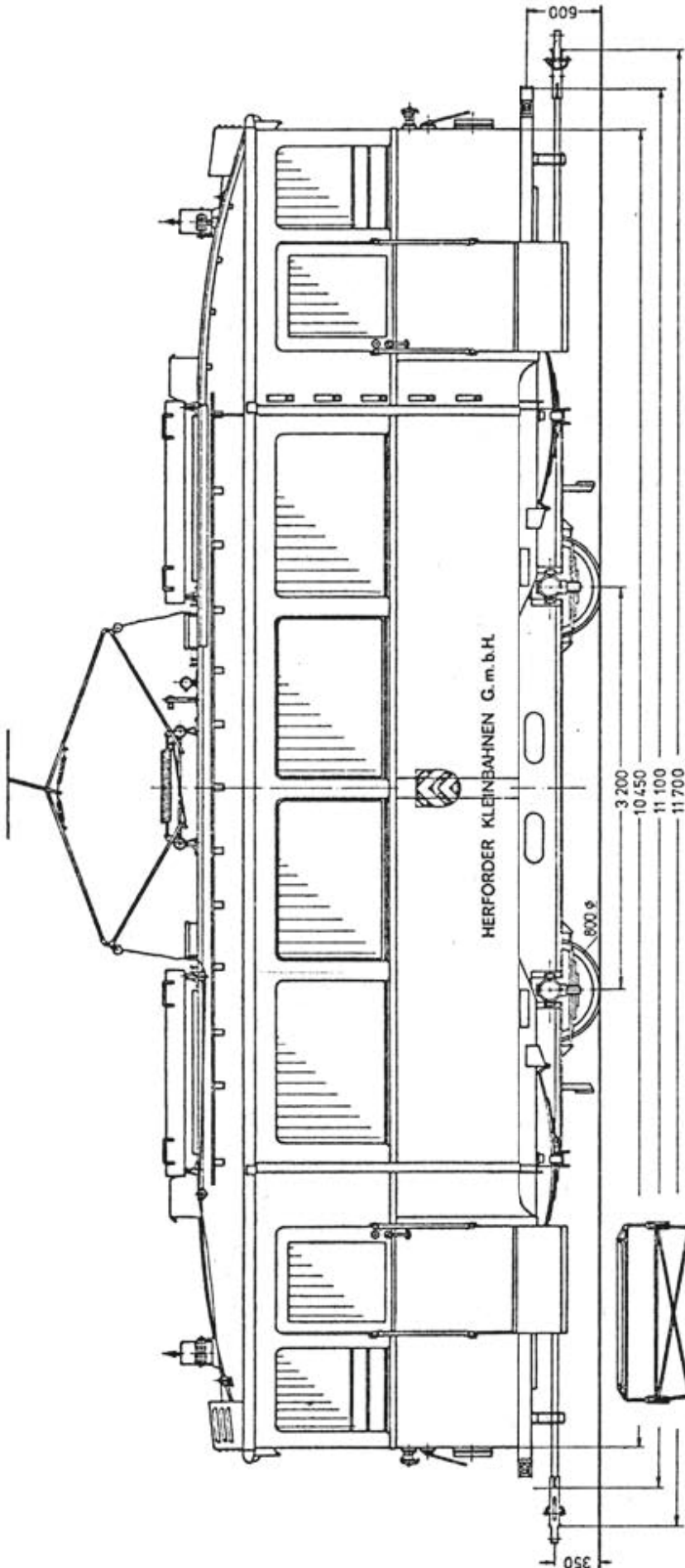
Nach dem zweiten Weltkrieg lieferte die Düwag schon 1952 je zwei Trieb- und Steuerwagen vom Großraumwagen-Typ nach Herford. Der Personenverkehr profitierte von den modernen Fahrzeugen und mit den Beförderungszahlen ging es wieder aufwärts. 1961 wurden die Steuerwagen zu Triebwagen aufgerüstet, aber auch danach waren die Wagen oft paarweise im Einsatz.

Im Güterverkehr löste Mitte der 50er Jahre endlich der Dieselmotor die alten Dampfloks ab; viel zu oft aber auch schon in Form des Lkw. Den „Anfang vom Ende“ brachte dann 1962 das Auslaufen der Konzession für den lippischen Streckenteil nach Vlotho, dessen Verlängerung man nicht mehr durchsetzen konnte. Die halbierte Reststrecke stellte anschließend in Etappen von Ende 1963 bis Frühjahr 1966 ihren Betrieb ebenfalls ein.

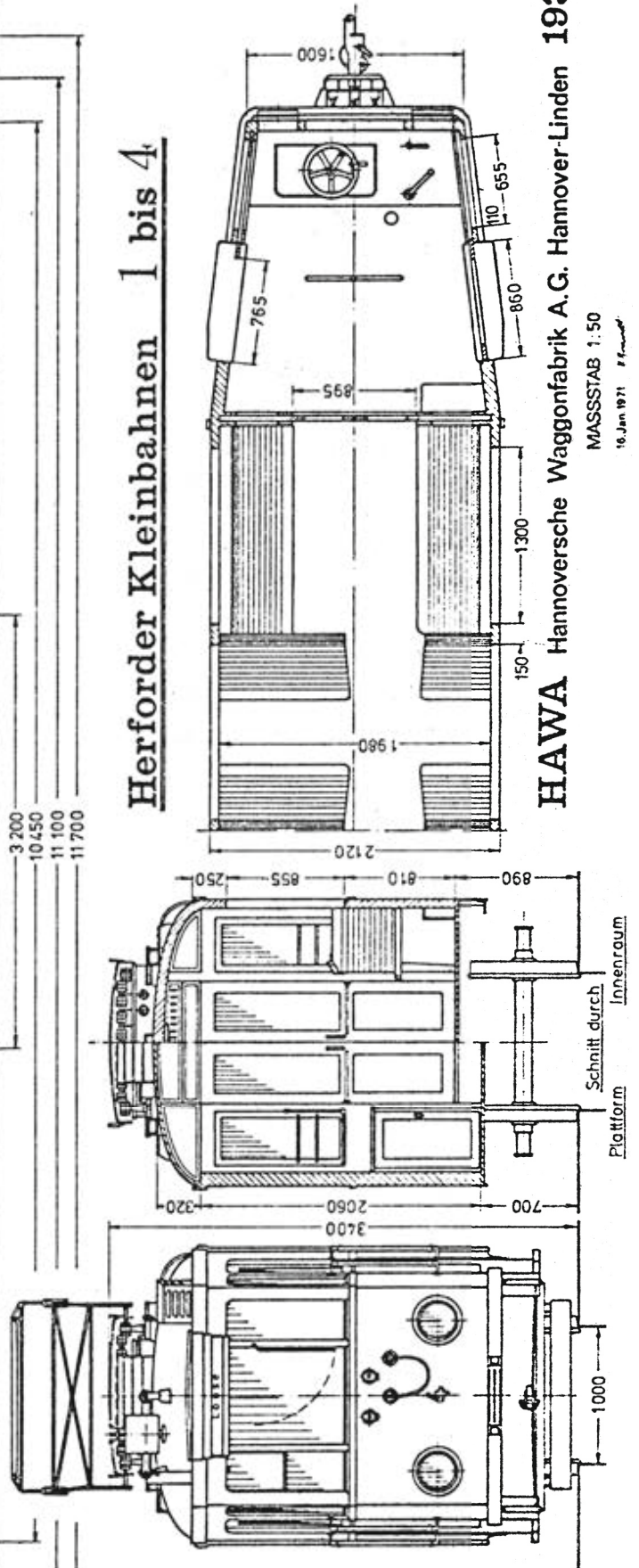
Von den elektrischen Fahrzeugen ging ein großer Teil nach Sylt, weil man die dortige Inselbahn damit modernisieren wollte. Dazu kam es aber – wie bekannt – nicht mehr. Etwas besser traf es Diesellok 15 (Ruhrtaler / 1954), die nach 1965 noch einige Zeit bei der Kreis-Altenaer Eisenbahn die Güterzüge nach Brüninghausen zog. Von dort verschlug es sie zur belgischen Museumsbahn „Li Trimbleu“ bei Lüttich, die nach einem schweren Unfall jedoch schließen musste. Aktuell soll die Lok noch in Spanien im Bauzugdienst stehen.

Text: -gk / Fotos: Wolfgang R. Reimann (April 1963)





Herforder Kleinbahnen 1 bis 4



HAWA Hannoversche Waggonfabrik A.G. Hannover-Linden 1930

MASSSTAB 1:50
16 Jan 1971 P. K...



Kleiner Grenzverkehr

Nicht nur in Schwelm (siehe [®] 121) wagten sich Wuppertaler Straßenbahnwagen auf westfälisches Gebiet vor, sondern auch auf der Linie 2 nach Hidding-

hausen, die während ihrer gesamten Existenz diese Nummer getragen hat. Am 31. August 1958 fuhr sie zum letzten Mal ins „befeundete Ausland“ und wendete seitdem für wei-

tere knapp sechs Jahre schon in der Endschleife Hottenstein in Wuppertal-Nächstebreck.

Hier kommt uns auf der Wittener Straße bei Haus-Nr. 93 (die beiden Gebäude links stehen noch) einer der drei Schöndorff-Wagen entge-



gen, die in den 50er Jahren nicht mit einer eckigen Front und Zielfilmen „modernisiert“, sondern bis 1960 noch mit ihren originalen Linienwürfeln eingesetzt wurden. Der Wagen hat am letzten Betriebstag gerade die Endstelle am Hiddinghauser Bahnhof verlassen. Der eigentliche

Ort wurde von den Gleisen nicht erreicht; Pläne, mit der Linie 2 dorthin und bis nach Witten-Bommern vorzustoßen, haben sich nie erfüllt.

Warum nun „Grenzverkehr“? Ein wichtiger Anker für das Heimatgefühl war (und ist) nicht nur der Fuß-

ballverein, sondern immer auch die lokale Biermarke. Während die Straßenbahn für bergisches Wicküler wirbt, trinken die Gäste auf der Terrasse westfälisches Andreas-Pils aus Hagen-Haspe, wie uns die Laterne signalisiert.

Text: -gk- / Foto: Archiv Wolfgang R. Reimann



Die Linien 4 und 14 – die „Konkurrenz“ zum Toelleturm

Nachdem wir uns in der Haltestelle 121 mit der Linie 10, der Stammlinie der Barmer Bergbahn beschäftigt haben, richtet sich heute das Augenmerk auf eine der früh eingestellten regelspurigen Linien. Die Rede ist von der Linie 4, der Nord-Süd-Verbindung der Barmer Straßenbahn, deren Linienführung 1927 ebenfalls den Toelleturm auf den Barmer Südhöhen erreichte. Die im Titel mitgenannte Liniennummer 14 wurde im Laufe der Jahrzehnte in Wuppertal wiederholt vergeben. Hier geht es um die Ergänzungslinie, die zwischen 1949 und 1959 aus verschiedenen Gründen die Stammlinie 4 ergänzte.

Zusammen mit der Linie Barmen – Schwelm nahm die Barmer Straßenbahn am 1. September 1897 eine Querverbindung Wichlinghauser

Markt – Bf. Rittershausen (Oberbarmen) – Heckinghausen in Betrieb, um so dicht bewohnte Stadtbezirke miteinander und mit der Talsohle zu verbinden. Die Strecke begann an der Ecke Wichlinghauser Straße/Oststraße und verlief durch die Wichlinghauser Straße bis zur Berliner Straße. Von dort bis zum Bf. Rittershausen wurden auf ca. 350 m Länge die Gleise der Talbahn mitbenutzt. Es schloss sich eine eingleisige Strecke durch die Rittershauser Ladenstraße und über die Werlébrücke an, an deren südlichem

Widerlager die Barmen-Schwelm-Milsper Straßenbahn erreicht wurde. Ab der Haltestelle Werléstraße folgte die neue Linie 4 der Strecke nach Heckinghausen und hatte ihre Endstelle an der Bockmühle (Lenneper Straße).

Die Auslastung des südlichen Astes blieb schwach, da die Heckinghauser Anwohner nur einen kurzen Fußweg bis zum Bahnhof und zum Zentrum von Rittershausen hatten. Dagegen



wuchs die Besiedlung auf den Barmer Südhöhen, auch „Hochbarmen“ genannt. Die Barmer Straßenbahn trug dem Rechnung und baute 1912 eine neue, 2,2 km lange Strecke über Schillerstraße (Brändströmstraße) – Untere Lichtenplatzer Straße – Freiligrathstraße – Mörikestraße – Schubertstraße bis zur neuen Endstelle Forsthaus am Beginn der Barmer Anlagen, die am 13. Juli 1912 eröffnet werden konnte. Südlich der Brändströmstraße war die Strecke eingleisig mit Ausweichen am Oberwall und an der Richard-Strauss-Allee. Der Gleisbogen an der Wichlinghauser Straße wurde verschwenkt und die kurze Querverbindung über die Werlébrücke stillgelegt. So hatte die **Linie 4**, wie sie seit 1911 hieß, jetzt

Auf einem Gleisstumpf an der Ecke Wichlinghauser Straße / Oststraße, wo der Tw 234 die Wendezeit verbringt, nahm die Linie 4 ihren Anfang. Die Bebauung am Wichlinghauser Markt hatte den Krieg überstanden, wurde aber später ein Opfer des Straßenausbaus. Foto: WSW



An der Wichlinghauser Straße biegt Tw 227 ab in Richtung Toelleturm. Der Wagen sieht frisch modernisiert aus mit seiner kantigen Heckinghauser Front. Im Hintergrund der Obus 306 mit neuem Aufbau von Ludewig. Flachbauten prägten auch 1956 noch das Bild entlang der Berliner Straße. Foto: Eduard J. Bouwman



die erheblich längere Linienführung Wichlinghauser Markt – Brändströmstraße – Forsthaus und wurde inoffiziell auch „Forsthausbahn“ genannt. Beiwagenbetrieb war auf der steigungsreichen Strecke nicht zugelassen, weshalb die Wagen der Linie 4 in einem dichten Takt von 7 ½ Minuten verkehrten.

Eine abermalige Verlängerung gab es am 20. Oktober 1927, als die Forsthausbahn um einen Kilometer bis zum Toelleturm verlängert wurde und somit eine neue Anschlussmöglichkeit an die Linien der Barmer Bergbahn AG in Richtung Ronsdorf, Remscheid und Cronenberg vermittelte. In Verlängerung der bisherigen Endstelle wurde ein eigener zweigleisiger Bahnkörper durch die Barmer Anlagen angelegt, daran schloss sich ein eingleisiger Streckenabschnitt an der Südostseite

der Lönnsstraße an. Die zweigleisige Endstelle Toelleturm befand sich vor der Sachsenstraße und unmittelbar neben der Trasse der Zahnradbahn. In leichter Tieflage angelegt hatte sie Hochbahnsteige und ermöglichte den Fahrgästen ein bequemes Ein- und Aussteigen und kurze Umsteigewege. In jener Zeit spielte der Ausflugsverkehr in die nähere Umgebung noch eine große Rolle, was sich in einer großen Zahl von Ausflugslokalen an der Peripherie der Stadt niederschlug. Wer dem Mief der Barmer Innenstadt entkommen wollte, hatte seit 1927 zwei Fahrmöglichkeiten: die Zahn-

radbahn vom Clef in Barmen und die Linie 4 aus Richtung Oberbarmen, die beide am Toelleturm zusammentrafen. Dort befand sich das bekannte Lokal „Zur Bergbahn“, und die Barmer Anlagen luden zu Spaziergängen in die Umgebung ein. Per Umsteigen ließen sich u.a. die Gaststätten Koritzius und Jägerhof am Rand von Ronsdorf und Freudenberg auf der Südhöhe von Elberfeld erreichen. An schönen

Die Tw 224 auf Linie 14 und Tw 231 auf Linie 4 begegnen sich am 4.9.1958 am Wupperfeld. Die Umstellung auf Zielfilme mit Positivschrift ist noch nicht ganz abgeschlossen. Foto: Eduard J. Bouwman





Die Tw 231 und 233, beide auf der „14“ unterwegs, begegnen sich am 4.9.1958 in der Ausweiche Richard-Strauss-Allee.
Foto: Eduard J. Bouwman

Sonntagen war der Andrang manchmal so stark, dass zusätzliche Wagen eingesetzt werden mussten. Dies bezeugen Bilder mit Pulk von Straßenbahnwagen, die die Linie 4 am Toelleturm zeigen. Unter den eingesetzten Wagen fand sich das ganze Spektrum der Zweiachser-Triebwagen der Barmer Straßenbahn. Nach dem Zweiten Weltkrieg sah man besonders häufig die sogenannten AEG-Wagen Wagen der Serie 225 – 234.

Die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg unterbrachen zwischen 1943 und 1945 die Linie 4 wiederholt. Nachdem sie zunächst nur auf Teilstrecken verkehrte, konnte sie erst ab dem 1. September 1946 wieder auf ihrer kompletten Route verkehren, inzwischen unter der Ägide der Wuppertaler Bahnen AG.

Am 16. September 1949 kam es zu einer Neuordnung der regelspurigen Straßenbahnlinien in Barmen. Da die

Autobuslinie 24, die Elberfeld über Loh mit Wichlinghausen verbunden hatte, auf absehbare Zeit wegen Wagenmangels nicht wieder verkehren konnte, verlegten die WSW den Endpunkt der Talbahnlinie 1 an den Wichlinghauser Markt, der dadurch wieder eine direkte Verbindung mit Elberfeld bekam. Gleichzeitig wurde eine neue **Linie 14** geschaffen, die den Toelleturm über Bf. Oberbarmen mit der Talbahn-Endstelle Weiherstraße verband. So wurden Überkapazitäten auf der Wichlinghauser Straße und Unterversorgung auf der Schwarzbach vermieden. Durch beide Straßen führen jetzt jeweils zwei Linien: 1 und 4 durch die Wichlinghauser Straße, 11 und 14 durch die Schwarzbach. Zum Toelleturm führen die Linien 4 und 14 im Wechsel. Dieser Zustand währte bis zum 16. Mai 1953. Nachdem auf der Talbahn-Linie 11 Großraumwagen zum Einsatz kamen, war die Platzkapazität in Richtung Weiherstraße so groß, dass die Linie 14 entbehrlich wurde.

Am 18. Februar 1954 entschieden sich die Stadtwerke, die Zahnradbahn stillzulegen und künftig der Linie 4 die Verkehrsanbindung nach Ronsdorf zu übertragen. Ungeachtet der problematischen und länge-



Der Schöndorff-Tw 147 am Ende des zweigleisigen Abschnitts unterhalb der Haltestelle Ehrenfriedhof im Jahr 1953. Foto: WSW

ren Streckenführung gegenüber der Bergbahn, begab man sich ans Werk und baute Vorleistungen für eine Verlängerung der regelspurigen Strecke nach Ronsdorf. Diese bestanden im Wesentlichen aus:

- einer zweigleisigen Überleitung oberhalb der Adolf-Vorwerk-Straße in Richtung der Bergbahntrasse
- Einbau einer selbsttätigen Lichtsignalanlage zwischen Forsthaus und Toelleturm
- Umspurung des südlichen Gleises der Straßenbahnlinie 10 zwischen Toelleturm und Lichtscheid
- Einbau von Dreischienenweichen im Bereich der Ronsdorfer Waldstrecke

Am Wupperfeld wurde ein zusätzlicher Gleisbogen eingebaut, der Fahrten von der Brändströmstraße in Richtung Alter Markt ermöglichte. Über diesen verkehrte ab dem 18. August 1954 erneut eine **Linie 14** mit dem Linienweg Bf. Barmen – Brändströmstraße – Toelleturm. Außer der neuen Lichtsignalanlage ließen sich die anderen Bauvorleistungen aber noch nicht nutzen, solange die Bergbahn noch verkehrte – und blieben auch später unvollendet.

So fuhren die Linien 4 und 14 für fünf weitere Jahre in Richtung Toelleturm. Die Verlängerungspläne verschwanden in der Schublade und blieben als noch lange sichtbare Investitionsruine unter dem Asphalt der Wettinerstraße liegen. Im Oktober 1957 entschlossen sich die WSW, über den Weg der Linien 4 und 14 eine Obuslinie anzulegen, die durchgehend bis Ronsdorf verkehren sollte. Diese Entscheidung besiegelte das Schicksal unserer Zwillingslinie. Letztmalig am 29. Mai 1959 fuhren Straßenbahnwagen auf der Forsthausbahn. Ab dem Folgetag verkehrte eine **Buslinie 14** zwischen Bf. Barmen und Toelleturm. Der Bahnkörper zwischen Forsthaus und Ehrenfriedhof wurde zur Straße ausgebaut, die ab dem 5. Juli 1959 von den Obussen der neuen Linie 10 befahren werden konnte. Noch heute verrät dieses horizontal und schnurgerade verlaufende Straßenstück seinen Ursprung als Bahndamm. Die Linie 4 bekam noch eine Gnadenfrist: auf stark verkürztem Linienweg zwischen Brändströmstraße und Wichlinghauser Markt pendelten die Straßenbahnwagen bis zum 16.



Tw 230 kommt am 13.7.1956 unterhalb der Haltestelle Mörikestraße auf der Linie 4 den Berg herauf. Foto Eduard J. Bouwman

August 1959 und wurden dann durch die Obus-Zweiglinie 10W ersetzt.

Mit der Einführung der Obuslinien 10B und 10W zwischen Barmen und Ronsdorf verschwanden die Liniennummern 4 und 14 für ein paar Jahre aus den Fahrplänen der Wuppertaler Stadtwerke. Im April 1963 wurden sie neu vergeben für zwei Buslinien, die als Straßenbahn-Ersatz zwischen Alter Markt und Windhornstraße bzw. Hatzfeld eingerichtet wurden. Die Obus-Epoche blieb eine Episode. Schon ab Februar 1971 verkehrten Diesel-Busse als Ersatz und mit dem Fahrplanwechsel am 27. Mai 1972 wurden die Linienwege im Barmer Süden neu geordnet. Die Tradition der Forsthausbahn übernahm eine neue Buslinie 46 (heute 646), die möglich machte, was es zur Straßenbahnzeit nicht gab: eine direkte Verbindung vom Toelleturm über Heckinghausen und Oberbarmen nach Wichlinghausen.

Text: Bernhard Terjung



Tw 224 steht im Mai 1959 als Wagen der Linie 14 am Endpunkt Toelleturm. Gut erkennt man die Tieflage des Gleises – Barrierefreiheit anno 1927. Foto: WSW

Endzeit am Toelleturm im Juni 1959. Links der Zahnrad-Tw 5, im Hintergrund auf dem Meterspurgleis der Tw 171 als Dienstwagen, und rechts der Bus 104 (Büssing/Ludewig 6500 T) im Schienenersatzverkehr auf der Linie 14. Foto: WSW





Schnurgerade Strecke und Fahrleitung im Stil ihrer Zeit - Marl, Rappaportstraße mit der „kurzen“ Linie 21

Vor 60 Jahren... ..letzte Fahrten zu den CWH

Die Linien 14 und 21 der Vestischen Straßenbahnen im Norden von Marl

Es war am 24. September 1966, als letztmalig die Linien 14 und 21 auf dem Abschnitt Marl, Hagenstraße, über die Rappaportstraße zu den Chemischen Werken Hüls (CWH) fuhren.

Dieser 3,28 km lange Abschnitt war einst eine äußerst wichtige Verbindung für den Berufsverkehr zu einem

der größten Arbeitgeber im nördlichen Ruhrgebiet. Sie wurde – dem Wachstum des Unternehmens folgend – erst relativ spät, am 16. März 1939, eröffnet, zunächst eingleisig, zwei Monate später war auch das zweite Gleis fertig gestellt. Die Endstelle war ursprünglich als Stumpfgleis mit Gleiswechsel ausgeführt, aber schon 1940 wurde eine großzügige Gleis-

schleife mit mehreren Bahnsteigen angelegt.

Die neue Straßenbahnverbindung zu den Chemischen Werken Hüls war zum Transport der Arbeiter eingerichtet worden. Der Antrag zu ihrem Bau stammte deshalb auch von der Direktion der CWH. Ihr Verlauf war im Stadtbereich Y-förmig, denn das Werksgelände wurde von zwei Richtungen (Gelsenkirchen und Recklinghausen) aus angesteuert, deren Gleise sich dann aber schon nach wenigen hundert Metern vereinigten. Der weitere Ausbau des Werks und die Steigerung der Produktion von BUNA und anderer chemischer Produkte erforderte den Einsatz von vielen tausend Beschäftigten. Diese Menschenmassen konnten damals nur durch die Straßenbahn vernünftig befördert werden.

Das kantige Design von Tw 320 passt gut zu den Verwaltungsbauten der CWH aus den 50er Jahren.



Schwierig war zur Bauzeit die Materialbeschaffung. Man behalf sich mit dem Gleismaterial der wegen des Baus der Reichsautobahn Ober-

hausen – Hannover „vorübergehend“ stillgelegten Linie von Herten, Nonnenbuschweg, nach Recklinghausen-Hochlarmark.

Die Liniennummern wechselten mehrfach, es verkehrten zeitweise die Linien 6, 12, 13, 14 und später als Pendelwagen die Linie 21. Die Zugfolge betrug tagsüber durchweg 15 Minuten, jeweils alle 30 Minuten von Recklinghausen-Hbf via Marl-Hüls (zuletzt Linie 14) bzw. von Marl, Amtshaus (Pendel-Linie 21). Zu den Schichtwechselzeiten wurde die Zugfolge erheblich verdichtet, es verkehrten dann auch Dreiwagenzüge!



So hat der Berufsverkehr zu den CWH in den 30er Jahren ausgesehen: Tw 308 mit Bw in der Endschleife.



Früher kam SL 14 von links auf direktem Wege durch die Lassallestraße von Recklinghausen; die „Schüttelrutsche“ auf SL 14 hat dagegen schon den Umweg über die Hagenstraße genommen und fährt jetzt in den zweigleisigen Abschnitt zu den CWH ein.

von Hüls über die Lassallestraße zur Rappaportstraße wegen Neubaus der Eisenbahnbrücke über die schon lange geplante V9 (Verkehrsverband 9 – Gelsenkirchen-Buer – Marl – Haltern) entfiel. Folglich musste die 14 von Hüls kommend an der Hagenstraße Kopf machen und sich ab da die Gleise mit der Linie 21 teilen. Hierzu waren von den „Schüttelrutschen“ anfangs nur die Triebwagen 397 bis 399 geeignet, diese trugen zwecks Erkennung an den Stirnfronten ein kleines „z“. Der weitere Verkehrsrückgang und anstehende Investitionen in die Strecke veranlassten die Vestische, die Linien 14 und 21 auf Busbetrieb umzustellen, was dann auch am 24.09.1966 geschah. Text: Ralph Bernatz / Fotos: Sammlung Ralph Bernatz

Eingesetzt wurde zu normalen Zeiten Zweiwagenzüge, erst mit Lieferung der „Grünen Fische“ von Düwag ab 1952 bzw. 1954 kamen auch Großraumwagen zum Einsatz. Nachdem die Vestische 1959/60 ihre „Schüttelrutschen“ (Tw 392 bis 399) aus zweiachsigen Trieb- und Beiwagen in Dienst stellte, waren auch sie regelmäßig auf der Strecke zu den CWH zu sehen.

Der erste Einschnitt erfolgte am 5 März 1962, als die östliche Zufahrt

Linie 14, aber nicht in Marl, sondern Recklinghausen-Speckhorn. Mit einer ähnlichen Garnitur (Tw 314 + Bw 195) waren die BMB-Mitglieder in den 70er Jahren häufiger zu Sonderfahrten unterwegs.



Samstag, 20. Februar 2016, 12.30 Uhr: Wehrhahn-Linie in Düsseldorf eröffnet

Ein Rückblick auf alte Trams vor moderner Architektur

Die Stadt Düsseldorf hat mit der 3,4 Kilometer langen Trasse der neuen Wehrhahn-Linie den öffentlichen Nahverkehr in der Rheinmetropole deutlich ausgebaut. Sie bringt fortschrittliche Mobilität für mehr als 53.000 Fahrgäste – jeden Tag! Bemerkenswert dabei:

Düsseldorf gehört jetzt auch zu den Großstädten, die ihre unterirdischen Bahnstrecken mit zwei getrennten Systemen betreiben. Die neue Strecke ist für Niederflrwagen ausgelegt,

aber nicht für die Hochflurwagen der bisherigen U-Linien.

In der überregionalen Presse fanden die künstlerischen Konzepte der neuen Bahnhöfe besondere Beachtung. Am 14. Juni 2015 und am Eröffnungstag zeigte dagegen die Linie D mit ihren historischen Fahrzeugen noch einmal den Kontrast der Vergangenheit auf Schienen zu der futuristischen Bebauung des Jan-Wellem-Platzes. Jung und Alt und viele Straßenbahnfreunde schauten sich die Fahrzeuge an und fuhren auch mal gerne mit.

Ab der Mittagszeit am letzten Betriebstag konnte man für wenige Stunden sogar zwischen einer Probefahrt tief unter dem Wehrhahn und der Shadowstraße oder einer letzten Runde mit der alten Tram wählen.

Text und Fotos: Michael Malicke (12) / -gk- (6)





Bolkerstraße in der Altstadt, unten rechts das Wilhelm-Marx-Haus von 1924 am Heinrich-Heine-Platz







reuninger

reuninger





Der Eröffnungstag: Parallelverkehr oben und unten



Oldtimer-Verkehr und Volksfest, die Kinderbahn fährt nach Vohwinkel
Fotos: Michael Malicke



Ein schöner Rücken...

...kann auch entzücken – sagt der Volksmund. Hier hat Klaus Sieper für uns mal die Rückseite der neuen Züge mit ihrer tief hinunter reichenden Glasscheibe festgehalten.

Foto: KSW

TS₃-Obus 68 aus Mendoza zurück

Er fährt nicht auf Schienen, aber immerhin elektrisch: Obus 68 aus der TS₃-Serie von 1973, der nach 15 Jahren Einsatz in Solingen seine zweite Heimat im fernen Argentinien fand. Dort tat er als Wagen 51 fast noch einmal doppelt so lang Dienst, bis er 2012 seinen ebenfalls gebrauchten Nachfolgern aus Vancouver weichen musste. Als Geschenk des Verkehrsbetriebs von Mendoza kehrte er am 16. Oktober 2014 – nach großem bürokratischem

Hin und Her – nach Solingen zurück und wartet dort auf seine Restaurierung – grundsätzlich sollte er aber fahrfähig sein.

Die sparsamen Mendociner betreiben mittlerweile außerdem eine Stadtbahn, für die sie Gebrauchtwagen in San Diego erstanden haben. Zugleich präsentieren sie auf ihrer Website aber auch den ersten nagelneuen Niederfler-Obus, der in der eigenen Werkstatt entstanden ist. Obusse

verkehren in Mendoza seit 1958, das Netz umfasst 45 km mit sechs Linien.

Text: -gk-

Fotos: Holger Ott

Obus 68 im Solinger Betriebshof; bemerkenswert: der luftige Fahrersitz für das südamerikanische Klima.



Fundstück

Ein Signalkasten der Wuppertaler Linie 3



In Haltestelle 119 haben wir ausführlich über den Südast der Linien 3/33 zur Ravensberger Straße berichtet. Nur der Kenner konnte auf dem Titelfoto des Berichts rechts über dem Kombiwagen ein Detail entdecken, das sogar heute noch vor Ort zu sehen ist: es handelt sich um den Signalkasten, der die kurz danach beginnenden eingleisigen Streckenabschnitte (Arrenberg / Ravensberger Straße) absichert. Michael Malicke hat den in eine Hauswand eingelassenen Apparat für uns im jetzigen Zustand fotografiert. Auf dem Vergleichsfoto von 1963 leisten dem Signalkasten sogar noch die Fahrplantaafeln der Linie 3 Gesellschaft, und die Haltestellenschilder für Bahn und Bus vervollständigen das Ensemble.
-gk- / historisches Foto: Wolfgang R. Reimann

Buchbesprechung



Heiner Eichermüller / Martin Kemper Straßenbahn in Regensburg

Seitdem farbiger Druck für Zeitschriften und Bücher auch für kleinere Auflagen bezahlbar geworden ist, überraschen Titel zur Straßenbahngeschichte ihre Leser immer öfter mit faszinierenden farbigen Motiven aus den 50er und 60er Jahren oder sogar der Vorkriegszeit. Auch der hier vorgestellte Titel fällt in diese Kategorie, rückte doch sein Berichtsobjekt – die Regensburger Straßenbahn – am 01. August 1964 letztmalig in ihre Wagenhalle ein.

Der kleine Betrieb mit maximal 13,45 km Linienlänge bediente eine mittelalterliche Stadt, die vom letzten Krieg verschont blieb und heute zum Weltkulturerbe zählt. Angesichts der schmalen Straßen, eingleisigen Strecken im Gegenverkehr und engen Kurven muss man sich wundern, dass die Tram überhaupt so lange überlebt hat. Der Obus als angedachter Nachfolger blieb jedenfalls glücklos und räumte noch vor der Schienenbahn bereits 1963 wieder das Feld.

Das vorliegende Buch vermittelt die Atmosphäre dieses kleinstädtischen Betrieb, obwohl Regensburg schon 1940 zur Großstadt wurde. Grund dafür ist die kompakte Altstadt bei, die vielen Fotos als Kulisse dient. Die Reise in Farbbildern über die bis 1964 bestehende Hauptlinie 1 ist ein echtes „Schmankerl“ für Fans!

Versuche, den Betrieb zu retten, gab es mehrere – einem davon verdankte die Bahn ihre vier Verbandswagenzüge von der Firma Rathgeber, die sich später bis in die 90er Jahre in Darmstadt im Einsatz halten konnten. Einer davon ist seit einigen Jahren zurück in Regensburg. Über die Pläne, dort wieder städtischen Schienenverkehr einzurichten, berichten die Autoren am Ende ihres Buches. Die dynamisch wachsende Stadt hat jedenfalls das Potenzial dafür!

Fazit: ein Buch, das perfekt in die Zeit zurückversetzt, als die Welt für Straßenbahnen noch in Ordnung war. Empfehlenswert!
-gk-

MZ Buchverlag, Regenstauf 2015;
162 Seiten, Seitenformat 21 x 28 cm,
Hardcover, gebunden, über 250
Schwarzweiß- und Farbaufnahmen,
Tabellen und Netzpläne;
ISBN 978-3-86646-318-9

Im BMB-Vertrieb erhältlich für
29,90 €



Buchbesprechung



VBN-Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2016; 128 Seiten, Seitenformat 16,5 x 24 cm, Hardcover, gebunden, 190 Schwarzweiß- und Farbaufnahmen; ISBN 978-941712-56-0

Im BMB-Vertrieb erhältlich für 19,80 €

Alle zehn Jahre beschenkt sich der Verband Deutscher Verkehrsamateure (VDVA) zu sei-

Axel Reuther

Straßenbahnen in den sechziger Jahren 60 Jahre Verband Deutscher Verkehrsamateure (VDVA) 1956–2016

nem runden Jubiläum mit einem Buch, das sich mit einem Jahrzehnt (west-)deutscher Straßenbahngeschichte beschäftigt. Passend zum 60. Geburtstag im Jahre 2016 sind diesmal Jahre 1960 bis 1969 an der Reihe.

Ein Rückblick in die Geschichte des Verbands eröffnet das Buch. Auszüge aus dem damaligen Verbandsorgan „Der Verkehrsamateur“ lesen sich heute aufgrund ihres Sprachstils unterhaltsam, erinnern aber auch daran, dass die Informationsquellen für Straßenbahnfreunde vor den Zeiten eines breiten Fachbuchangebots (ab den 80ern) und Internet, Google & Co. (seit dem 21. Jhdt.) sehr dünn gesät waren.

Nach dieser kurzen Einleitung werden alle im Berichtsjahrzehnt stillgelegten westdeutschen Straßenbahnbetriebe im Bild vorgestellt; ebenso danach alle Systeme, die über 1970 hinaus bestanden haben. Im Anschluss

greift der Autor verschiedene Trends und Ereignisse im Öffentlichen Nahverkehr der 60er Jahre auf. Zu nennen sind die Bemühungen um Kosten- und Personaleinsparungen, die sich einerseits in der Abschaffung der Schaffner, zum anderen im Siegeszug der Gelenkwagen niederschlugen. Der zunehmenden Verkehrsdichte in den Innenstädten sollte dagegen die Verbannung der Straßenbahn unter die Erde entgegenwirken. Die Bebilderung dieser Kapitel dokumentiert anschaulich die doch sehr unterschiedlichen Lösungsansätze der Verkehrsbetriebe.

Fazit: Das Buch entspricht bewusst nicht dem Muster der gewohnten „Betriebsgeschichten“, sondern nimmt einen systemübergreifenden Blickwinkel ein. Dadurch vermittelt es Erkenntnisse, die nur wenige andere Publikationen zu unserem Steckenpferd bieten.

-gk-



Der „Ritzenschieber“

Noch ein ausgestorbener Beruf (zu unserem Rücktitel)

vielmehr trug er auch die Verantwortung für die einwandfreie Funktion der Weichen und dazu gehörte neben sorgfältiger Reinigung auch die Schmierung aller beweglichen Teile.

Unser Bild auf der Rückseite dieses Hefts zeigt einen Schienenreiniger der Straßenbahn-Gesellschaft Ennepe an

der Ausweiche Stefansbecke kurz vor Haßlinghausen. Seine adrette Uniform und die blank gewienerten Gamaschen lassen erkennen, dass er seinen Beruf keineswegs als „untergeordnet“ verstanden hat.

Da Anfang der 50er Jahre der Autoverkehr noch gering ist, kann er seine Arbeitswerkzeuge bedenkenlos im

Gleis bzw. auf der Fahrbahn „parken“.

Sein Kollege an der Friedhofskirche in Elberfeld muss 1968 da schon vorsichtiger sein. Bei seiner Arbeit mitten im Straßenverkehr trägt er bereits eine Schutzweste, ansonsten aber noch die normale Uniform.

Die BOStrab geht da einen Schritt weiter: als Signalbild St 108 demonstriert sie die verschiedenen Warnstreifen, die ein weiterer stolzer Vertreter seiner Zunft an Kleidung und Arbeitsgerät spazieren führt. Nachts soll sogar noch eine rote Laterne hinzukommen.

Westen und Leuchtstreifen hin oder her: im heutigen Verkehrsgetümmel kann man sich den Einzelkämpfer mit Besen und Ölkanne nicht mehr gut vorstellen. Schweres Gerät (Kleinlastwagen oder Zweibege-LKW) hat ihn schon lange abgelöst.

Text: -gk- / Bilder: G. H. Weiss (Sammlung -gk-) und Wolfgang R. Reimann

Nicht nur der Schaffner ist als Beruf dem deutschen Wirtschaftswunder zum Opfer gefallen, sondern auch der „Ritzenschieber“. Die BOStrab nennt ihn offiziell „Schienenreiniger“, aber seine Aufgabe bestand nicht nur im simplen Freihalten der Schienenrillen von Steinen, Laub und Straßenschmutz,



Zehn Fragen an...

Ernst-Günter

Beiersmann

Schatzmeister der Bergischen
Museumsbahnen e. V.



Haltestelle Clausewitzstraße
Foto: Ernst-Günter Beiersmann



(1) Wie lange sind Sie Mitglied der BMB?

Ich gehöre dem Verein seit 1970 an, Schatzmeister wurde ich 1972, auf Initiative von Herrn Johann.

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

Vor dem Haus in Wuppertal-Langerfeld, in dem ich aufgewachsen bin, hielten die SL 8 und 18 nach Schwelm und Milspe (Hst. Clausewitzstraße). Straßenbahnen haben mich schon früh interessiert und so habe ich fast alle bergischen Linien noch selbst befahren. Im Niederbergnetz „fehlt“ mir nur Heiligenhaus und in Wülfrath war ich auch nicht.

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

Bei einem Besuch an unserer Strecke in Cronenberg habe ich zufällig die Herren Sieper und Straka getroffen. Sie unterhielten sich über den neugegründeten Verein und so habe ich mich nach Einzelheiten erkundigt. Zur Mitgliedschaft war es dann nur noch ein kurzer Schritt.

(4) Haben Sie die bergischen Meterspurstrecken noch aus eigener „Erfahrung“ kennengelernt?

Wie schon erwähnt, war ich oft im Niederbergnetz unterwegs. Mit meinem Vater bin ich in den 40er Jahren häufiger nach Hattingen und Bochum gefahren, um Kohlen zu besorgen. Bei den damals noch zahlreich bestehenden Kleinzechen gab es zumeist einen Direktverkauf.

(5) Wie würden Sie Ihre Leidenschaft für Straßenbahnen charakterisieren?

Sind Sie z. B. eher der Fotograf des Vorbilds oder der Bastler von Modellen?

Ich bin eigentlich kein Fotograf; das habe ich nur in den 60ern einige Jahre betrieben. Fasziniert haben mich immer die Lyra-Bügel, die damals nicht nur auf den bergischen Vierachsern immer paarweise montiert. Vor allem das Umklappen der Bügel an den Endstellen fand ich spannend, aber auch die Rangiermanöver mit Beiwagen haben mich gereizt.

Ich besitze viele Bücher und im Urlaub befahre ich gern die Strecken vor Ort.

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

Meine Lieblingsstraßenbahn ist die Strecke zur Woltersdorfer Schleuse bei Berlin. Der kleine Betrieb besitzt einige sehr schöne Museumswagen und die Strecke verläuft landschaftlich sehr reizvoll.

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

Meine Favoriten sind ganz klar die Großraum- und -Gelenkwagen von Düwag, mit denen manche Straßenbahn noch viele Jahre länger in Betrieb gehalten werden konnte.

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

Nein.

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

Meine Tochter steht positiv zum Straßenbahn-Hobby und unterstützt den Fahrbetrieb in der Kohlfurth aktiv mit Führungen für Besucher. Meine Frau hat meine Ausflüge auch immer mitgemacht, wenngleich sie sich eher für Eisenbahnen interessiert hat.

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

Da kann ich gleich zwei lustige Dinge berichten:

Als ich noch im Kinderwagen saß, gab es lange Zeit Ratlosigkeit für ein bestimmtes Verhalten von mir. Immer wenn meine Eltern von einer Hauptstraße mit Straßenbahnverkehr in eine Nebenstraße abbogen, fing ich laut an zu schreien. Meine Eltern haben lange gebraucht, bis sie diesen Zusammenhang herausgefunden hatten: ich wollte immer eine Oberleitung über mir sehen!

Wenn ich später mit Freunden auf dem Schulweg zur Haltestelle sprinten musste, fuhr uns ein bestimmter Fahrer immer vor der Nase weg. Er kannte aber meinen Vater und fragte ihn einmal: „Ist das dein Junge?“ Und nachdem mein Vater das bestätigte, hat er immer auf uns gewartet.

Ergänzen möchte ich noch einen Erfolg, über den ich mich heute noch freue. Zu Beginn der 70er Jahre zogen sich die Pachtverhandlungen für die Strecke mit den Wuppertaler Stadtwerken mehrere Jahre hin. Die WSW glaubten nicht an unser Projekt und wollten uns ursprünglich nur einen Vertrag über ein Jahr zugestehen. Zum Glück ist es dann aber doch noch gelungen, einen mehrjährigen Vertrag zu erreichen. So konnten wir unsere Investitionen längerfristig planen.

