



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Februar 1979

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



TSCHÜSS STRASSENBAHN

Unser Titelbild stammt diesmal von der Zeitschrift "Fahr mit uns" der Hamburger Hochbahn AG. Es erinnert uns daran, daß das letzte Straßenbahnsystem in Deutschland, das noch das Stromabnahmesystem aus der Gründungszeit verwendete, seit dem 30.9.1978 nicht mehr besteht.

Die erste Hamburger "Elektrische" fuhr am 5. März 1894. Der Betrieb wurde nach dem System Thomson-Houston von der Union Elektrizitäts-Gesellschaft eingerichtet und hatte 1897/98 bereits eine Gesamtgleislänge von 188 km. Es war damals das größte elektrisch betriebene Straßenbahnnetz Europas. In ihrem 1898 veröffentlichten Katalog schreibt die "Union": "Die Anlage erregt in Folge ihrer sorgfältigen Ausführung dauernd das Interesse der Fachleute und Städtischen Behörden in ganz Europa".

Nun fahren die rot-gelben Wagen mit dem Stangenstromabnehmer mit Kontaktrolle nicht mehr. Hamburg setzt auf das Trio S-Bahn, U-Bahn und Bus. Und hängt das "U" nicht wie ein Damoklesschwert über dem Tw 3564 auf dem Titelbild? Es ist gefallen... Tschüß Straßenbahn!

Wir empfehlen unseren Mitgliedern den oben erwähnten und zitierten Katalog

Union Elektrizitäts-Gesellschaft Berlin Elektrische Bahnen, der als Reprint im Motorbuch-Verlag Stuttgart erschienen ist. Wolfgang R. Reimann schrieb eine Einführung. Übrigens sind die Straßenbahn Barmen-Elberfeld, die Nord-Süd-Bahn Elberfeld, die Remscheider Straßenbahn und die Solinger Bahnen beschrieben bzw. erwähnt.

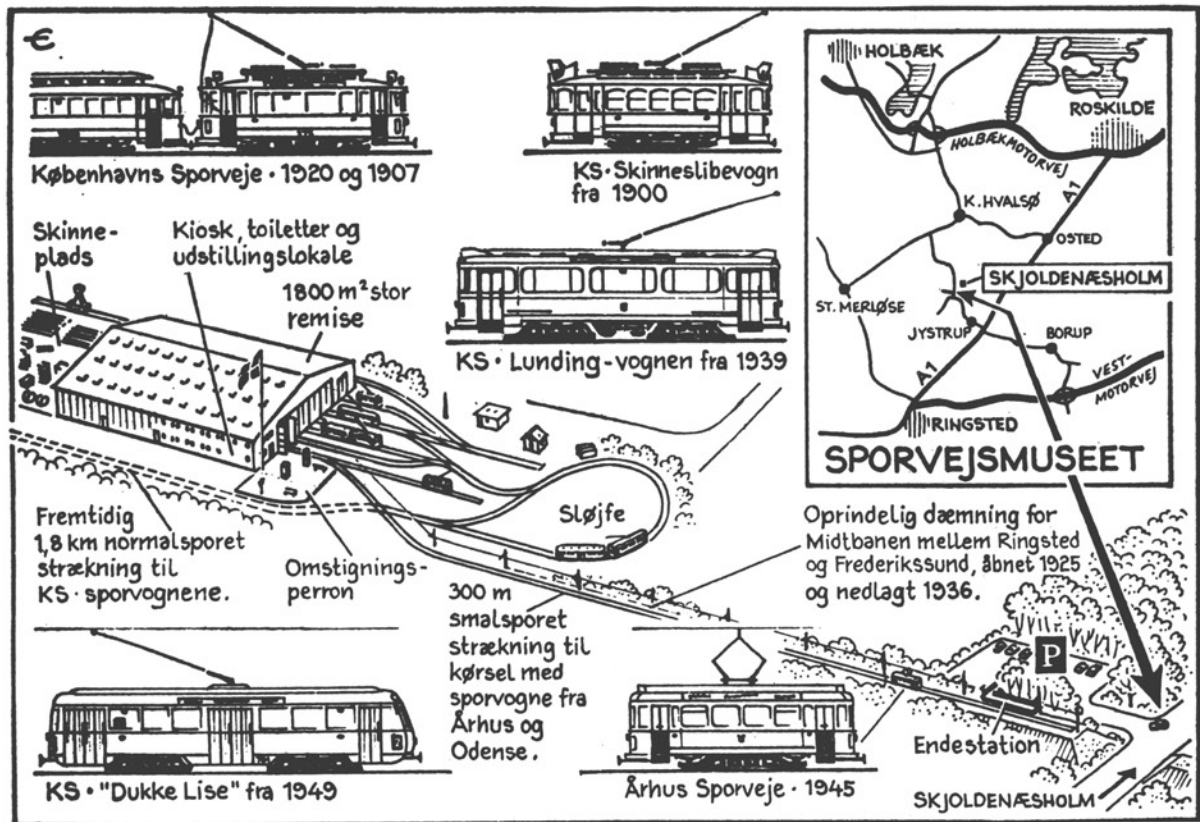
Klaus Sieper

BMB unterwegs

Trotz der verunglückten Einladung in HALTESTELLE 19 war eine ansehnliche Zahl von Fahrgästen erschienen, als Heinz Johann mit dem 8xGTW Nr. 3052 der Rheinischen Bahngesellschaft am 17.12.1978 am Düsseldorfer Hauptbahnhof vorfuhr. Die Stimmung war prächtig, das herrliche Wetter tat sein übriges. Die Stationen waren diesmal Duisburg Hbf., Kaiserswerth, Eller, Gerresheim-Mitte und Neuß. Alle Teilnehmer werden die Fahrt in guter Erinnerung behalten. Heinz Johann machte in der Neußer Fußgängerzone diesen stimmungsvollen Schnappschuß.

Klaus Sieper





AUCH DÄNEMARK HAT EIN STRASSENBAHNMUSEUM

Skjoldenæsholm liegt bei Ringsted, südlich von Roskilde und etwa 50 km von Kopenhagen entfernt. Die Straßenbahnhistorische Gesellschaft (SHS = Sporvejshistorisk Selskab) hat diesen Platz von einem Gutsherrn als Sitz des Straßenbahnmuseums gemietet.

Besucher kommen auf einem Parkplatz an und benutzen dann die Straßenbahn auf einer 300 m langen Strecke. Dann kommt man zu einer Halle mit Remise und Werkstatt. Außerdem gibt es darin einen Kiosk, einen Ausstellungsraum, sowie Personalräume und das Büro des Betriebsleiters mit Übersicht über Gleise und Wagenhalle. Die Wagenhalle mißt 1800 m². 6 Gleise sind überdacht. Ein Gleis dient den Meterspurwagen aus Århus und Flensburg, die übrigen Gleise und Wagen haben Normalspur. Alle 29 Wagen der Vereinigung finden Platz in der Halle.

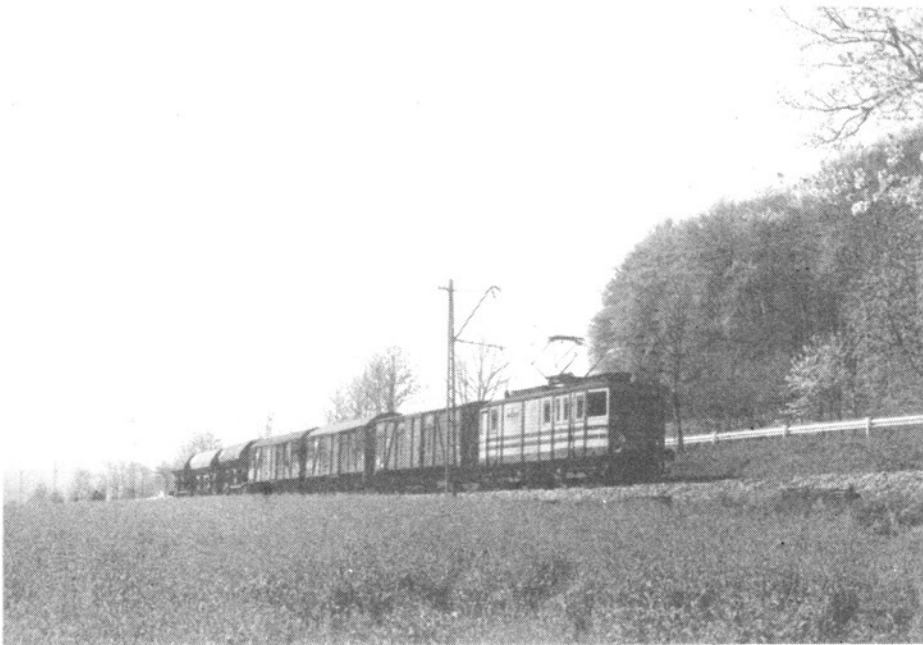
Aus mfs aus dem Schwedischen übertragen von Klaus Sieper

DIE EXTERTALBAHN

Gab es früher recht häufig elektrische Überlandbahnen und städteverbindende Straßenbahnen, so sind diese doch heute weitgehend verschwunden. Außer den Betrieben, die den Sprung zu einer modernen Vorortbahn geschafft haben, z.B. OEG und RHB, gibt es noch einige wenige, bei denen sich die alte Kleinbahnromantik erhalten hat. Dazu zählt auch die Extertalbahn im Weserbergland zwischen Barntrop und Rinteln.

Die Extertalbahn ist eine noch ziemlich junge Eisenbahn, wurde doch ihr erster Abschnitt von Barntrop nach Bösingfeld erst am 08. Juli 1927 eröffnet. Nach der Übergabe von zwei weiteren Teilstrecken stand ab 15. Juni 1929 die ganze normalspurige Linie von 26,4 km für den Verkehr zur Verfügung. Drei straßenbahnähnliche Triebwagen mit passenden Beiwagen, gebaut von der Waggonfabrik Killing in Hagen, beförderten 1930 etwa 400.000 Reisende. Auffällig waren die Fahrzeuge wegen ihres umgekehrten, V-förmigen Dreilicht-Spitzensignals. Den Güterverkehr besorgten zwei ebenfalls von Killing zur Eröffnung gelieferte vierachsige Gütertriebwagen, die wegen der Normalspur auch

Güterwagen der Staatsbahn übernehmen konnten. Dazu bestand die Möglichkeit in Barntrup und Rinteln. Am nördlichen Streckenende in Rinteln, wo das Flüsschen Exter in die Weser mündet, überquerte die Bahn die Weser auf einer großen Bogenbrücke und endete vor dem Staatsbahnhof (Strecke Löhne-Hameln), die Gleisverbindung kam ursprünglich nur über die Hafengleise der Rinteln-Stadthagener Eisenbahnzustände. Südlich der Weserbrücke durchfuhr die Bahn die Altstadt von Rinteln auf der Straße. Dieser Abschnitt wurde wegen der damit verbundenen Verkehrsbehinderung 1970 aufgegeben. Die Strecke endet heute im früheren Bahnhof Exten, nun Rinteln-Süd. Hieran schließt seit 1972 ein 1,45 Km langes Industrie-Stammgleis an, das mit Landesmitteln gefördert wurde. Die Güterwagen werden jetzt nur noch in Barntrup von der Bundesbahn übernommen (Strecke Lage/Lippe - Hameln). Betriebsmittelpunkt der Extertalbahn mit Lokschuppen und Werkstatt ist Bösingfeld, etwa 15 Km von Rinteln entfernt. Hier sind auch die Omnibusse und Speditions-Lkw beheimatet.



Güterzug bei
Ullenhäusen,
05.05.78
Foto: -gk-

Nach dem Kriege wurde der Personenverkehr mit etwas mehr eisenbahnartig aussehenden Triebwagen von Westwaggon bzw. Rastatt modernisiert. Diese Wagen haben nach ihrer letzten Fahrt zwischen Rinteln und Bösingfeld am 27. September 1969 eine neue Heimat im Salzburger Land auf der Stern&Hafferl-Bahn Bürmoos-Trimmelkam gefunden. Der Personenverkehr Barntrup-Bösingfeld hatte bereits 1966 sein Ende gefunden.

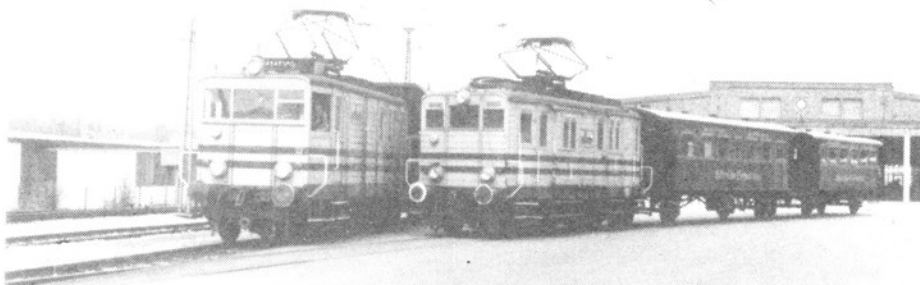
Heute besitzt die Extertalbahn für den Güterverkehr noch die beiden Gütertriebwagen 21 und 22, von denen der Tw 21 durch Ballastgewichte zu einer zugkräftigen E-Lok umgerüstet wurde und den ET 22 zur Einsatzreserve machte. Nach einem Unfall ist der Holzaufbau des ET 21 vollständig erneuert worden, sodaß er noch lange in Betrieb stehen kann. Gleichzeitig bewies die Leihdiesellok während der Reparaturzeit, daß die Extertalbahn bei den vorhandenen Steigungen auf die elektrische Traktion nicht verzichten kann. Seit dem Jubiläum im Jahre 1977 verfügt die Bahn auch wieder über zwei Personenwagen (vormals Mindener Kreisbahn), die als "Historische Elektrobahn" liebevoll restauriert im Gelegenheitsverkehr eingesetzt werden.

Die überaus malerische Streckenführung entlang des Flüsschens Exter verdient die Aufmerksamkeit jeden Eisenbahnfreundes. Glücklicherweise ist die Extertalbahn nicht in ihrem Bestand gefährdet, da die neue Verbandsgemeinde Extertal die Bahn als wichtiges Element der industriellen Infrastruktur erkannt hat und sie daher als Werbeargument für die Ansiedlung neuer Industriebetriebe benutzt.

Literatur:

Verkehrsbetriebe Extertal, 50 Jahre Kleinbahn Rinteln-Barntrup 1977
Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 2

-gk-



Das rollende
Material der
Extertalbahn
in Bösingfeld
05.05.78
Foto: -gk-

BMB aktuell

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

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

Fernsprechananschluß: (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 Tegtmeier, 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

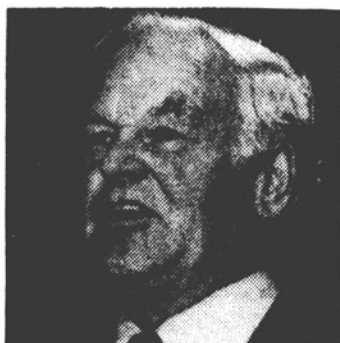
Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (02339) 36 08

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



Am 20.12.1978 verstarb unser Mitglied

Herr Adolf Scheu

im Alter von 71 Jahren. Seine Mitgliedschaft in unserem Verein zeigt, daß er als erfolgreicher Politiker auf der großen Ebene in Bonn stets den Kontakt zu seiner Heimat, ihren Bürgern und ihren Problemen zu wahren wußte. Er wurde 1976 mit dem Großen Verdienstkreuz mit Stern des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.

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. Der Druck erfolgt in Selbsthilfe.



Jahreshauptversammlung

E I N L A D U N G

zur Jahreshauptversammlung 1979

am Samstag, dem 17. März 1979.

Beginn: 14.00 Uhr im Betriebshof Wuppertal-Kohlfurtherbrücke.

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

Nahverkehrsverbindungen:

Kohlfurtherbrücke: Bus-Linie 5 der Wuppertaler Stadtwerke AG. ab Wuppertal-Elberfeld, Döppersberg und Solingen, Graf-Wilhelm-Platz.
Cronenberg: zusätzlich Linie 25 Dönberg - Sudberg und Deutsche Bundesbahn Strecke Wuppertal-Elberfeld - Wuppertal-Cronenberg.

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Schweigeminute
2. Jahresberichte des Vorstands, Bericht der Kassenprüfer
3. Antrag auf Entlastung
4. Wahl der Kassenprüfer für 1979
5. Ernennung eines weiteren Beisitzers
6. Vorschau auf 1979
7. Ausschluß von Mitgliedern mit Beitragsrückstand
8. Verschiedenes, Anträge
9. Vortrag "Der Schienennahverkehr im Bergischen Land"
(Siehe HALTESTELLE 18, Seite 10)

Die Mitglieder, die vor Punkt 7 der Tagesordnung ein mit der Lochzange eingestanztes Loch vorfinden, haben noch Beitragsrückstände. Sie werden gebeten, diese bis zur Jahreshauptversammlung zu begleichen. Falls der rückständige Beitrag oder ein Befreiungsantrag bis dahin nicht eingehen sollte, wird hiermit der Antrag auf Ausschluß gestellt.

Um rege Beteiligung bittet der Vorstand.

Bericht des Vorstands

Am 20. Dezember 1978 ist unser Mitglied Herr Adolf Scheu MdB, Wuppertal-Sonnborn, im Alter von 71 Jahren verstorben. Wir widmen ihm einen gesonderten Nachruf.

Mitgliederbewegung

Bestand am 1.1.1978	236 Mitglieder
Bestand am 31.12.1978	254 Mitglieder

Zugang	26 Mitglieder, 1 korp. Mitglied
Abgang	1 Mitglied verstorben
	4 Mitglieder ausgeschl./gestr.
	4 Mitglieder ausgetreten

Wir sind sehr erfreut darüber, nunmehr die magische Grenze von 250 Mitgliedern überschritten zu haben. Als korporatives Mitglied sind die Remscheider Stadtwerke/Verkehrsbetriebe zu uns gekommen.

Wie Sie dem Bericht des Schatzmeisters entnehmen können, bestehen bei einigen Mitgliedern noch Beitragsrückstände aus 1978. Wir bitten Sie herzlich, diese bis

zur Jahreshauptversammlung zu begleichen, da wir sonst nach Mahnung den Ausschluß betreiben müssen. Die Mitglieder Karl-Heinz Kelzenberg, Dortmund, und Rudi Staab, Düsseldorf, sind unbekannt verzogen und haben ihre neue Anschrift noch nicht mitgeteilt. Wer weiß etwas von ihnen?

Aufgrund der gesunden Kassenlage können wir darauf verzichten, unsere Beiträge zu erhöhen. Wir sind der Meinung, daß wir dringend benötigte zusätzliche Finanzmittel durch die Werbung neuer Mitglieder und Verstärkung der Basis beschaffen müssen, auch wenn die fixen Kosten durch Portoerhöhung und höhere Kosten für den Versand der HALTESTELLE steigen werden. Die Kosten für Strom werden ebenfalls steigen und müssen aufgefangen werden.

Im November 1978 wurde nach Verhandlungen mit den Wuppertaler Stadtwerken ein Nachtrag zum Gestattungsvertrag über die Nutzung unserer Betriebsgrundstücke geschlossen. Der Termin der erstmalig möglichen Kündigung des auf unbestimmte Dauer geschlossenen Vertrages wurde

dabei um 5 Jahre auf den 31.12.1988 verschoben. Wir sind also in der Lage, ohne Terminsorgen und finanzielle Überbelastungen unsere Aufgaben weiter zu verfolgen.

Unsere Öffentlichkeitsarbeit konnte durch die Herstellung neuer Faltblätter und den Vertrieb von Farbpostkarten unserer Fahrzeuge erweitert werden.

Die Kontakte mit befreundeten Vereinigungen wurden durch Besuche und Austausch von Erfahrungen gepflegt. Die Mitarbeit im BDEF wurde durch Klaus Sieper wahrgenommen.

Der absolute Schwerpunkt unserer Vereinstätigkeit liegt liegt nach wie vor in der Aufbauarbeit an unserer Bahn.

Ein bereits bewilligter Zuschuß der Stadt Wuppertal für die Renovierung von Fahrleitungsmasten und des Straßendurchlasses am Schütt konnte nicht in Anspruch genommen werden, da wir aus Mangel an Aktiven diese Arbeiten im Jahre 1979 noch nicht beginnen konnten. Wir hoffen sehr,

daß diese Mittel im Haushalt 1979 wieder bewilligt werden. Es handelt sich dabei um einen Zuschuß zur Eigenleistung.

Insgesamt gesehen, können wir mit der Entwicklung sehr zufrieden sein. Unsere Sache geht entsprechend den zur Verfügung stehenden Mitteln und des gezeigten Einsatzes unserer aktiven Mitglieder kontinuierlich voran. In der Öffentlichkeit wird unsere Leistung anerkannt. Die Vorstandsarbeit und die Teilnahme der Mitgliedschaft ist wie in den letzten Jahren durch vertrauensvolle Zusammenarbeit gekennzeichnet gewesen.

Wir hoffen, daß sich 1979 das gleiche sagen läßt und danken hiermit allen "Mitstreitern" für ihre Hilfe.

E. Dicke, Vorsitzender

S Aktiva	Bilanz zum 31.12.1978	Passiva H
Unterwerk	23 096,55	Festbetr.-Darlehen 5000,--
Stromanschl.	743,--	Darl. zur Ren.v. Anl. 4937,71
Zaun	552,--	Darl. z. Ren. lfd. Ko. 655,80
Gleisanlage	10450,--	Wertberichtig. 250,--
Fahrzeuge	2263,--	Beitragsvorschüsse 500,--
Staatsparkasse	175,26	Vermögen 18.595,72
Postscheck	107,02	Zuw. FK 9.214,96
Sparbuch	2,26	Vermögen 31.12.78 27810,68
Beitragsforder.	1000,--	
Ums. St. Ent. angr.	765,10	
	39154,19	39154,19

Aufgestellt:

Wuppertal, den 31.12.1978

E.-G. Biersmann

Anlage zur Bilanz zum 31.12.1978

a) Entwicklung des Anlagevermögens

	Unterwerk	Stromanschl.	Zaun	Gleisanl.	Fahrzeuge
1.1.1978	11.945,20	837,--	622,--	11.030,--	2.556,--
Zugang	11.151,35				
AfA 1978		94,--	70,--	580,--	293,--
31.12.1978	23.096,55	743,--	552,--	10.450,--	2.263,--

Zugänge beim Anlagevermögen ergaben sich nur beim Unterwerk. Bei den anderen Wirtschaftsgütern wurde die AfA entsprechend dem Vorjahr angesetzt.

b) Entwicklung der Darlehnskanten

	Festdarlehn	Darlehn f.	Darlehn f.	Gesamt
		Anschaffg.	lfd. Kosten	
1.1.1978	5.000,--	1.834,80	2.236,76	9.071,56
Zugänge		5.662,30	655,80	6.318,10
Rückzahlungs-				
verzichte		454,61		454,61
Rückzahlungen		2.104,78	2.236,76	4.341,54
31.12.1978	5.000,--	4.937,71	655,80	10.593,51

S	Ergebnisrechnung 1978	H
Porti	587,80	Beiträge 12189,--
Zinsen Büromat. u.a.	134,65	Spenden 9893,77
HALTESTELLE	1141,12	Erlöse m. 12% MwSt. 1509,17
Sonderfahrten	250,--	Erlöse m. 6% MwSt. 1078,11
sonst. Kosten	85,--	sonst. Erlöse 235,76
Schotter	384,--	
Strom	2170,27	
Treibstoffe	40,67	
Kleinmaterial	2714,85	
Mieten	3420,--	
Beiträge, Versich.	2215,70	
Telefon	642,41	
AfA	1037,--	
Abscr. Forder.	250,--	
sonst. Kosten	617,38	
Überschuß	9214,96	
	24905,81	24905,81

Im November 1978 waren erhebliche Investitionen (ca. DM 5.000,--) zur Fertigstellung des Unterwerks erforderlich, die eine höhere Fremdfinanzierung (durch Mitglieder) verursacht haben. Bis zum 31. Dezember 1978 konnten von diesen Darlehen bereits ca. DM 1.500,-- zurückgezahlt werden.

Bei einer Abtragung der Darlehnschulden von etwa DM 4.800,-- in 1978 erscheint die Finanzlage nicht ungünstig.

c) Bemerkungen zum Jahresabschluß

Das günstige Ergebnis für 1978 beruht bei etwa gleichgebliebenen Ausgaben auf den höheren Beitragseinnahmen (1977 = DM 8.727,--, 1978 = DM 12.189,--), sowie einem ungewöhnlich hohen Eingang von Spenden (1977 = DM 3.946,51, 1978 = DM 9.214,96). Den zahlreichen Spendern sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Erstmals sind in der Bilanz die noch ausstehenden Beiträge für 1978 als Forderung aktiviert. Da mit Ausfällen zu rechnen ist (Ausschluß von Mitgliedern), wurde auf der Passivseite eine Wertberichtigung von 25 % eingestellt.

Erstmals wurden die bereits im Dezember 1978 gezahlten Beiträge für 1979 als Beitragsvorschüsse in der Bilanz ausgewiesen.

Bemerkungen zum Finanzbedarf 1979a) Spendenabrechnung

Ein Großteil der Spenden dient zur Finanzierung bestimmter Aufwendungen, die von den aktiven Mitgliedern nach Bedarf bezahlt werden. Diese Aufwendungen fallen zum größten Teil unter die Kostenart "Werkzeuge und Kleinmaterial". Nur der verbleibende Betrag kann im Rahmen der Gesamtrechnung frei verwendet werden.

	1977	1978	1979
Spendeneinnahmen	3.946,--	9.893,--	8.500,--
Werkz., Kleinmat.	3.537,--	2.715,--	3.000,--
verfügb. Spenden	409,--	7.178,--	5.500,--

b) Finanzbedarf

Porti	662,--	588,--	650,--
Gebühren, Kleinmat.	117,--	134,--	150,--
HALTESTELLE	1.016,--	1.141,--	1.200,--
sonst. Kosten	1.034,--	85,--	150,--
Schotter	632,--	384,--	450,--
Strom	2.074,--	2.170,--	2.300,--
Treibstoffe	310,--	40,--	50,--
Mieten	3.420,--	3.420,--	3.500,--
Beiträge, Versich.	2.013,--	2.215,--	2.400,--
Telefon	674,--	642,--	650,--
sonst. Kosten	134,--	617,--	500,--
Rückzahlung Darlehen	2.360,--	4.796,--	3.000,--
Finanzbedarf	14.446,--	16.232,--	15.000,--

c) Deckungsmittel

Beitragseinnahmen	8.727,--	12.189,--	12.500,--
Spenden	409,--	7.178,--	5.500,--
Erlöse, sonst. Einn.	3.082,--	2.823,--	3.000,--
Summe Einnahmen	12.218,--	22.190,--	21.000,--
Finanzbedarf	14.446,--	16.232,--	15.000,--
Mittel für Investitionen	-2.228,--	5.958,--	6.000,--

Vorstehende Aufstellung macht deutlich, daß Investitionen weiterhin nur aus Spenden, nicht jedoch aus den Beitragseinnahmen finanziert werden können.

HERZLICH WILLKOMMEN

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:

- 254 Werner Nagel, Soldat, Wuppertal
- 255 Jürgen Grieger, Schüler, Remscheid
- 256 Manfred Nafe, Reisebürokaufmann, Berlin
- 257 Koll. Remscheider Stadtwerke GmbH.
- 258 Hans Stursberg, Postbeamter, Remscheid
- 259 Toni Kalver, Starkstromelektr., Eschweiler
- 260 Klaudia Kreutzberg, Angestellte, Wuppertal
- 36/II Michael Benscheid, Schüler, Remscheid
- 26/III Peter Hoffmann, Student, Kassel
- 78/III Frielinghaus, Detlev, Student, Wuppertal
- 90/IV Frickhöfer, Manfred, Dipl. Ing., Karlsruhe

Wanted

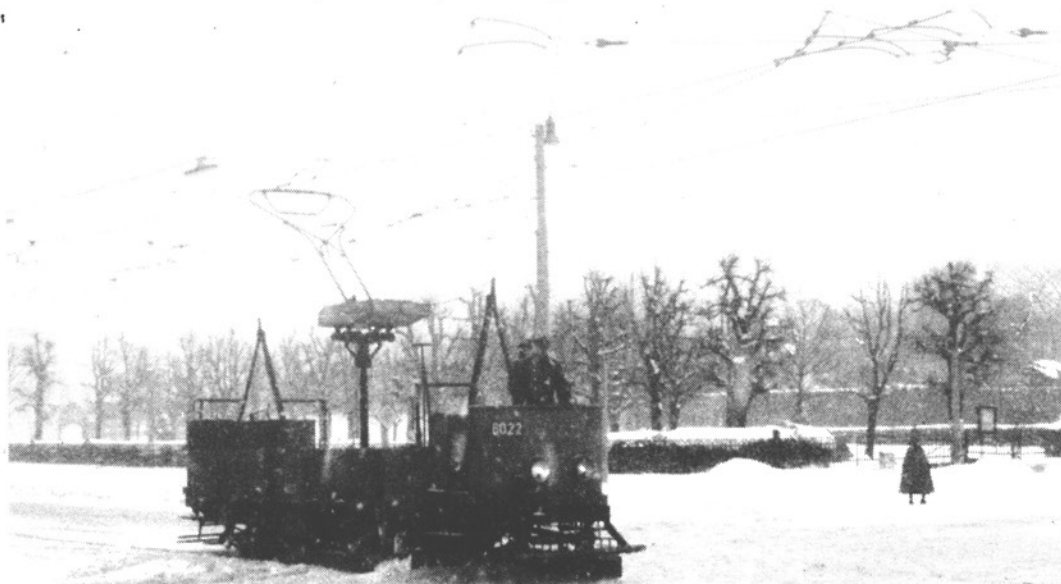
Zur Rekonstruktion der Fahrzeuggeschichte des Tw 128 ex WSW, ex BKB, ex Augsburg werden Bilder, Negative und sonstiges Material gesucht.

Kosten (Porto, Abzugskosten) werden von uns übernommen. Wir bitten alle, die Material und Unterlagen von diesem Fahrzeug besitzen, sich mit uns in Verbindung zu setzen.

Gesucht werden darüber hinaus Betriebsaufnahmen von den Tw 127 - 131.

Thomas Wächter
Gartenheim 18
5600 Wuppertal 1

Gerd Liebergall
Düsseldorfer Str. 35
5600 Wuppertal 1



Ein harter Winter...

so rückt man in Wien dem Schnee zuleibe. Schneepflug SP 6022 wurde von Ing. Oskar Schneider aufgenommen.



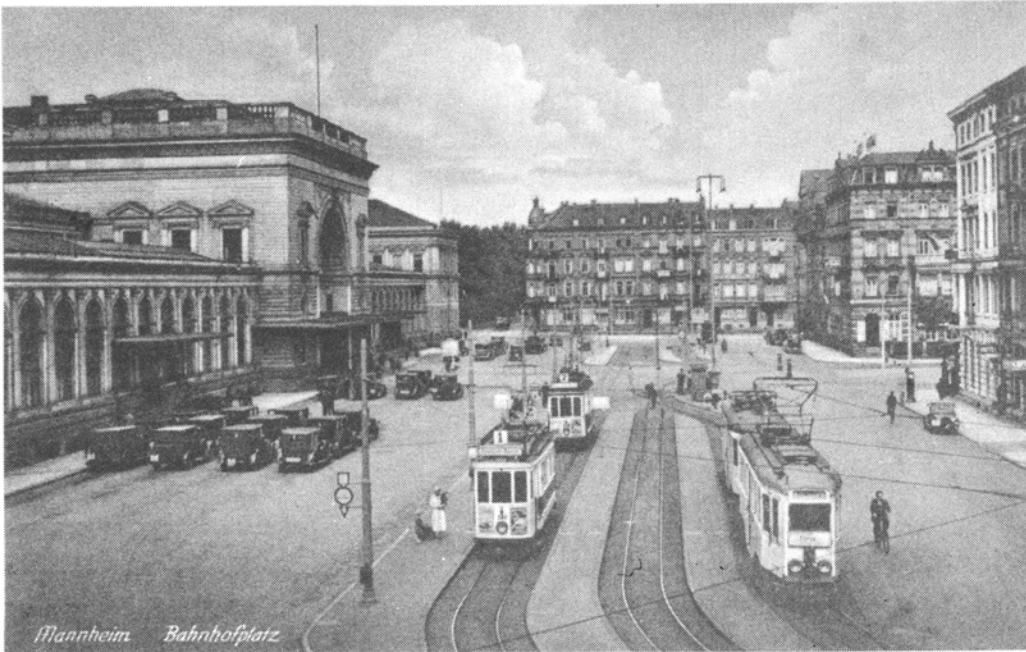
Unser Mitglied Helmut Brinker, Neuss, besuchte im Oktober 1978 die DDP und brachte einige sehr schöne Bilder aus Karl-Marx-Stadt, wie Chemnitz heute heißt, mit. Als Vorgeschmack zeigen wir obiges Bild, das deutlich macht, daß die Tage der schmalsten Straßenbahn Deutschlands (925 mm Spurweite) gezählt sind. Größtenteils im Verlauf der alten Linien entsteht an ihrer Stelle ein ganz neues Normalspurnetz, das ausschließlich mit Fahrzeugen aus der Tschechoslowakei betrieben werden wird.

Die Halbzüge der O.E.G.

von Claus-Dieter Totzkowski

Die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft, die im Städtedreieck Mannheim - Weinheim - Heidelberg ein umfangreiches elektrifiziertes Meterspursystem betreibt, ist das für uns Meterspurspezialisten bedeutendste Nahverkehrsunternehmen im Raume Mannheim. Diese Bahn war vormals eine reine Dampfbahn. Sie wurde Ende der zwanziger Jahre elektrifiziert (Ausnahme Weinheim-Schriesheim, die Red.). Dazu wurde 1928 eine Serie von Halbzügen von der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg entworfen und gebaut. Die elektrische Ausstattung der Fahrzeuge, sowie die el. Streckenausrüstung lieferte die Firma BBC in Mannheim.

Ein Halbzug besteht aus je einem Trieb- und Steuerwagen. Dadurch ist er in beiden Richtungen voll einsatzbereit. Wegen der engen Kurven sind die Wagenenden sehr stark eingezogen. Die Fahrzeuge sind äußerlich weitgehend gleichartig gestaltet. Nur an den Dachaufbauten sind gewisse Unterschiede zu erkennen. Die Fahrzeuginnenräume sind ausschließlich durch die mittleren Tiefflur-Doppeleinstiege zu erreichen. Die Einstiege geben dem Wagenzug das charakteristische Gepräge. Die Führerstände haben in Fahrtrichtung rechts eine Personaleinstiegtür.



Eine Postkarte aus Mannheim, Anfang der dreißiger Jahre aufgenommen (Sammlung Klaus Sieper). Vorn rechts ein Halbzug der OEG, abfahrtsbereit als Eilzug nach Heidelberg.

Die Fahrzeuge sind mit automatischen Scharfenbergkupplungen ausgerüstet. Die den Wagenenden zugewandten Achsen sind Treibachsen, die innen laufenden Achsen dagegen motorlos. Der Triebwagen hat die Achsfolge (A1)' (1A)'. Die Drehgestelle haben Achslager mit untenliegenden Blattfedern. Die Treibachsen werden von eigenbelüfteten Tatzlagermotoren des Einheitstyps mit 53 kW Leistung über schrägverzahnte Zahnradgetriebe angetrieben. Der Steuerung der Stromzufuhr dient in jedem Führerstand ein Plattformfahrschalter mit Nockenschaltung. Gebremst wird mittels der indirekten, selbsttätigen durchgehenden Knorr-Druckluftbremse.

Die Halbzüge wurden bis 1974 ausgemustert. Sie befanden sich zwar unterhaltungsmäßig in gutem Zustand, ließen sich jedoch auf einen technisch modernen Stand nicht mehr umbauen. 1970 wurde der ET/ES 21/22 durch Einbau zweier weiterer Triebdrehgestelle zwar beschleunigt, jedoch waren die Wagenkästen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht mehr zur Fahrgastselbstbedienung umzurüsten.

So verdienten sich die letzten Halbzüge ihr Gnadenbrot:
Verstärkungswagen im Berufsverkehr, aufgenommen von Klaus Sieper im Bahnhof Mannheim-Kurpfalzbrücke im Jahre 1973.



Technische Daten:

Betriebs-Nr.	21/22 - 61/62	Bahnmotor-Typ	GTM 4
Baujahr	1928	Dienstgewicht	38,4 Mp
Erbauer	Fuchs/BBC	Gewicht leer Mp	21 bzw. 16,98
	HD/MA		(Tw bzw. Bw)
Anzahl der Züge	21	Sitzplätze	78
Achsfolge	(A1)'(1A)'2'2'	Stehplätze	76
Spurweite	1.000 mm	Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
Fahrdrahtspannung	600/1.200 V =	Treibraddurchmesser	864 mm

Musealer Verbleib der Halbzüge

ET/ES	21/22	1976	an DGEV Viernheim
	27/28	1976	an Straßenbahnmuseum Hannover
	37/38	1973	an IHS Geilenkirchen/Schierwaldenrath
	45/46	1976	Dauerleihgabe an DGEV Viernheim
	47/48	1976	dto.

Literatur

Dieter Hölte:	Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft AG. Kleinbahnheft 6, Zeunert-Verlag
K.-J. Schrader	Fahrzeuge elektrifizierter Privatbahnen Kleinbahn-Bücher, Zeunert-Verlag
Werner Rabe:	Fahrzeugstatistik der S.E.G. O.E.G. März 1978

Erinnerungen



Unser aktives Mitglied Herbert Niederstenschnee stellte der HALTESTELLE einige Aufnahmen zur Verfügung, die er selbst gemacht hat. Die Vergrößerungen besorgte Günter Reith. Hier die erste Erinnerung: Tw 127, früher Bergische Kleinbahnen, rekonstruiert durch die Wuppertaler Stadtwerke, mit Güterwagen ex Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn, in der oberen Waldweiche, Wuppertal-Ronsdorf.

BMB telegramm . . .	Ausstellung HOBBY-MODELLBAU in Dortmund, 26.-29.4.79
BMB telegramm	BMB mit Modellen und Postern am BDEF-Stand vertreten
BMB telegramm	BLICKPUNKT STRASSENBAHN neue Zeitschrift, Probeheft
	gegen DM 5,-- auf PSchK Berlin/West 2501 67-108
	Reinhard Nörenberg, Postfach 41 01 67, 1000 Berlin 41



Winter 1979

Alle reden vom Wetter, auch die Aktiven der BMB. Die schweren Schneefälle Anfang des Jahres richteten starke Baumschäden längs unserer Strecke an. Ungefähr 30 Bäume wurden unter der Schneelast gebrochen oder kippten mit samt ihrer Wurzel um. Besonders unangenehm waren dabei die quer auf dem Fahrdrabt liegenden dicken Stämme. Da der Fahrdrabt teilweise bis auf 3 m über Schienenoberkante heruntergedrückt war, konnte kein Fahrzeug die Strecke befahren. Die Bäume mußten mit Handsägen entfernt werden.

Als die Fahrleitung frei war, wurden die Schienen freigeschaufelt, der Turmwagen konnte jetzt fahren. Im Verband mit der Selbstfahrleiter konnten jetzt die letzten hochliegenden Stämme mittels Motorsäge entfernt werden.

Am 3. Februar um 15 Uhr waren alle Hindernisse entfernt und die Strecke bis Greuel befahrbar. 5 Samstage hat uns der Winter gekostet, Zeit, die für andere Arbeit verloren ist.

M. Höver

