



Haltestelle

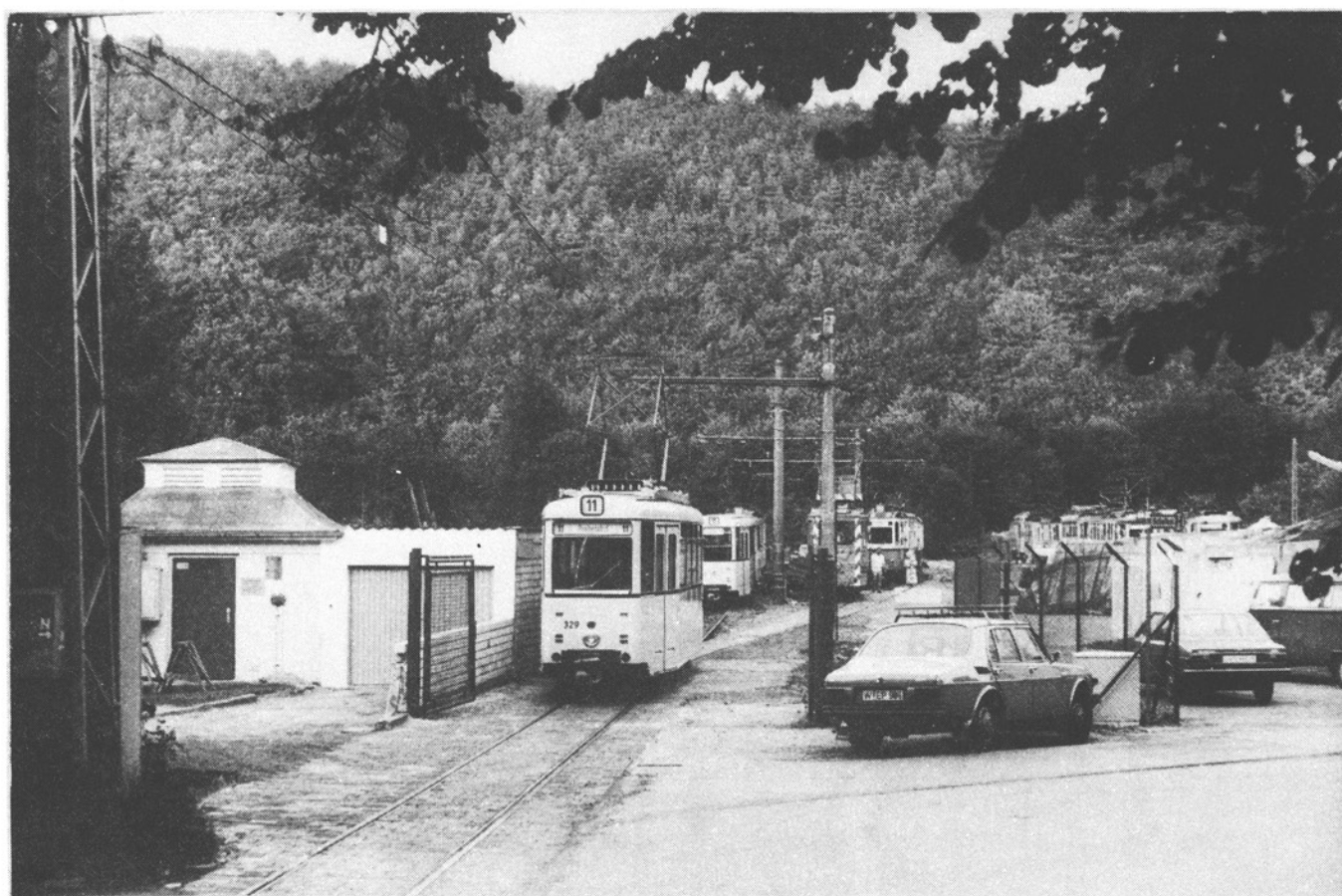
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Februar 1977

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



Das Tor ist geöffnet, ein Triebwagen steht zur Besichtigung bereit. Mit diesem Titelbild wollen wir unsere Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung (Jahreshauptversammlung) beginnen. Wir wenden uns ganz besonders an die Mitglieder, die normalerweise keine Gelegenheit haben, am Geschehen in der Kohlfurth teilzunehmen. Bitte kommen Sie und nehmen in Augenschein, was dort geleistet worden ist! Es hat zwar im letzten Jahr weniger ins Auge fallende Fortschritte gegeben, aber der Bau der Trafostation schreitet voran. Eines unserer größten Probleme, die Wiederherstellung der Durchlässe an den Bahndämmen, hat sich durch praktische Erfahrungen als lösbar erwiesen. Außerdem gibt es einige weitere Fahrzeuge, die Sie bestimmt noch nicht gesehen haben. Durch eine großzügige Schenkung der Reutlinger Stadtwerke sind uns die Triebwagen Nr. 56 und 58 und die Beiwagen Nr. 48 und 49 der Reutlinger Straßenbahn zugefallen und bereits in der Kohlfurth eingetroffen.



E I N L A D U N G

zur Jahreshauptversammlung 1977

am Samstag, dem 12. März 1977.

Beginn: 15.00 Uhr im Betriebshof Wuppertal-Kohlfurther Brücke (Pünktliches Erscheinen ist dringend erforderlich!).

Besichtigung der Fahrzeuge und Streckenanlagen der BMB.

Ab 16.00 Uhr Versammlung im Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, Carl-Greis-Str. gegenüber dem Rathaus (Verwaltungshaus).

Nahverkehrsverbindungen: Kohlfurther Brücke: Linie 5 der Wuppertaler Stadtwerke AG. ab Wuppertal-Elberfeld, Döppersberg und Solingen, Graf-Wilhelm-Platz. Nach Cronenberg, Rathaus auch Linie 25 Am Raukamp - Sudberg. Für die Verbindung Kohlfurther Brücke - Cronenberg ist gesorgt.

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Schweigeminute, Jahresberichte (siehe auch folgende Seiten)
2. Rechnungsabschluß des Schatzmeisters und Bericht der Kassenprüfer
3. Entlastung des Vorstandes
4. Entlastung des Schatzmeisters
5. Wahl der Kassenprüfer für 1977
6. Neuordnung der Beiträge ab 1. Januar 1978
7. Fortfall der Beitragsgruppe C (Fördermitgliedschaft) für Neuaufnahmen ab Datum der Jahreshauptversammlung
8. Ausschuß von Mitgliedern
9. Verschiedenes, Anträge.

Beim anschließenden gemütlichen Teil möchten wir in diesem Jahr keine Film- und Dia-Vorträge vorsehen, um die persönlichen Kontakte zu fördern. Wir bitten jedoch, Fotosammlungen, Modelle u. dergl. mitzubringen.

Der Hausmeister wird wieder Getränke und evtl. Würstchen anbieten.

Um rege Beteiligung bittet
der Vorstand.

Bankverbindungen:

Stadtsparkasse Wuppertal 909564; Postscheckamt Essen 2258 15-439

Betriebshof:

Wuppertal-Kohlfurtherbrücke. Arbeitseinsätze an jedem Samstag ab 8³⁰ Uhr.

Technische Leitung:

Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf (02192) 7438

Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 2542

Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1, Ruf (0202) 311230

Arbeitsgruppe Düsseldorf:

Ulrich Sunder, Lorettost. 27, 4000 Düsseldorf, Ruf (0211) 391287

Vorstand:

Emil R. Dicke, Haspeler Schulstr. 7, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 81902

Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf (02192) 7438

Schatzmeister:

Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1

Schriftführer, Schriftleitung HALTESTELLE:

Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 81456

stellv. Schriftführer:

Volker Höher, Langobardenstr. 36, 5600 Wuppertal 2 (z.Zt. nicht erreichb.)

Sonderbevollmächtigter:

Horst Wittmann, Bimericher Str. 15, 5650 Solingen 1, Ruf (02122) 56122

BMB aktuell

Beitragsordnung für das Geschäftsjahr 1977

Wir bitten alle Mitglieder um Entrichtung der Beiträge für das laufende Geschäftsjahr. Die Konten finden Sie auf der gegenüberliegenden Seite.

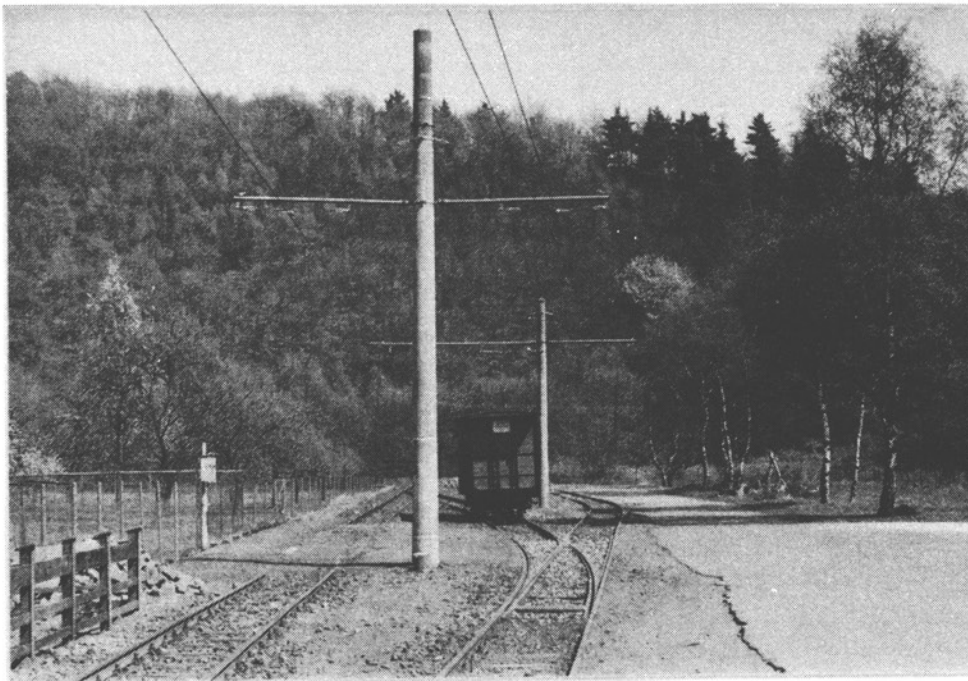
Beitragsgruppe A	Jahresbeitrag DM 48,--
Beitragsgruppe B (ermäßigt)	" DM 24,--
(Schüler, Studenten, Auszubildende, Wehrdienstleistende, Ersatzdienstleistende, Angehörige von Mitgliedern der Gruppe A)	
Beitragsgruppe C (Förderbeitrag)	Jahresbeitrag DM 24,-- bis 48,--
Familien	" DM 100,--

Die Mitglieder, die vor Punkt 8 der Tagesordnung ein mit der Lochzange eingestanztes Loch vorfinden, haben noch keine Beiträge für 1976 entrichtet und erhalten nur diese HALTESTELLE ohne den neuen Mitgliedsausweis für 1977.

Der Vorstand dankt für zahlreiche Weihnachts- und Neujahrsgrüße!

Bitte teilen Sie Anschriftenänderungen dem Verein mit!

Die in der HALTESTELLE erscheinenden Beiträge und Bilder werden von Freunden und Mitgliedern des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V. kostenlos zur Verfügung gestellt. Ein Nachdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet und wenn keine anderweitigen Urheberrechte verletzt werden. Das Abonnement der HALTESTELLE ist in den Vereinsbeitrag eingeschlossen. Einzelhefte werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben.



Zur Erinnerung für alle Ungeduldigen: So sah es in der Kohlfurth aus, bevor wir unsere Arbeiten beginnen durften.

Aus diesem Grund soll die Mitgliederversammlung in diesem Jahre dort beginnen, um einen Eindruck von den erledigten und vor uns liegenden Aufgaben zu bekommen.

Foto: BMB-Archiv

Bericht des Vorstands

Nachruf

Unser Mitglied, Herr Horst König aus Wuppertal-Vohwinkel, ist im August 1976 im blühenden Alter von 24 Jahren verstorben.

Wir gedenken seiner zu Beginn der Jahreshauptversammlung.

Mitgliederbewegung

Stand am 1.1.1976: 212 Mitglieder, Stand am 31.12.1976: 228 Mitglieder. (Zugang 31, verstorben 1, Ausschluß 9, Austritt 5 Mitglieder)

Für die Mitglieder, die weder aktiv wurden, noch Beitrag überwiesen haben, oder einen Antrag auf Befreiung oder eine Austrittserklärung sandten, wird zur Jahreshauptversammlung der Antrag auf Ausschluß gestellt.

Alle Mitglieder ohne Beitragsrückstand erhalten zusammen mit dieser HALTESTELLE den Jahresmitgliedsausweis 1977.

HALTESTELLE

Die HALTESTELLE will die gemeinsamen Interessen unserer Mitglieder pflegen und die Verbindung untereinander stärken. Dazu dienen die Berichte über das Vereinsgeschehen ebenso wie die Darstellung historischer und aktueller Ereignisse aus dem Schienennahverkehr. Darüber hinaus ist die HALTESTELLE aber auch unser Sprachrohr für die Öffentlichkeit im weitesten Sinne und wird gezielt an Nichtmitglieder verteilt. Viele Beiträge haben den Hintergrund, unser Projekt immer wieder in Erinnerung zu bringen. Schließlich dient sie auch zur Werbung neuer Mitglieder, was nicht unterschätzt werden darf. Das Echo zeigt uns, daß wir mit unserem Blatt auf dem richtigen Wege sind.

Zusammen mit der Redaktionsarbeit liefen die Vorbereitungen für eine neue Broschüre "Die Fahrzeuge der Bergischen Museumsbahnen", die Ihnen zum Preise von DM 5,-- hiermit angeboten wird.

Zur Gesamtsituation der Vereinigung

Die Vereinigung BMB e.V. konnte im Jahre 1976 durch die Treue und Opferbereitschaft der Mitglieder, insbesondere aber durch die beträchtlichen manuellen und finanziellen Leistungen der Arbeitsgruppen, reibungslos den 1973 begonnenen Weg fortsetzen, der uns - auch ohne den Betrieb für den öffentlichen Verkehr, der noch nicht möglich ist - in die vorderste Reihe der deutschen Museumsbahnvereinigungen gebracht hat.

Die Bergische Museumsstraßenbahn präsentiert sich im Betriebshof und auf der gesamten Strecke als Erfolg einer leistungsfähigen, der selbstgestellten Aufgabe mit der gebotenen Verantwortung nachgehenden Vereinigung von Idealisten, denen die Anerkennung nicht versagt werden kann.

Eine ganze Reihe von Vereinigungen besuchte uns neben vielen Einzelbesuchern aus nah und fern. Die Betriebsleitung der Innsbrucker Straßenbahn war bei uns zu Gast. Für unsere Hausherrin, die Wuppertaler Stadtwerke AG., besuchten uns der Vorstandsvorsitzende und der Betriebsleiter. Für 1977 liegt eine Anfrage von Straßenbahnfreunden aus Australien vor, die uns besuchen möchten. Im Herbst werden die BMB die Regionaltagung West des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) ausrichten. Auch der Bergische Geschichtsverein hat sich angemeldet, ebenso unsere Freunde von der Tramway des Ardennes, der Museumsbahn in Belgien.

Die Freigabe der Strecke durch die untere Wasserbaubehörde wurde noch nicht erreicht. Die Voraussetzung ist die Fertigstellung der Bachdurchlässe. Ebenso konnte die Genehmigung zur Durchführung des öffentlichen Fahrbetriebs noch nicht beantragt werden. (Voraussetzung: Betriebsführung, Fertigstellung aller Anlagen und technische Abnahme durch die Aufsichtsbehörde)

Überhaupt ist seitens der Behörden durch die angespannte Lage in den öffentlichen Haushalten eine gewisse Stagnation des Interesses festzustellen. Wir finden wohlwollendes Entgegenkommen - mehr nicht.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß wir immer wieder, selbst auf die Gefahr hin, uns zu wiederholen, auf die Tatsache verweisen müssen, daß nur die eigene Leistung zählt und anerkannt wird. Darauf müssen und können wir aufbauen.

Das gilt erst recht für die laufende Entwicklung zu einem Verkehrsbetrieb mit seinen vielfältigen gesetzlichen Vorschriften und Auflagen in technischer und personeller Hinsicht. Diese Anforderungen lassen sich nicht mehr durch satzungsmäßige Regelungen abdecken, sondern erfordern eine straffe Führung durch die Betriebsleitung.

Diese Entwicklung voranzutreiben, sowie die Strecke in einen den gesetzlichen Vorschriften entsprechenden Zustand zu versetzen, werden neben den "normalen" Vereinsaufgaben unsere satzungsgemäßen Ziele sein.

gez. Dicke

Bericht des Schatzmeisters

s Vermögensaufstellung H			
Gleise 11243,-- (Weide) + 367,20		Langfrist. Darlehen	4900,--
Gleise 11610,20		Kurzfrist. Darlehen	1188,94
Zaun 692,--		Vermögen 15760,17	
Fahrzeuge 1750,-- (Leihw.) + 1000,--		Zuwachs 3919,09	
Fahrzeuge 2750,--		Vermögen 31.12.76	19379,26
Stromanschluß 930,93			
Unterwerk (Trafostation) 1.165,-- (div. Rechn.) + 7420,13			
Unterwerk (Trafostation) 8635,13			
Kto. Stadtparkasse 10,59			
Postcheckkonto 188,30			
Sparkassenbuch 300,--			
Umsatzsteuer 1/74 351,05			
25468,20		25468,20	

s Ertrags- und Aufwandsrechnung H			
Aufwand Mitgliederbereich		Beiträge	8724,--
Porti 737,90		Spenden	7210,69
Druck HALTESTELLE 1130,--		Einnahmen m. 11% KSt	1019,79
Sonstige Kosten 1018,71		Einnahmen m. 5,5% KSt	2069,57
Bankspesen 136,17			
Aufwand Betriebsbereich			
Werkzeug, Kleinmat. 3069,18			
Transporte 1794,90			
Schotter, Sand 567,48			
Strom 1663,55			
Treibstoffe 113,37			
Mieten 3180,--			
Beiträge, Versicher. 1575,--			
Sonstige Kosten 118,66			
Überschuß 1976 3919,09			
19024,01		19024,01	

gez. Beiersmann

Technischer Leistungsbericht 1976

Wie in den vergangenen Jahren hat die aktive BMB-Arbeitsgruppe auch im Jahre 1976 wieder erstaunliche Leistungen erbracht.

Wenn die Fortschritte gegenüber dem Vorjahr auch nicht so sehr in Erscheinung treten, so ist das auf einige unvorhergesehene Umstände zurückzuführen.

So erreichte uns gleich zu Beginn des Jahres die Nachricht, daß die Straße Möschenborn neu ausgebaut würde und die Gleise unserer oberen Endhaltestelle zurückgenommen werden mußten. Eine Aufgabe, die zwar für später ohnehin vorgesehen war, aber nun einen vorzeitigen Ausbau der Umsetzanlage Möschenborn erzwingt.

Am Greuel zeigten die Masten 21 und 23 starke Korrosionserscheinungen und drohten einzuknicken, so daß auch hier durch außerplanmäßige Arbeiten eine Arbeitsgruppe einige Wochen geschäftigt war.

Die Zahl der Einsatztage war mit 63 geringer als im Vorjahr (89). Die durchschnittliche Beteiligung stieg jedoch auf 12 Mann pro Einsatz, so daß bei durchschnittlich 9 Arbeitsstunden 6.804 Stunden geleistet wurden (Vorjahr 5.607 Stunden).

Die aktive Arbeitsgruppe hat, gemessen an Unternehmeraufwand, 1976 wiederum ca. DM 170.000,-- an Arbeitsleistungen erbracht.

Hinzu kamen wieder die Leistungen jener Unternehmen, welche durch kostenlose Bereitstellung von Fahrzeugen, Maschinen usw. folgenden Aufwand erbrachten:

Unser Mitglied, Herr Schultz, hat wieder an 11 Einsatztagen seinen LKW mit Kran zur Verfügung gestellt. Hätten wir ein solches Fahrzeug mieten müssen, so hätte uns das mindestens DM 3.960,-- gekostet.

Bei einem befreundeten Tiefbauunternehmen haben wir uns für 3 Einsatztage einen Kompressor und für einen Tag eine 2 t - Rüttelplatte ausleihen können, was uns ca. DM 240,-- gekostet hätte.

Unser Mitglied, Herr Ahrens, hat den Transport von 3 Masten von Hekkinghausen zur Kohlfurth durchgeführt. Wert ca. DM 300,--.

Die SAG Hückeswagen stellte für Weichen- und Schienentransporte in 2 Einsätzen einen Nachläufer zur Verfügung. Wert ca. DM 300,--.

Unser³ Mitglied, Herr Boll, lieferte wiederum einen schweren LKW mit ca. 10 m³ Sand. Wert ca. DM 300,--.

Diese Beträge ergeben nochmals ca. DM 5.100,--.

Die durchgeführten Arbeiten des Jahres folgen in Stichworten:

Gleisbau

Gleis aus der Straße Möschenborn und der anschließende Bogen entfernt. Trasse für Umsetzanlage vorbereitet.

Gleis 7 im Betriebshof auf 60 m verlängert.

Der Bahnsteig Gleis 1 wurde ausgepflastert und mit einer Betonkante versehen.

Fahrleitung

In Hagen wurden wieder gute Fahrleitung und Abspannseile ausgebaut. Die Masten 21 und 23 wurden repariert. Mast 22 wurde entrostet und grundiert.

Bauten

Die Gleichrichterstation befindet sich im Bau. Die Fundamentierung war, wie erwartet, sehr schwierig. Der nachrutschende Hang mußte bergmännisch verbaut werden, während unter dem Verbau das Fundament geschüttet wurde. Auf dem Fundament sind die Grundmauern und die Ölaufangschale in Beton errichtet. Die Mauern des Trafogeschosses sind hochgezogen, so daß mit der Fertigstellung der Station in diesem Jahre gerechnet werden kann.

Wasserläufe

Der Durchlaß II (Kaltenbachtal) wurde instandgesetzt. Das THW Wuppertal hat mit etwa 30 Mann wertvolle Hilfe geleistet. Der Bach wurde 48 Stunden lang über den Bahndamm gepumpt, während die Sohle des Durchlasses neu betoniert wurde. Der Einlauf erhielt ein neues Fundament und neue Einfassungsmauern.

Fahrzeugtransporte

Die im vorigen Bericht angekündigte Magirusleiter auf Gleiskraftwagen ist im Januar des Bereichsjahres eingetroffen. Sie ist umgespurt und überholt worden. Bei den Mastreparaturen und den Fernsehaufnahmen des WDR leistete sie bereits wertvolle Hilfe.

Aus Hagen sind die Tw 318 und 337 überführt worden. Tw 318 soll als Ersatzteilspender für Tw 329 und 337 dienen, während Tw 337 mit Tw 329 und Bw 131 eine betriebsfähige Hagener Garnitur für den Personenverkehr bilden.

Von der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn erhielten wir den Tw 96 (KSW-Triebwagen fast im Originalzustand).

Die Stadtwerke Reutlingen haben uns die Tw 56 und 58, sowie die Bw 48 und 49 geschenkt. Sie sind bereits auf Spezialtiefladefahrzeugen der DB bei uns eingetroffen.

Tw 107 wurde zur Rheinbahn nach Düsseldorf-Derendorf überführt.

Fahrzeugüberholungen

Dank des Entgegenkommens der Rheinbahn wird der Tw 107 im Depot Derendorf unter Dach in der Halle, über einer Grube stehend, von unserer Düsseldorfer Arbeitsgruppe grundüberholt. Die Drehgestelle sind entfernt, der Wagenkasten bis auf das Gerippe ausgebaut, der Wiederaufbau hat begonnen.

Schlußbetrachtung

Die Vorausplanung auch dieses Jahres wurde leider nicht erfüllt. Die Erstellung einer betriebsfähigen Anlage verzögert sich daher um ein Jahr. Die noch zu erfüllenden Aufgaben sind: Fertigstellung der Gleichrichterstation, Reparatur des Durchlasses V, Erstellung einer Arbeits-

grube im Zuge des Gleis 5 mit Einbau von Gleis 5, Auswechseln von ca. 260 m Gleis auf der Strecke und die Errichtung der Umsetzanlage Möschenborn, Arbeiten, die mit den wenigen aktiven Helfern wohl kaum in einem Jahr zu schaffen sind.
gez. Johann, Elektro-Ing.



Guido Korff hat mit seinem stimmungsvollen Foto auf ein weiteres Problem hingewiesen: Die Erstellung einer Wagenhalle, die, je länger, desto mehr, immer dringlicher wird.

Wenn auch unsere finanziellen Kräfte zur Zeit nicht reichen, um das Projekt in Angriff zu nehmen, so werden wir doch bemüht sein, eine vorübergehende Lösung zu finden.

Antrag des Vorstandes zur Jahreshauptversammlung am 12.3.1977

Der Vorstand wird die Mitgliederversammlung bitten, einer neuen Beitragsordnung zuzustimmen, die ab 1.1.1978 gelten soll:

Beitragsgruppe A	Jahresbeitrag DM 60,--
Beitragsgruppe B (ermäßigt)	Jahresbeitrag DM 30,--
Familienbeitrag	Jahresbeitrag DM 100,--

Die Beitragsgruppe C soll mit sofortiger Wirkung für Neuaufnahmen fortfallen.

Alle Mitglieder der Gruppe C (am 1.1.77 = 55 Mitglieder) sollen die Möglichkeit haben, sich entweder für die Beitragsgruppe A oder B zu entscheiden, oder aber wie bisher durch Zahlung eines Mindestbeitrages als Förderer selbst ihren Beitrag festzusetzen. Sie erhalten einen entsprechenden Fragebogen nach der Entscheidung durch die Versammlung.

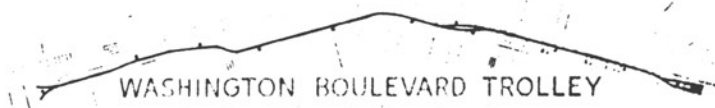
Dicke, Johann, Beiersmann

Aufkleber, Fotos

Unser Mitglied Detlef Kamp, Schimmelsburg 35, 5600 Wuppertal 2, Tel. 0202/663969, hat BMB-Embleme auf Selbstklebefolien in mehreren Farben für die Arbeitshelme, Kfz. usw. anfertigen lassen. Preis: DM 2,50 + DM 1,-- Versandkosten.

Ferner gibt unser Mitglied Jürgen Brüggemann, Lederstr. 25, 5600 Wuppertal 1, Tel. 0202/456801 großformatige schöne und gute Fotos von der BMB ab. Preis je Stück: DM 2,50 (Versandkosten DM 1,--).

Ein Überschuß kommt der BMB-Kasse zugute. Bitte bestellen Sie direkt bei diesen Mitgliedern! Es wird Vorkasse in Gestalt von DM 0,50-Briefmarken erbeten.



nach einer Darstellung von J.H. Price in "MODERN TRAMWAY", Januar 1976, zusammengestellt von Klaus Sieper

Es hört sich an wie ein verspätetes Weihnachtsmärchen, und es ist auch kein verfrühter Aprilscherz: In Detroit, der amerikanischen Automobilstadt, wurde am 20. September 1976 eine funkelneue Straßenbahnlinie in Betrieb genommen. Ist diese Meldung an sich schon außergewöhnlich, so sind die Gründe, die zu diesem Ereignis führten, einer besonderen Erwähnung wert. Es handelt sich nämlich weder um eine Stadtbahnstrecke, noch um eine Unterpflasterbahn, noch um eine Schnellstraßenbahn, sondern um eine richtige alte "Elektrische". Schon die außergewöhnliche Spurweite von 900 mm läßt aufhorchen. Sie ist bedingt durch das rollende Material, das man nicht etwa neu bauen ließ, sondern eigens zu diesem Zweck in Lissabon aufkaufte. Und so gibt es insgesamt sechs Wagen (ex CCFL 405, 412, 469, 517 und 523), die die Detroider Nummern 1 - 5, wenn auch nicht in dieser Reihenfolge, erhielten. Der sechste Wagen ist das Prachtstück des Wagenparks, ein offener Triebwagen (ex CCFL Arbeitswagen 397) auf Brill-Fahrgestell, der von einer Firma, die sich mit architektonischen Restaurationsarbeiten befaßt, wieder in seinen Urzustand versetzt wurde. Um ihn für den Betrieb in den Straßen Detroits tüchtig zu machen, wurde er noch mit einer Druckluftbremse ausgerüstet. Er erhielt übrigens seine alte Originalnummer 247.

Was führte nun zur Einrichtung dieser Straßenbahn? Die Stadtväter und die Anlieger - insbesondere einige große Hotels - suchten die Anziehungskraft der Innenstadt zu vergrößern, die nach Geschäftsschluß wie ausgestorben wirkt und sogar gefährlich geworden war. Die Stadt entschied sich 1974 für eine Straßenbahn im historischen Stil. Die Zeit drängte, und man entschied sich für ein günstiges Angebot fahrbereiter Wagen aus Lissabon.

Für das Projekt stellte man rd. 3,5 Millionen DM bereit. Davon übernahm die Straßenbaubehörde des Bundesstaates Michigan ca. 1,48 Mio. für die Herstellung der Gleisanlage, die Stadt Detroit ca. 0,53 Mio. für Fahrleitung und Stromversorgung, ca. 0,58 Mio. für eine neue Wagenhalle, ca. 128.000 DM für die Beschaffung der Fahrzeuge und ca. 45.000 DM für die Wiederherstellung des Wagens Nr. 247.

Die neue Strecke ist 1,3 km lang. Vignolschienen sind in Beton verlegt, nur an den Wegübergängen fanden Rillenschienen Verwendung. In der Mitte der Strecke gibt es eine Ausweiche. Die zweigleisige Wagenhalle erhielt Glaswände. Die "Elektrische" verkehrt zwischen 7.22 Uhr und 18.00 Uhr im 10-Minuten-Abstand, nur samstags und sonntags, sowie an Feiertagen beginnt der Dienst um 10.00 Uhr. Der Fahrpreis beträgt 25 Cents (ca. 60 Pfg.). Zum normalen Dienst reichen zwei Wagen aus. Die Fahrgastzahl im ersten Monat betrug im Durchschnitt 1.000 bis 1.200 je Woche.

Unser Glückwunsch geht hinüber in die Vereinigten Staaten, und man möchte fast in den Ausspruch einstimmen: "Amerika, du hast es besser!" Vielleicht gibt dieses Beispiel aber auch einige nützliche und hilfreiche Anstöße für unser eigenes Projekt.

Erinnerungen

Vier Jahre als Straßenbahnschaffner in Wuppertal
von Dieter Walting, Düsseldorf

Der 5.1.1949 war ein wichtiger Tag für mich: An diesem Tage begann meine Tätigkeit im öffentlichen Nahverkehr, die bis zum heutigen Tage andauert. Diese Zeilen sollen an meine ersten vier Jahre erinnern, eine Zeit, die ich als Schaffner im Betriebshof Westende der Wuppertaler Stadtwerke tätig war. Einige Bilder, die ich in diesen Jahren gemacht habe, sollen

Erinnerungen wachrufen an längst vergangene Zeiten. Dieser Aufsatz soll keine Chronik sein, er soll keine minutiöse Schilderung der Begebenheiten in den Jahren 1949 bis 1953 sein, er soll nur einiges erzählen, den Älteren zur Erinnerung, den Jüngeren als das, was früher einmal war.

Der Betriebshof Westende existiert heute nicht mehr. Er lag in unmittelbarer Nähe des heute noch bestehenden Schwebebahnhofs. Zwischen der Friedrich-Ebert-Str. und dem Betriebshofgelände gab es eine Eisenbrücke mit einer eingleisigen Einfahrt. Eine direkte Ausfahrt war nur in Richtung

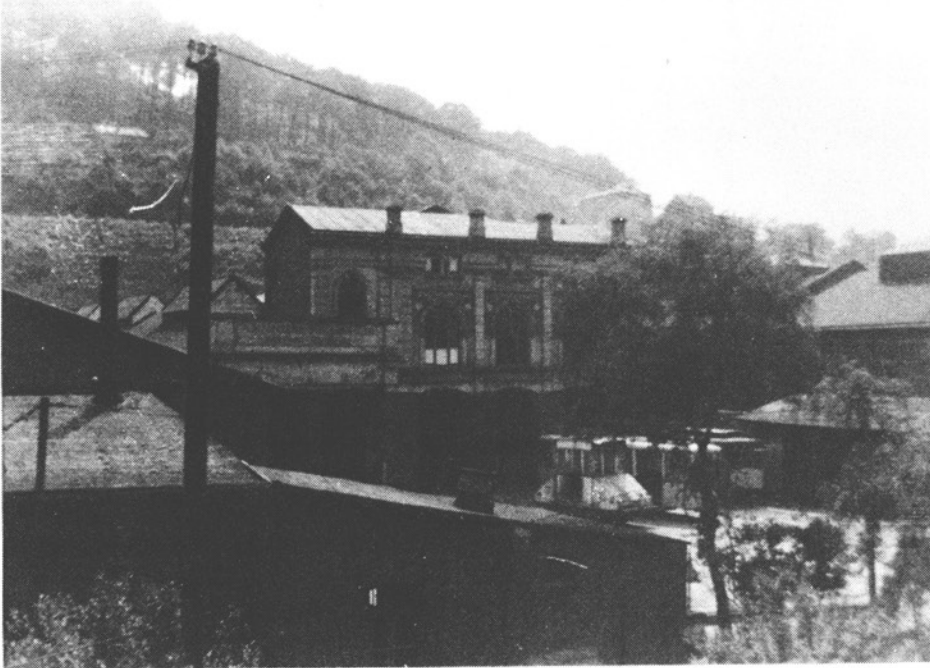


Bild 1

Das Depot Westende, eingeeengt zwischen Wupper, Kiesberg, Kraftwerk und Bayer-Werke.

Eine Lokomotive rangierte dort die Anhänger.

30.5.1950

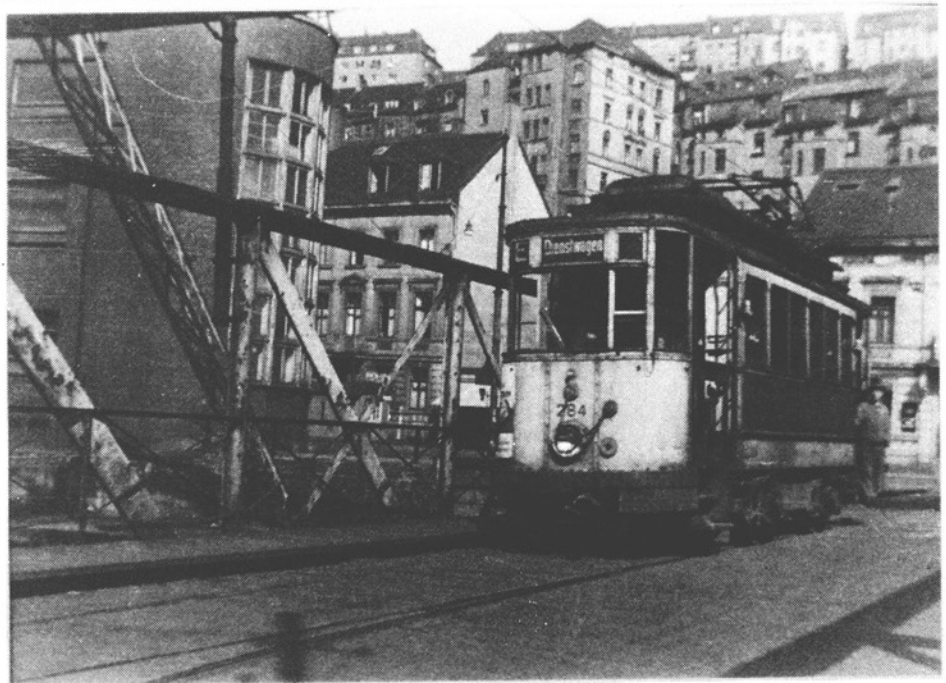


Bild 2

Tw 284, noch mit dem Anstrich der Wuppertaler Bahnen AG., auf der Wupperbrücke, der Zufahrt zum Depot Westende.

27.3.1950

Stadt möglich, in Richtung Varresbeck mußte man rückwärts aus dem Betriebsbahnhof fahren, in Höhe des Schwebebahnhofs lag dann ein Doppelkreuzwechsel.

In Westende waren vier Straßenbahnlinien beheimatet:

- 1 Sonnborn - Elberfeld - Barmen - Weiherstr.
- 11 Gabelpunkt - Elberfeld - Barmen - Weiherstr.
- 21 Elberfeld-Morianstr. - Wieden - Wülfrath
- 31 Elberfeld-Morianstr. - Wieden - Mettmann

Die ersten beiden Linien fuhren schon seit Jahrzehnten in dieser Form aus dem Betriebshof Westende aus, praktisch seit Gründung der Straßenbahn El-



Bild 3
Hier kommt die
Rangierlok Nr. 611 mit
3 MAN-Anhängern Nr.
435, 431 und 433 auf
die Friedrich-Ebert-
Straße. Vor der Lok
die doppelte
Gleisverbindung.

berfeld - Barmen. Westende hatte seinen Namen daher, daß hier einst das westlichste Ende der Pferdebahn und der ersten elektrischen Straßenbahn war.

Mein erster Dienst an dem besagten Tage war ein Spätdienst auf dem Beiwagen der Linie 21. Mein damaliger Lehrschaffner ist noch heute bei den Wuppertaler Stadtwerken tätig, allerdings nicht mehr als Schaffner. Die Beiwagen der Linie 21 waren die meistgehaßten Dienste, wurden diese Beiwagen doch nur zwischen Krummacherstr. und Stadtmitte mitgeführt. Das bedeutete, daß man alle 45 Minuten wieder an der gleichen Endstation war. Die Fahrzeiten waren zu knapp bemessen; da außerdem damals die Strecke zwischen Krummacherstr. und Varresbeck noch eingleisig ohne Ausweiche war, wirkten sich die Verspätungen auf alle anderen Kurse zwangsläufig mit aus. Erst im Spätverkehr hatte man dann etwas Muße, man hatte dann jeweils eine Viertelstunde Standzeit an der Krummacherstr. Später wurde ich dann auch noch auf den Triebwagen der Linie 21 angelernt. Hier gab es zwei verschiedene Umlaufzeiten, einmal die Wagen, die bis Wieden (bis hierher war 15-Minutenverkehr) fuhren und die in der Ausweiche unmittelbar hinter der Kreuzung mit der Straße Vohwinkel - Dornap umsetzten, und die Kurse, die bis nach

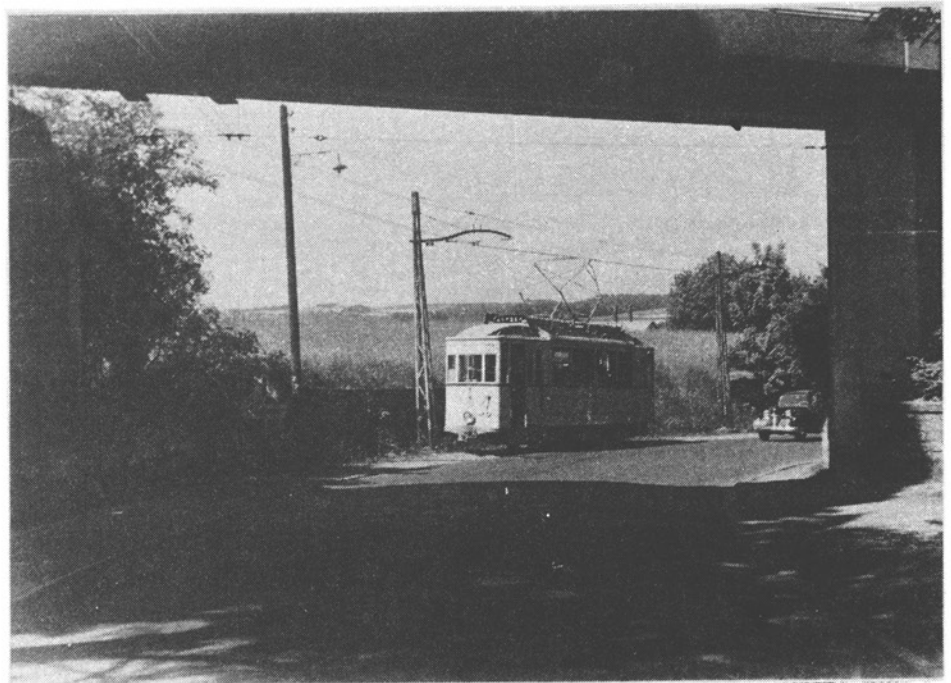


Bild 4
MAN-Tw 297 vor der
Haltestelle
Dornap, Post.
Die Masten können
ihre RWE-Herkunft
nicht verleugnen.

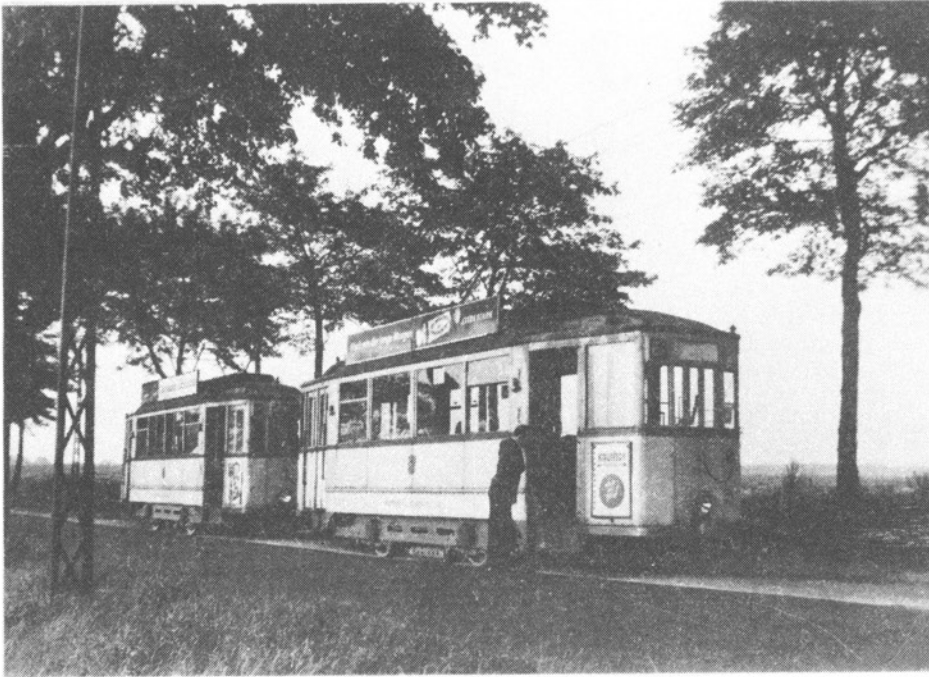


Bild 5
Tw 295 und 301 an der
Haltestelle
Siepchesfeld
am 13.8.1950.
Tw 295 gehörte früher
der Straßenbahn
Barmen - Elberfeld,
Tw 301 der Schwebebahn
Vohwinkel - Elberfeld
- Barmen.

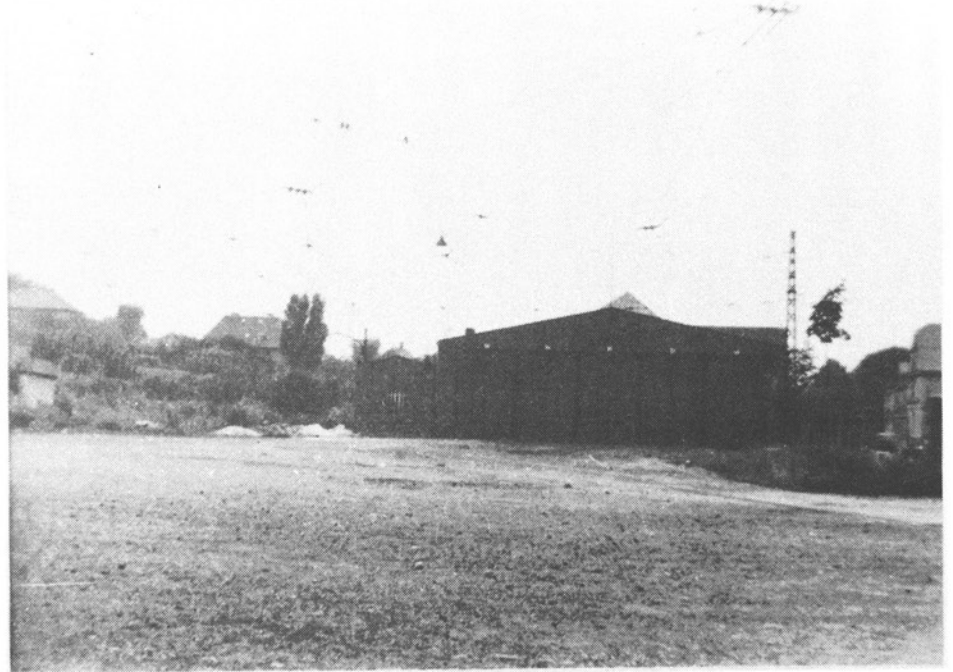


Bild 6
Die Wagenhalle der
Kreis Mettmanner
Straßenbahn in
Wülfrath.
Zustand am
31.7.1950.

Wülfrath fahren. Bedingt durch die alte Linienführung der Kreis Mettmanner Straßenbahn gab es in Dornap keine direkte Fahrmöglichkeit von Wieden nach Düsseldorf, vielmehr mußte hier ein Fahrerstandwechsel vorgenommen werden. Zwischen Wieden und Dornap fahren die Wagen der Wuppertaler Linie 21 und der Linie W der Rheinischen Bahngesellschaft AG im Zugverband. Zwischen Dornap und Wülfrath gab es noch eine Ausweiche in Siepchesfeld. Die Endstation in Wülfrath lag am ehemaligen Betriebshof der Kreis Mettmanner Straßenbahn auf dem heutigen Grün Gelände vor der Verwaltung der Kalksteinwerke.

Nachdem ich meine Lehrzeit auf der Linie 21 absolviert hatte, kam ich zu einem anderen Lehrschaffner auf die sogenannte Talbahn, d.h. auf die Linien 1 und 11. Diese Strecken sind ja in den Grundzügen heute noch vorhanden, ich will mich daher auf die Abweichungen beschränken. In Sonnborn endete die Linie 1 in einer Gleisschleife, die jetzt im Gebiet des Sonnenborner Kreuzes liegt. Diese Schleife war erst nach dem Kriege gebaut worden, weil der britischen Militärregierung die auf der Straße vor der Sonnenborner Apotheke rangierenden Züge nicht paßten. Das letzte Streckenstück war eingleisig, jedoch ohne besondere Sicherung. Am Zoo befand sich eine

Umsetzanlage, die den Zügen das Rangieren an dieser Stelle ermöglichte. Bei Spielen und Rennen im Stadion kam es dann schon mal vor, daß auf dem stadtwärts führenden Gleis Züge aufgestellt wurden, die Linie 1 fuhr dann in dieser Zeit zwischen Zoo und Sonnborn eingleisig. Am Robert-Daum-Platz (damals Tannenbergsstr.) trennten sich die in Richtung Sonnborn und in Richtung Barmen führenden Gleise und führten durch die engen Elberfelder Straßen im Richtungsverkehr. Erst an der Wupperstr. vereinigten sich die Gleise wieder, wobei hier eine besonders interessante Gleiskonstruktion notwendig war. Das aus Richtung Hofaue kommende Gleis verlief am rechten Straßenrand, schwenkte dann aber nach links aus, um auf der linken Seite der Querstraße in das in Richtung Sonnborn führende Gleis einzumünden. Nach wenigen Metern trennten sich die beiden Gleise dann wieder. Eine zusätzliche Weiche ermöglichte auch Wendefahrten an der Wupperstr. In Barmen trennten sich ebenfalls die beiden Strecken zwischen Alter Markt und Werther Brücke. Die Endstation an der Weiherstr. war als Rangierendstation ausgebildet, von der Gleisschleife wagte man damals noch nicht zu träumen.

Fortsetzung folgt.

Bild 7

Tw 268 und Bw 531 am
4.4.1950 nach dem
Umkuppeln an der
Endhaltestelle
Weiherstraße.

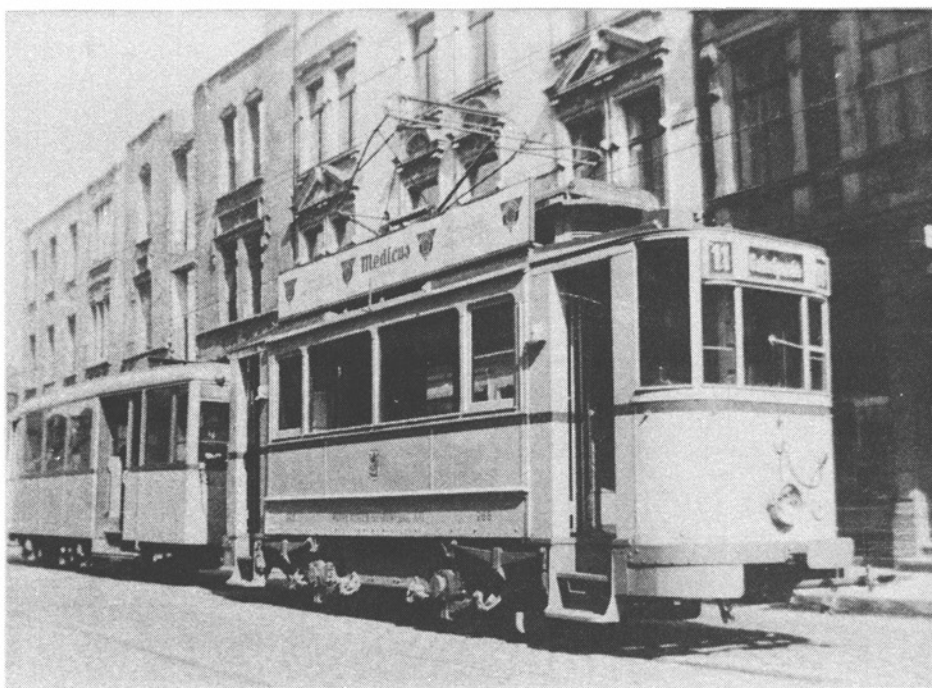
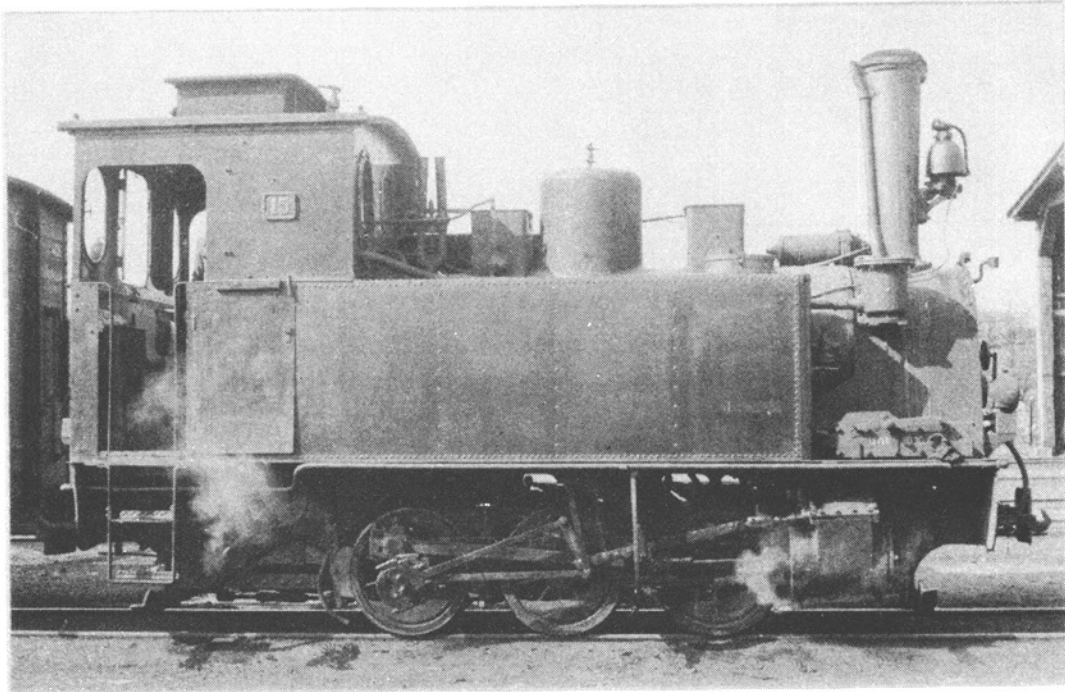


Bild 8

Hochbetrieb auf
Normal- und Meterspur
am 23.7.1951 am
Gabelpunkt.
Tw 285, 279,
Tw 195 noch im
Grundierungsanstrich,
Tw 177 und ein
weiterer aus derselben
Serie, ex Barmer
Bergbahn AG.





Lok 15 der Kreis Altenaer Eisenbahn (H. Johann)

N A C H R U F

auf den im November 1976 verstorbenen letzten Betriebsdirektor der Kreis Altenaer Eisenbahn

Mit großer Trauer erfüllte uns die Nachricht, daß der langjährige Betriebsdirektor (zuletzt im Ruhestand) der Kreis Altenaer Eisenbahn,

Herr Walter J e s s e g u s,

verstorben ist. Wir werden ihm, dem großen Eisenbahnfreund, der immer mit Rat und Tat Verständnis für die Belange der Eisenbahnamateure zeigte, ein ehrendes Andenken bewahren. Nur seiner Initiative ist es zu verdanken, daß diese so interessante Kleinbahn durch Modernisierung und Rationalisierung bis in die 60er Jahre lebensfähig erhalten und betrieben werden konnte. Widerstrebend mußte er geschehen lassen, daß höhere Planung Stück für Stück des Schienennetzes schrumpfen ließ; ein Schicksal, das andere Kleinbahnen schon längst ereilt hatte.

Wie die Kreis Altenaer Eisenbahn in unseren Bildern, Filmen und Tonaufnahmen, so soll auch Walter Jessegus in unseren Herzen weiterleben.

H.J.

Bergbahnen am Rhein - Niederwald

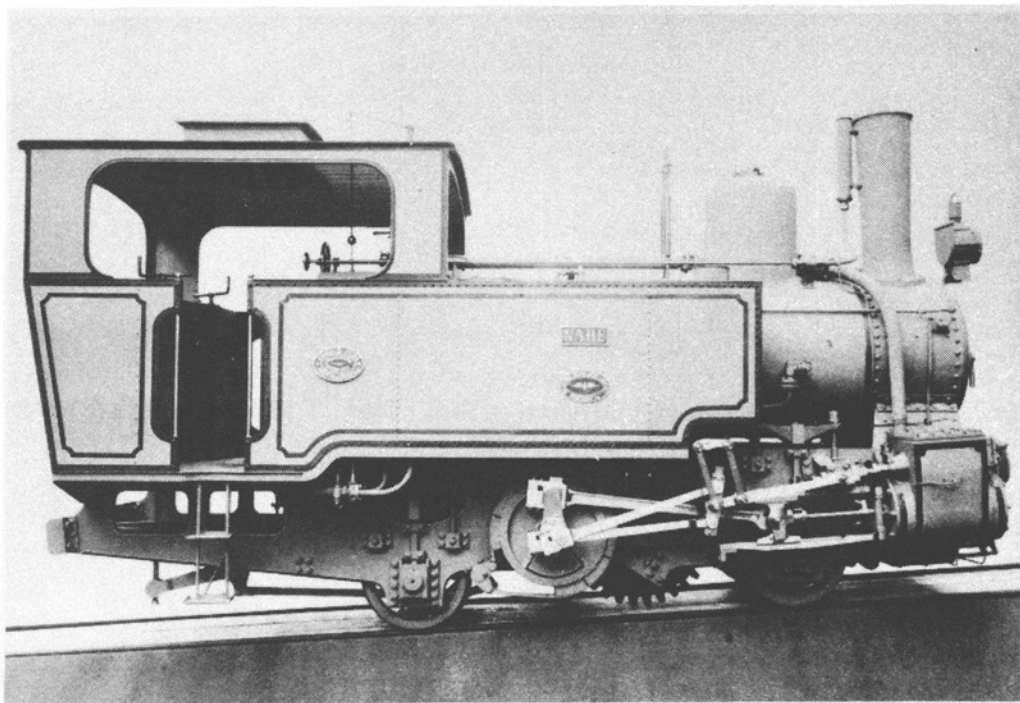
von Guido Korff

Im ersten Teil dieses Berichtes wurden die beiden Zahnradbahnen zum Niederwald bei Rüdesheim am Rhein nur kurz erwähnt. Eine genauere Darstellung soll nun nachgeholt werden. Die Grundlage dazu liefert eine exzellente Druckschrift von Herrn Heinz Söhnlein, dem letzten Betriebsleiter der Rüdesheimer Niederwaldbahn.

Als in den Jahren 1870/71 mit der Gründung des Deutschen Reiches die nationale Gesinnung neue Höhepunkte erreichte, suchten begeisterte Pa-

trioten ihrer Vaterlandsliebe mit der Stiftung von Nationaldenkmälern Ausdruck zu verleihen. Die Berghöhe des Niederwald bei Rüdesheim am Rhein wurde wegen ihrer landschaftlichen Schönheit ebenfalls zum Platze eines solchen Monuments ausgewählt. Das riesige Bauwerk entstand in den Jahren 1877-83. Es war mit einer Größe von 37,60 m weithin zu sehen. Da man von seinem Fuße aus einen wunderbaren Ausblick auf das Rheintal und die Stadt Bingen genießen kann, rechneten schon die damaligen Stadtväter von Rüdesheim mit einer stattlichen Besucherschar.

Sie untersuchten daher verschiedene Vorschläge für Transportmittel zwischen dem Ort und dem Denkmal. Da es aber immerhin 240 m Höhenunterschied zu überwinden galt, kam nur eine Dampfzahnradbahn nach dem Vorbilde der Schweizer Rigibahn in Frage. Im Jahre 1883 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Am 30. Mai 1884 konnte der Betrieb auf dem unteren Teil der Strecke eröffnet werden, die Reststrecke stand ab Saisonbeginn 1885 zur Verfügung. Die Bahn kletterte auf 2,3 km Länge um 223 m, die



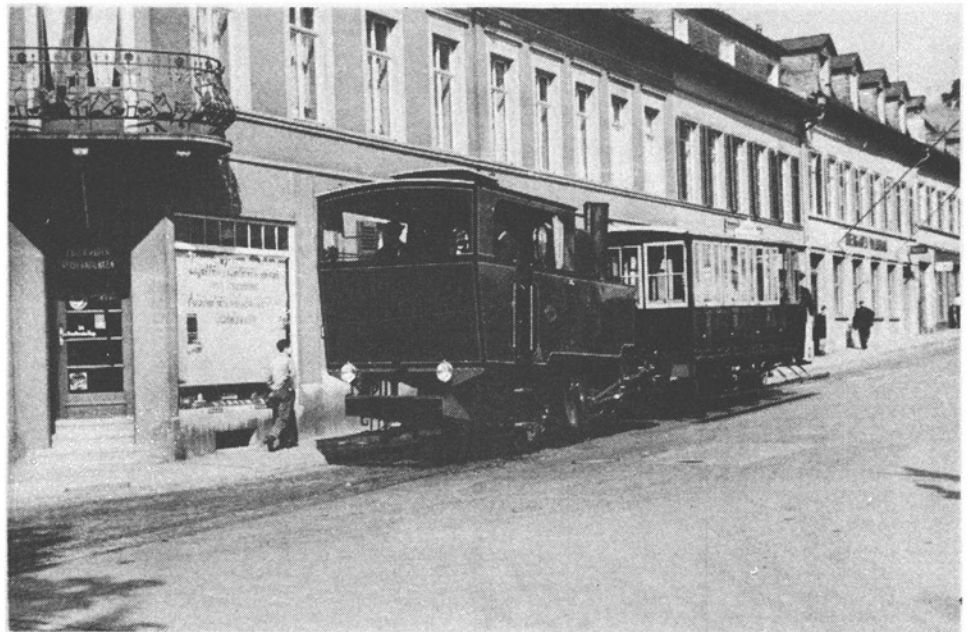
Durchschnittssteigung betrug 1:8, das steilste Stück mit einer Steigung von 1:5 auf 250 m lag direkt hinter der Ausweiche in Streckenmitte. Die Bahn nahm ihren Anfang am Rheinufer, nur durch die Staatsbahngleise von dem Strom getrennt. Der Staatsbahnhof lag jedoch 10 Gehminuten entfernt, was sich auf das Fahrgastaufkommen immer negativ ausgewirkt hat. Die Talstation hatte nur ein Stumpfgleis, war jedoch mit einem großen Abfertigungsgebäude und einem Wasserturm, der mittels Pumpen direkt aus dem Rhein gespeist wurde, ausgestattet. Die Strecke folgte auf einigen hundert Metern der Grabenstraße. Die Gleise mit einer Spurweite von 1000 mm und Riggenbach'scher Leiterzahnstange waren hier im Pflaster verlegt. Die Zahnstangenzwischenräume bedurften einer täglichen Reinigung. Am Depot vorbei zuckelten die Züge dann geradewegs in die Weinberge hinein. Zweihundert Meter vom Denkmal entfernt endete die Bahn mit zwei Stumpfgleisen.

Der Verkehr erfuhr nach der Eröffnung zunächst einen regen Aufschwung, ging aber gegen Ende der achtziger Jahre immer mehr zurück. Um die Attraktivität zu erhöhen, wurde 1891 das Dampfschiff "Niederwald" in Dienst gestellt, das zwischen Rüdesheim und Assmannshausen verkehrte, um Rundfahrten über den Niederwald und Assmannshausen zu ermöglichen. Der defizitäre Betrieb führte 1914 zum Verkauf des Bootes. Zeitweise besaß die

Bahn auch zwei Pferdeomnibusse, die ihr die Fahrgäste vom Staatsbahnhof in Rüdesheim zuführten. Betrügerische Manipulationen im Direktorium der Niederwald-AG. verschlimmerten die Finanzklemme. Durch den kriegsbedingten Kohle- und Ersatzteilmangel wurde der Betrieb im August 1917 vorläufig eingestellt. Die Aktiengesellschaft hielt eine Wiederaufnahme des Betriebes für unrentabel und verkaufte die Anlagen an die Stadt Rüdesheim. Wegen der Inflationszeit kam der Fahrbetrieb erst zum 12. April 1925 wieder in Gang. Die Verkehrsentwicklung war recht gut, doch dauerte es noch lange, bis die mittlerweile vierzig Jahre alten Anlagen erneuert waren und modernisiert werden konnten.

Bild 1: Werkfoto
A. Jung, Jungenthal.
Bild 2: Die Graben-
straße in Rüdesheim
mit Zahnradzug,
Archiv Niederwald-
bahn.
Bild 3: Die Weinberge
oberhalb Rüdesheim,
der Rheinstrom,
Bingen.
Foto Ingenbrand.

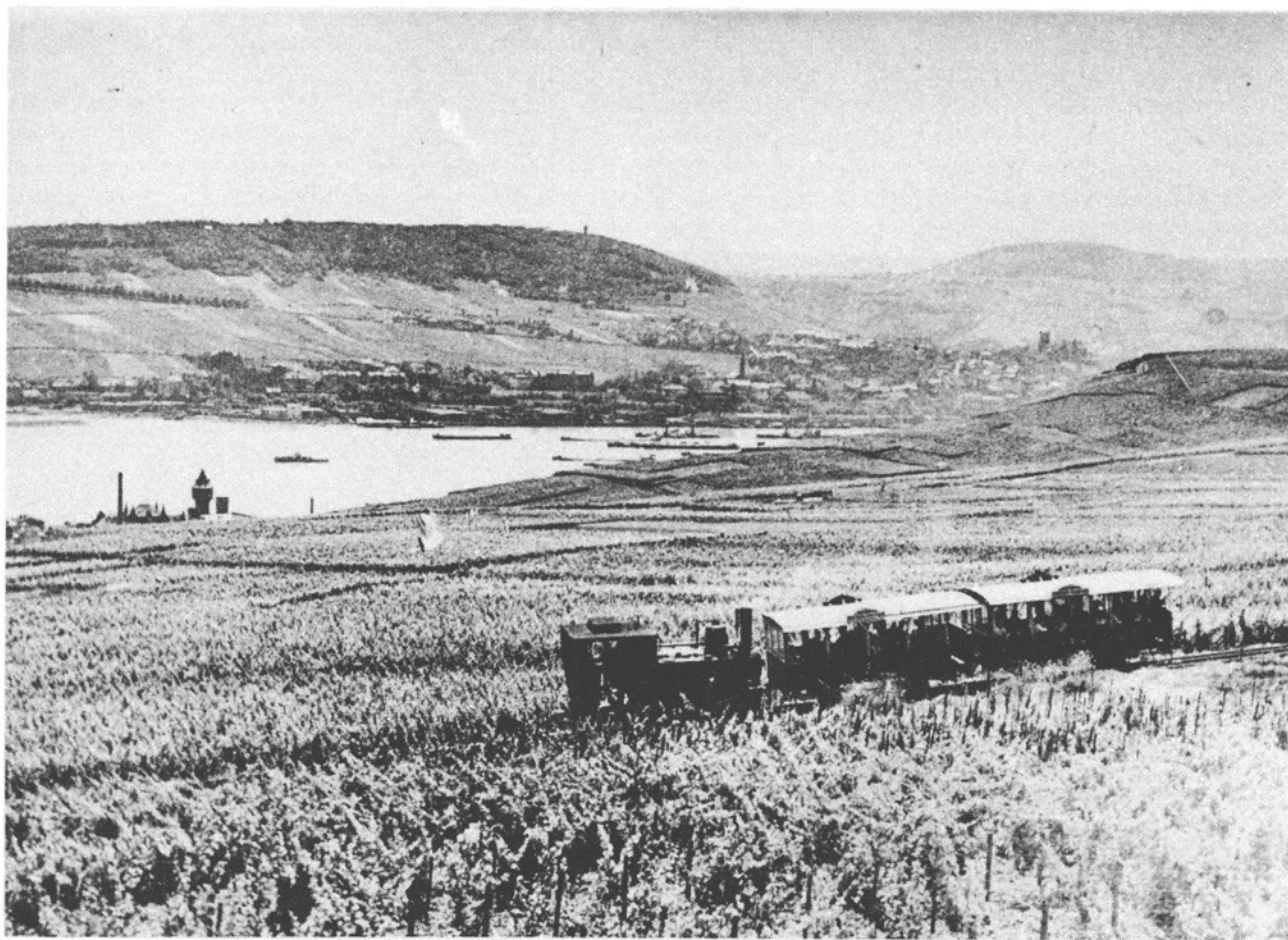
Alle Bilder mit
freundlicher Geneh-
migung des Herrn
Söhnlein.



Im Jahre 1938 erreichte die Bahn einen Beförderungsrekord von 320.000 Fahrgästen. Pläne zur Elektrifizierung wurden erwogen, aber der beginnende zweite Weltkrieg machte einen Strich durch die Rechnung. Weil ein Teil des Personals zur Wehrmacht eingezogen wurde, verkehrte die Bahn am 30. August 1939 letztmalig. Die Stilllegung war nur als Pause gedacht, blieb aber eine endgültige. Bei einem Luftangriff auf Rüdesheim 1944 wurde auch die Zahnradbahn schwer getroffen. Nach dem Kriege verkehrte dann ein Omnibus zum Niederwald. Die Neueröffnung der Schienenstrecke wurde diskutiert, dann aber wegen der hohen Kosten zugunsten einer Seilschwebebahn aufgegeben. Fahrzeuge und Gleise wurden 1952 verschrottet.

Die Erstausrüstung der Bahn entstammte der Maschinenfabrik Emil Kessler in Esslingen. Den vier Lokomotiven wurden die Namen Kaiser Wilhelm, Bismarck, Moltke und Germania verliehen. 1911/12 lieferte die Firma Jung die beiden Loks Nahe II und Mosel II als Ersatz für die gleichnamigen Loks der Assmannshauser Bahn, die seit der Jahrhundertwende in Rüdesheim dampften. Im Jahre 1938 wurde die Lok 5 der Drachenfelsbahn käuflich erworben und ab Ostern 1939 eingesetzt. Sie war 1926 in Esslingen gebaut worden und besaß im Gegensatz zu den anderen Loks der Niederwaldbahn zwei angetriebene Zahnräder. Sie trug bei ihrer neuen Bahn den Namen Saar. Nach einem schweren Bergbahnunglück in Chamonix in der franz. Schweiz 1927 durften die Züge nur noch aus zwei Waggon bestehen, obwohl die Loks auch drei Vorstellwagen schieben konnten. Personenwagen besaß die Bahn neun Stück, dazu noch einen Arbeitswagen. Nur der Waggon 3 überlebte die Stilllegung der Bahn. Er wurde 1952 nach Königswinter verkauft. Für hohe und höchste Gäste war der Fürstenwagen 9 mit Plüschsitzen und feinsten Inneneinrichtung reserviert.

Ebenfalls zur Niederwaldbahn AG. gehörte die Zahnradbahn von Assmannshausen zum Gasthaus Jagdschloß Niederwald. Nach einer Probefahrt am 10.



Oktober 1885 wurde am 1. April 1886 der öffentliche Fahrbetrieb aufgenommen. Man hoffte, mit dieser Bahn einen Teil des Ausflüglerstromes von Rüdesheim in das weniger bekannte Assmannshausen zu locken. Diese Rechnung ging aber nicht auf. Die Bahn wurde während des ersten Weltkrieges stillgelegt und 1922 abgebrochen. Die Talstation lag mitten im Ort auf einem gewaltigen Steinunterbau. Dort war auch das Depot untergebracht. Wegen der geringen Streckenlänge von anderthalb Kilometern war auf eine Mittelausweiche verzichtet worden. Mit einer Höchststeigung von 1:5 überwand die Bahn 230 m Höhenunterschied. Die Gleisanlage war ebenfalls meterspurig und mit Riggerbach'scher Leiterzahnstange versehen. Die ursprünglichen drei Dampflok stammten von der Maschinenfabrik Esslingen. Sie wurden um die Jahrhundertwende gegen ihre etwas leichteren Schwestern in Rüdesheim ausgetauscht. Fünf Personenwagen und ein Materialwagen ergänzten den Fuhrpark. Alle Fahrzeuge wurden um 1920 verschrottet. Das Bahnplateau ist noch vorhanden, wo heute ein Sessellift abgeht.

Literaturhinweise: Heinz Söhnlein, Niederwaldbahn Rüdesheim am Rhein, 40 Seiten Kunstdruck, 30 Fotos und Reproduktionen, erhältlich bei Fachbuchhandlung Rudolf Köhl, Hauptstraße 83, Rodenkirchen, DM 7,50 frei Haus.

Gerd Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 4, Zeunert-Verlag, Gifhorn.

LETZTE MELDUNG

DAMPFFAHRT HAGEN-HALVER-LÜDENSCHIED

Unsere märkischen Freunde haben am Sonntag, dem 6. März 1977 zum unwiderruflich letzten Mal die Gelegenheit, einen Dampfzug in ihrer Heimat zu sehen. Es verkehrt eine Lokomotive der Baureihe 44 mit dreiachsigen Umbauwagen. Auskünfte und Fahrkarten gibt es bei den Fahrkartenausgaben Hagen, Schalksmühle, Brügge und Lüdenschied und beim MEC Lüdenschied, Paracelsusstr. 35, 5880 Lüdenschied, Telefon 02351/21359 oder 42042.