



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

DEZEMBER 1976

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



BMB aktuell

Impressum und Anschriften siehe vorige und nächste Ausgabe.

**EINLADUNG**

Unser "Nikolaustreffen" findet am 11. Dezember 1976 in der Gaststätte "Zur Post", Kohlfurther Brücke 41 statt. Beginn: 17 Uhr.

Wir haben diesmal ein Programm vorgesehen:

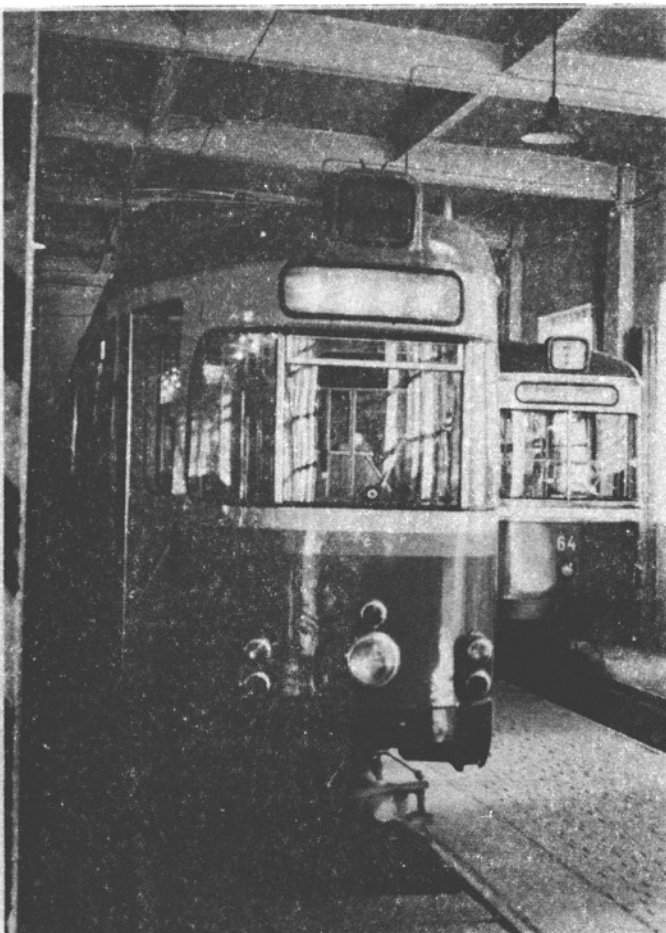
Schneidreste WDR-Aufnahmen vom 15.5.1976 (Fernsehfilm); Die Benrather Vierachser auf ihrer Stammstrecke und in Österreich; Die Big Boys der Union Pacific und Dias, Bildertausch, Fachsimpelei...

Wir laden ein zu einer Straßenbahnrundfahrt

KREUZ UND QUER DURCHS VORWEIHNACHTLICHE DÜSSELDORF

am 12. Dezember 1976 (3. Adventssonntag).

Abfahrt 10.20 Uhr vor dem Hauptbahnhof. Anschluß: E 3192 aus Warburg, ab Wuppertal-Elberfeld 09.42 Uhr. Mittagspause mit Imbißgelegenheit ist eingeplant. Fahrpreise: Gäste DM 7,50 (einschl. HALTESTELLE 11), Mitglieder DM 5,-- (Abschnitt 3 der Mitgl.-Karte), Kinder DM 4,--. Ende gegen 16.00 Uhr.



Hagener Straßenbahn in Innsbruck

Unser Mitglied Guido Korff hatte bereits Gelegenheit, den ersten umlackierten Hagener Wagen in seiner neuen Heimat im Depot am Bergisel zu besuchen und für unsere Leser im Bild festzuhalten.

Schon vor rund vierzig Jahren kamen Straßenbahnwagen aus unserer Gegend nach Innsbruck. Damals verkaufte die Remscheider Straßenbahn 3 Wagen nach dort und weitere nach Elbing in Ostpreußen.

Aber auch andere Städte gaben ihre Visitenkarten in der Tiroler Hauptstadt ab: Meran, Winterthur, Basel, Zürich und Thun (STI). Ein Sonderling blieb der vierachsige "Mailänder", Repräsentant italienischen Straßenbahnbaus.

Den Stamm des Wagenparks bilden heute 4- und 6-achsige "Düwag"-Lizenzbauten.

Die Hörder Kreisbahn

von Guido Korff nach einem Artikel in "Der Märker", Heft 2/1976, von Karl-Friedrich Landskröner und Bernd Seebach.

1. Die Hörder Kreisbahn

In dem südlich der Ruhrgebietsstadt Dortmund gelegenen früheren Landkreis Hörde bestand kurz vor der Jahrhundertwende das Bedürfnis zum Bau eines Bahnnetzes zur Erschließung der einzelnen Ortschaften, das den Bewohnern den Weg zu ihren Arbeitsstätten erleichtern sollte. Die "Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft" (ALSAG) in Berlin übernahm Bau und Betrieb der geplanten elektrischen Bahn. Seit 1881 bestanden in Dortmund bereits eine regelspurige Pferdebahn und eine Dampfstraßenbahnlinie nach Hörde, beide ebenfalls von der ALSAG betrieben. Die Gesellschaft hoffte, mit der Hörde Kreisbahn ihrem Dortmunder Netz neues Hinterland zu erschließen. Um eine Verschmelzung mit dem Dortmunder Netz zu erschweren, wählte der Landkreis die Meterspur für seine Bahn.

Die erste Hörder Strecke kam am 30. Januar 1899 in Betrieb. Es handelte sich um die spätere Linie 1 von Hörde über Berghofen nach Aplerbeck. Am 4. Februar 1899 wurde die spätere Linie 6 Hombruch-Barop-Brünninghausen-Steinerne Brücke eröffnet. Sie erhielt kurz darauf eine Verlängerung zum Block Friedrich Wilhelm. Seit dem 18. Mai 1899 zweigte am Betriebsbahnhof Berghofen die Strecke nach Schwerte Markt ab, die von Hörde Victoriast. aus als Linie 3 nach Schwerte betrieben wurde. Am 30. Mai 1900 wurden die bisher getrennten Netzteile verbunden. Bis 1903 entstanden Verlängerungen nach Eichlinghofen, Wellinghofen und Westhofen mit anschließender Bergbahn zur Hohensyburg. Zwischen Berghofen Gockel und Aplerbeck wurde eine Querverbindung eingerichtet. Die von Hörde kommende Linie erhielt eine Verlängerung nach Asseln mit Anschluß an die Dortmunder Strecke nach Unna. Die maximale Netzlänge von 38,3 km war erreicht. Betriebshöfe bestanden in Berghofen und Schwerte. Geplante Erweiterungen zu den bestehenden 7 Linien mit Anschluß nach Hagen, Iserlohn und Unna kamen nicht zustande.

Die zu diesem Aufsatz gehörenden Fotos, das Titelbild eingeschlossen, verdanken wir der Lichtbildstelle der Dortmunder Stadtwerke AG.

Eindrucksvoll ist sicher der Gelenkonnibus, den der Fotograf zusammen mit einem der letzten Meter-spurzüge im Jahre 1954 am "Freischütz" aufgenommen hat.



Die Strecke nach Westhofen war nur an Wochenenden gut frequentiert und daher unrentabel. Sie wurde deshalb auf Beschluß des Kreistages 1923 stillgelegt und der Betriebshof in Schwerte verkauft. Die Bahnen endeten jetzt wieder in Schwerte Markt.

Im Rahmen der kommunalen Neugliederung wurde der Landkreis Hörde 1927 aufgelöst und den Kreisen Dortmund und Iserlohn zugeordnet. Die Dortmunder Straßenbahnen GmbH. übernahm am 14. April 1928 die Hörder Kreisbahn mit dem Ziel, alle Strecken nach und nach umzuspuren. Verwaltung und Werkstatt in Berghofen wurden aufgelöst. Die Fahrzeuge wurden auf Rollwagen in die Dortmunder Hauptwerkstatt überführt, wenn eine Untersuchung erforderlich wurde.

Dazu wurde in Aplerbeck eine Übergangsanlage errichtet. Die Linien erhielten Nummern zwischen 10 und 20 im Dortmunder Netz. Ersatz durch normalspurige Strecken fanden die Abschnitte Barop-Hombruch (1927), Aplerbeck-Berghofen Gockel (1930) und Hörde-Wellinghofen, allerdings nur bis Brücherhofstr., den Rest übernahm ein Omnibus. Die unrentable Strecke Aplerbeck-Asseln fand ihr Ende 1936 in der Umstellung auf Busbetrieb.

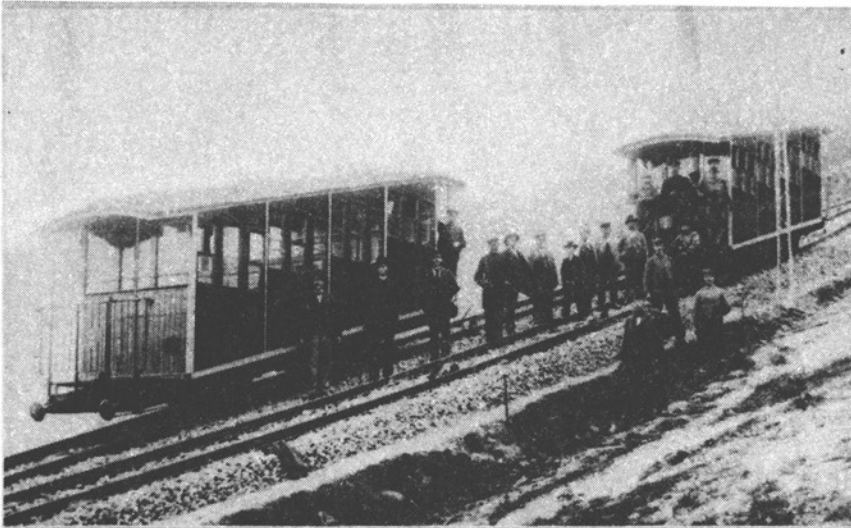
Im Jahre 1945 brach durch Kriegseinwirkung der Betrieb zusammen. Wiederaufgebaut wurden die Linien 20 Hörde-Schwerte und 30 Hörde-Aplerbeck. Auf den anderen Strecken waren die Zerstörungen zu stark. Sie wurden erst Anfang der fünfziger Jahre wieder von elektrischen Verkehrsmitteln befahren, jedoch handelte es sich dabei um Oberleitungsomnibusse. Die Linie 30 stellte am 16. Juni 1952 ihren Betrieb ein. Ab 5. Juli 1953 verkehrte hier eine durchgehende Obuslinie Eichlinghofen-Aplerbeck. Bis zum 30. Juni 1954 blieb nur noch der 8,3 km lange Abschnitt Hörde-Schwerte bestehen, der von da ab mit Gelenkornibussen betrieben wurde. Der letzte Dortmunder Obus fuhr 1967, und auch die Strecke Aplerbeck-Berghofen Gockel wurde auf der Schiene ein zweites Mal aufgegeben.

Der Wagenpark der Hörder Kreisbahn änderte in der Anfangszeit öfter seine Zusammensetzung durch Tausch mit anderen ALSAG-Bahnen. Die 1926 angeschafften Triebwagen 54-59 wurden nach der Stilllegung umgespurt und bis 1966 im Normalspurnetz eingesetzt. Der Rest des Wagenparks wurde 1954 ausgemustert.

2. Die Bergbahn von Westhofen nach Hohensyburg

Auf der Höhe des Ardeygebirges südwestlich von Dortmund liegt die Ruine der Hohensyburg, einer durch Karl den Großen zerstörten sächsischen Volksburg. Das zu ihr gehörende Kaiser-Wilhelm-Denkmal und der Vincketurm, sowie die herrliche Aussicht auf die Mündung der Lenne in die Ruhr machten die Hohensyburg zu einem noch heute sehr beliebten Ausflugsziel.

Wegen der Schwierigkeiten beim Bau der ersten Bergbahn Westfalens wurde diese als letzte Strecke der Hörder Kreisbahn am 19.9.1903 eröffnet. Sie



Die Standseilbahn der Bergbahn Westhofen-Hohensyburg der Hörder Kreisbahn an der Ausweichstelle.

Fahrtdauer der ganzen Strecke 10 Minuten, der Bergfahrt allein 4 Minuten. Für die Bergbahn wurden besondere Fahrkarten ausgegeben.

Der Betrieb begann im Jahre 1908 mittags um 12 Uhr und endete um 21 Uhr bis 31.8., um 19 Uhr bis 31.10.

wurde im Anschluß an die Linie 4 von Westhofen Bahnhof aus mit der Nummer 4a ebenfalls meterspurig erbaut. Die Strecke war 2,4 km lang, wovon 2,0 km als Reibungsbahn und 445 m als Standseilbahn betrieben wurden. Die Adhäsionsbahn verkehrte mit besonderen schweren Triebwagen im Anschluß an die Staatsbahnzüge im Bahnhof Westhofen. Die maximale Steigung betrug 4,5%, und erhebliche Erdbewegungen waren beim Bau erforderlich geworden. Nach 6 Minuten Fahrt erreichte man den Talbahnhof der Standseilbahn am Gasthof Dikkehage. Die Seilbahn überwand auf 445 m geradliniger Fahrstrecke eine Höhendifferenz von 93 m bei Steigungen zwischen 15,5 und 31,6%, die steilste Stelle lag bei der Ausweiche in der Mitte. Die Bahn war im Sommer zuerst gut besucht, litt aber später schon unter der Konkurrenz der Automobile. Viele Ausflügler sparten sich auch das Fahrgeld und wanderten zu Fuß an der Trasse entlang zur Hohensyburg und behinderten dabei oft den Bahnverkehr. Der Hörder Kreistag beschloß daher am 14. Mai 1923 die Stilllegung

der Bergbahn wegen mangelnder Rentabilität. Man hoffte, mit dem Erlös aus dem Verkauf der Bahnanlagen die anderen Kreisbahnstrecken besser erhalten zu können. In der Erwartung steigender Schrottpreise lagerte man das Material vorerst ein, bis man beim Verkauf feststellen mußte, daß die Lagerkosten den Gewinn bei weitem übertrafen.

Der Plan einer gewöhnlichen Seilbahn zur Hohensyburg scheiterte 1951 am Einspruch des Sauerländischen Gebirgsvereins. Heute verkehrt ein Bus zur Hohensyburg.

Das Wiener Trammuseum

zusammengestellt nach Originalunterlagen von Klaus Sieper.

Immer noch ist die österreichische Bundeshauptstadt ein Anziehungspunkt für Straßenbahnfreunde. Wenn auch viele Straßenbahnlinien stillgelegt wurden, so ist der heutige Betrieb doch von eindrucksvoller Vielfalt. An eine Einstellung der Straßenbahn ist nicht zu denken, und der U-Bahnbau geht äußerst schleppend vonstatten. Dennoch beherrschen heute die Sechssachser-Gelenktriebwagen (Lizenz DÜWAG) die Szene, so daß angesichts dieser Entwicklung im Jahre 1966 ein Kreis von Freunden der Wiener Tramway den Entschluß faßte, historisch wertvolle und interessante Fahrzeuge zu sammeln, zu unterhalten und so weit wie möglich einsatzbereit zu halten. Aus dem uns vorliegenden Jahresbericht 1975 (24 Seiten!) bringen wir einige Notizen, die auch für uns wichtig sind.

1. Die Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe haben dem Tramwaymuseum im Betriebsbahnhof Ottakring seit 1969 ein Obdach gewährt. In naher Zukunft ist ein Übersiedlung in den Bahnhof Koppreitergasse vorgesehen, der dann ganz als Museum dient, aber auch Werkstatt- und Werkräume bietet, so daß alle erforderlichen Arbeiten dort ausgeführt werden können. Die Sammlung umfaßt immerhin einen Pferdebahnwagen (1871), eine Dampfstraßenbahnlokomotive (1886) mit Anhänger, 33 Triebwagen, 35 Anhänger und je 9 Arbeitstriebwagen und -anhänger. Kaum zu glauben: 12 ehrenamtliche Mitarbeiter leisten die gesamte Arbeit: Rekonstruktionen von Wagenkästen, Untergestellen, Einbauten und die Revisionen an den Triebwagen, die alle 6 Wochen erforderlich sind, an den Beiwagen alle 12 Wochen. Das Museum "Koppreitergasse" wird nach Einrichtung gleichzeitig für die Schulung des WStW-Personals eingesetzt.

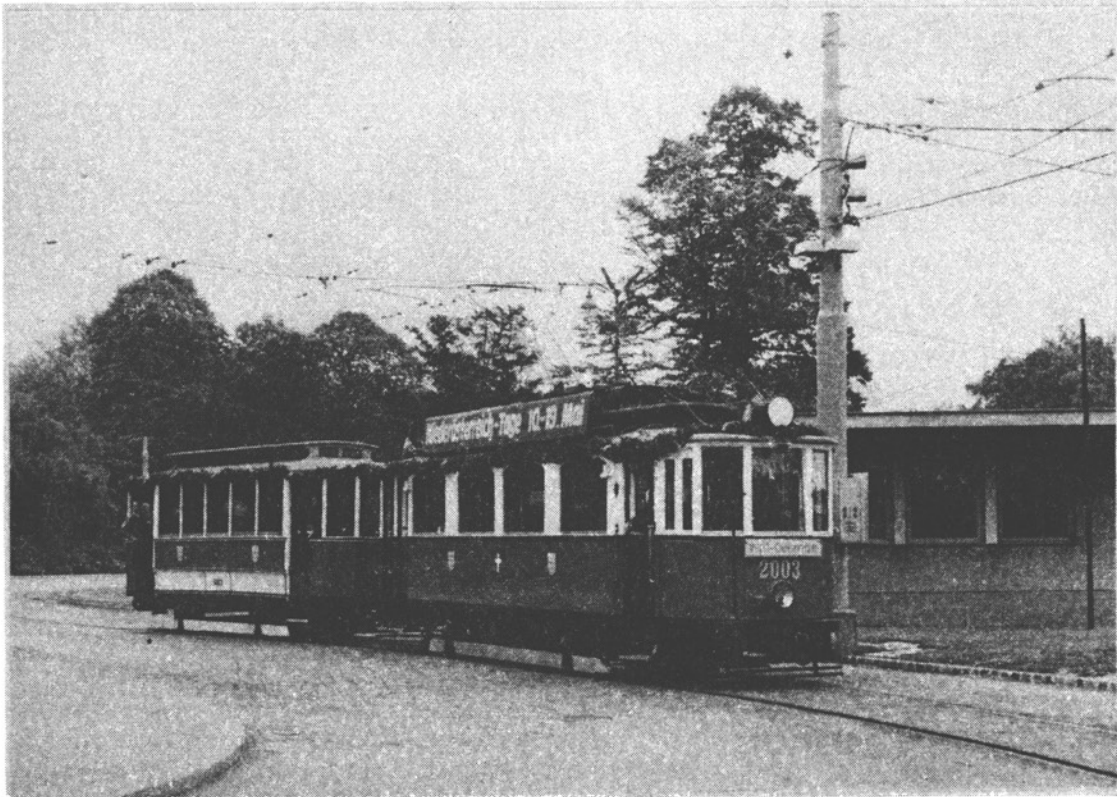
2. Für eine Auflistung des Wagenparks fehlt hier der Platz. Interessenten seien u.a. auf die im Verlag Eisenbahn, Villigen/Schweiz erschienenen Bücher über die Wiener Straßenbahn verwiesen. Leider fehlt ein Beiwagen des Typs a, wie er in 5 Exemplaren in Wuppertal gelaufen ist, dafür ist der nach Düsseldorf ausgeliehene TW-Typ H vorhanden.

3. Die Liste der geleisteten und geplanten Arbeiten umfaßt allein 7 Seiten. In den letzten beiden Jahren wurden je ca. 5.200 Stunden von 4-8 Mitarbeitern geleistet! Besondere Einsätze erfordert die Teilnahme an öffentlichen Ausstellungen oder Jubiläumsfeiern.

4. Das Museum führt u.a. die bekannten Tramway-Stadtrundfahrten durch. Unser Bild zeigt den hierfür rekonstruierten Ausflugswagen. (Seite 6, Fotograf Manfred Mazorek). Von 1973 bis 1.10.75 erfolgten 215 Sonderwagenbeistellungen einschließlich der Werbefahrten.

5. Mitgliederstand am 1.10.75: 32, davon 4 Vorstandsmitglieder, 15 dienstberechtigte Mitglieder; 5 Mitglieder zählt das Kuratorium, zwei aus der Stadtverwaltung als Vorsitzende, drei von den WStW. Die dienstberechtigten Mitglieder sind entweder als Fahrer oder Zugbegleiter zugelassen.

6. Es gibt eine Reihe von rechtlichen Vereinbarungen zwischen WStW und WTM, so über die Erhaltung alten Dienstgutes jeder Art (So erhielten die BMB den Lyrabügel!). Hinter den Vereinbarungen stehen sowohl die Direktion der Verkehrsbetriebe als auch das Kulturstadt der Stadt Wien. Das WTM darf mit seinen Fahrzeugen das gesamte Netz der WStW befahren. Ein Entgelt wird jährlich vereinbart. Am wichtigsten erscheint folgender Paragraph: "In Anerkennung der technisch-dokumentarischen, stadtgeschichtlichen und fremdenverkehrsmäßigen Bedeutung des WTM sowie in Würdigung der ausschließ-



lich ehrenamtlichen Tätigkeit seiner Mitglieder bzw. Mitarbeiter werden die WStW-VB sämtliche durch dieses Übereinkommen umfaßten Beziehungen im Sinne kulanter Abwicklung und Rücksichtnahme auf die nicht auf Gewinn ausgerichteten Ziele des WTM gestalten (Anm. der Redaktion: Sed tu, Austria felix...). Da die Mitglieder des WTM größtenteils Angestellte der WStW sind, ist die Beschäftigung beim WTM ausdrücklich als Freizeitgestaltung anerkannt.

7. Auch das WTM kennt die Schwierigkeiten, die wir haben: Es fehlt vor allem an Geld für Ersatzteile, Farben, Lacke usw. Auf der anderen Seite bieten die Vereinbarungen einen großen Freiraum, der uns in dieser Form leider fehlt. Vor allen Dingen hat man eine Wagenhalle und das Gleisnetz einer Millionenstadt dazu. Vielleicht ist dieser Beitrag der Anlaß für diesen oder jenen Verantwortlichen, seinem Herzen einen Stoß zu geben, um die Bedingungen, unter denen die BMB arbeiten, zu erleichtern. Denn was in Wien möglich ist, sollte auch in Wuppertal einer Lösung zugeführt werden können.

Bücher und Zeitschriften

Wie schon im vergangenen Jahr, so möchten wir auch diesmal wieder auf eine Reihe von Veröffentlichungen hinweisen, die für den Straßenbahnfreund interessant sind.

EINE FAHRT INS BERGISCHE LAND, Barmer Bergbahn, 1908

Unser Mitglied Wolfgang Hilger, Mühlenstr. 44, 5300 Bonn-Beuel, hat einen photomechanischen Nachdruck dieses Büchleins im Postkartenformat veranlaßt. Gegen Überweisung von DM 8,90 auf das Konto 2500 bei der Raiffeisenbank 5216 Mondorf erhalten Sie diese kleine Kostbarkeit zugesandt. Für Bahn- und Heimatfreunde gleichermaßen wertvoll.

DIE SCHWEBEBAHN IN WUPPERTAL, Der Landeskonservator Rheinland, Arbeitsheft 19

Das Schwebebahnbuch, wie in HALTESTELLE 8 vom Schreiber gewünscht. Die Schwebebahn, das rollende Denkmal. Schon das Titelbild, die alte Schleife am Zoo mit Formsignal, ist sehenswert. Format A 4, 79 Seiten, viele historische Zeichnungen und Fotos.

ZWISCHEN RUHR UND WUPPER, Reimann/Löttgers

Nachdruck der Geschichte der Bergischen Kleinbahnen A.-G., nur noch in wenigen Exemplaren bei R. Köhl, Hauptstr. 83, 5038 Rodenkirchen. (DM 14,-) Wer seinerzeit die Anschaffung versäumte, sollte sich die Neuauflage nicht entgehen lassen.

DIE BAHNEN DES R W E, Reimann/Frenz

Der Vorrat geht zur Neige. Wir weisen noch einmal auf diese umfassende Darstellung eines Nahverkehrsunternehmens hin. Zum Stoff gehört auch die Kreis Mettmanner Straßenbahn.

MÜNCHNER TRAM, Heinrich Wasil, Alba-Verlag, Düsseldorf

Eine Neuerscheinung zum 100-jährigen Jubiläum der Münchner Straßenbahn mit einer ausführlichen Schilderung der Geschichte der Münchner Straßenbahnlinien und ihrer Entwicklung von der Pferdebahn bis zur U-Bahn.

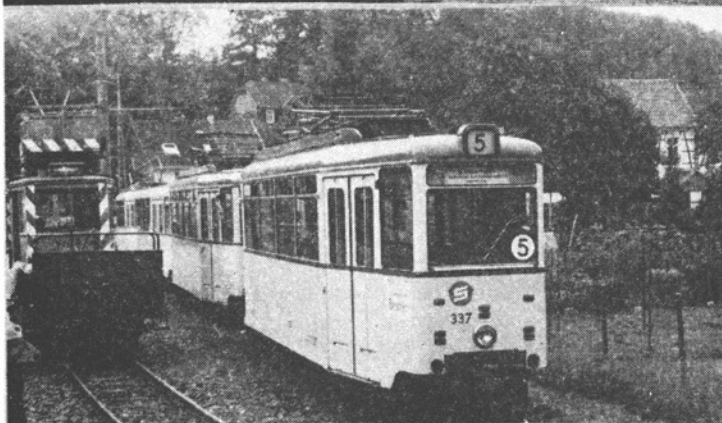
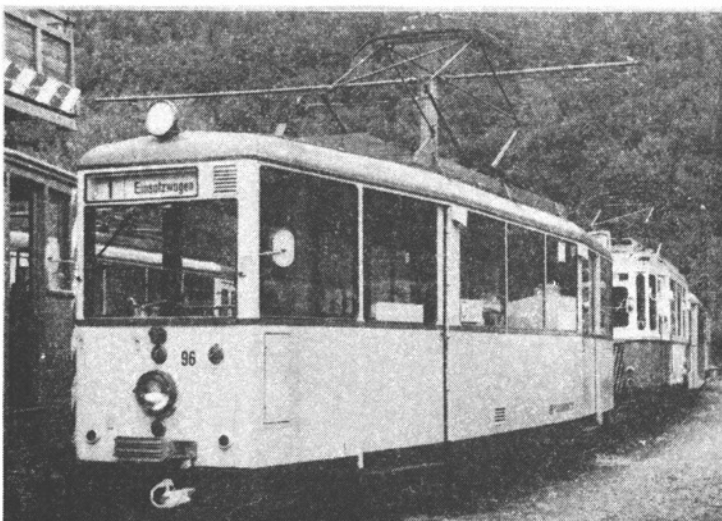
INTERNATIONALER TRAM-KALENDER '77, Herausgeber U. Theurer & B.O. Gessner
Nachdem der laufende Internationale Tram-Kalender '76 durch 12 ausgewählte Straßenbahnbilder zu gefallen wußte, darf man mit Spannung die erweiterte (16 Bilder) und verbesserte (Spiralheftung) Ausgabe erwarten. Bestellung durch Einzahlung von DM 10,- auf PS-Konto Hannover 7633-307, BLZ 250 100 30 B.O. Gessner GmbH & Co. KG, Braunschweig.

DER STADTVERKEHR, Heft 10/1976

Dieses Jubiläumsheft (das 250.) sei allen Straßenbahnfreunden empfohlen. Es enthält umfangreiche Aufstellungen der bei den einzelnen Verkehrsbetrieben vorhandenen Fahrzeuge und eine hübsche Sonderbeilage zum Jubiläum der Münchner Tram mit Bildern unseres Freundes H. Pollitzer.

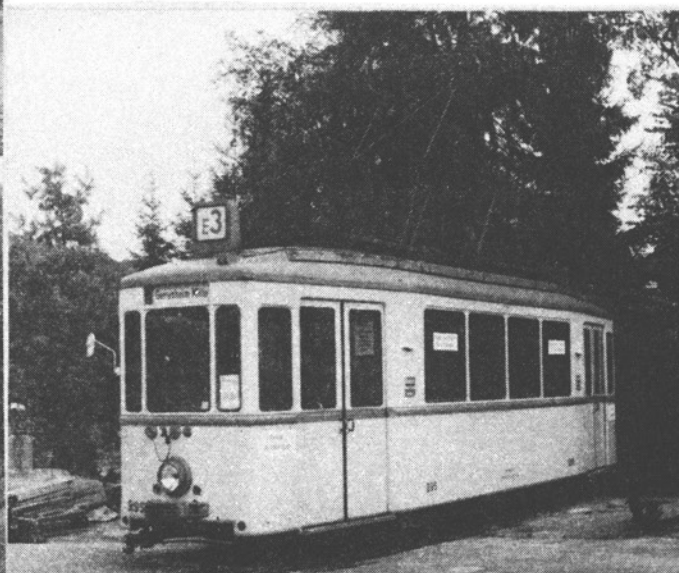
40 JAHRE ESSENER STRASSENBAHNEN

Neuauflage der Jubiläumsbroschüre aus dem Jahre 1933 mit interessanten Fotos, Streckenplänen und Zeichnungen. Bestellung durch Überweisung von DM 16,80 auf PS-Konto Dortmund 61506-463, BLZ 440 100 46 GbR Frenz/Reimann, 4830 Gütersloh.

**BMB aktuell**

Hier noch ein Blick auf die Neuzugänge des Jahres 1976 und damit ins "Mittelalter" der Straßenbahn:

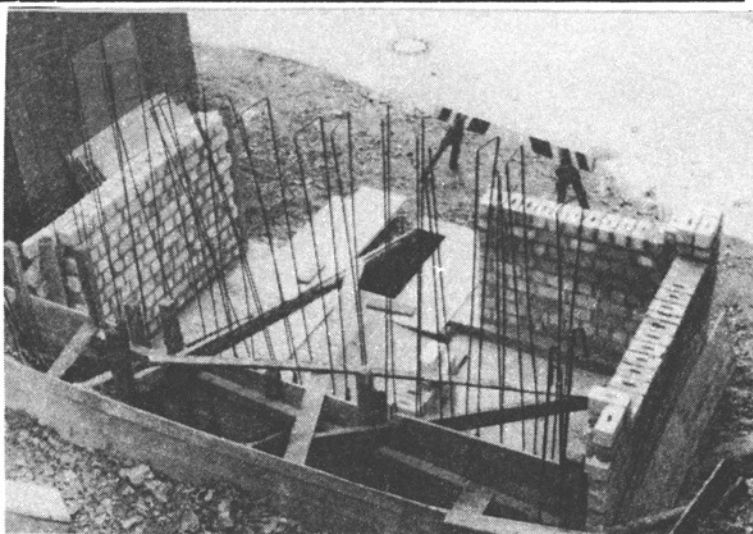
1. KSW der BOGESTRA
2. 2 Verbandstriebwagen aus Hagen
3. Niederflurwagen der Rheinbahn, Düsseldorf, letzterer auf Normalspur und ohne Motore. (Fotos KSW)



Unsere Gleichrichterstation

Mühsam, aber stetig wächst sie. Die Ölwanne ist schon zu erkennen, das Untergeschoß hochgezogen. Die Arbeiten könnten beschleunigt werden, wenn irgendein Wohlgesinnter einmal tief in den Geldbeutel greift, um die noch erforderlichen Baustoffe zu spenden. Sonst wird der Bau nicht vor Mitte 1977 fertig sein, und an ein Fahren mit voller Spannung ist vorher nicht zu denken.

Foto K. Sieper am 24.10.1976



Hallo, Nachbarn!

Hallo, Freunde!

Hier meldet sich zum ersten Male Finnikus und möchte einige respektlose Bemerkungen von sich geben. Er hofft, daß sich der Leser dieser Zeilen darüber im klaren ist, daß es sich keinesfalls um Jeckengeschwätz zum 11. im 11. handelt, sondern, wie man's nimmt, um das tägliche Brot eines ernsthaft engagierten Museumsbahners.

Man sollte es nicht glauben, doch es ist verbürgt, daß man den BMB schon (bei einem Besuch in einem süd-deutschen Verkehrsbetrieb) den ersten überfahrenen Fußgänger nachsagt. (Anmerkung von Finnikus: Da haben sich doch einige fiese Möppels schwer in der Richtung vertan, das war im Tal weiter östlich und keinesfalls bei den BMB; außerdem ist der besagte Fußgänger bei Rot über die Ampeln gelaufen.)

Sodann hat sich anlässlich des Tages der offenen Tür bei einer großen Vereinigung ein aus dem gleichen Nest wie wir alle stammender Herr wieder einmal vernehmen lassen und sinngemäß folgendes von sich gegeben: "Die BMB, liebe Leute, das gibt ja doch nichts, das geht ja nicht voran! Alles Quatsch, was die machen!"

Finnikus meint dazu, und das gilt auch für gleichartige, von "Kennern" ab und zu geäußerte Qualitätsbeurteilungen: Was wir machen, das wissen wir genau und können es auch danach beurteilen, doch wie hätten Sie gehandelt? Können Sie es schneller und besser? Jedenfalls haben die BMB bis heute keinen Pfennig Defizit oder Schulden gemacht und rollen tut unsere Sache allemale, wenn auch noch nicht für das Publikum!

Die Saison geht für alle Freunde des Schienenverkehrs für dieses Jahr zu Ende, die Arbeit der Museumsbahner jedoch nicht. Finnikus fiel in diesem Jahr auf, daß sich auswärtige Vereine und Einzelreisende in immer größerem Maße für die Ergebnisse unserer Bemühungen seit 1973 interessieren, die Mitglieder der BMB jedoch nicht immer in dem gleichen Maß Schritt hielten. Man trifft in der Kohlfurth immer dieselben Leute an, woran mag das liegen? Klar, der Verein ist größer geworden, die Leute wohnen weiter entfernt, doch wo sind die Leute der ersten Stunde geblieben, die 1970 schon eröffnen wollten? Wagen und Werkzeuge aus dieser Zeit sind noch reichlich vorhanden. Nehmen Sie sich Ihre Filme und Fotos zur Hand! Vielleicht hilft das!

Seitdem unser Volker nicht mehr im Küchenwagen die Pfanne schwingt, ist der Speisenplan der BMB-Küche langsam, aber sicher auf die traute Zweisamkeit von "Löwenkötteln" und Bratwurst zusammengeschrumpft. Wer hilft da weiter und ruft samstags um eins: "Es ist noch Suppe da!!"

Ansonsten kann Finnikus nur noch sagen, daß sich in diesem Jahr die BMB-Szene sehr positiv gezeigt hat, und wer's nicht glaubt, der sollte, der soll kommen und sehen! (Vielleicht glaubt er's dann.)

Le dernier tramway urbain de Neuchâtel

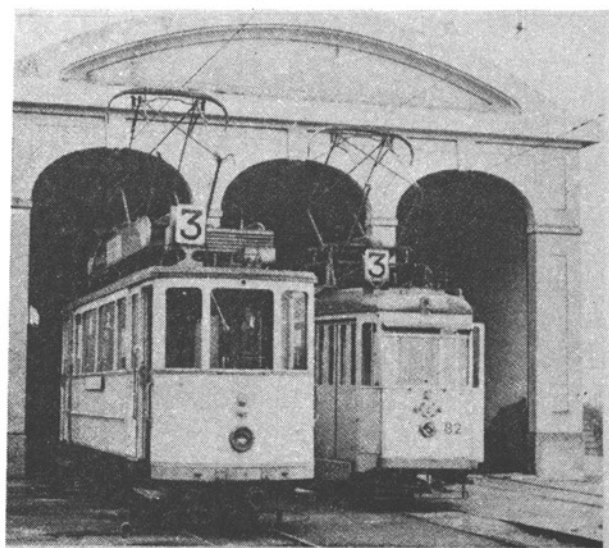
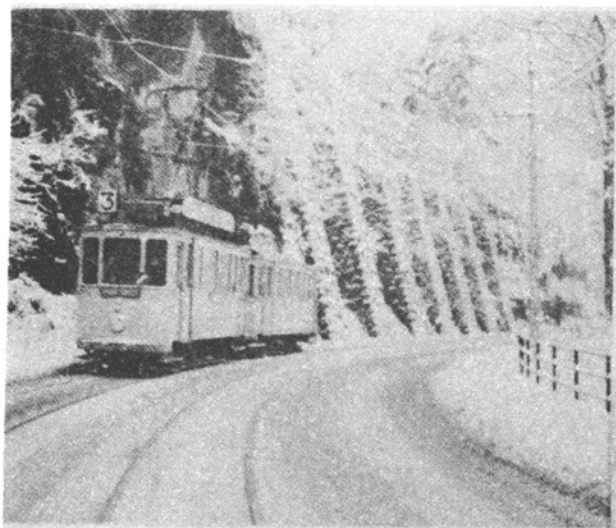
Die letzte Stadtstraßenbahn in Neuenburg/Schweiz, aus einer Veröffentlichung der ANAT zusammengestellt von Klaus Sieper

Die Entwicklung in Neuchâtel zeigt gewisse Parallelen zu Wuppertal. Auch dort führte die drohende Stilllegung des Stadtnetzes der Straßenbahn zur Bildung einer Museumsbahnvereinigung, der Neuenburger Gesellschaft der Straßenbahnfreunde, im Original Association Neuchâteloise des Amis du Tramway (ANAT). Ihre Ziele sind a) die Zusammenarbeit zur Wiederherstellung alten Materials der Straßenbahngesellschaft von Neuchâtel und Umgebung (TN), b) die Organisation von Einsätzen der erhaltenen Fahrzeuge für Touristen auf der landschaftlich reizvollen Überlandstrecke der Linie 5 Neuchâtel - Boudry, c) die Herausgabe von Dokumenten des Schienenverkehrs und d) die Veranstaltung von Besuchen, Ausstellungen und Treffen. Letzter "Großeinsatz" war anlässlich der Stilllegung der letzten Stadtstraßenbahnlinie 3 am 11. Juli 1976. Im Jahre 1826 kam das erste Dampfschiff, 1859 die Dampfeisenbahn, 1890 die Standseilbahn, 1894 die Pferdestraßenbahn und 1897 die Elektrische. Die Entwicklung der Linie 3 erfolgte in Etappen von 1901 bis 1902, die Nummer wurde 1910 eingeführt, was nötig war, um die vielen Linien, die damals die Stadtturmschleife durchfuhren, voneinander zu unterscheiden. Die Spurweite betrug 1 Meter, die Linienlänge Neuchâtel - Corcelles 4774 m, davon die Strecke Place Pury - Vignoble mit 3,8 km zweigleisig. Die größte Neigung betrug 6,7 %, die Spannung 630 V=. Die Stromabnahme erfolgte bis 1915 mit Stange und Rolle, dann mit Lyrabügel und ab 1947 mit Scherenstromabnehmer. Durch Benutzung der berühmten Stadtturmschleife stieg die Linienlänge von 1910 bis 1964 auf 4,9 km. Eine dreigleisige Wagenhalle für 9 Triebwagen und ein Abstellgleis für 3 Beiwagen befand sich in Corcelles; die Unterhaltung der Fahrzeuge erfolgte im Depot Evole direkt am See, das heute noch für die Linie 5 gebraucht wird. Die Fahrgastzahlen betrugen 711.639 im Jahre 1910, hingegen 3.143.400 im Jahre 1975; die Spitze lag bei 3.565.800 im Jahre 1964.

Erfreulich ist, daß die Straßenbahn in Neuchâtel nicht durch den Dieselbus ersetzt wird, sondern durch den weitaus umweltfreundlicheren Obus. Es muß an dieser Stelle bemerkt werden, daß das Obusnetz in Neuchâtel ausgezeichnet funktioniert und das bei einer Topographie, die gleich der unsrigen eher als verkehrsfeindlich bezeichnet werden darf.

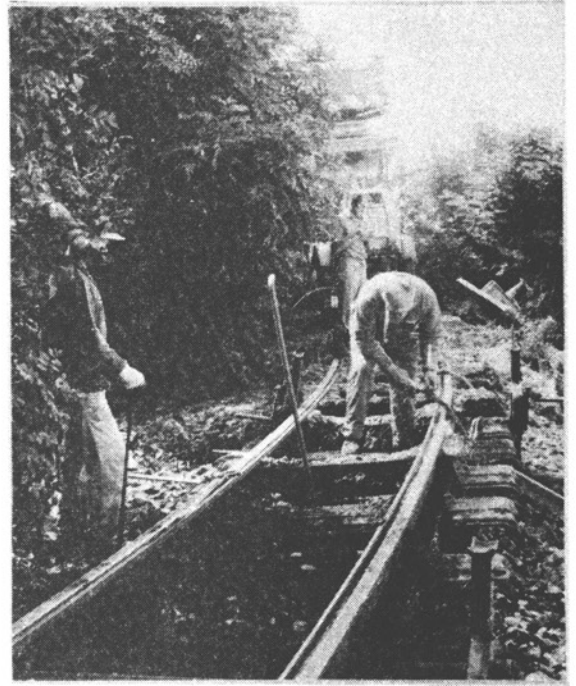
Was uns besonders interessiert, ist das Bild unten links. Könnte es nicht auf der Hochstraße kurz vor dem Gabelpunkt aufgenommen worden sein? Die Ähnlichkeit ist verblüffend. Unsere Solinger Freunde werden die Anordnung der Türen an den Fahrzeugen bemerken, die der Solinger Gepflogenenheit entspricht: Sie liegen direkt an den Stirnwänden und werden zum Wagenkasten hin aufgeschoben.

Wir grüßen mit diesem Bericht die Straßenbahnfreunde in Neuchâtel.



Fotos:
ANAT

BMB aktuell: Michael Malicke hielt die Arbeiten zum Rückbau des Gleises am Möschenborn fest.

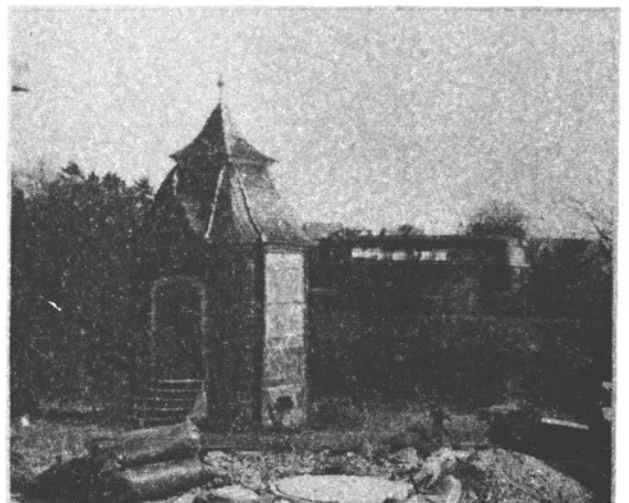
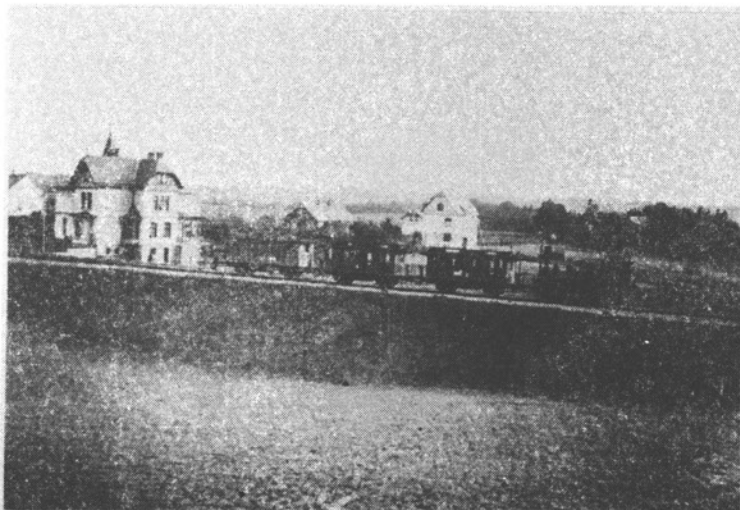


Kein Schienennahverkehr mehr nach Radevormwald

Zugverkehr Krebsböge - Radevormwald eingestellt
von Klaus Sieper

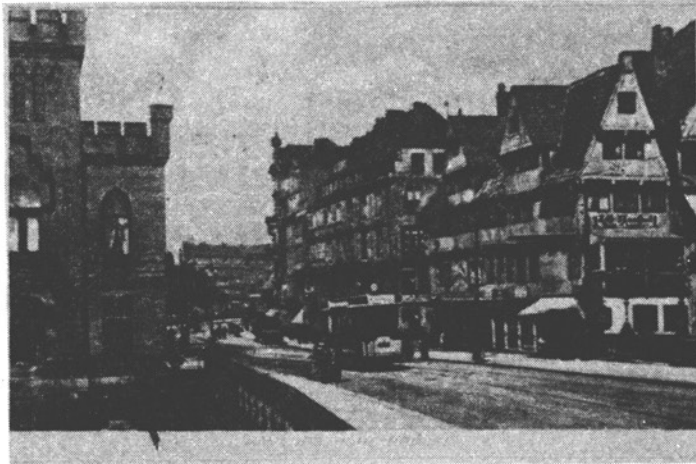
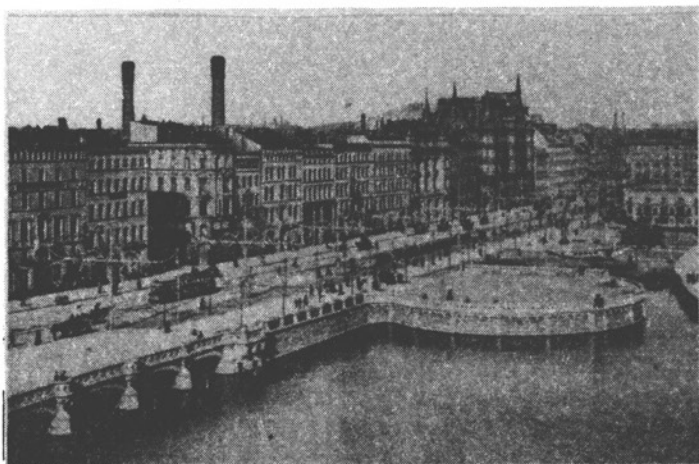
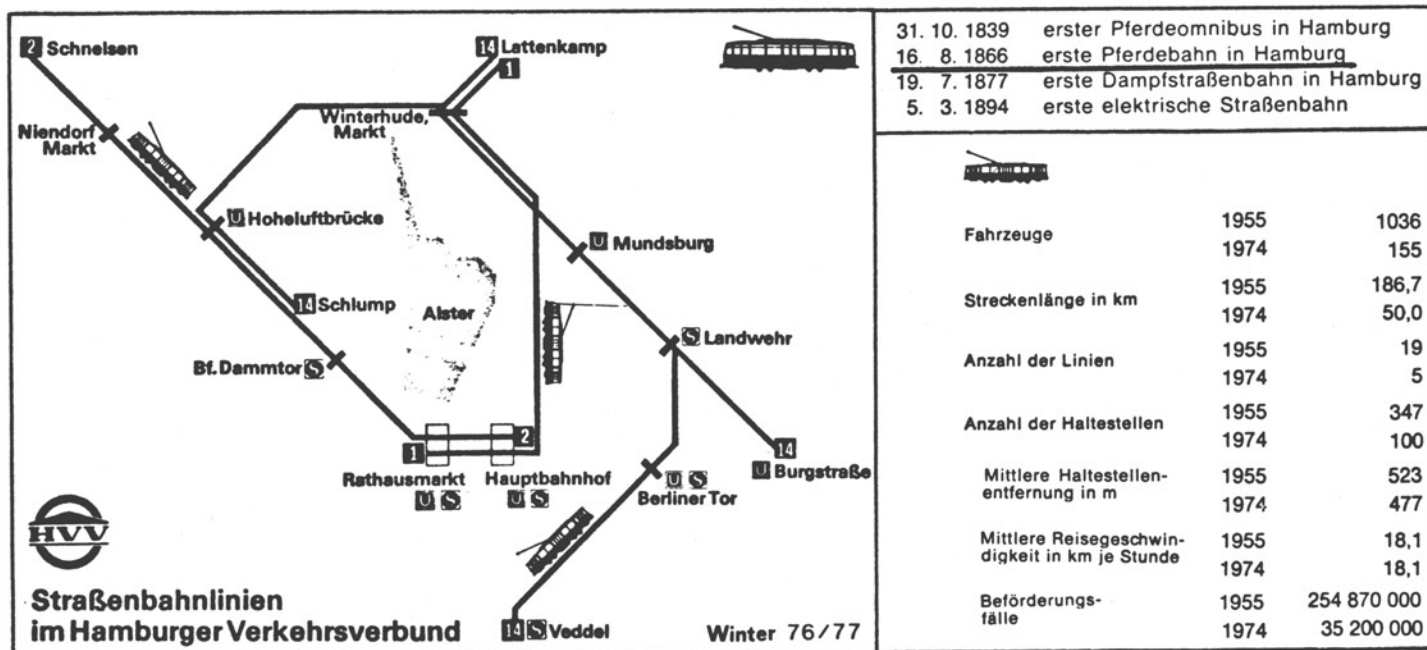
Wenn wir uns auch normalerweise nicht um Eisenbahnstrecken kümmern, so wollen wir dieses Ereignis doch erwähnen, denn viele Wuppertaler haben diese typische Nahverkehrsstrecke noch in bester Erinnerung, war sie doch in der Nachkriegszeit ein wichtiger Zugang zu den Milchquellen des bergischen Landes. In den letzten Kriegstagen fielen sogar die Tiefflieger über die Züge her, und selbst die auf dem Rückzug befindliche Wehrmacht maß der Strecke strategische Bedeutung zu und sprengte die Wupperbrücke bei Dahlerau. Unvergessen bleibt aber sicher jene Katastrophe, der so viele blühende Menschenleben zum Opfer fielen, als eine Diesellok mit einem Schienenbus zusammenstieß; doppelt tragisch deshalb, weil man den sicheren Schienenweg für den Schulausflug gewählt hatte... →

Bild 1 (Sammlung Klaus Sieper) zeigt den ersten Personenzug in Radevormwald im Jahre 1896 mit preußischer T 3 mit Heberlein-Seilzugbremse. Das Gartenhaus auf Bild 2 (K. Sieper) überlebte nicht nur den letzten großen Stadtbrand und das Bombardement der amerikanischen Artillerie, sondern jetzt auch noch das Eisenbahnzeitalter - soweit es Radevormwald betrifft.



Dennoch wagt der Schreiber die Richtigkeit der Stilllegung anzuzweifeln: Hier ist eine Gelegenheit, die Leistungsfähigkeit der Schiene unter Beweis zu stellen. Die Bundesbahn scheint selbst mit einer Renaissance der Strecke zu rechnen, denn sie baute die induktive Zugsicherung auf den Bahnhöfen Wuppertal-Beyenburg und Dahlerau ein. Könnten nicht aber nach dem Vorbild der Albtalbahn Karlsruhe - Herrenalb und Ittersbach Straßenbahnzüge diese Strecke befahren? Eine Verbindung zum Wuppertaler Straßenbahnnetz wäre in mehreren Varianten herzustellen, Oberleitungsmasten säumen in Mengen die Beyenburger Landstraße, der Schienenstrang wäre sinnvoll genutzt, die Straße entlastet. Braucht ein wirtschaftliches Oberzentrum nicht ebenso solche Fühler ins Hinterland wie eine aufstrebende Kleinstadt die Verbindung zum großen Schienennetz?

110 Jahre Hamburger Straßenbahn



Herr U.P. Ipsen schrieb am 18.8.1976: "Es hilft nichts, ich bin empört. Hat doch Hamburgs Straßenbahn vorgestern ihren 110. Geburtstag gehabt, und die HHA bzw. der HVV hat es nicht nötig gehabt, auch nur eine Zeile darauf zu verschwenden. Das Personal in der P.R.-Abteilung ging sogar so weit, Unkenntnis zu mimen. Dabei erlebt die alte Dame ganz sicher das nächste markante Jubiläum - sei es 90 Jahre Elektrische, sei es 120 Jahre Straßenbahn - nicht mehr."

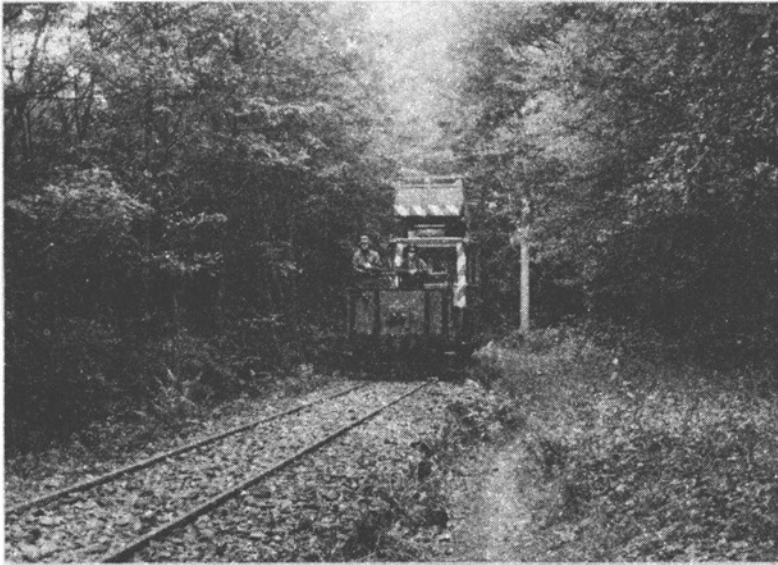
Wir möchten Sie trösten, indem wir auf unsere Weise an das nicht gefeierte Jubiläum erinnern: Mit Auszügen aus dem Winterfahrplan 1976/77 des HVV

und aus der Bilanz der HHA von 1975, die den Beweis dafür liefert, daß das Datum der Eröffnung der Pferdebahn bekannt war. Unsere beiden Bilder sind Reproduktionen von Postkarten aus der Frühzeit der Elektrischen (Sammlung K. Sieper) und zeigen den Jungfernstieg und die Hohe Brücke. Übrigens fährt die Linie 2 heute noch in gleicher Weise über den Jungfernstieg wie seinerzeit die Bahn - eingleisig stadtauswärts. KSW

Unsere Wasserbauabteilung

Man setze sich am Döppersberg in den Bus, Linie 25, in der Absicht, etwas "in der Kohlfurth" zu tun. Man fahre bis Lenzhaus. Diesem Rezept folgte ich und konnte dann am Möschenborn die umfangreichen Erdarbeiten sehen, denen die letzten Meter unserer Strecke zum Opfer fielen. Ein Plan, wie der neue Endbahnhof aussehen soll, liegt schon vor.

Ich ging die Strecke abwärts, rupfte einige Unkräuter aus (ein Ahornsproßling widerstand meinen Bemühungen), pflückte herrliche Brombeeren und hörte dann, unterhalb Greuel, ein Geräusch, das dem der Zahnradbahn Barmen-Toelleturm sehr ähnlich war: Unser Turmwagen Nr. 628 schob den Güterwagen vor sich her. Man hielt, ich stieg zu, und nach etwa 100 Metern war die Fahrt zu Ende. Arbeitshose und -handschuhe waren schnell angelegt, und wir verschwanden im Wald. Am Durchlaß Nr. 2 mußte die rechte Fangmauer des Einlaufbauwerks errichtet werden. Mitgebrachte Plastik-



röhren erleichterten die Umleitung des Baches, dann wurde ausgeschachtet. Steine waren schon vorher an ihren neuen Lagerplatz geworfen worden. Arbeitsplatte, Zement und Kies brachten wir per Schubkarre im Schleif- und Schleichgang vom Güterwagen an den Fuß des Bahndamms. Und als es Zeit war, zur Mittagspause zur Kohlfurth zurückzufahren, war das Fundament fertig. Wer macht weiter mit?

Am Nachmittag ist die Mauer dann auch fertig geworden.

Wenn ich das hier ein wenig romantisch geschildert habe, dann nur, um auch den Mitgliedern einmal Mut zu machen, die noch nie an einem Arbeitseinsatz teilgenommen haben. Natürlich ist es besser, im Betriebshof den "Dienst" zu beginnen, denn dort muß sich jeder ins Arbeitsbuch eintragen, um in Genuß des Versicherungsschutzes der Berufsgenossenschaft zu kommen. Bei schönem Wetter ist der Aufenthalt längs der Strecke schon fast eine Kur, und jede helfende Hand - auch Unkrautjäten hilft - ist willkommen. Und nebenher kann man noch solche Fotos, wie oben, machen.

K. Sieper

