



# Haltestelle

Zeitschrift der Bergischen Museumsbahnen e.V. Wuppertal  
Nr. 123 – April 2017

## Moderne Schwebebahn anno 1930



**Internes**

25 Jahre Nikolausfahrten

**Historisches**

Linie 2 – Die Überlandbahn der Normalspur

**Aktuelles**

Baustellenimpressionen von der Wehrhahn-Linie

**Museales**

Schwebebahnzug 57+58 im Maßstab 1:22,5





## Impressum

### Haltestelle

Zeitschrift der Bergischen  
Museumsbahnen e.V., Wuppertal

Postfach 13 19 36 · 42046 Wuppertal

Ausgabe 123 – April 2017

Auflage: 1000 Stück

Herstellung:

Oehle Layoutservice, Ennepetal  
www.oehle-layout.de

**Redaktion »Haltestelle«**

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

Verantw. i. S. d. Pressegesetzes

NRW: Guido Korff

haltestelle@bmb-wuppertal.de

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

**Druck:** flyeralarm, Würzburg

## Adressen – Konten – Beitragsordnung

### Bankverbindung

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

### Adressen

#### Betriebshof:

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, Ansrh-  
ftenänderungen, Erklärungen usw.  
sofort schriftlich an uns zu richten.  
Sie ersparen uns so unnötige Arbeit  
und Kosten.

Zuwendungen an die Bergischen  
Museumsbahnen e.V. sind steuer-  
lich abzugsfähig. Bitte überweisen

Sie Spendenbeträge unter dem  
Stichwort »Spende« und der Ange-  
be Ihrer vollständigen Adresse auf  
dem Überweisungsauftrag (Name  
und Vorname in der Rubrik »Konto-  
inhaber« und Postleitzahl, Wohnort,  
Straße und Hausnummer in der Rub-  
rik »Verwendungszweck«) auf unser  
Konto 909564 bei der Stadtsparkas-  
se Wuppertal, BLZ 330 500 00  
IBAN: DE48 3305 0000 0000 9095 64  
BIC: WUPSDE33XXX

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

### BMB im Internet

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

### BMB-Vertrieb

Postfach 13 19 36 · 42046 Wuppertal

Bankverbindung:  
Stadtsparkasse Solingen  
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	Möschensborn	–	–	–	–
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
Möschensborn		–	–	–	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.

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

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

**Jahreshauptversammlung  
am Samstag, dem 9. September 2017,**

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

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

## Tagesordnung

- |   |   |
|---|---|
| 1. Begrüßung  | 7. Berufung der Kassenprüfer für das Geschäftsjahr 2017 |
| 2. Schweigeminute   | 8. Abstimmung über Satzungsänderungen                   |
| 3. Bericht des Vorstandes zum Geschäftsjahr 2016            | 9. Aufruf säumiger Mitglieder                           |
| 4. Bericht der Kassenprüfer zum Geschäftsjahr 2016          | 10. Aktuelle Berichte, Ansagen, Anträge                 |
| 5. Entlastung des Schatzmeisters für das Geschäftsjahr 2016 | 11. Verschiedenes                                       |
| 6. Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2016     | 12. Gemütlicher Teil                                    |

Um rege Beteiligung bittet

## der Vorstand.

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



## 25 Jahre Fahrbetrieb

Am 24. Mai 1992 konnten wir nach einer wahren Durststrecke von 23 Jahren den Fahrbetrieb auf unserer Strecke aufnehmen. Sogar Johannes Rau als Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen ließ es sich nicht nehmen, gemeinsam mit Bürgermeister Kurt Drees und unserem Vorsitzenden Wolfgang Schultz den Weichensteller der Ausfahrtweiche in die richtige Stellung zu bringen. Die Akteure wurden von einer großen Menschenmenge beobachtet. Von

nun an konnte man im Bergischen Land wieder mit der Straßenbahn fahren. Im Jahr darauf luden wir erstmals zum Bergischen Straßenbahnfest (9. Mai 1993) ein, das sich zum „Dauerbrenner“ entwickelte. So rufen wir auch in diesem Jahr die Menschen im Bergischen auf, das **fünfundzwanzigste Straßenbahnfest** an den beiden Pfingstfeiertagen (4. und 5. Juni) mit uns zu feiern. Am 5. Juni findet gleichzeitig wieder das Mühlenfest am Manuelskotten statt und wir besorgen gern den Zubringerdienst mit unseren historischen Fahrzeugen.

Text: Klaus Sieper / Foto: Dirk Henkel



## Unser Titelbild: Schwebebahnzug 57+58

Moderne Schwebebahnen im Stil der 30er Jahre zeigt unser Titelbild: Zug 57+58 im Jahre 1972 vor der sei-

nerzeit hochmodernen Station Alter Markt. Der Zug blieb ein Einzelstück, war aber immer ein Liebling der Fans.

Michael Schmerenbeck hat ihm im Modell ein Denkmal gesetzt.

Foto: Wolfgang R. Reimann



Vor über 40 Jahren wurde die Weiche 1 zuletzt freigelegt. Hier wird gerade ein neues Gleisstück auf der Seite zum Eingangstor eingefügt. Michael Malicke hat dazu ein Foto in seinem Archiv gefunden. Wir sehen rechts Heinz Johann mit der Schweißelektrode, unterstützt von Karl-Heinz De Haas (Mitte) und Ralf Faust (links). Damals wurden noch alle Arbeiten zeitraubend mit einfachen Geräten und weitgehend in Handarbeit der Aktiven erledigt.

## Neue Schwellen für Weiche 1

**J**eder Besucher geht über sie, jeder Transport auf unser Gelände fährt über sie. Wovon spricht der Autor? Von der Weichenverbindung unserer Gleise 1 und 2 – der Einfahrtsweiche direkt am Tor.

Der aufmerksame Besucher wird die „Buckelpiste“ bemerkt haben, wenn er die Weiche überquert hat, mancher Gast mag sie auch für „Nostalgie“ gehalten haben. Durch Eintritt von Wasser in den Untergrund sind die Schwellen im Laufe der Zeit marode geworden. Letztmalig wurden sie 1974 erneuert. So war es deutlich an der Zeit, die damals verbauten Schwellen auszutauschen.

Nach Bewilligung von Fördergeldern konnten wir eine Gleisbaufachfirma mit dem Auftrag betrauen. Ziel war es hierbei, einen vollständigen Austausch der Schwellen vorzunehmen und danach den Bereich neu zu pflastern und gegen das Eindringen von Wasser abzudichten. Der Auftrag wurde an das Unternehmen Spitzke Longo vergeben, das binnen einer Woche die erforderlichen Arbeiten ausführte. Entgegen unserer Erwar-

tungen war der Zustand der Altschwellen besser als befürchtet. Nach dem Austausch der Schwellen wurde der Bereich wieder neu eingepflas-

tert und kann sich – wie wir finden – sehen lassen.

Text / Fotos: Georg Kemper





## Die BMB-Jugendgruppe stellt sich vor

**D**ie BMB lebt von ihren Mitgliedern! Besonders der junge Nachwuchs ist für das Fortbestehen des Vereins elementar wichtig. Und Nachwuchs für ein „Ehrenamt“ zu finden, ist in Konkurrenz zu so vielen anderen interessanten Freizeitaktivitäten nicht leicht, uns scheint es aber zu gelingen.

„Tröpfelten“ in der Vergangenheit immer mal wieder junge Aktive zur BMB, hat sich dies in den vergangenen zwei Jahren stark zum Positiven verändert. Wie kam es dazu? In unregelmäßigen Abständen vermittelt uns die Jugendgerichtshilfe junge Menschen, die bei uns eine gewisse Zahl an Sozial-Stunden ableisten müssen. Machen die meisten dieser Jugendlichen die Arbeit eher unfreiwillig und widerwillig, so gibt es aber auch junge Menschen, die motiviert, engagiert und mit Spaß bei der Sache dabei sind und uns gut unterstützen.

Und so ergab sich der glückliche Umstand, dass aus dem „justiziablen Zwang“ eines jungen Mannes eine persönliche Freiwilligkeit wurde. Einem der von der Jugendgerichtshilfe zu uns geschickten jungen Männern gefiel es so gut, dass er in den Verein eintrat. Seine Mundpropaganda sorgte wenig später dafür, dass aus einem Jugendlichen zwei wurden. In kürzester Zeit wuchs ihre Zahl schon auf



Von links nach rechts: Tim Scherbening, Benedikt Grundmann, Alexander Sommers, im Wagen Sven Ekert, Florian Schmidt, rechts darunter Alexander Dähne. Nicht auf dem Bild: Lukas Pajak, Chiara und Aline Brozi.

neun, die bis auf einen alle aus Wuppertal stammen. Die jüngsten sind 16 Jahre alt, der älteste 23.

Die Jugendlichen sind eine eingeschworene Gemeinschaft. Sie treffen sich regelmäßig zum Arbeiten in der Kohlfurth oder auch privat. Kürzlich wählten sie einen Sprecher, der die

Interessen und Wünsche der Jugendlichen vertritt.

Am Rande der letzten Nikolausfahrten betrieben die Jugendlichen einen Waffelstand und verkauften auch selbstgebackene Plätzchen, die am Ende des Wochenendes ausverkauft waren.

Text / Foto: Georg Kemper

# Möschorn: Info zum Stand der Dinge

**B**esucher und Mitglieder fragen immer wieder einmal, wann denn der obere Restabschnitt unserer Museumsstrecke zum Möschorn wieder in Betrieb genommen wird. Auf der Jahreshauptversammlung 2016 hat Raimund Jünger ausführlich über den Stand des Genehmigungsprozesses berichtet.

Gestartet wurde das Verfahren am 01. September 2009 auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes. Im August 2010 haben Anwohner ihre Einwendungen bei der Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) erhoben. Nach verschiedenen weiteren Schritten fand am 23. April 2014 ein Ortstermin in Cronenberg statt.

Als Ergebnis sind einige Unterlagen zu überarbeiten und neben einer Bewertung des Luftschalls (Geräusche) noch ein Gutachten zum Körperschall (Vibrationen) nachzureichen.

Der wichtigste Grund für die Verzögerung bei der Erlangung einer Genehmigung besteht jedoch darin, dass die von den BMB am oberen Streckenende eingebaute Ausweiche ebenfalls als Neubau in den Plänen darzustellen ist. Es geht also nicht mehr allein um die Genehmigung der zusätzlichen Bahnsteige und Zugangswege, vielmehr ist auf der früheren Ausgangslage mit dem durchgehenden einfachen Gleis aufzusetzen.

Als positiv lässt sich aber schon festhalten, dass das Essener Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall und Schienenverkehrstechnik (I. B.U.) in seinem nun vorliegenden Gutachten die durch den Museumsstraßenbahnbetrieb zu erwartenden Körperschall- und Erschütterungsimmissionen bei Anwendung üblicher Beurteilungskriterien für zulässig hält.

## **Folgende nächste Schritte stehen jetzt an:**

- Lärmberechnung ergänzen
- Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen
- Erläuterungsbericht überarbeiten
- weitere Unterlagen mit der Bezirksregierung abklären



Nach deren Fertigstellung kann die Bezirksregierung den erforderlichen Erörterungstermin mit den Einwendern ansetzen.

Das weitere Verfahren ist davon abhängig, ob die Einwendungen ausgeräumt werden können und ein Planfeststellungsbeschluss von der

Bezirksregierung erteilt wird. Wir müssen also noch etwas Geduld haben, bis wir Fahrgäste und Museumsbesucher am Möschorn empfangen können.

-gk- (auf der Basis der Vortragsunterlagen von Raimund Jünger) / Foto: Michael Malicke



# Mitglieder-Sonderfahrt 2016

**S**ie hat wirklich stattgefunden, und es war schön. Unsere Kollegen Dirk Wiel und Arne Sander haben mit uns am 27. November 2016 viele Strecken in Düsseldorf bereist, obwohl ihnen die Technik einen üblen Streich gespielt hatte: Auf der Zufahrt vom Depot Lierenfeld zum Hauptbahnhof wurde der Umformer im Zug 2701+1206 untauglich. Ohne Batterieaufladung durfte das Gespann aber nicht weiter eingesetzt werden. Dafür kam dann Tw 2663, auf den die Teilnehmer geduldig warteten.

So erinnern wir mit zwei Gegenüberstellungen daran, dass wir mit unserem Tw 239 auch schon am Südfriedhof (1992) und in Unterrath (1989) waren.

Text / Fotos: Klaus Sieper



Tw 2701 am Hauptbahnhof



Tw 239 am Südfriedhof (1992)



Tw 2663 am Südfriedhof




Tw 239, Schleife Unterrath (1989)



Tw 2663, Schleife Unterrath



## Jahre Nikolausfahrten

Wir haben ziemlich regelmäßig unserer Chronistenpflicht genügt und in der  über die Nikolausfahrten berichtet. Michael Malicke hat in diesem Jahr die wunderbare Stimmung mit Rauhereif und Sonnenschein zum Anlass genommen, sich am Lagerplatz des Nikolaus etwas ausführlicher umzusehen. Es wird erkennbar, dass den Besuchern trotz des kurzen Aufenthalts auf der Waldlichtung durchaus Eindrücke geboten wer-

den, die sich wohltuend vom üblichen „Weihnachtsrummel“ abheben. Gerade die liebevolle Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung sorgt dafür, dass wir viele Familien mehrere Jahre hintereinander gleichsam als „Stammgäste“ begrüßen dürfen. Die fleißigen Helfer, die die Jutebeutel mit den Geschenken für die Kleinen befüllt haben, sind hier zwar nicht zu sehen, sollen aber trotzdem erwähnt werden – vielen Dank!

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

Am Samstag Vormittag sorgte Rauhereif für eine märchenhafte Atmosphäre im Wald. Trotz wärmender Sonnenstrahlen war es aber knackig kalt, was die vielen sichtbaren Mützen beweisen.





Sicherheit im Straßenverkehr ist wichtig – unser „Hausherr“ WSW hat die passenden Warnwesten für den Weg in den Kindergarten oder in die Schule gestiftet – vielen Dank dafür!

Foto: Georg Kemper



# Tw 683 verlässt die Kohlfurth

## Das Schicksal der BOGESTRA-Triebwagen 181–184 von Credé

Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG beschaffte nach dem zweiten Weltkrieg bei der Waggonfabrik Credé vier Triebwagen von Verbandstyp II. Ausgeliefert wurden die Fahrzeuge 1951 und erhielten die Nummern 181–184. Hinzu kam außerdem ein baugleicher fünfter Triebwagen von der DÜWAG mit der Nummer 185.

Die fünf Motorwagen waren – zeitweise auch mit baugleichen Beiwagen – bis Ende 1973 im Fahrgastbetrieb unterwegs, zuletzt auf der SL 28 zwischen Bochum-Weitmar und Bochum-Riemke, bis sie nach Stilllegung der SL 16 (Oberdahlhausen – Harpen) durch sechsachsige Gelenkwagen ersetzt werden konnten.

Danach diente Wagen 181 bis 1986 als Personalwagen mit der Nummer 681. Am 26. November 1986 wurde das Fahrzeug zum Emschertalmuseum nach Wanne-Eickel überführt und erhielt dort wieder seine alte Wagennummer 181 zurück. Als die Straßenbahnsammlung im Emschertalmuseum im Jahr 2015 aufgelöst wurde, fand der Wagen einen privaten Käufer, der ihn am 20. April 2015 abholen ließ.

Triebwagen 183 wurde 1974 zum Arbeitswagen umgebaut und mit der Wagennummer 683 bis 1988 eingesetzt. Am 15. September 1988 wurde der Wagen zu den Bergischen Museumsbahnen e.V. nach Wuppertal überführt. Dort war er bis Februar



Tw 183 rückt vor dem Bochumer Betriebshof auf Linie 28 aus (23. Juni 1966). Foto: Reinhard Schulz (Sammlung Axel Reuther)

2017 weiter als Arbeitswagen im Einsatz. Auch dieser Wagen wurde jetzt an den Eigentümer von Tw 181 verkauft.

Die elektrischen Bauteile des Tw 683 und der Wagenkasten (insbesondere die Inneneinrichtung) des Tw 181 sind die Grundlage, um eine Aufarbeitung eines der beiden Fahrzeuge in Angriff zu nehmen. Wann jedoch wieder ein fahrfähiger Credé-Straßenbahnwagen auf den Gleisen stehen wird, ist noch nicht abzusehen.

Wegen der Stilllegung der SL 16 im November 1973 waren u. a. auch die Triebwagen 182 und 184 überzählig. Diese Wagen dienten ab 1974 unter den Nummern 682 und 684 ebenfalls als Arbeitswagen, bis sie im August 1988 ausgemustert und verschrottet wurden.

Der Düwag-Tw 185 fand dagegen zwar den Weg in die Kohlfurth, ist aber schon vor geraumer Zeit zerlegt worden.

Text: Andreas Heller

Tw 683 auf unserer Strecke im Bauzug-Einsatz. Foto: Georg Kemper

Tw 181 im Emschertalmuseum Wanne-Eickel. Foto: Andreas Heller



# Trafoschaden legt den Fahrbetrieb lahm

Ein Defekt in der Stromversorgungsanlage am Schütt hat vorübergehend den „Auslauf“ unserer Bahnen verhindert.


Von 31. März bis zum 26. April stand kein Fahrstrom zur Verfügung. Leider sind dadurch auch in diesem Jahr die ersten beiden Fahrtage ausgefallen. Unseren Besuchern konnten wir daher nur einige Wagen zeigen, die per Lkw vor die Halle gezogen wurden. Außerdem fielen einige notwendige Pflegearbeiten für den Saisonstart an der Strecke aus.

Mittlerweile konnte der Schaden behoben werden, so dass das Straßenbahnfest wohl gesichert sein dürfte. Näheres in der nächsten Haltestelle.

-gk-

# Neuer Fahrdienstleiter

Wir begrüßen als neuen Betriebsleiter Herrn Peter Jacobs. Der 54-jährige arbeitet als Bereichsleiter Betrieb bei der Rhein Cargo GmbH und lebt mit seiner Familie (3 Kinder) in Krefeld. Praktische Erfahrungen mit Straßenbahnen sammelte er u. a. als Betriebsleiter bei der KVB.

Mehr über Peter Jacobs erfahren Sie in einem Interview im nächsten Heft der .

-gk-

## Neue Besucher-Information online

Wir überarbeiten jetzt endlich die BMB-Website. Rechtzeitig zum Straßenbahnfest sind die Informationen für unsere Besucher in neuem Design online gegangen.

-gk-

So wirbt unser „Hausherr“ WSW für unser Straßenbahnfest! Abb.: WSW (Fotovorlage: Michael Malicke)



## Helmut Morsbach verstorben

Helmut Morsbach führte von 1958 bis 1987 mit seinem Vetter in dritter Generation das Familienunternehmen, das im **Manuelskotten** im Kaltenbachtal Messer und Werkzeuge herstellte. Schon früh öffnete er seine Fertigungsstätte für Besucher, um ihnen die traditionelle Herstellung seiner Produkte vorzuführen. Daraus

ist ein lebendiges Museum hervorgegangen, das heute in der Obhut des Stadthistorischen Museums Wuppertal einen wichtigen Anziehungspunkt für Besucher der Kohlfurth darstellt.

Helmut Morsbach verstarb am 03. April 2017 im Alter von 90 Jahren.

## Christian Bitzhenner verstorben

Seit 1980 Mitglied im Verein, hat Christian Bitzhenner beim Aufbau der Wagenhalle und bei der Renovierung der Wasserdurchlässe tatkräftig mitgearbeitet. Im Gleis- und Vegetationsbau sowie bei den in den 1980er Jahren durchgeführten Arbeitswochen war er ein fleißiger Helfer und zählte zum „harten Kern“ der

Aktivengruppe. Christian Bitzhenner hat viel dazu beigetragen, dass 1992 der Fahrbetrieb aufgenommen werden konnte.

Er verstarb im März 2017 mit 51 Jahren.

Unsere Anteilnahme gilt den Hinterbliebenen.



MobiMobil

WSW

## Die WSW MobiMobil Tour. Wir sind vor Ort!

Das MobiMobil  
auf dem Straßenbahnfest in der Kohlfurth:  
4. und 5. Juni 2017, 10.00 – 18.00 Uhr.

ÖPNV und mehr:

- Aboberatung
- Fahrplanauskunft
- Freizeittipps
- Souvenirs
- Sonderverkauf:  
Busmodelle  
für 10 Euro

# Der Jan-Wellem-Platz – eine Visitenkarte des Schienennah- und fernverkehrs

Der Jan-Wellem-Platz „lebte“ nur für eine verhältnismäßig kurze Zeit. Die Anlage wurde am 30. Oktober 1962 in Betrieb genommen. Die letzten Fahrten zu einer Haltestelle dieses Namens erfolgten am 20. Februar 2016. Sein Vorgänger war der „Fernbahnhof“ Graf-Adolf-Platz, der am

setzte sich dagegen nordwärts zum Hofgarten fort und umfuhr den Gebäudekomplex, der heute durch den „Kö-Bogen“ ersetzt ist, an seiner Nordseite. Dieser Häuserblock wurde nach dem 2. Weltkrieg nicht wieder aufgebaut und

gab den Raum frei für die großzügige Gleis- und Wendeanlage.

## Große Namen

Die Umgebung des Jan-Wellem-Platzes ist geprägt von den Namen bekannter Persönlichkeiten aus der Düsseldorfer Geschichte.

„Jan Wellem“ war in der lokalen Mundart der Name für Johann Wilhelm II., Herzog von Jülich-Berg und Kurfürst von der Pfalz. Geboren am 19. April 1658 in Düsseldorf, dauerte seine Regentschaft von 1679 bis 1716. Er prägte das kulturelle Antlitz Düsseldorfs. Sein Reiterstandbild (Gabriel Grupello, 1711) ziert den Marktplatz vor dem Rathaus.

Johann Gottfried Schadow (1764–1850), Bildhauer und Graphiker, gab Schadowstraße und Schadowplatz ihre Namen. Peter Cornelius (1783–1867), Maler und Graphiker, war ab 1819 Leiter der Kunstakademie. Nach



1. Juni 1926 eröffnet wurde. Dort befindet sich heute eine Grünanlage.

Aber auch der Autoverkehr drückte dem Jan-Wellem-Platz seinen Stempel auf. Vom 5. Mai 1962 bis zum 25. Februar 2013 überquerten die Kraftfahrer die Ostseite des Platzes in der zweiten Ebene zwischen Kaiserstraße, Immermannstraße und Berliner Allee auf dem „Tausendfüßler“, der bei der Neugestaltung des „Kö-Bogens“ einem Tunnelsystem weichen musste.

Auf dem Stadtplan von 1903 erkennen wir, dass die Straßenbahngleise ursprünglich der Schadowstraße in gerader Linie folgten und die Heinrich-Heine-Allee etwas weiter südlich durch die Bazarstraße (heute Theodor-Körner-Straße) erreichten. Die Strecke durch die Königsallee

Auszug aus einem Stadtplan des Grupello-Verlags von 1903



Freier Blick vom Schadowplatz zum Hofgarten, am 03. Mai 1956  
nur durch die wendende Linie 12 nach Ratingen versperrt.  
Foto: Dieter Waltking / Sammlung Axel Reuther



ihm wurde der Platz am Ende der Königsallee zwischen Hofgarten und Elberfelder Straße benannt.

Die Theodor-Körner-Straße, zu Ehren des Schriftstellers (1791–1813), verbindet Schadowstraße und Heinrich-Heine-Allee. Letztere trägt den Namen des großen Sohnes der Stadt Düsseldorf (1797–1856). Während des „Dritten Reiches“ wurde seine den meisten Deutschen bekannte Dichtung von der „Loreley“ zum „Volkslied“ degradiert. Schließlich erinnert der Gustaf-Gründgens-Platz vor dem Schauspielhaus von 1965 an den

Schauspieler, Regisseur und Theaterleiter (1899–1963), der von 1947 bis 1955 in Düsseldorf wirkte.

### Überall Straßenbahnen

Wie bereits erwähnt, übernahm die neue Wendeanlage die Funktion des „Fernbahnhofs“ für die Linien nach Krefeld und Duisburg. Das nördlichste Gleis diente der **Fernlinie K** (später 76) nach Krefeld als Abfahrtsstelle. Mit der Eröffnung des Tunnels und der Tiefstation „Heinrich-Heine-Allee“ zum Hauptbahnhof am 6. August 1988 verschwand die erste elek-

trische Schnellbahn des Kontinents (eröffnet am 15. Dezember 1898) im Untergrund, nachdem die Linie K schon seit dem 4. Oktober 1981 nicht mehr am Jan-Wellem-Platz wendete, sondern über Berliner Allee und Bismarckstraße zum Hauptbahnhof geführt wurde. Auf dem Nachbargleis startete die **Fernlinie D** (später 79) nach Duisburg. Am 4. Oktober 1981 wurde der Tunnel Fischerstraße – Opernhaus eröffnet. Dieser nahm die Linien 79, 711 und 718 auf. Die Linie 79 wurde nun über Wilhelm-Marx-Haus und Graf-Adolf-Platz ebenfalls zum Hauptbahnhof geführt.

Ein Winterbild mit Bahnen und Bussen aus einer Werbeschrift der Messgesellschaft nowea.



Dieses Luftbild aus einem Werbeprospekt zeigt sehr schön den Platz, wenn auch das „Dreischeibenhaus“ einen Teil verdeckt.





Ungefähre Lage der Schleifenanlage im Verhältnis zur Vorkriegsbebauung.

Auf den vier Richtungsgleisen auf der Südseite wurde reger Straßenbahnbetrieb im Durchgangsverkehr abgewickelt. Die Aufzählung aller Ereignisse würde den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen. Zum Schluss blieben noch zwei Richtungsgleise übrig, während an der Nordseite schon die Neubauten des Kö-Bogens errichtet wurden, bis dann die Eröffnung der Wehrhahnlinie am 21. Februar 2016 den Schlusspunkt hinter die Geschichte des Jan-Wellem-Platzes setzte.

### Veränderungen im Stadtbild

Beim Betrachten des Stadtplans von 1903 und der alten Postkarte aus jenen Tagen fällt auf, dass erst jetzt – mit den Neubauten des „Kö-Bogens“ – die letzten Lücken geschlossen wurden, die die Bombenangriffe des Zweiten Weltkriegs gerissen hatten. Das Hofgartenufer hat nun seine Fasadenseite zurückerhalten, der Shadow-Platz ist an der Nordseite wieder geschlossen, und die Elberfelder Straße hat durch den Straßentunnel eine neue Aufgabe gefunden.  
Text: Klaus Sieper / Abb.: Sammlung Klaus Sieper

### Quellenangaben

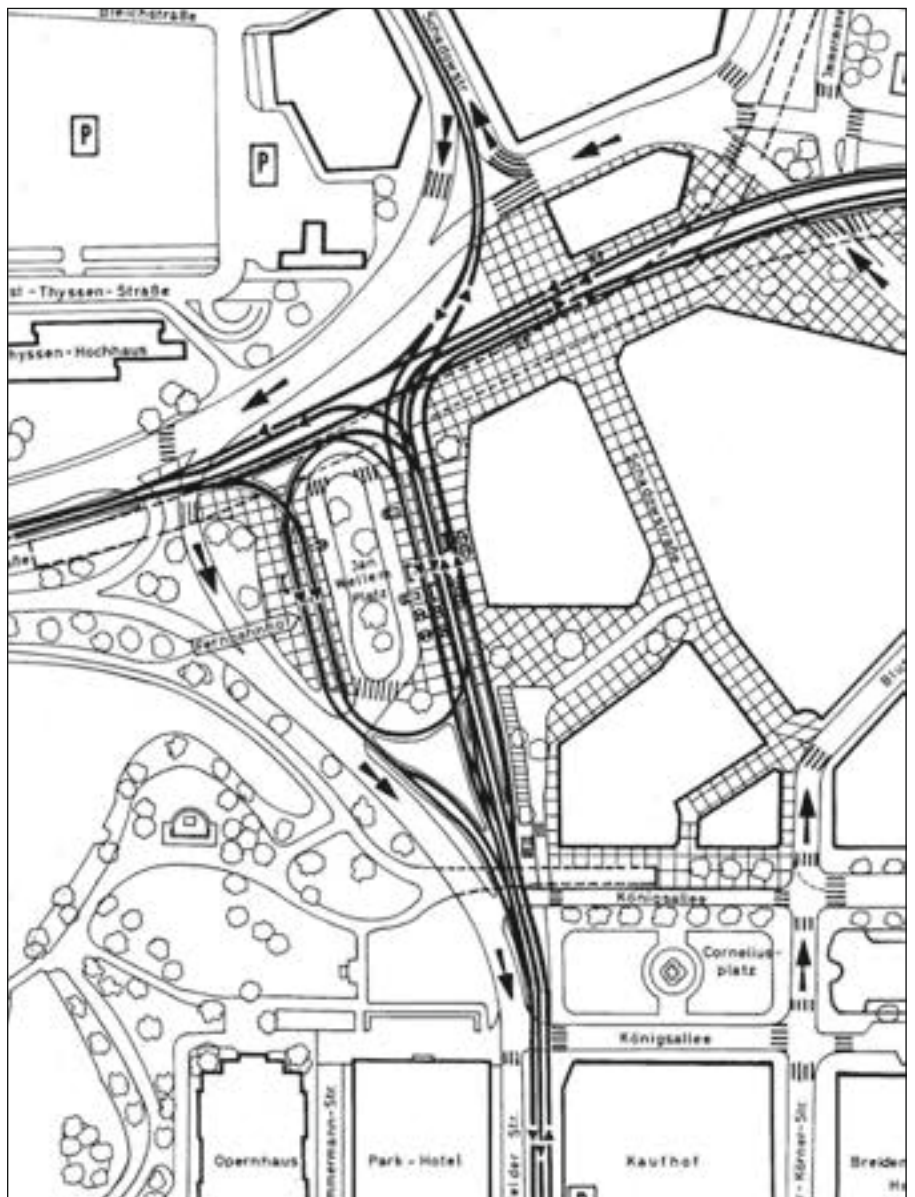
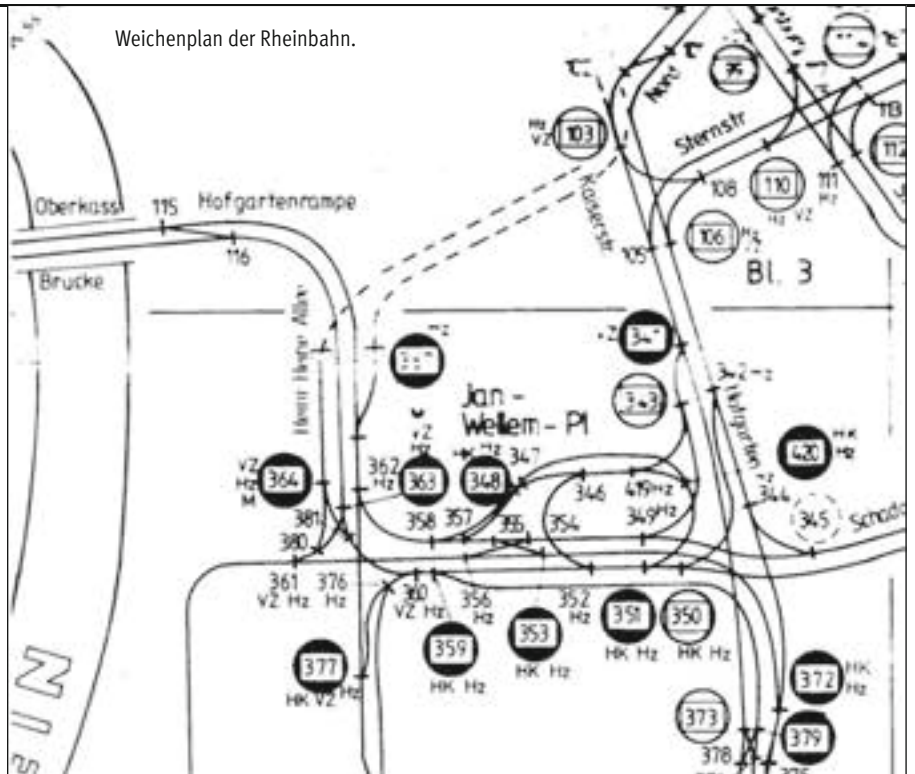
Stefan Gorßen, Horst Sassin und Kurt Wesoly (Hg.)  
Geschichte des Bergischen Landes, Band 1  
Verlag für Regionalgeschichte, Bielefeld 2014

### Viele Veröffentlichungen der RHEINBAHN

Richard Jacobi/Dieter Zeh  
Die Geschichte der Düsseldorfer Straßenbahn  
Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg/Br. 1986

Dieter Höltge/Michael Kochems  
Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland  
Band 9: Niederrhein  
Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg/Br. 2004

Weichenplan der Rheinbahn.



So stellte die Rheinbahn ihren Verkehrsknotenpunkt vor.

Fernbahnzug ex Düsseldorf-Duisburg auf Linie K neben einem Duisburger Achtachser auf Linie D, der zwar nur auf einer Seite Türen hat, aber trotzdem auch ein Zweirichtungswagen ist, worauf der „hintere“ Stromabnehmer und die Rücklichter hindeuten. Foto: Wolfgang R. Reimann (August 1964)



Tw 1264 hat auch die Linie K ins Düwag-Zeitalter befördert. Da es in der Krefelder Innenstadt für die Linie K nur eine stumpfe Endstelle gibt, verkehren hier Zweirichtungswagen. Der Wagen der Linie D präsentiert uns im Jahre 1964 seine elegante türlose Seite. Foto: Peter Boehm (Sammlung Axel Reuther)



## Baureihe 30 – vielgeliebte Einzelgänger



**H**einz Johann schwärmte genauso von dem Schwebebahnzug mit den Wagennummern 57 und 58 wie viele andere Freunde der Einschienenbahn.

Der Prototyp blieb ein Einzelgänger. Die Ingenieure hatten alle guten Erfahrungen der bisherigen Wagen berücksichtigt. Es gab Polstersitze (Leder bzw. Plüsch) in beiden Wagenklassen, helle Eichenhölzer in der dritten und Mahagoniwände in der zweiten Wagenklasse.

Die Frischluftzufuhr im Innenraum war problemlos dank eines Tonnendaches. Der Rollenlagerhersteller Jaeger aus Wuppertal war Zulieferer und neu entwickelte Fahrgestelle mit selbstbelüfteten, kompakten Fahrmotoren fanden Beachtung. Erst im Spätherbst 1931 wurde die Bahn ausgeliefert. Die Weltwirtschaftskrise hatte die Auslieferung verzögert

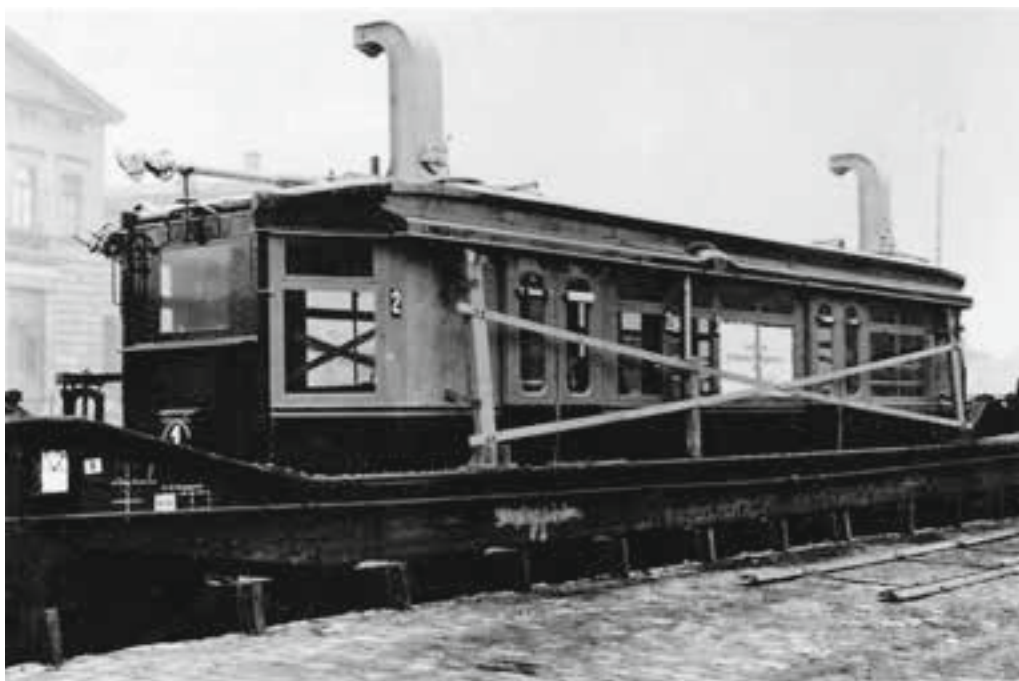
Er sei wie eine Daunenfeder durch das Tal gegliitten sagte man. Aber von Anfang an stand es schlecht um den Zug.. Ein erhaltenes Foto zeigt den Wagen 58 alleine stehend in der an sonst völlig leeren großen Werkshalle

von den Westdeutschen Waggonfabriken Köln, vormals Van der Zypen und Charlier.

Aus unbekanntem Gründen erfolgte keine Nachbestellung. Für junge und

Die gähnende Leere macht die bescheidene Auftragslage nach der Weltwirtschaftskrise 1929 mehr als deutlich. Den Verkehrsbetrieben fehlte nach den wenigen „goldenen“ 20er Jahren einfach wieder das Geld für Investitionen.

Unten: Tw 57 auf einem Eisenbahn-Tieflader



57

bei der Ankunft in Vöhrwinkel

Der Zug 58+57 auf der Landstrecke der Schwebbahn – voran Tw 58! Die beiden Triebwagen waren technisch identisch ausgestattet, so z. B. beide mit vollständigen Führerständen.  
Foto: K. B. Lange (Sammlung Michael Malicke)



Der Wagenkasten von Tw 57 hat in Emmerich überlebt. Michael Schmerenbeck konnte den Wagen, der einige Zeit mit Vogelvolieren bestückt gewesen war, für sein Modellbauprojekt dokumentieren.

Fotos: Michael Schmerenbeck (5)

alte Schwebebahnfans war bis August 1973 eine Fahrt mit dem Wuppertaler Wahrzeichen mehr als spannend. Man hoffte, vielleicht den Blauen Enzian 101 oder seinen roten Bruder 102 (die beiden Gelenkwagenprototypen)

zu erwischen. Und mit besonders viel Glück den Einzelgänger 57+58.

Text: Michael Malicke / Fotos: Sammlung Michael Malicke





Tw 57+58 am Opernhaus  
Foto: Wolfgang R. Reimann



## Die Schwebebahn Tw 57+58 im Maßstab 1:22,5

**Z**eitgleich mit den neuen hellblauen Gelenkzügen der „Generation 15“ ist ein Prototyp neu „erstanden“, der Anfang der

30er Jahre die Schwebebahn modernisieren sollte. Auch damals gab es keine „Revolution“ beim Design, die Feinheiten steckten eher im Detail.

Überaus reich an Details ist auch das Modell von Michael Schmerenbeck im Maßstab 1:22,5 – man muss schon genau hinsehen, um zu bemerken,





dass hier nicht das Original, sondern ein Modell zu sehen ist.

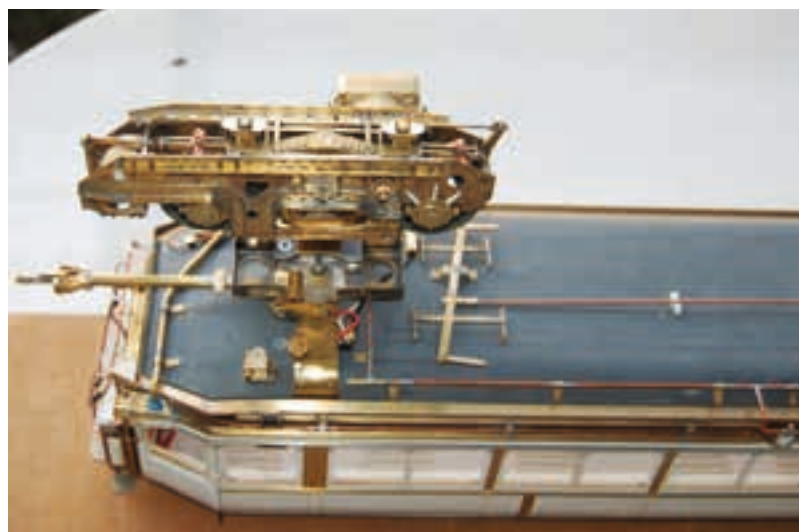
Der Modellbauer berichtet aus seiner Werkstatt: „Eine meiner Leidenschaften ist der Modellbau, genauer: die

Hölzerne Stützkonstruktion zum passgenauen Zusammenlöten der vorgefertigten Fahrwerkrahmen. Ein Blick aufs Dach zeigt die Luftleitungen sowie die Hebel und Zugstangen fürs Bremsystem, eine Umlenkrolle des Seilzuges und den Kabelkanal mit dem abzweigenden Rohr der Motorenzuleitung. Am Begrenzungsanschlag sitzt einer der zwei Stromabnehmer.

maßstabsgerechte Nachbildung von Straßenbahn- und Schwebebahnmotoren. Vornehmlich jene Vorbilder, welche von 1900 bis 1948 gebaut wurden und das Bergische Land, das Ruhrgebiet und das angrenzende Rheinland befahren.

Die Bekanntschaft mit dem Wuppertaler Modellbauer Klaus Hoffmann brachte mich auf die Idee, durch den Erwerb seiner aus Messingguss gefertigten Fahrwerksteile einen Schwebebahnzug der Baureihe 1900 zu bauen. Was mich aber seit meinem

13. Lebensjahr besonders fasziniert hat, ist jene Baureihe, die im Herbst 1931 in Wuppertal erschien. Es waren die bei Westwaggon in Köln gebauten Triebwagen 57 und 58 (Baureihe 30). Diese beiden Prototypen sollten eigentlich den Auftakt zu einer neuen Schwebebahngeneration bilden, doch die einsetzende Weltwirtschaftskrise verhinderte einen Serienbau. Nun galt es, diesem einstigen „Paradezug“, der viele gute Eigenschaften der großen Schwebebahn-Baureihen 1900 und 1903 in sich vereinte, ein



Einsetzen der Messing-Rundkopfniete in vorgebohrte Löcher (d = 0,6 mm), insgesamt wurden für den Zug 57/58 rund 1200 Niete verbaut.

würdiges Denkmal zu setzen. Viele Fotos, Zeitzeugenberichte und ein persönlicher Besuch beim verbliebenen Originalwagen 57 in Emmerich, wobei allein 481 Maßangaben und zahlreiche Detailfotos genommen werden konnten, gestatteten es, diese Fahrzeuge sehr authentisch nachzubilden. Gewählt wurde dafür der Betriebszustand von 1952. „Nachbilden“ heißt für mich an dieser Stelle: Jedes noch so unscheinbare Detail verdient meine Aufmerksamkeit, alles was sich nachbilden lässt, soll seinen Platz am Modell bekommen.

## Fahrwerke

Angefangen hat alles bereits im November 2013, als aus 0,5 mm Messingblech erste Bauteile für die Aufhängebügel entstanden. Die Rahmenbleche sind mittels CNC-Anlage gefräst; Profile, Hebel und Zugstangen für die mechanische Bremse bestehen komplett aus Messing. Die Nietreihen sind mit einem Dorn gedrückt bzw. als Rundkopfniete von Knupfer Modellbauversand nachgebildet, das Nietenbild per Schablone gebohrt und eingelötet. Holzformen waren nötig, um alle Baugruppen fürs Zusammenlöten zu fixieren. Auch für dieses Modell wurden nochmals Bauteile wie die Motorgehäuse, Räder und Rollenlager unter Verwendung von Klaus Hoffmanns Urformen bei einem Metallgießer in Sachsen reproduziert. Auf eine Motorisierung habe ich allerdings wegen fehlender Fahrmöglichkeit bewusst verzichtet, Auch die Größe der verfügbaren Antriebe steht einer maßstäblichen Nachbildung entgegen.

## Wagenkästen

Wichtigstes Baumaterial ist hier neben Messing weißer Grafikkarton in den Stärken 0,6 mm, 1 mm und 1,5 mm. Von Vorteil ist hierbei der einfache Zuschnitt, die leichte Formbarkeit sowie die durch Verleimen erzielte hohe Festigkeit. Schnell waren Baugruppen wie Fahrzeugboden, Front- und Trennwände wie auch Seitenwände vorgezeichnet und zugeschnitten. Beim Zusammenbau der Wagenkästen werden Messingprofile mit einbezogen, Dachträger aus 0,5 mm Blech gesägt und auf Form-

Letztes Foto des Rohbaus, bevor es in die Lackiererei geht.



leisten abgekantet, Druckluftrohre integriert, Niete gesetzt oder Luftleitungen aus 1 mm Kupferdraht zurecht gebogen. Anfang 2016 erfolgte die Lackierung in Grünbeige RAL 1000, Grünrau RAL 7009, Rehbraun RAL 8007 und Rubinrot RAL 3003. Hierbei kamen sowohl Airbrush-Technik wie auch der klassische Pinselstrich zur Anwendung. Beim anschließenden Innenausbau stand zunächst die Wandverkleidung an, für die 2. Klasse in Mahagoni-, die 3. Klasse in braungetönter Eichenholz-Optik. Die Fensterverglasung besteht aus 1 mm Acrylglas, welches nach dem Zuschnitt in entsprechende Taschen, die in den mehrschichtigen Seitenwänden vorgesehen sind, eingeklebt wurde. Balsaholz leistete gute Dienste beim Formen der Sitzpolster wie auch der gewölbten Perron-Dächer, das Tonnendach basiert auf einer Sandwichbauweise mit Gerippe. Für die Stromversorgung der Innenbeleuchtung und der Signalkästen dienen je ein Kniehebelstromabnehmer am

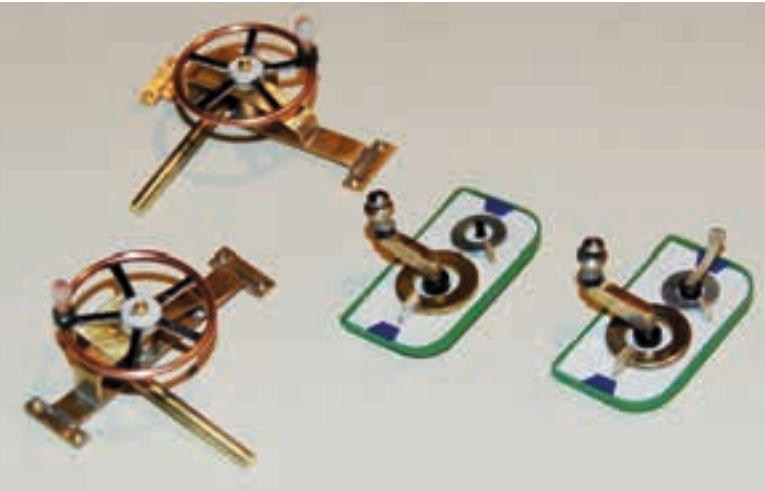
Fahrgestell 57B und 58A, die Spannung beträgt 14V–19V.

Oft werde ich gefragt, ob es die Schaltkurbeln, Handräder und Türgriffe zu kaufen gibt. Antwort: „Nein, auch hier war reiner Selbstbau gefragt! Nach Vorbildvorlage fertigte ich Fahrschalter, Handbremsspindeln, Hauptstromautomaten, Führerbremssventile u. v. m. aus den verschiedensten Materialien. Für Fensterscharniere, Notlichter und Haltestangen finden Elektro-Kupferdrähte incl. deren Isolierungen Verwendung.

Nachdem der einstige Paradezug der Wuppertaler Schwebebahn nach insgesamt anderthalb Jahren Bauzeit nun seit Oktober fertiggestellt ist, gilt es jetzt, das nächste Projekt in Angriff zu nehmen. Diesmal handelt es sich um den Schwebebahntriebwagen 51 der Baureihe 1912. Es ist zugleich jener Wagen, aus dem am 21. Juni 1950 ein kleiner Elefant nach kurzer Fahrt herausfiel...“

Text / Fotos: Michael Schmerenbeck (11)





Oben: Kreativität ist gefragt, um die Totmannfahrtschalter und Handbrems-spindeln nach Originalfotos zu fertigen.

Mitte links: In Fahrtrichtung rechts besaßen die Wagen Notfalltüren, um im Falle eines Kuppelmanövers auf freier Strecke mittels Trittstufen und Handgeländern auf den Widerstandsvorbau zu steigen und die Kupplungen miteinander zu verschrauben.

Unten links: Übertragung von Steuerstrom und Druckluft mittels hängender Kabel- und Schlauchbrücken.

Unten rechts: Der komfortable Innenraum mit Plüsch- und Lederbestuhlung, Eichen- und Mahagoni-Holzverkleidung, dazu sämtliche Beschlagteile in poliertem Chrom.





## Nachlese – der Abstecher der Linie 14 zur Weiherstraße

In unserer letzten Ausgabe berichtete Bernhard Terjung von der Einführung einer neuen Linie 14, die in der Zeit von 1949 bis 1953 die Endstation Weiherstraße ansteuerte. Sie diente damals vorübergehend zur gleichmäßigeren Verteilung der angebotenen Kapazitäten auf der Talachse (im Gedächtnis geblieben ist sie dagegen mit Ihrem letzten Ziel „Bhf. Barmen“). Unser Mitglied Dieter Walkking hat uns dazu erneut ein hochinteressantes Bild geschickt.

Bei der Endstelle Weiherstraße denken die meisten Fans sofort an ihre reizvoll gelegene Gleisschleife, die jedoch erst 1951 entstand. Zum Zeitpunkt der Aufnahme, am 16. April 1950, musste also noch über die doppelte Gleisverbindung in Straßenmitte gewendet werden – „doppelt, weil die Strecke zweigleisig bis zur Linie 2 Richtung Haßlinghausen weiterführte, wiewohl dieser Übergang nie im Linienverkehr benutzt wurde, wohl aber von Arbeitswagen, wie wir hier sehen können.

Aus seiner Zeit im Dienst der WSW berichtet uns Dieter Walkking, wie es zu dem Foto kam:

*Eigentliches Ziel der Aufnahme war der aus Hottenstein kommende Arbeitswagen Tw 639 (mit Güterwagen*



*780), aber sie zeigt auch deutlich den in der Haltestelle stehenden Triebwagen (246?). Die Plattform ist noch nicht modernisiert, das Fahrziel steht in der drehbaren Viereckwalze auf dem Dach. Die Wagen der Linien 4 und 14 wechselten jeweils am Toelleturm von der einen auf die andere Linie, deshalb keine Liniennummer auf den Eckwürfeln, sondern neben dem Fahrziel auf dem Richtungsschild in der Mitte (weiße „14“ im schwarzen Kreis*

*rechts). Da an der Weiherstraße die 14 nach der 11 ankam, aber vor ihr wieder abfuhr, mussten die Züge der 11 weit nach hinten durchdrücken, man sieht hinter dem Arbeitswagen gerade noch einen KS-Beiwagen. Auch diese Aufnahme ist auf einem meiner ersten Filme, vermutlich auf dem dritten überhaupt, meine Technik war damals noch nicht voll entwickelt.*

-gk- (Zitat leicht bearbeitet)

## Fan-Post für die Museumsbahn

An einem der letzten Betriebs-tage im letzten Jahr besuchte uns ein Ehepaar aus Cronenberg, um Gästen aus Bad Münstereifel unsere Museumsbahn zu zeigen. Nach einem ausführlichen Rundgang durch die Wagenhalle kam das Gespräch auch auf ein Gedicht, in dem Frau Jaspers Erinnerungen aus ihrer Jugend an die Linie 5 im Kaltenbachtal festgehalten hat. Über die Anschrift in der ④ fanden die Verse den Weg zu uns und da wir uns über die nette „Fan-Post“ gefreut haben, drucken wir sie hier gerne ab. Unsere Bahn ist darin zwar nur „Mittel zum Zweck“, aber wir erfahren doch anschaulich einmal mehr, warum die Linie 5 bei so vielen Wuppertalern positive Eindrücke hinterlassen hat.

### Im Kaltenbachtal

Eingezäunt, der Teich im Grünen,  
in dem jetzt Fische sich vergnügen,  
war einst durch Stau des Kaltenbach,  
ein idealer Badeplatz.

Als Umkleide den Schwimmern dienten,  
aus Holz gezimmerte Kabinen.

An der Böschung, hoch hinaus  
- es steht dort heute Baum an Baum -  
lud eine Liegewiese ein,  
der Sonnenstrahlen Gast zu sein.

Kinder lieben sich beim Tollen,  
aus Spaß ins Nass hinunterrollen,  
auf Schienen quietschend obenan,  
fuhr Linie 5, die Straßenbahn.

Des Kaltenbaches Wasserlauf,  
wie eh und je zum Teich gestaut,  
fließt munter durch, er springt am Ende,  
über Stock und Stein behände.

Die Straßenbahn quietscht heute noch,  
Kohlfurth - Greuel die Schienen hoch,  
im Sommer als Museumsbahn,  
der Schaffner bimmelt ab und an.

Monika Jaspers, März 2015



## Linie 2 – Die Überlandbahn der Normalspur

**I**n Haltestelle 122 haben wir uns mit der Linie 4 beschäftigt, die eine Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Toelleturm im Süden und dem Wichlinghauser Markt im Norden von Barmen herstellte. Hier gab es Anschluss an eine der wichtigsten Linien der Barmer Straßenbahn, die unter der Liniennummer 2 das Stadtzentrum von Barmen mit den Stadtteilen im Nordosten und schließlich mit Haßlinghausen und Hiddinghausen verband. Begeben wir uns diesmal also auf die Reise mit der Linie 2, die ein besonders bedauerliches Opfer einer gedankenlosen Verkehrspolitik wurde.

Nach der 1894 eröffneten Heckinghauser Linie – und noch während die Elektrifizierung der Straßenbahn Barmen – Elberfeld (Talbahn) im Gange war – plante die Barmer Straßenbahn 1895 ihre zweite elektrische Straßenbahnlinie. Erbauer war im Auftrag der Stadt Barmen erneut die Firma Siemens & Halske. Die neue Strecke sollte den Alten Markt mit Wichlinghausen verbinden. Die Linienführung durchquerte Barmen mit einem geschlängelten Verlauf über Kirchstraße (heute Zwinglistraße), Heubruch, Große Flurstraße und schließlich Westkotter Straße. Ab dem Wichlinghauser Markt ging es weiter über die Oststraße und Dieker Straße bis zur Endstelle Beckacker, nahe der heutigen Haltestelle

Weierstraße. Eröffnet wurde diese 3,9 km lange „Rote Linie“ am 8. November 1895. Die hierfür beschafften Wagen ähnelten den schon auf der Heckinghauser Linie eingesetzten kleinen Vier-Fenster-Wagen, hatten jedoch keinen Kettenantrieb mehr, sondern einen Tatzlagerantrieb mit zwei Motoren. Als Betriebshof diente eine neue dreigleisige Wagenhalle an der Oststraße. Zunächst hatte die „Rote Linie“ noch

keine Verbindung zur „Grünen Linie“ nach Heckinghausen; erst im Februar 1897 wurde diese über die Rathausbrücke am Alten Markt hergestellt. Ab dem 1. September desselben Jahres

Der Alte Markt im Jahr 1963 vor dem Umbau. Im Vordergrund ist Tw 257 mit Bw 515 unterwegs zu den Krankenanstalten. Das bilka-Kaufhaus an der Ecke Zwinglistraße was das modernste Gebäude weit und breit. Foto: WSW



gab es eine weitere Gleisverbindung über die neue Querbahn, die im letzten Heft als Linie 4 beschrieben wurde.

Die neue Linie wurde gut angenommen und sollte zum Bestandteil einer Überland-Straßenbahnlinie nach Witten(!) werden. Im Jahr 1908 wurde der Bau einer eingleisigen Strecke entlang der Wittener Straße bis nach Haßlinghausen vorangetrieben, die am 16. Dezember 1908 eröffnet werden konnte.

Tw 264 an der Schwenke zwischen Nächstebreck und Haßlinghausen am 8. Juli 1957. Das Bild zeigt den typischen Charakter der eingleisigen Überlandstrecke. Foto: Eduard J. Bouwman

Am 1. Oktober 1911 erfolgte eine weitere Verlängerung bis nach Hiddinghausen Bahnhof. Die dortige Endstelle sollte eigentlich eine vorübergehende sein, aber im Verlaufe des 1. Weltkriegs wurde der Bau nicht weiter verfolgt, und so blieb Hiddinghausen das endgültige Streckenende. Der Überlandabschnitt hatte fünf Ausweichen und verfügte über zwei Einspeisestellen in Nächstebreck und Haßlinghausen, um einem zu großen Spannungsabfall vorzubeugen. Im Jahr 1911 wurde auch die **Liniennummer 2** eingeführt, die zeitweilig das Liniensignal auf dieser Strecke blieb. Stadtseitig gab es eine zwei Verlängerungen der Linie 2, zunächst 1913 zur Schleife am Barmer Bahnhof, ab dem 6. August 1914 dann über die neue Strecke von der Loher Straße zu den Städtischen Krankenanstalten. Auf dem Weg dahin musste vom Alten Markt bis zur Loher Straße die Strecke der Talbahn-Linie 1 mitbenutzt werden. Mit diesem Zuwachs hatte die Linie 2 ihre größte Ausdehnung erreicht.

Der Krieg brachte neue, ungewohnte Transportaufgaben



nehmen. Zu diesem Zweck wurde das Streckengleis in das Zechengelände verschwenkt, wodurch die Linie 2 ihre Endstelle in Hiddinghausen nicht mehr erreichen konnte und für die Dauer dieser Maßnahme in Haßlinghausen endete. Erwähnt sei auch noch, dass zwischen Mai 1909 und März 1956 in Haßlinghausen An-

schluss zur Straßenbahngesellschaft Ennepe bestand, deren – meterspurige – Wagen vor der dortigen Kirche ihre Endstation hatten.

Bis 1925 war der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Alter Markt und Hottenstein abgeschlossen. Das Streckengleis für die Fahrtrichtung Ost-West in der Innenstadt wurde durch Mühlenweg und Parlamentstraße gelegt. Eine weitere Gleisverbindung zum übrigen Netz gab es dann ab 1926 an der Weiherstraße, nachdem die Talbahn ihre Strecke durch die Schwarzbach bis dorthin verlängert hatte. Mit Indienstellung der Schöndorff-Wagen Nr. 45–64 (später 245–264) sah man ab 1928 überwiegend diese Wagen auf der Linie 2.

Die Linie 2 war eine der gut frequentierten Linien der Barmer Straßenbahn. In ihrem städtischen Kernbereich bis Hottenstein verkehrte sie alle 10 Minuten, nach Hiddinghausen in der Hauptverkehrszeit alle 20, an-



für die Straßenbahn. Um die Eisenbahn zu entlasten, musste die Straßenbahn ab dem 13. Februar 1917 den Transport von Kohlen von der Zeche Deutschland bei Hiddinghausen in das Zentrum von Barmen über-

Der Wichlinghauser Markt im Wandel der Zeiten: oben um 1900 mit eingleisiger Straßenbahn und Fachwerkhäusern, in der Mitte mit Tw 46 und einem Bus auf der Ruhr-Wupper-Linie nach Bochum, und unten im letzten Betriebsjahr 1964 mit Aufbau Tw 265. Fotos: Postkarten und WSW





Umsteigepunkt  
Weierstraße im  
Jahr 1964 mit Tw 256  
und einem KS-Beiwagen  
auf der Linie 2. Im Hintergrund  
in der Schleife ein Achtachser-Zug  
auf der Linie 11. Die vorhandene  
Gleisverbindung wurde nur von Dienst-  
wagen und Ein- und Ausrückfahrten  
genutzt. Foto: Rolf Kuehlich



Tw 249 mit Bw 507 auf der  
Hottensteiner Brücke am  
4. September 1958. Unter der  
Brücke verlief die Eisenbahnstrecke  
W.-Wichlinghausen – Hattingen.  
Foto: Eduard J. Bouwman

An der Kirche in Haßlinghausen war der Begegnungspunkt unserer Linie 2 mit der Linie der Straßenbahngesellschaft Ennepe – aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten ohne Gleisverbindung. Foto: G. H. Weiß (Sammlung -gk-)

sonsten alle 30 Minuten; zeitweise auch nur alle 60 Minuten jenseits von Haßlinghausen. Die Liniennummer 2 änderte sich weder mit der Vereinheitlichung der Wuppertaler Linien im Jahr 1929, noch mit dem Übergang auf die Wuppertaler Bahnen AG 1940. Die Bombennacht vom 29. auf den 30. Mai 1943 verschonte die Stadtteile Wichlinghausen und Nächstebreck weitgehend, aber das Barmer Stadtzentrum wurde so schwer getroffen, dass auch die Linie 2 zunächst nur in Teilstücken weiterfahren konnte. Bis zum Oktober 1943 endete von Wichlinghausen kommend der eingleisige Betrieb an der Ecke Sedanstraße/Steinweg, erst danach wurde wieder der Alte Markt überquert. Nach dem Einmarsch der Amerikaner am 16. April 1945 ruhte der Verkehr zunächst völlig, bevor ab dem 5. Juni 1945 nach und nach auf Teilstücken wieder gefahren werden konnte. Es dauerte bis zum 5. November, ehe die „2“ wieder auf ihrer



Gesamtstrecke bis Hiddinghausen in Betrieb war. Zeitweise wurde ab 1946 auch mit Beiwagen bis Hiddinghausen gefahren, denn in der Notzeit lebten mehr Menschen als früher außerhalb der Stadt oder deckten sich auf dem Land mit Lebensmitteln ein.

Mit der Normalisierung der Lebensverhältnisse hielt auch der technische Fortschritt auf der Linie 2 Einzug. Ab 1949 wurde die lange eingleisige Strecke nach Hiddinghausen mit Lichtsignalen ausgestattet. Und am 14. Dezember 1953 wurde in der so-

genannten Silberkuhle nahe der Hottensteiner Brücke eine neue Wendeschleife eingeweiht, so dass die Züge mit Fahrziel „Hottenstein“ nicht mehr mitten auf der Wittener Straße umsetzen mussten.

Dann ging es wie vielerorts: der zunehmende Straßenverkehr und die eingleisige Straßenbahnstrecke am nordwestlichen Rand der Wittener Straße vertrugen sich immer schlechter. Wie so oft ging diese Konfliktsituation zum Nachteil der Straßenbahn aus: Am 31. August 1958 wurde der



Der Endpunkt Hiddinghausen mit Tw 265, der „Omnia“ am 13. Juli 1956. Im Hintergrund hätte es weitergehen sollen nach Witten, aber man sieht nur das Gleisende. Foto: Eduard J. Bouwman



Im Fahrplanjahr 1963 fuhr die Linie 2 nur noch auf der Reststrecke Alter Markt – Hottenstein. Oben Tw 249 an der Ecke Mühlenweg/Westkoter Straße. Foto: WSW.

Unten: Der neue Gleisbogen an der Ecke Alter Markt/ Zwinglistraße ermöglichte ab dem 21. April 1963 eine kurze Wende. Tw 251 hat gleich die Endstelle in der Zwinglistraße erreicht. Foto: Rolf Kuehlich

Die Umgestaltung des Alten Markts leitete schließlich 1963 das Ende der „2“ ein. Als ab dem 21. April 1963 der Alte Markt nicht mehr überfahren werden konnte und die Linien 6 und 8 ihren nördlichen Streckenast in Rich-

Außenabschnitt Hottenstein – Haßlinghausen – Hiddinghausen auf Busbetrieb umgestellt. Auf dem stillgelegten Teil verkehrte jetzt eine Omnibuslinie 12, auf der die ersten neu angeschafften Einmannbusse der WSW zum Einsatz kamen (es waren vier Büssing/Ludewig TU10, Wagen 210–213 vom Baujahr 1958, später umgezeichnet in 1031–1034). Umgestiegen wurde von Tür zu Tür an einem kleinen, überdachten Bahnsteig in der Schleife Silberkuhle. Die Omnibusse brauchten für die Strecke von hier bis Hiddinghausen 21 Minuten, die Straßenbahn hatte die Strecke in 25–27 Minuten zurückgelegt.

In ihrem Kernbereich blieb die Linie 2 stark und verkehrte in der HVZ alle 10, ansonsten alle 15 Minuten. Bis zu acht Kurse wurden eingesetzt, zumeist nach wie vor die Schöndorf-Triebwagen der Serie 245–264 und zusätzlich der Aufbau-Tw 265, verrufen als lahme Ente und vom Personal auch „Omnia“ genannt. Mit Wendeschleifen an beiden Endstellen wäre die Verwendung von Großraum- oder



Gelenkwagen denkbar gewesen, jedoch war das vorhandene moderne Wagenmaterial mit dem Einsatz auf den Linien 1,11,18 und 21 ausgeschöpft.

tung Hatzfeld verloren, spendierte man der Linie 2 noch einen Gleisbogen vom Steinweg in die Zwinglistraße, der eine kurze Wende in Richtung Wichlinghausen ermöglichte. Als einzige Verbindung zum übrigen Straßennetz gab es jetzt noch den linienmäßig nicht befahrenen Gleisbogen an der Weiherstraße. Dementsprechend waren ziemlich umständliche Ein- und Ausrückfahrten über Weiherstraße – Bf. Oberbarmen – Brändströmstraße zum Betriebshof Heckinghausen notwendig. Dieser Zustand währte aber nur noch knapp für ein Jahr.



An der Loher Straße bog die Linie 2 in die Talstrecke ein. Tw 251 und Bw 444 am 4. September 1958. Foto: Eduard J. Bouwman

Ab dem 1. August 1964 verkehrten neu angeschaffte Gelenkbusse von Büssing/DÜWAG (Wagen 1502–1511) im Einmannverkehr auf der neuen Omnibuslinie 2, die die Straßenbahnlinie und die anschließende Buslinie 12 ersetzte. Erstmals für Wuppertal

Von 1914 bis 1963 hatte die Linie 2 ihre andere Endstelle an den Barmer Krankenanstalten. Tw 255 mit Bw 502 am 10. Oktober 1957 in der 1952 angelegten Schleife. Foto: Eduard J. Bouwman

kam hier die Selbstbedienung der hinteren Türen durch den Fahrgast zur Anwendung. Diese Türautomatik funktionierte in den Anfangsjahren übrigens keineswegs störungsfrei. Ich erinnere mich an diverse Vorfälle mit eingeklemmten Gliedmaßen und großem Geschrei, denn nicht immer reagierten die Sensoren in den Gummeleisten der Türen so wie sie sollten,



Der Umsteigepunkt Silberkuhle, wie er von 1958 bis 1964 genutzt wurde. Tw 249 ist vom Barmen angekommen und hat Anschluss an die Buslinie 12 nach Hiddinghausen, hier mit Bus 1068, einem Büssing Präsident vom Baujahr 1963. Foto: Rolf Kuehlich

Einmannbedienung im stark frequentierten innerstädtischen Abschnitt brauchte mehr Zeit. So gesehen war die Fahrzeit auf der Gesamtstrecke vor 1958 die gleiche wie nach 1964: zwischen 41 und 43 Minuten.

Bleibt noch nachzutragen, dass die Strecke zu den Krankenanstalten, bzw. Klinikum Barmen, wie es später hieß, ab dem 21. April 1963 von den Linien 6 und 8 übernommen wurde. Mit dem Fahrplanwechsel am 3. Juni 1973 kam hier eine **neue Straßenbahnlinie 2** zum Einsatz, die auf der Strecke Klinikum Barmen – Alter Markt – Bf. Oberbarmen – Weiherstraße verkehrte (die bisherige Buslinie 2 wurde in 42 umbenannt). Über diese Linie und einen interessanten Ableger davon werden wir an anderer Stelle gesondert berichten. Text: Bernhard Terjung

wenn sie auf Widerstand stießen. Abgesehen von diesen Kinderkrankheiten, die ja bekanntlich überwunden wurden, kam mit der Umstellung auf den Bus der große „Modernisierungsschub“, den die Straßenbahnlinie 2 leider nicht mehr erfahren durfte. Auch die ursprüngliche Absicht, den Abschnitt Weiherstraße – Silberkuhle mit einer verlängerten Linie 11 zu befahren, geriet in Vergessenheit und wurde schließlich 1968 fallengelassen – Versäumnisse, die ich besonders schade finde und die wohl zu den größeren Sargnägeln für die Wuppertaler Straßenbahn insgesamt gehörten. Im Übrigen: die 4–6 Minuten Fahrzeit, die der Bus auf der Außenstrecke zwi-

schen Hottenstein und Hiddinghausen einsparte, mussten jetzt auf dem Abschnitt Alter Markt – Hottenstein wieder draufgerechnet werden: die

Und wieder zurück in Richtung Alter Markt. Tw 262 und Bw 521 verlassen 1964 die Schleife Silberkuhle. Geradeaus sieht man das 1958 stillgelegte Gleis in Richtung Hiddinghausen. Foto: WSW





## Bautagebuch zur Wehrhahn-Linie

Unser langjähriges Mitglied Hans Eisenhauer in Düsseldorf hat unser Beitrag im letzten Heft angeregt, der Redaktion einen USB-Stick mit über 1.000 Fotos vom Bau der Wehrhahn-Linie zu senden. Wir sagen „Danke schön“ und bringen hier eine kleine Auswahl.

- ① Der Tunnelanfang am Bilker Bahnhof.
- ② „Graf-Adolf-Platz“ mit „Rheinturm“. Im Bereich der gelben Silos starteten bis in die 60er Jahre die Rheinbahn-Fernbusse.
- ③ Elisabethstraße mit Blick zum „Kaiserteich“.
- ④ Elisabethstraße mit Blickrichtung Graf-Adolf-Platz und Kasernenstraße.
- ⑤ Der Blick geht auf den Corneliusplatz; hinten das Grün des Hofgartens.
- ⑥ Baugrube Elisabethstraße / Bilker Allee Blickrichtung Bilker Bahnhof.
- ⑦ SL 712 auf der Elberfelder Straße Richtung Jan-Wellem-Platz unterwegs. Das zugehängte Gebäude ist der „Kaufhof an der Kö“.
- ⑧ Blick vom Hofgarten zum „Drei-Scheiben-Haus“.
- ⑨ Blick von der Aussichtsplattform am Kö-Bogen.
- ⑩ Die noch verbliebene Rest-Haltestelle auf dem früher so stark frequentierten Jan-Wellem-Platz.
- ⑪ Blick vom Jan-Wellem-Platz in die Schadowstraße.
- ⑫ Der Standort des Fotografen ist leicht zu erkennen: Jan-Wellem-Platz. Die Hochstraße „Tausendfüßler“ wurde im Zuge der Umgestaltung abgerissen.
- ⑬ Am Wehrhahn – Blickrichtung Innenstadt; vorn der zukünftige Abgang in die Station „Pempelforter Straße“.
- ⑭ DIE U-BAHN IST FERTIG: die Gleise von „Am Wehrhahn“ Richtung Grafenberger Allee werden nicht mehr gebraucht. Es quert die SL 704.





## Neues aus Schilda (2)

Die Bundeshauptstadt ist immer für einen Lacher gut. Die nachstehende Anekdote – erschienen in der Berliner Zeitung am 1. August (nicht April!) 2016 – hat uns unser

Mitglied Martin Stadler zugeschickt. Offensichtlich hat sich bei Deutschlands größtem Straßenbahnbetrieb der elektrische Weichenantrieb noch nicht überall durchgesetzt...

Der Abdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Autors Torsten Harmsen und der Berliner Zeitung.

-gk-

**STADTBILD**

1.8.2016

*Weiche hin,  
Weiche her*



**Torsten Harmsen**  
beobachtet beim Bier  
in Köpenick interessante Vorgänge.

Meine Frau und ich sitzen an einem lauen Sommerabend auf dem Gartengestühl vor einer Kneipe in Alt-Köpenick. Wir trinken Bier und gucken besinnlich. Im Hintergrund glitzert das Wasser der Dahme. Alle paar Minuten fährt auf der Straße vor uns eine Straßenbahn vorbei. Wir blicken genau auf eine Weiche, die darüber entscheidet, ob die

Bahn auf dem nahen Schlossplatz nach rechts oder links abbiegt.

Ein Fahrer steigt aus, steckt seine Eisenstange in eine Öffnung, ruckelt hin und her und prüft an der Schiene, ob alles gut anliegt. Dann steigt er ein und biegt mit der Bahn nach links ab. Die nächste Bahn kommt. Der Fahrer steigt aus, stellt mit der Stange die Weiche, steigt ein und führt – auch nach links. Beim nächsten ebenso: Weichenstellen und Abbiegen – wieder nach links!

„Is doch Quatsch“, sagt ein Mann, der neben uns sitzt. „Wenn sowieso alle nach links fahr’n, brauchen die doch nicht jedetmal die Weiche umstell’n.“ – „Vielleicht verschiebt sich die Weiche durch die Erschütterung der Schienen immer wieder“, sage ich. „Hier ist ja alles auf Sumpf gebaut.“ Meine Frau denkt nach.

Derweil kommt die nächste Bahn. Sie bremst gar nicht erst ab, brettert über die Weiche und fährt – nach

rechts. Eine weitere Bahn tut es ebenso. Danach kommen wieder zwei Bahnen, die nach links abbiegen. Jedes Mal müssen die Fahrer vorher die Weichen-Prozedur vornehmen. „Jek vasteh jar nüscht mehr“, sagt der Mann neben uns.

Meine Frau und ich diskutieren. Wir haben ja hier eine richtig schöne kleine Straßenbahn-Versuchsreihe vor uns. Und die Gesetze der Logik lassen am Ende nur einen Schluss zu: Die Weiche steht immer auf Rechts! Wenn ein Fahrer sie verstellt, um mit seiner Bahn nach links abzubiegen, springt sie danach automatisch zurück. Deshalb kann jeder Fahrer einer Rechts-Bahn locker drüberbrettern. Der arme Fahrer einer Links-Bahn muss dagegen jedes Mal aussteigen, mit der Stange herumstochern und kann dann erst weiterfahren. Das ist doch ungerecht!

Ich fordere einen Linksfahrerzuschlag. Darauf noch ein Bier!

## Aus für die „Bönnsche Bimmel“



Im Bonner General-Anzeiger war es nachzulesen: die „Bönnsche Bimmel“, der historische Partywagen der Stadtwerke Bonn (SWB) ist außer Betrieb genommen worden, die Fristen sind abgelaufen.

Die SWB begründen diese Entscheidung mit den hohen Kosten von ca. 140.000 Euro für die anstehende Hauptuntersuchung und der vergleichsweise begrenzten Nutzung des Angebots (ca. 80 Buchungen im Jahr). Hinzu kommt die geringe Anzahl von nur 19 Sitzplätzen. Damit waren die Fahrten wohl nicht wirtschaftlich und fallen jetzt dem immer strengeren Sparzwang zum Opfer.

(Fortsetzung auf S. 33)

Die Bönnsche Bimmel in Königswinter. Die Straßeneisenbahn (Fabrikat Dotto) pendelt von hier zur Talstation der Drachenfelsbahn.

## Buchbesprechung



Eigenverlag Klaus Giesen, Bottrop 2016;

180 Seiten, Format 17,5 x 25 cm, Hardcover, gebunden, zahlreiche Schwarzweiß- und Farbaufnahmen sowie Kartenskizzen;  
ISBN: keine

**Im BMB-Vertrieb erhältlich für 27,50 €**

Das Netz der Vestischen Straßenbahnen ist aus zwei getrennten Teilen hervorgegangen, die erst in den 40er Jahre durch eigene Gleise miteinander verbunden werden konnten. In der Erinnerung vieler, insbesondere jüngerer Straßenbahnfreunde dominiert heute das östliche Teilnetz rund um Reckling-

**Klaus Giesen**

### Auf Schienen zur Schicht

#### Die Geschichte der Straßenbahn in Bottrop, Gladbeck und Kirchhellen

hausen, da hier zuletzt der regere Betrieb zu beobachten – und zu fotografieren – war. Entsprechend knapper werden die westlichen Strecken deshalb auch zumeist in der Literatur behandelt.

Der Autor Klaus Giesen hat nun seine Heimatregion in den Mittelpunkt eines Buchs gestellt, das sämtliche Linien des Westnetzes in kurzen Portraits vorstellt. Eine Linienchronik fasst die wichtigsten Daten anschließend noch einmal übersichtlich zusammen. Ein Abstecher in den Betriebshof und ein Überblick über den eingesetzten Wagenpark runden das Buch ab; selbst der Trambetrieb im Traumlandpark in Kirchhellen wird nicht vergessen.

Wenig bekannt ist zudem die Essener Linie 3 (später Linie 36), die ebenfalls bis zum Pferdemarkt im Bottroper Zentrum vorstieß. Dieses Kapitel vervollständigt den Anspruch des Untertitels, fällt aber aufgrund des geringen Umfangs ein wenig ab.

Die zahlreichen Fotos sind in der Regel ordentlich wiedergegeben, wobei es für die früh stillgelegten Strecken wohl auch kaum eine große Bildauswahl geben dürfte. Auffällig ist die starke Präsenz der „grünen Fische“ (in Farbe!), also der Düwag-Großraumvierachser in der Lackierung,

die auf den damals neuen Fahrgastfluss aufmerksam machte. Diese Häufigkeit unterstreicht nicht nur das geringere Fahrgastaufkommen auf den meisten der westlichen Linien, sondern auch die Tatsache, dass hier jetzt ältere Farbbilder erschlossen wurden, während in früheren Publikationen zumeist die Sechssachser im „Look“ der letzten Betriebsjahre im Vordergrund standen.

Wer eine kompakte Bildreise über einen bedeutenden Teil des Netzes der Vestischen Straßenbahnen unternehmen möchte, ist mit diesem Buch bestens bedient. Überschneidungen mit dem Band „Die Zehn“ des gleichen Autors (gemeinsam mit Ralph Bernatz) waren wohl nicht ganz zu vermeiden, jedoch sind nur vier oder fünf Aufnahmen in beiden Büchern vertreten. Außerdem dominieren dort die Sechssachser die Motive. Zusätzlich sind im vorliegenden Buch zudem auch die weniger bekannten Außenstrecken des Westnetzes komplett abgedeckt.

Auch wer schon ältere Veröffentlichungen über die Vestische im Regal stehen hat, findet hier zahlreiche neue, stimmungsvolle (farbige) Motive, die einen Kauf lohnend erscheinen lassen.

-gk-

(Fortsetzung von S. 32)

### Tw 14 ist nicht der einzige Bonner Oldtimer

Der bislang eingesetzte dreiachsige Triebwagen 14 fuhr ursprünglich als Tw 13 auf der ehemaligen Linie BGM (später SL 3) von Bonn über Bad Godesberg nach Mehlem. Zusammen mit Tw 14 entstand er 1950 als einer der Vorläufer der typischen Dreiwagenzüge der BGM. Der Wagenkasten stammte von Beiwagen 33 aus dem Jahre 1911, das Dreiachsfahrgestell wurde zugekauft und die eleganten Führerstände neu gebaut. Ab den 70er Jahren diente er – stark umge-

baut – als Arbeitswagen A 31. Die Nummer 14 erhielt er wohl, um ihn von Tw 13 (siehe unten) abzusetzen.

Wenn es nur um die zu geringe Kapazität ginge, wäre als Alternative noch Tw 414 verfügbar, der im bereits mitgebauten Tunnelstutzen der heute nicht mehr verfolgten Hardtberg-Bahn vor sich hin staubt. Der Achtachser war Anfang der 90er Jahre als einziger seiner Serie nicht nach Sofia verkauft worden, wo immer noch ei-

nige seiner Brüder im Einsatz stehen. Man wollte ihn schon damals zu einem zweiten, größeren Partywagen umrüsten, aber dann scheuten die SWB die Kosten. Gesellschaft in der „Dunkelhaft“ leistet Tw 414 übrigens der offene Zweiachser Tw 13 von 1906, den die BMB-Mitglieder in den 70er Jahren noch bei einer Sonderfahrt im Betriebshof Graurheindorf besichtigen konnten. Schade, dass dieses Schmuckstück nicht mehr öffentlich zugänglich ist.

Text / Foto: -gk-

# Klein aber fein: Das Straßenbahnmuseum in Brandenburg an der Havel



**D**ie Straßenbahnen der Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel sind alle in den neuen Betriebshof nach Hohenstücken umgezogen. Alle? Nein, nicht alle: ganz rechts im Gelände sieht man einen Gotha-Wagen vor einem zweistöckigen Gebäude. Das schauen wir uns näher an!

Tw 105 ist allerdings nicht mehr komplett, sondern dient – in der Länge halbiert – als Versamlungs- und Partyraum. In seinem Fenster weist

ein großes Schild den Weg zum Museum der Brandenburger Straßenbahn in dem benachbarten Gebäude. Zwei ehemalige Technikräume des Betriebshofs wurden in seinem ersten Stock in ein kleines, aber feines Straßenbahnmuseum umgewandelt.

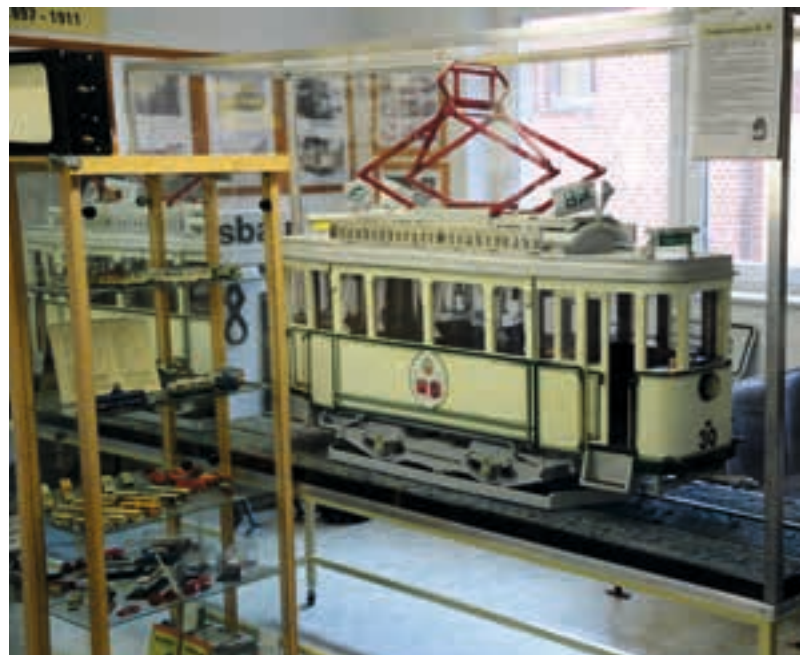
Eingerichtet wurde es 1997 zum hundertsten Jubiläum des Straßenbahnbetriebs vom örtlichen Verein der Straßenbahnfreunde. Die zahlreichen Vitrinen zeigen Modelle, Fahrscheine, Knipszangen und Wechsler.

Daneben sehen wir Uniformen und Einrichtungsteile – vor allem Sitze – aus ausgemusterten Bahnen. Auch Tw 105 begegnet uns wieder, denn dessen zweite Front wurde hier in einer Lackierungsvariante aufgestellt. An den Wänden ist jeder freie Raum mit historischen Fotos, Linienschildern und Signaltafeln besetzt – eine große Sammlung, kompakt präsentiert!

Absoluter Blickfang ist jedoch das Modell im Maßstab 1:10 von Triebwagen 30, der als einziger Vorkriegswagen der Brandenburger Straßenbahn überlebt hat und auch in Originalgröße heute noch als Museumswagen verkehrt. Gebaut in Ammendorf im Jahre 1912, fällt er mit 9,40 m recht kurz aus und passt damit als Modell optimal in das kleine Museum.

Die Ausstellung ist recht regelmäßig – donnerstags und samstags (außer an Feiertagen) von 10.00 bis 16.00 Uhr – geöffnet und liegt sehr innenstadtnah. Da die sehenswerte Altstadt von Brandenburg – verteilt auf mehrere Havel-Inseln – zahlreiche reizvolle Fotomotive anbietet, lohnt sich unbedingt ein Besuch bei diesem kleinen Straßenbahnbetrieb an der Bahnverbindung von Berlin nach Magdeburg. Der Abstecher in das kleine Museum sei bei dieser Gelegenheit wärmstens empfohlen!

Text und Fotos: -gk-



# Zehn Fragen an...

## ...Michael Malicke

ehemaliger Pressesprecher  
der Wuppertaler Stadtwerke



### (1) Wie lange sind Sie Mitglied der BMB?

Seit 1971. Da wurde ich 15 Jahre alt und durfte in den Verein eintreten.

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

Meine Eltern hatten kein Auto. Da war Fahren mit Bus und Bahn angesagt. Volldampf bei der Bundesbahn, tolle Straßenbahnen nach Solingen oder Benrath und auch die alten Busse machten mir von klein auf einen Riesenspaß. Und bei den Schulfreunden gab es Gleichgesinnte.

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

Die erste Abschiedsfahrt der Meterspur war für mich die Stilllegung der Linie 3 im Jahr 1968. Da durfte ich als Zwölfjähriger mit nach Grenze Jagdhaus fahren. Dann veranstaltete die BMB 1970 eine Sonderfahrt mit mehreren Wagen vom Betriebshof Mirke auf dem Reststück bis zum Döppersberg. Ich lief als Schüler zum Zahnarzt Frese und erwarb dort einen Sonderfahrchein der BMB. Bei der Tour lernte ich BMB-Vorstand Paul-Heinz Straka kennen und aus meiner Unter-

barmer Heimat traf ich den Konditor Emil Dicke.

### (4) Haben Sie die Bergischen Meternpurstrecken noch aus eigener „Erfahrung“ kennengelernt?

Wie gesagt, die 5 und die V mehrfach, nach Sudberg mit der Schulkasse auf dem Weg nach Müngsten und Schloss Burg. Schwach in Erinnerung ist mir in Niederberg die Fahrt zur Heinrichshütte mit der Bogestra. Und als kleiner Kerl fuhren wir mehrfach im Sommer und Winter mit der 23 zum Gelpe- und Zillertal. Durch den Tunnel am Dorner Weg bin ich auch mal durchmarschiert – da fuhren aber dort schon keine Bahnen mehr.

### (5) Wie würden Sie Ihre Leidenschaft für die Straßenbahn charakterisieren? Sind Sie z. B. eher der Fotograf des Vorbildes oder der Bastler von Modellen?

Mit dem Eintritt in die BMB begann der „Fronddienst“ in Gleisbau, Transport von Fahrzeugen etc. Erst für bzw. bei Heinz Johann in Hückeswagen und dann ab 1973 auf dem Gelände der BMB. Da war auch die Entscheidung gefallen für den Maßstab 1:1 und das Fotografieren bzw. Filmen des großen Vorbildes.

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

Schwer zu beantworten. Ich war gerade in Halle an der Saale und die Überlandlinie nach Merseburg – Bad Dürrenberg hat mit der Kombination von fahrgastfreundlichen Niederflurfahrzeugen, modernen Streckenabschnitten und Teilen aus der Vergangenheit für mich einen besonderen Charme. Und wer alte Vierachser im Planbetrieb mag, der ist in Mailand mit den Peter Witt-Wagen gut aufgehoben.

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

Den PCC-Wagen mit seinen europäischen Ablegern in Belgien und den

Tatra-Wagen. Einfach gut. Und natürlich die Düwag-Geschichte. Was danach kam, ist mehr behindertenfreundlich, hat aber wenig Reiz für mich persönlich.

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

Ich habe nach der Schule Wirtschaftswissenschaften studiert und nebenbei als Lokaljournalist gearbeitet. Die ÖPNV-Kenntnisse, sowohl historisch als aktuell, waren sehr hilfreich. Danach war ich 25 Jahre Pressesprecher und Referent Öffentlichkeitsarbeit bei den WSW und hatte die Gelegenheit, auch über das Tal hinaus verbundweit sowie im In- und Ausland den modernen ÖPNV mit der Schiene (über 20 Prozent in Wuppertal dank Schwebebahn!) und kundenfreundlichen Linien als Schnellbus, Stadtlinie oder Quartierslinie darzustellen. Auch lernte ich viele Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben kennen, die genauso die Zukunft vorbereiteten und die Historie der eigenen Busse und Bahnen nicht vergaßen.

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

Durchaus positiv und eine Fahrt mit der BMB wird von Allen genossen.

### (10) Was sind Ihre Aufgaben bei der BMB?

Es gab eine etwas längere Pause als Aktiver bei der BMB. Inzwischen Vorruehändler, freue ich mich, mit Guido Korff und weiteren Mitstreitern die Haltestelle mit Texten und Fotos zu beliefern oder draußen in der Region am Infostand für die BMB zu werben. Oder wie bei den Nikolausfahrten vorab die Tüten zu befüllen und einige schöne Fotos von den Gästen und dem Nikolaus zu machen. Wir brauchen noch mehr Sponsoren und Freunde für die Aufarbeitung unserer alten Fahrzeuge. Da bin ich gerne bereit, meine Verbindungen einzubringen.

Foto: Michael Bungart

## Rücktitel: Vor 30 Jahren stellen die Wuppertaler Stadtwerke die letzte Straßenbahnlinie ein

Mit unserem Bild vom Pferdebahndepot Schwarzbach erinnern wir an das Ende des normalspurigen Straßen-

bahnbetriebs in Wuppertal, der 1874 seinen Anfang genommen hatte. Damals waren die ersten Pferdebahnwa-

gen der Straßenbahn Barmen – Elberfeld von hier zum Dienst ausgerückt.

Foto: Michael Malicke

