



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

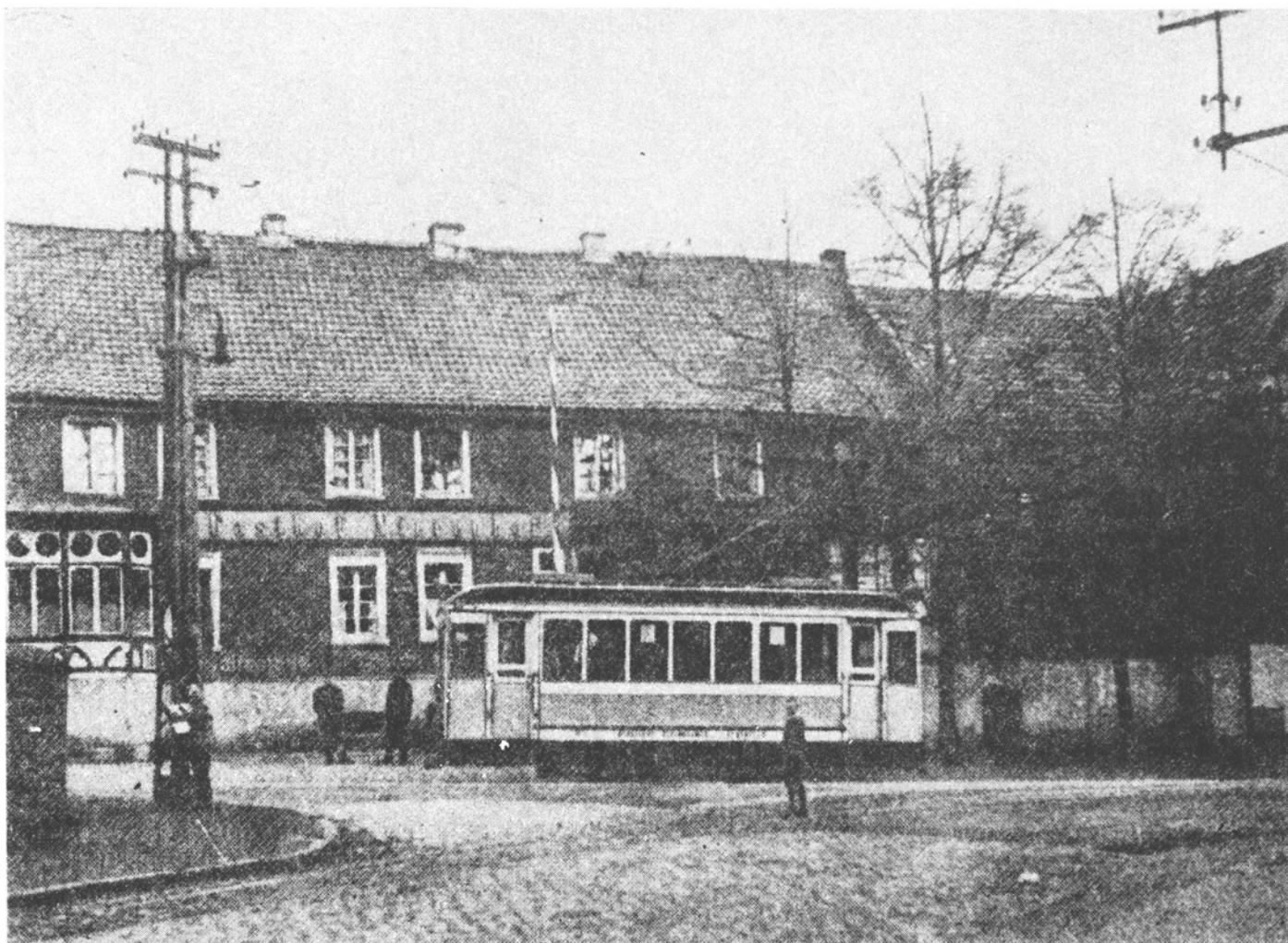


Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 — 439

Dezember 1978

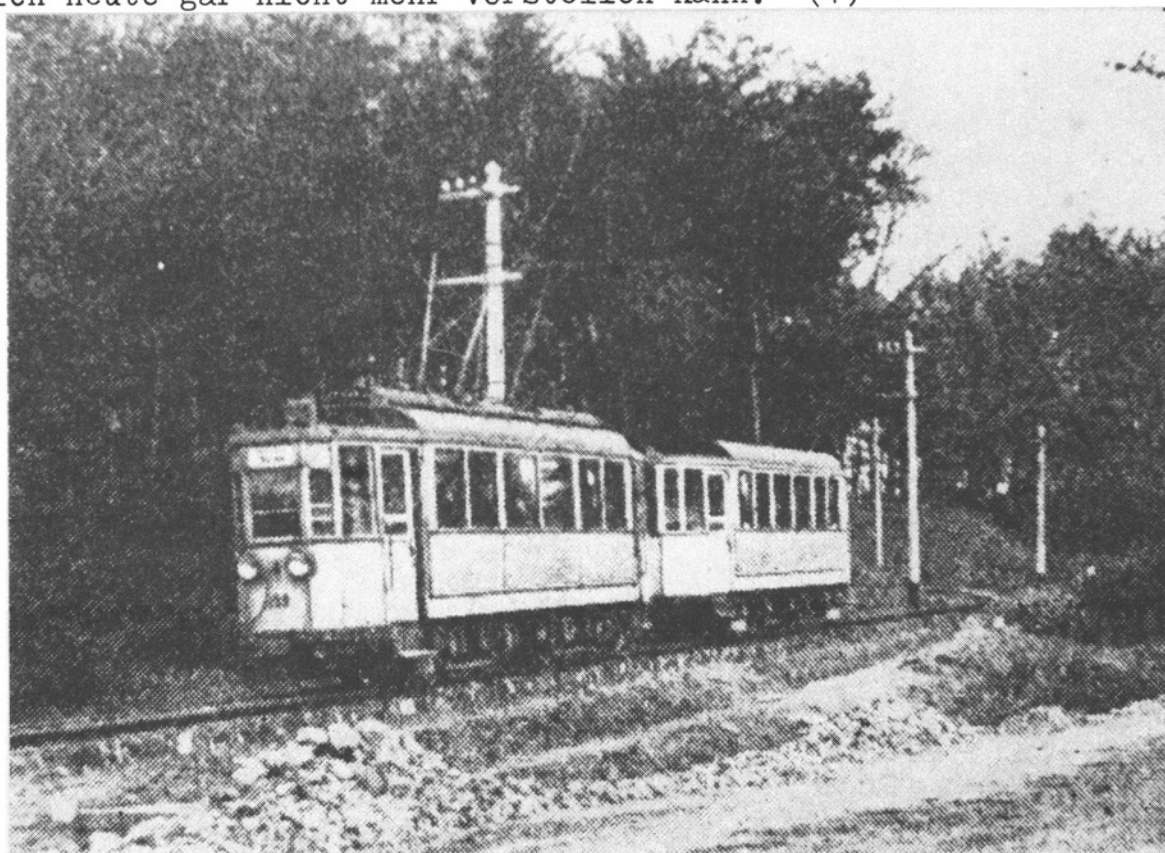
Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1

Straßenbahn in Niederberg



Nur noch wenige Bauwerke erinnern an die Schienenwege, die über 50 Jahre lang die Flüsse Wupper und Ruhr und ihre Siedlungen miteinander verbanden. Es erscheint besonders interessant, einen Blick ins Jahr 1929 zu werfen, als die Zeitschrift "Bergische Heimat" in Heft Nr. 7 über diese Verbindungen berichtete. Wir bringen einige Original-Texte aus diesem Heft und einige Anmerkungen dazu. Aus diesem Heft stammen auch die Bilder, die der Verfasser dieses Artikels reproduziert hat. Die Vergrößerungen besorgte Günter Reith.

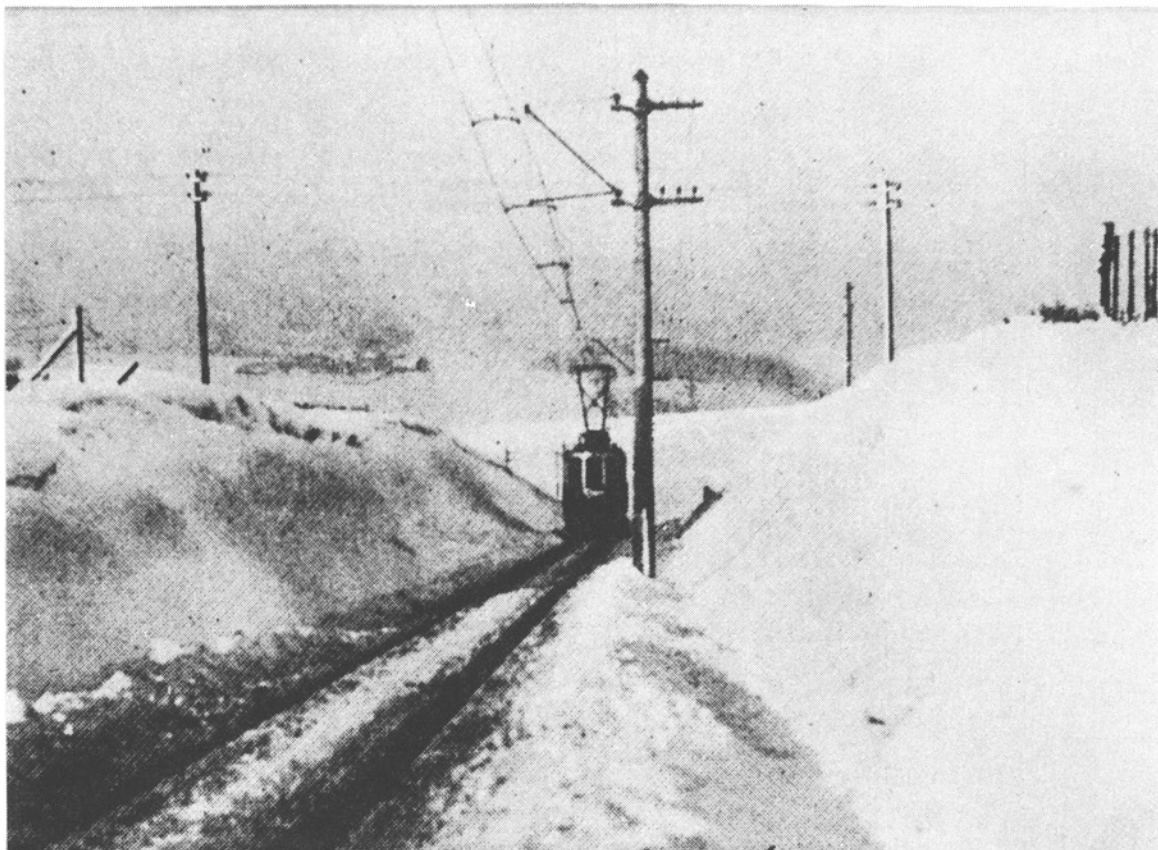
"Im Jahre 1897 wurde die Bergische Kleinbahnen-A.-G. durch die Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Nürnberg gegründet und gerade die Bergischen Kleinbahnen sind es ja in erster Linie, die einen großen Teil des Bergischen Landes für Elberfeld und umgekehrt erschlossen. Als erste Strecke wurde die nach Neviges am 12. Juli 1897 eröffnet, heute ist das Netz so ausgebaut, daß die Bergischen Kleinbahnen das Bindeglied zwischen Wupper und Ruhr darstellen. Ihre Wagen entsprechen, was Ausstattung und Betriebssicherheit anbelangt, den modernsten Anforderungen. Die Bergischen Kleinbahnen dienen aber nicht allein dem Zubringerverkehr für die Geschäftswelt, der Beförderung hunderter von Arbeitern und Angestellten, auch für den Ausflugsverkehr spielen sie eine erhebliche Rolle, weil der größte Teil ihrer Strecken durch landschaftlich geradezu ideal-schönes Gebiet führt. So sind die Bergischen Kleinbahnen im Laufe der Jahre eines der wichtigsten Verkehrsmittel im Bergischen Land geworden, dessen Nichtbestehen man sich heute gar nicht mehr vorstellen kann." (1)



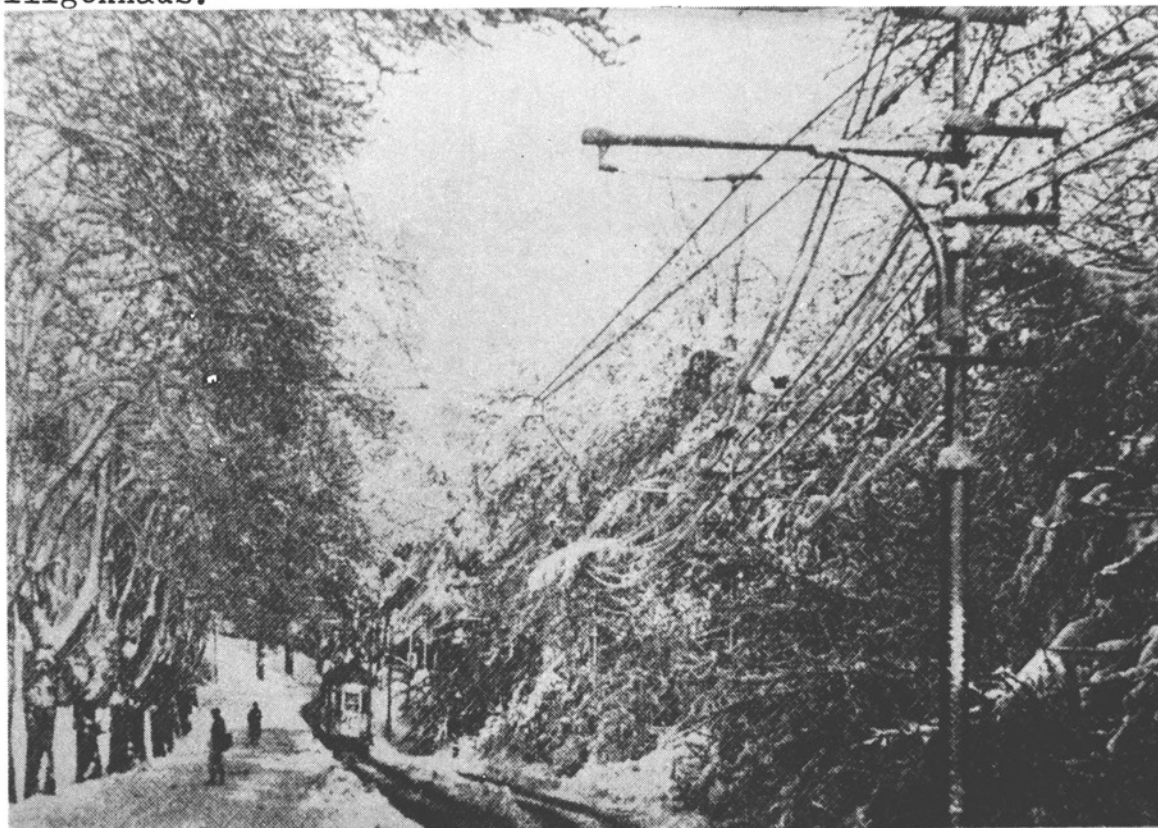
"Im Laufe der nächsten Jahre folgten die Strecken Neviges - Velbert - Werden (2), Neviges - Langenberg - Steele (3) und Velbert - Heiligenhaus (4), so daß bei der Jahrhundertwende das Netz ausgebaut war. Die Streckenverhältnisse sind teilweise recht schwierig. Doch werden Steigungen bei 1:11 heute spielend bewältigt. Von Jahr zu Jahr konnten durch Verbesserungen am Bahnkörper und Ergänzung des Wagenparks dem Publikum schnelles Vorwärtskommen und größere Bequemlichkeit geboten werden. So sind denn auch heute die Bergischen Kleinbahnen das beliebte Verkehrsmittel zwischen Ruhr und Wupper geworden. Während im Jahre 1913 etwa 11 Millionen Fahrgäste die Bahn benutzten, ist die Beförderungszahl im Jahre 1928 auf etwa 14,7 Millionen gestiegen. Hierzu hat nicht zuletzt der große Ausflugsverkehr beigetragen. Alle schönen Täler und Höhen können ohne größere Mühen und Kosten leicht erreicht werden. Von allen Großstädten bestehen günstige Anschlußbedingungen anderer Straßenbahn- und Kraftwagengesellschaften, mit welchen zum großen Teil Tarifgemeinschaften bestehen."

Velbert

"Wenn die Wagen der Bergischen Kleinbahngesellschaft von Neviges oder Werden kommend in steiler Fahrt die Höhe des Tönisheider - Velbert - Heiligenhauser Plateaus erklommen haben, tritt gleich als markantes Bild das



langgestreckte Velbert mit seinen hochragenden Schornsteinen und dem runden Turm der Christuskirche ins Blickfeld... Seit 1899 verbindet die heutige Reichsbahnlinie Velbert - Vohwinkel - Elberfeld - Barmen die Stadt mit dem Wuppertal. Im Jahre 1926 wurde über Velbert/West - Heiligenhaus - Kettwig der Anschluß an die Ruhrstrecken erreicht. Ein zweites Verkehrsband von der Wupper zur Ruhr zieht die Straßenbahnlinie der Bergischen Kleinbahngesellschaft seit 1899 von Elberfeld über Velbert nach Werden an der Ruhr. Eine Zweigbahn ab Velbert/Denkmal schafft eine zweite Verbindung mit Heiligenhaus."



Neviges

"Die Verbindung sowohl mit der Eisenbahn als auch mit der elektrischen Straßenbahn ist günstig. In Frage kommen: Die Eisenbahnlinie Vohwinkel - Steele - Essen und Vohwinkel - Kettwig. Zudem ist Neviges Kreuzungspunkt folgender Linien der elektrischen Bahnen: Elberfeld - Hattingen, Elberfeld - Steele - Essen, Elberfeld - Werden, Düsseldorf - Mettmann - Neviges (Tönisheide)." (5)

Werden

"Und wenn dann endlich die in einer Länge von 5 km die Bürgermeisterei durchquerende Straßenbahn der Bergischen Kleinbahnen, die bis tief ins Bergische Land und nach allen Seiten den Verkehr vermittelt, über eine neu zu bauende Ruhrbrücke bis zu dem auf dem rechten Ruhrufer gelegenen Staatsbahnhof Werden durchgeführt sein wird,... so müßte das für das ganze Werdener Gebiet von allergrößter Bedeutung sein." (6)

(1)

Man kann nicht nur, es ist fast selbstverständlich. Im Jahre 1978 gibt es neben unzähligen Individualverkehrsmitteln nur noch den Omnibus. Die Hauptlinie wird gemeinschaftlich von den WSW und der EVAG betrieben: Wuppertal-Elberfeld, Döppersberg - Essen, Goldschmidtstr., Linie Nr. 49.

(2)

12.7.1897 Steinbeck - Gabelpunkt - Neviges, ab 29.11.1902 über Neumarkt - Hochstraße - Gabelpunkt, stillgelegt Jagdhaus-Grenze - Neviges 31.7.1952, Innenstadt - Jagdhaus-Grenze am 25.5.1968.

26.1.1898 Neviges - Velbert, stillgelegt 1.7.1952.

5.3.1899 Velbert - Werden, stillgelegt 1.2.1952.



(3)

2.5.1899 Neviges - Langenberg, 1907 bis Steele, 1908 Ortsdurchfahrt Langenberg, stillgelegt am 13.4.1954 (Nierenhof - Neviges 30.11.1953 - 13.4.1954 nur noch Betriebsgleis). Die Zweiglinie Nierenhof - Hattingen bestand vom 29.3.1907 bis zum 30.11.1953.

(4)

Velbert - Heiligenhaus 10.10.1899 - 27.1.1952, Dampfbahn Heiligenhaus - Hösel 15.10.1899 - 26.1.1923.

(5)

Letztere als Normalspurbahn, Kreis Mettmanner Straßenbahn.

(6)

Diese Verbindung kam nicht zustande. Der Bahnhof Werden ist heute S-Bahnstation.

Quellenangabe: 50 Jahre Straßenbahner Verein Velbert e.V. 1976

Titelbild: Haltestelle Nierenhof, abfahrtsbereiter Wagen nach Hattingen.

Bild 2: Vierachserzug in Richtung Neviges am Hoverbusch. Heute liegt die Landstraße auf der Bahntrasse.

Bild 3: Der Römereinschnitt im Winter.

Bild 4: Ausweiche Lohmühle.

Bild 5: Idyll in Langenberg.

Klaus Sieper

Vor 50 Jahren aktuell

Das letzte Projekt der BARMER BERGBAHN AG.

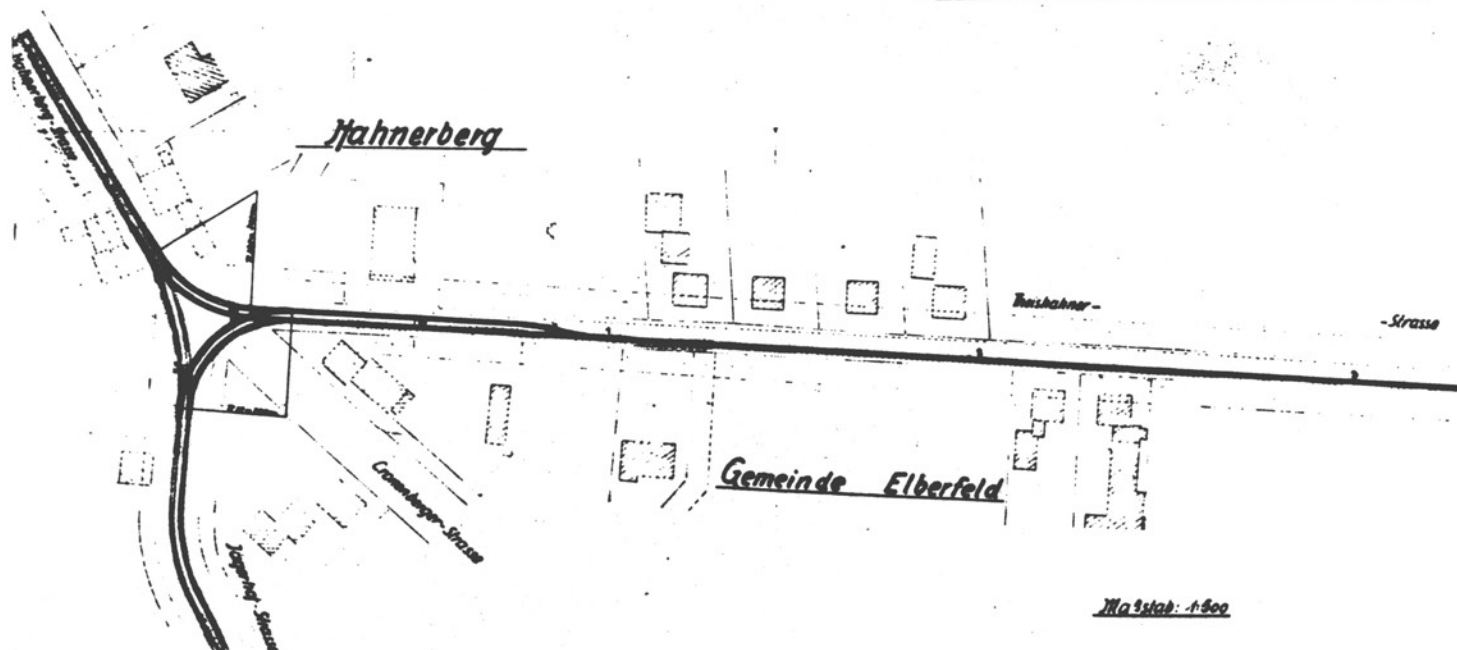
Von Heinz Johann

Die zwanziger Jahre brachten dem zum damaligen Elberfeld gehörenden Ortsteil Küllenhahn einen guten wirtschaftlichen Auftrieb. Es wurde um Küllenhahn und an der Küllenhahner- und Theishahner Straße viel gebaut, und die alte Küllenhahner Str., welche mehr einem Feldweg glich, wurde neu trassiert und ausgebaut.

Was lag da also näher, als dem Wunsche der z.T. neu angesiedelten Bevölkerung zu entsprechen und eine Straßenbahnlinie einzuplanen. So

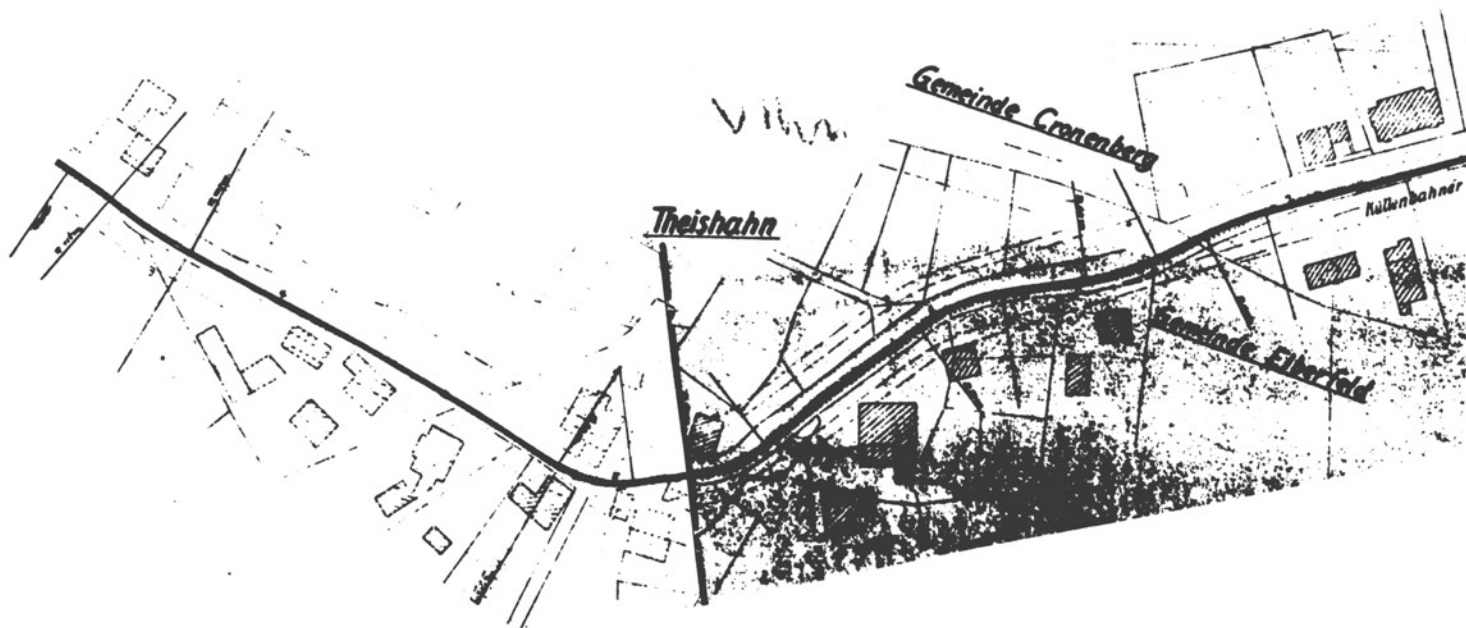
Barmer Bergbahn.

Projektierte Kleinbahn von Hahnerberg n. Theishahn u. Küllenhahn



wurde eine 1,4 km lange Stichbahn von der zweigleisigen Strecke Elberfeld - Cronenberg, an der Haltestelle Theishahner Str. abzweigend, über Theishahn - Küllenhahn nach Küllenhahn Bahnhof projektiert.

Mit einem großzügigen, doppelgleisigen Gleisdreieck sollte jede Möglichkeit der Linienführung als auch der Rangierbewegungen berücksichtigt werden. Nach 100 m sollte die Strecke dann eingeleisig auf der rechten Straßenseite verlaufen. Der weitere Verlauf ist der Planskizze zu entnehmen. Eine weitere Ausweichmöglichkeit war nicht vorgesehen, da bei der Kürze der Strecke ohnehin ein Einzelwagen für den dichtesten Fahr-



plan gereicht hätte. Vorgesehen war, die fast ganztägig zwischen Elberfeld Hbf. und Friedenshain verkehrenden E-Wagen bis Küllenhahn durchzuführen.

Die Linie Toelleturm - Friedenshain existierte auf dem Abschnitt Wagenhalle Gelpetal bis Friedenshain zwar schon als Strecke, gehörte aber der Bergischen Kleinbahn AG. Erst in den dreißiger Jahren wurde hier der Betrieb auf der Strecke Toelleturm - Friedenshain durch die Barmer Bergbahn aufgenommen. Selbstverständlich wäre auch hier die Weiterführung bis Küllenhahn naheliegend gewesen.

Hierzu sollte es aber gar nicht erst kommen, denn das Projekt Kleinbahn von Hahnerberg nach Theishahn und Küllenhahn sollte der Anfang einer Entwicklung sein, die 1970 ihr unrühmliches Ende fand. Diese Straßenbahnlinie wurde von Anfang an durch den Omnibus ersetzt, welcher vom Rathaus Elberfeld über Kölner Str., Ravensberger Str., Friedrichshöhe den Ortsteil Küllenhahn auf kürzerem Wege erreichen konnte.



BMB aktuell

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

Wuppertal-Kohlfurthbrücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr.

Fernsprechanschluß: (0202) 47 02 51

Technische Leitung

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

Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 25 42

Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1, Ruf (0202) 31 12 30

Arbeitsgruppe Düsseldorf

Ulrich Sunder, Unter den Eichen 35, 4000 Düsseldorf 12, Ruf (0211) 28 96 06

Vorsitzender

Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (02339) 36 08

Schatzmeister

Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1, (0202) 760474

Schriftleitung HALTESTELLE

Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 8 14 56

TAG DER OFFENEN



Bergische Museumsbahnen, Betriebshof Cronenberg, Kohlfurthbrücke: 10.00-16.00 Uhr: Besichtigung des Betriebshofes und von restaurierten Straßenbahnen sowie von Arbeitsfahrzeugen, Vorführung von betriebsfähigen Straßenbahnen. Kinder unter 12 Jahren haben aus Sicherheitsgründen nur in Begleitung von Erwachsenen Zutritt.



IN WUPPERTAL AM 30. SEPT. 1978

WZ General-Anzeiger

Montag, 2. Oktober 1978

sahen wir erstaunlich viele Kinder und Jugendliche. Ob die Schulen am Samstag wohl sehr schlecht besucht waren?

Nächste Station: die Museumsbahn in der Kohlfurth. Da noch eine Riesenlatte offener Türen abgeklappert werden mußte, blieb keine Zeit zu einer Probefahrt mit der alten Hager-Straßenbahn.

Mit fliegenden Fahnen also Richtung Lichtscheid, die Colmar-Kaserne stand als nächstes auf dem Programm. Hier war

Bleistift die wichtigsten Arbeitsutensilien - ging's schon am Morgen los.

Susanne Hensmann

Kälte bibbernden Eltern. Versuchten, sich mit einer heißen Erbsensuppe aufzuwärmen. Doch wenn sie in dem Menschengewühl ein freies Sitzplätzchen ergattert hatten, die Suppe wahrscheinlich schon kalt. Dann am Mittag zog der Himmel zu und der W

BILD 30. September 1978 * BILD * Seite 3

Ein Ingenieur sammelt antike Straßenbahnen

Von ANNE AMLONG

Wuppertal, 30. September

Acht Jahre lang fuhr der kleine Heinz mit der Linie „3“ zur Schule. Jeden Morgen im Straßenbahnwagen, Nummer 94. Was ihm besonders gefiel: „Der quietschte so schön, wenn er in die Kurve ging.“

Heute hat Heinz Johann (57) sechs eigene Bahnen in seinem Garten (5000 Quadratmeter groß, 200 Meter Schienen) fahren. Außerdem ist der Elektro-Ingenieur noch im Vorstand des Vereins „Bergische Museumsbahnen“ mit 55 antiken Wagen.

„Als vor 8 Jahren meine alte Liebe, Wagen 94, verschrottet werden sollte, habe ich jeden Händler überboten und die 53 Jahre alte Tram für 2500 Mark gekauft“, erzählt Heinz Johann. Er nahm Fahrstunden bei der „Rheinbahn“ in Düsseldorf und fand 250

Gesinnungsgenossen, darunter sogar sechs echte Straßenbahner.

Die liebsten Stücke der Schienenfreunde: Der älteste Wagen (Nr. 729) aus dem Jahre 1894 und die Bahn mit den meisten Kilometern. In 44 Jahren legte Tram „159“ genau 5 Millio-

nen in Wuppertal zurück. Heinz Johann: „Die Wagen laufen heute noch.“ Wer will, kann heute (ab 10 Uhr) auf dem Clubgelände „Kohlfurthbrücke“ (zwischen Wuppertal-Sonnenborn und Solingen) eine Probefahrt auf der 5,1 Kilometer langen Museumsstrecke machen.



Heinz Johanns privates Straßenbahn-Museum: 200 Meter Schienen auf 5000 Quadratmetern

Versuch einer Bilanz - freimütige Gedanken eines Verantwortlichen

Nach wochenlangen Vorbereitungen waren endlich die (von den WSW dankenswerterweise zur Verfügung gestellten) Fähnchen auf den Fahrzeugen aufgesteckt und die Tore weit geöffnet zum Tag der offenen Tür in Wuppertal. Ein trüber Morgen, es hat wie immer in den letzten Tagen nachts in Strömen geregnet. "Hoffentlich hält sich das Wetter!" denkt jeder der zum Dienst eingeteilten Helfer.

Die ersten Besucher finden sich schon um 9 Uhr ein. Gegen 10 Uhr beginnt ein bis zum Mittag anhaltender Andrang der Besucher. Ganze Familien, viele Kinder betreten staunend einmal eine "richtige" Straßenbahn aus der alten Zeit.

Unser Vorführfahrzeug Tw 329 ist alle 20 Minuten voll besetzt zur Gleichrichterstation unterwegs. Die Gruppen sind im Betriebshof zur Führung unterwegs. In den für die Besucher geöffneten Fahrzeugen können die Kinder einmal richtig auf die "Bimmel" treten; das kostet zwar Nerven, aber es gehört ja dazu!

Bei jeder Führung fragt mindestens einmal jemand nach der Barmer Bergbahn und deren Fahrzeugen. Nach einer kurzen Verschnaufpause am Mittag geht es bis 15 Uhr hoch her, - doch dann kommt der große Regen wieder, doch noch immer kommen Besucher bis etwa 16.30 Uhr.

Schließlich zählen wir 1.150 Besucher, die für etwa DM 250,-- Postkarten gekauft haben, DM 200,-- spendeten und für DM 175,-- HALTESTELLEN u.ä. mitnahmen. Also, alles in allem eine stolze Bilanz, die alle Arbeit belohnt hat! Weiterer Erfolg: 5 neue Mitglieder, viele Interessenten für die Mitgliedschaft bei den BMB e.V.

Im ganzen ein begeistertes Publikum, außerdem Fachleute der Remscheider Verkehrsbetriebe und der langjährige Vorsitzende der Bezirksvertretung Cronenberg, Herr Rauhaus.

Auch Miesepeter bleiben nicht aus. (Warum kommen die nur?) Ein älterer behinderter Herr (offenbar ein früherer Straßenbahner) mit seiner Gattin erscheint, und trötet beim Empfang der kostenlosen Zählkarte los: "Van mek kregt önk kien Geld, jöt könnent froh sinn, dat ek önk die Karren nit domols tu Schrott gefahren hann, dann wören die nitt hie." Ein anderer, der schon einmal Mitglied bei uns war, möchte bitte wieder mitmachen. Da er Strab.-Fahrer war und Busfahrer ist, möchte er aber bitte nur Fahrdienst machen, wenn es soweit ist. (Und wer macht in der Zwischenzeit die Drecksarbeit?)

Doch was uns am allermeisten gewundert hat, war das Fehlen vieler Mitglieder der BMB mit ihren Familien. Es liefen zwar gleichlaufend Veranstaltungen für Eisenbahnfreunde in Opladen und Gevelsberg, doch liegt das doch nicht weit ab von Wuppertal.

Im nächsten Jahr feiert die Stadt Wuppertal ihr Stadtjubiläum; vielleicht gibt man uns Gelegenheit mitzumachen und für unsere Heimatstadt auf unsere Weise zu werben und der Bevölkerung, vor allem der Jugend und den Kindern, ein Stück Bergische Geschichte zu demonstrieren.

Wir versichern jedenfalls unsere Bereitschaft hierzu.

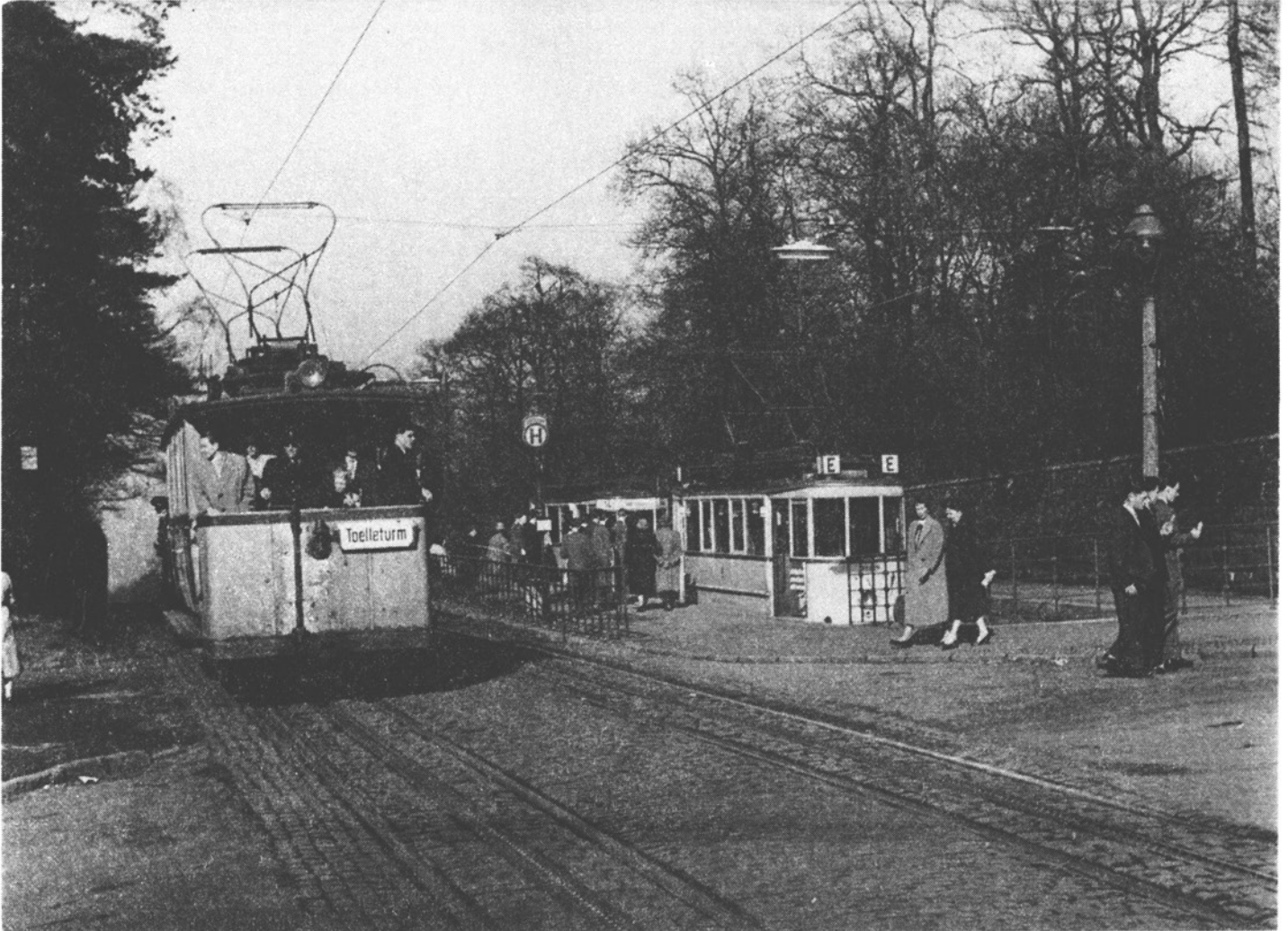
Leserpost

Herr Stefan Istel schreibt zur Gestaltung der HALTESTELLE:

Im September 1973 trat ich in BMB ein und konnte so die Entwicklung der HALTESTELLE vom ersten Heft an verfolgen. Hiermit möchte ich Ihnen für die sehr gelungene Aufmachung fast aller HALTESTELLE-Ausgaben gratulieren. Etwas vermisse ich doch; und das ist auch der eigentliche Grund meines Briefes. Ich möchte nämlich anregen, daß mehr Bilder von der Wuppertaler Straßenbahn veröffentlicht werden. Bei mir ist es nämlich so, daß ich wegen meines Alters - Jahrgang 58 - nicht in der Lage war, selbst "Vergangenes" zu schießen. Während es unproblematisch ist, an Vorkriegsaufnahmen zu kommen, ist es für mich fast unmöglich, Bilder aus den 50er und 60er Jahren zu bekommen. Ich glaube, daß sich viele Mitglieder freuen würden, in der HALTESTELLE heimatliches zu sehen.

Die Redaktion kann die Bitte unseres Mitglieds nur unterstreichen und an die Mitglieder weitergeben, die damals schon fotografiert haben. Helfen Sie unseren jungen Freunden, indem Sie der Redaktion die gewünschten Bilder zur Verfügung stellen! Wir können auch Farbbilder wiedergeben, natürlich dann schwarz/weiß.

Für Herrn Istel und alle, die sich gleichermaßen darüber freuen werden: Ein Foto aus dem Jahre 1958, als die Bergbahn noch fuhr und die Linien 4 und 14 den Toelleturm ansteuerten: Die Endhaltestelle der beiden Normalspurlinien rechts und links der Bahnübergang Sachsenstraße mit Zahnradtriebwagen Nr. 1. Unser Mitglied Karl-Heinz Barth drückte im richtigen Augenblick auf den Auslöser.



Herzlich willkommen!

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:

249 Philipp Langlet, Student, Farsta/Schweden

250 Heinz-Ludwig Roux, Kulturreferent a.D., Remscheid

251 Thomas Leicht, Schüler, Remscheid

252 Volker Grimberg, Schüler, Remscheid

253 Walter Lersch, Verw.-Angestellter, Bad Kreuznach

Stand per 22.10.1978

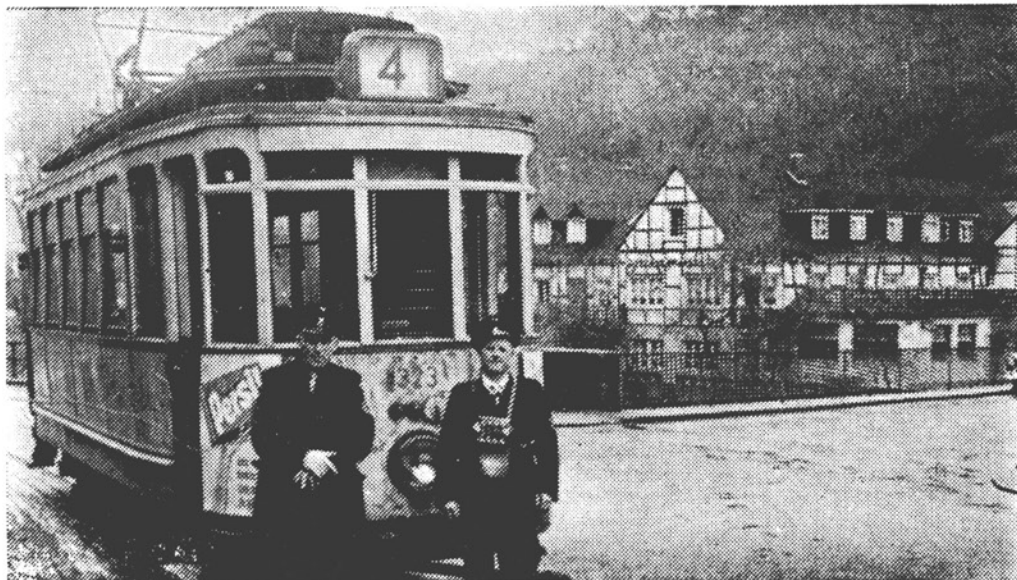
Auf der folgenden Seite bringen wir ausnahmsweise einmal einen Original-Abdruck eines Artikels, der am 23.5.1959 im "Stadt-Anzeiger" erschien. Damit erfüllen wir sicher einen weiteren Wunsch, wie er im Text am Kopf dieser Seite dargestellt wurde. Dieser Artikel schildert die Stimmung, die damals zum Thema Straßenbahn herrschte. Wir verdanken das Original Herrn W. Pick jr., Wuppertal-Ronsdorf.

Bald nur noch Vergangenheit...

Burg. Die Leser unserer Zeitung sind bereits darüber orientiert: Noch in diesem Jahr werden die Stadtwerke Solingen ihre letzte Straßenbahn-Linie von Solingen nach Burg an der Wupper auf den modernen Obus-Betrieb umstellen. Die Busse sind bereits bestellt, die Stadtväter haben das nötige Geld für diese Umstellung schon bewilligt. Weil allein jeder Obus mehr als 100 000 Mark kostet, erfordert

diese Umstellung einen erheblichen Aufwand. Andererseits erhoffen sich die Solinger Verkehrsbetriebe von dieser Umstellung und vom endgültigen Abschied von der guten alten Straßenbahn eine erhebliche Verbesserung ihrer Rentabilität.

Für Burg bringt diese Umstellung nicht nur den Vorteil einer moderneren und schnelleren Verkehrsverbindung nach Solingen, sondern



Bald wird dieses Bild der Vergangenheit angehören. Solingen wird seine letzte Straßenbahnlinie, nach Burg, noch in diesem Jahr auf den modernen Obus-Betrieb umstellen. Damit beginnt wieder ein neues Kapitel bergischer Verkehrsgeschichte, und ein gefährliches Hindernis verschwindet von der viel befahrenen Burger Landstraße.

auch den Wegfall eines gefährlichen Verkehrshindernisses. Auf dem Wege nach Burg kreuzt nämlich die Bahn einmal die viel befahrene Landstraße, und in allen engen Kurven können die Kraftfahrer nie ganz rechts fahren, weil sie stets eine entgegenkommende Bahn befürchten müssen. Gegenüber dem Hotel Stadt Burg, in der besonders engen und unübersichtlichen Kurve, wird der Wegfall der Straßenbahn sich besonders angenehm bemerkbar machen.

Leider bedeutet die Solinger Umstellung aber noch nicht das Ende des Straßenbahnverkehrs im engen Stadtteil Unterburg, denn auf der Remscheider Seite bleibt die Straßenbahn weiterhin erhalten. Remscheid hat sich nämlich nicht so rasch und konsequent zur Umstellung seiner Verkehrslinien entschließen können, und wenn es nach den Wünschen der Remscheider Stadtwerke geht, wird die Straßenbahn noch viele Jahre quietschend durch die enge Straße von Unterburg fahren und den Verkehr erheblich behindern.

Sollte man in Remscheid jedoch eines Tages eine Umstellung erwägen, so würde man sich gewiß nicht zum Bau einer Obuslinie entschließen, denn dort hat man es vorgezogen, die wichtigsten Verbindungen im Stadtbereich auf den weder an Schienen noch an Oberleitungen gebundenen Omnibusverkehr umzustellen. Also würde man folgerichtig auch die Linie nach Burg auf Omnibusse umstellen. Wie gesagt: Damit hat es noch gute Weile. Wenn aber Remscheid einmal die Umstellung beschließen sollte, dann werden aus der engen Burger Stadtmitte nicht nur die Straßenbahnwagen und die Schienen verschwinden, sondern auch die Oberleitung.

Straßenbahnfahrer und Schaffner auf der Solinger Linie 4 aber haben es mit der Umstellung gar nicht so eilig. Sie meinen, daß es darüber gut und gern Herbst oder gar Winter werden könnte. In diesem Jahr wird der Ausflugsverkehr nach Burg also noch nicht von der Umstellung profitieren.



E I N L A D U N G

Zum dritten Mal startet die Straßenbahnrundfahrt durch das vorweihnachtliche Düsseldorf. Es sind wieder Überraschungen vorgesehen.

Treffpunkt bzw. Abfahrt: 10.30 Uhr Düsseldorf-Hauptbahnhof.

Anschluß aus Richtung Osten: E 3192 ab Hagen 9.21, Wuppertal-Oberbarmen 9.35, Wuppertal-Elberfeld 9.42, Wuppertal-Vohwinkel 9.47 h.



Ein herzliches Dankeschön geht hinüber nach Bielefeld, der freundlichen Stadt am Teutoburger Wald. Es gilt dem Organisator unserer Sonderfahrt, Herrn Helmut Beyer, und den Bielefelder Stadtwerken, die es sich nicht nehmen ließen, uns unter fachkundiger Leitung den berühmten Blick hinter die Kulissen tun zu lassen.

Das Wagnis, zu so fortgeschrittener Jah-

reszeit noch eine Sonderfahrt zu veranstalten, wurde belohnt. Alle Teilnehmer werden Bielefeld in guter Erinnerung behalten.

Es begann sozusagen auf heimatlichem Boden: Das Hinterteil des historischen Gelenkzuges Nr. 799 besteht nämlich aus dem KSW-Beiwagen Nr. 561 der Solinger Straßenbahn (Bild rechts unten). Die Pkw-Fahrer nahmen schon an der Ausfahrt aus dem Betriebshof Sieker teil, die DB-Fahrer stiegen am Hauptbahnhof zu. Erstes Ziel war Schildesche. Die Straßenbahn benutzt zwischen Kattenkamp und Schildesche den Bahnkörper der früheren Bielefelder Kreisbahn, die mit Dampf fuhr und Rollbockbetrieb aufwies. Das nächste Ziel war Senne, dann ging's zur Voltmannstraße und von dort über die Trasse der Linie 3 zur Brennerstraße. "Durch die Hintertür" gelangten wir ins Depot Sieker, wo wir auf den Achtachser, Stadtbahnwagen M Nr. 504, umstiegen. Wir befuhren die erste Tunnelstrecke und die Neubaustrecke (siehe HALTESTELLE 17) nach Milse. Nach der Rückkehr ins Depot Sieker schloß sich eine Besichtigung der Werkstätten an. Dort werden Bahnen und Busse unter einem Dach gewartet. Im Gegensatz zu den Bussen werden die Straßenbahnen im Freien aufgestellt. Die Anlagen sind modern, für die Zukunft geplant und machen einen tadellosen Eindruck.

Für die Bielefelder Straßenbahn stehen die Signale auf grün. Sie erlebt, meter-spurig wie bisher, nahtlos den Übergang zur Stadtbahn.

Wer organisiert wo die Fahrt im nächsten Jahr?

Text: Klaus Sieper

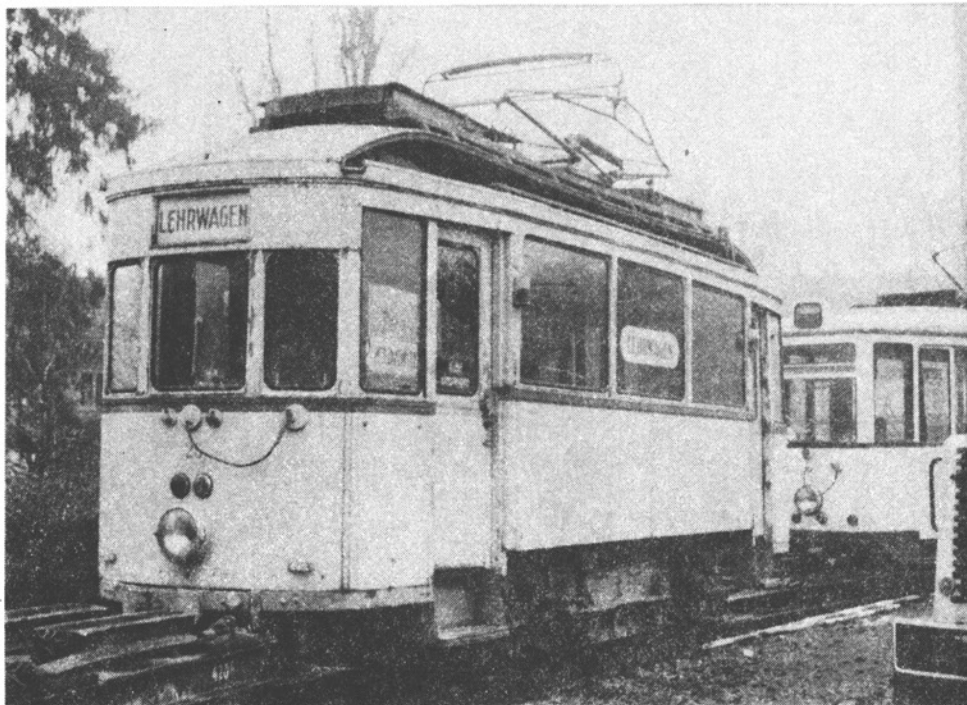
Foto und Grafik: Helmut Beyer



Ausstellung HOBBY-MODELLBAU '79
vom 26. bis zum 29.4.1979 in der Dortmunder Westfalenhalle

Unser Dachverband, der BDEF, hat einen Stand von 4 x 10 m reservieren lassen. Dargestellt wird das Hobby Schienenverkehr in den Sparten Eisenbahnfreunde, Modelleisenbahner, Museumsbahnen. Wir beteiligen uns durch Poster, die Ausschnitte aus unserer Arbeit zeigen.

Darüber hinaus bittet der BDEF, uns auch personell an der Besetzung des Standes zu beteiligen. Es sollte möglich sein, daß wir an den vier Ausstellungstagen für die Sparte Museumsbahnen ein Mitglied unseres Vereins bereitstellen (es sind auch zwei "Schichten" zu je 4 Stunden denkbar). Bedingung ist, daß man die Museumsbahnen in Deutschland und "Umgebung" kennt und darüber und natürlich über die BMB Auskunft geben kann. Wer meldet sich freiwillig?



Unser heutiges Heft begann mit den Bergischen Kleinbahnen, und damit soll es auch enden. Tw 128, der Lehrwagen des Meterspurnetzes der Wuppertaler Stadtwerke AG. ist auf seine Stammstrecke zurückgekehrt. Wir zeigen Ihnen den Wagen von außen und von innen. Er soll in diesem Zustand erhalten bleiben.

Das Jahr 1978 neigt sich auch seinem Ende zu. Wir haben nicht alles erreicht, was wir

uns vorgenommen haben. Sorge bereitet noch immer die Trafostation. Doch schon gibt gute Pläne für 1979: Zum Stadtjubiläum wird wieder unsere Tür geöffnet sein! Schließlich brauchten die Wuppertaler Bahnen 11 Jahre mehr bis zu ihrer Vereinigung.

Vorstand und Schriftleitung wünschen allen Mitgliedern und ihren Angehörigen ein frohes Christfest und ein gutes neues Jahr!

