



Haltestelle

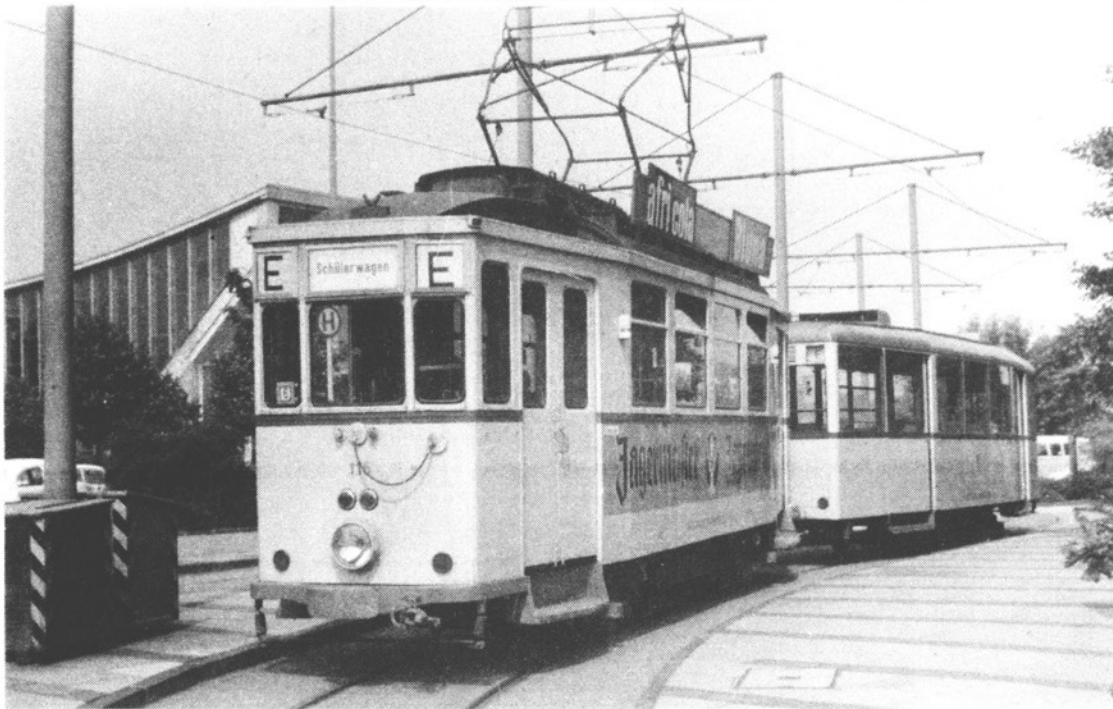
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Mai 1979

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



50 Jahre
Stadt Wuppertal

Die
Bergischen
Museumsbahnen
gratulieren
und laden ein.

50 Jahre
Bergische
Tripolis:
Remscheid
Solingen
Wuppertal

Ohne die
Schmalspurbahn
ist die
Entwicklung
der Region
kaum denkbar.
Deshalb ist
die Museumsbahn
eine bergische
Gemeinschafts-
aufgabe.



Titelseite: Meterspurzug der Wuppertaler Stadtwerke AG. im Jahre 1969 in der Schleife Johannisberg/Stadthalle. Foto: Günter Reith. Vierachser mit Mitteleinstieg der Barmer Bergbahn AG. an der Haltestelle Unterkohlfurth, heute Strecke der Museumsbahn. Foto: unbekannt, nach einem Originalabzug, der uns von der Familie Ohliger zur Verfügung gestellt wurde.

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 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

Unsere Beitragsordnung:

Beitragsgruppe A	(allgemeiner Beitrag)	DM 60,-- jährlich
Beitragsgruppe B	(ermäßigter Beitrag)	DM 30,-- jährlich
Familienbeitrag		DM 100,-- jährlich

Technischer Leistungsbericht 1978

Heinz Johann

Das vergangene Jahr erbrachte nur 50 Einsatztage, wenn man den Transport Tw 128 und Tw 212 am 24. Januar und den "Tag der offenen Tür" am 30.9. mitzählt. Viele Einsatztage waren durch schlechtes Wetter beungünstigt; der 11. und 18. Februar durch Kälte und Schnee gekennzeichnet. Der Sommer brachte viele Regentage, so daß oft nur Innenarbeiten durchgeführt werden konnten. Zieht man diese unproduktiven Tage ab, so bleiben 44 Arbeitstage. Die durchschnittliche Beteiligung stieg erfreulicherweise auf ca. 14 Mann, so daß bei ca. 9 Arbeitsstunden pro Einsatz ca. 5.544 Stunden geleistet wurden. Damit hat die aktive Arbeitsgruppe außer finanziellen Spenden für Materialien aller Art ca. 138.600,- DM an Unternehmerleistung erbracht.

Kostenlose Fremdleistungen wurden im Berichtsjahr nur von der Firma Otto Ernst Schulz in Anspruch genommen, welche, wo immer es nötig war, ihre LKWs, z.T. mit Kran, zur Verfügung gestellt hat.

Die durchgeführten Arbeiten sollen nun stichwortartig folgen:

Gleisbau: In den Bogen unterhalb Petrikhammer wurden die bei Raspe gewonnenen R6 Schienen als Innenbogenschienen eingebaut und durchgehend geschweißt. Die Leitschiene wurde ebenfalls durchgehend geschweißt und an die neuverlegte Innenschiene geschraubt. Hierzu waren ca. 250 Löcher 25mm Ø durch den Schienensteg zu bohren, wobei sich unsere Reutlinger Schienenbohrmaschine hervorragend bewährt hat. Anschließend wurde die alte Innenschiene gründlich überholt, durchgehend geschweißt und als Außenschiene eingebaut.

Fahrleitungsbau: Die Fahrleitung wurde bis auf die Wupperbrücke verlängert. Damit wurde wieder eine fachgerechte Abspannung der Fahrleitung Gleis 3 - 2 - 1 erreicht. Vor dem Straßenübergang wurde ein Trenner eingebaut, so daß bei maximaler Ausnutzung des Ziehgleises keine Gefahr mehr für den Stromabnehmer besteht. Ferner wurde in Höhe der Gleichrichterstation ein Speisemast mit Schaltkaverne errichtet.

Bauten: Die Gleichrichterstation ist baulich fertiggestellt. Es fehlt noch der Außenputz und der Anstrich. Die bereits eingebauten Hochspannungsschalt- und Messzellen wurden von den WSW verworfen und mußten wieder entfernt werden. Zeitgemäße Schalt- und Messgeschränke sind von den WSW zu günstigen Bedingungen bereitgestellt worden. Der Einbau wurde durch Wetter und Kälte verzögert.

Wasserläufe: Durch ganzjährige Regenfälle und damit verbundener großer Wasserführung hatten wir keine Möglichkeit, an Durchlässen zu arbeiten.

Fahrzeuge: Am 24. Januar wurden unser Lehrtriebwagen Tw 128 und der 3x Tw 212 ex Oberhausen von Mülheim zur Kohlfurth überführt. Der Tw 53 erhielt für eine Fernsehaufzeichnung eine gründliche Teillackierung. Der Tw 56 erhielt einseitig einen vollkommen neuen Lackaufbau. Der Turmtriebwagen wurde teilweise neu lackiert, von der Rheinbahn erhielten wir eine altbrauchbare Arbeitsbühne für dieses Fahrzeug. Der Tw.107 ist nach gründlicher Konservierung der Phase des Aufbaues nähergekommen.

Schlußbetrachtung: Die gesteckten Ziele sind auch im Jahr 1978 nicht annähernd erreicht worden. Wir wollen hoffen, daß wir im laufenden Jahr die Gleichrichterstation, die Umsetzanlage Möschenborn fertigstellen und dringend notwendige Gleisbauarbeiten durchführen können. Ferner müssen eine Reihe Fahrleitungsmaste dringend repariert und mit einem neuen Anstrich versehen werden.

PROTOKOLL

der Jahreshauptversammlung des Vereins BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V., Wuppertal, am Samstag, dem 17. März 1979.

Zur Jahreshauptversammlung war durch Veröffentlichung in HALTESTELLE 20 fristgerecht eingeladen worden.

Eine Reihe von Mitgliedern versammelte sich schon um 14 Uhr im Betriebshof Kohlfurthbrücke zur Besichtigung der Anlagen und der Strecke mit Tw 329.

Um 16 Uhr versammelten sich 67 Mitglieder und 6 Gäste im Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, Carl-Greis-Str.

- Tagesordnung:
1. Begrüßung, Schweigeminute
 2. Jahresbericht 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. Ausschuß von Mitgliedern mit Beitragsrückstand
 8. Verschiedenes, Anträge
 9. Vortrag "Der Schienennahverkehr im Bergischen Land"

zu 1.) Vorsitzender Emil Dicke eröffnet die Versammlung um 16.10 Uhr, begrüßt die Anwesenden und bittet sie danach, sich zum Gedenken an die verstorbenen Mitglieder Adolf Scheu und Robert Christians von den Plätzen zu erheben.

zu 2.) Der allgemeine Vorstandsbericht und der Bericht des Schatzmeisters wurden in HALTESTELLE 20 abgedruckt. Herr Dicke hebt die Verdienste der Aktiven hervor und stattet ihnen den herzlichen Dank der Vereinigung für die im zurückliegenden Jahr geleistete Arbeit ab. Seine Worte werden von der Versammlung mit starkem Beifall begleitet. Heinz Johann verliest den technischen Bericht, [der in dieser Nummer der HALTESTELLE abgedruckt wird]. Er schließt mit dem Dank an die Aktiven und der Aufforderung, im Jahre 1979 in den Anstrengungen um das gemeinsame Ziel nicht nachzulassen. Ernst-Günter Beiersmann erläutert einzelne Punkte seines Berichts und verweist im übrigen auf HALTESTELLE 20. Herr Schäfer gibt bekannt, daß sich die Kassenprüfer von der Ordnungsmäßigkeit und Richtigkeit der Kassenführung überzeugen konnten.

zu 3.) Die Versammlung erteilt den Herren Dicke, Johann und Sieper einstimmig Entlastung, danach ebenso Herrn Beiersmann.

zu 4.) Die Herren Niederstenschee und Tegtmeier sen. werden bei 2 Enthaltungen zu Kassenprüfern für 1979 gewählt.

zu 5.) Herr Hans-D. Lersch wird in den Beirat berufen. Er ist zuständig für das neue Ressort BMB-Vertrieb, das von Herrn Dicke vorgestellt wird. BMB-Vertrieb wird auf folgenden Gebieten aktiv:

- a) Verlegen und Verkaufen von Bildpostkarten
- b) Vertrieb von Büchern und Zeitschriften
- c) Vertrieb von Straßenbahnsouvenirs
- d) Ausschöpfung aller werblichen Möglichkeiten für die BMB
- e) Verkauf von überzähligen Materialien

Die Aktivitäten werden im Rahmen der Satzung der BMB und zur Unterstützung der Vereinsziele entwickelt.

zu 6.) Im Vordergrund steht die Werbung neuer Mitglieder zur Verbreiterung der finanziellen Basis und zur Verstärkung für die Gruppe der Aktiven. Kontakte zur Stadt Wuppertal und zu den Wuppertaler Stadtwerken sind zu vertiefen. Zum Wuppertaler Stadtjubiläum wird der Betriebshof wieder für Besucher offenstehen, die zu Probefahrten auf dem bis dahin geeigneten Stück der Strecke eingeladen werden.

zu 7.) Die Versammlung beschließt mit einer Gegenstimme und 2 Enthaltungen den Ausschluß folgender Mitglieder: Peter Mosbach, Manfred Mazorek, Ulrike Nowak, Peter Vogt und Hans-Uwe Winter.

zu 8.) Herr Dicke erklärt die finanzielle Struktur der zu gründenden Betriebsgesellschaft. Die Anteile an der GmbH. sollen in 5 Blocks aufgeteilt werden. Einen Block = 20 % soll der Verein übernehmen. Die Versammlung stimmt dem Vorschlag bei 3 Enthaltungen zu.

Herr Johann kündigt folgende Sonderfahrten an: Mit Vierachser Nr. 342 auf dem Rumpfnetz der Vestischen Straßenbahnen, bevor dieser Wagen auf die Gleise der BMB überführt wird. 2. Eine Rundfahrt auf dem Netz der BOGESTRA. 3. Vor Weihnachten die schon traditionelle Rundfahrt kreuz und quer durchs vorweihnachtliche Düsseldorf. 4. Eine Rundfahrt auf dem Solinger Obusnetz mit Oldtimer 059. Termine werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Herr Dicke wird den Vorstand der WSW zu einer Besichtigung der Anlagen der BMB einladen.

Die HALTESTELLE bleibt, wie bisher, in erster Linie Mitteilungsblatt des Vereins und Bindeglied unserer weit verstreuten Mitglieder.

Es ist zu hoffen, daß die Trafostation, deren Gebäude bereits vollständig errichtet ist, nunmehr auch in den kommenden Monaten mit den erforderlichen technischen Einrichtungen versehen werden kann.

Für den nächsten Winter ist wieder ein Straßenbahnseminar im Rahmen der VHS Solingen vorgesehen.

Unsere belgischen Freunde besuchen uns am 20./21.4.. Treffpunkt ist um 9.30 Uhr am Betriebshof Düsseldorf-Heerdt. Teilnahme ist nach Voranmeldung möglich.

Herr Sieper weist auf die Beteiligung der BMB an der Ausstellung "Hobby-Modellbau '79" in Dortmund vom 26. bis zum 29.4. im Rahmen des BDEF hin und bittet um Meldungen für die Standbesetzung.

zu 9.) Klaus Sieper hält seinen Vortrag mit Diapositiven und zeigt im Anschluß zwei Filme zum Thema.

Die letzten Mitglieder verlassen das Tagungslokal gegen 19.30 Uhr.

Wuppertal, den 31.3.1979

Klaus Sieper
Klaus Sieper

100 Jahre Elektrotraktion

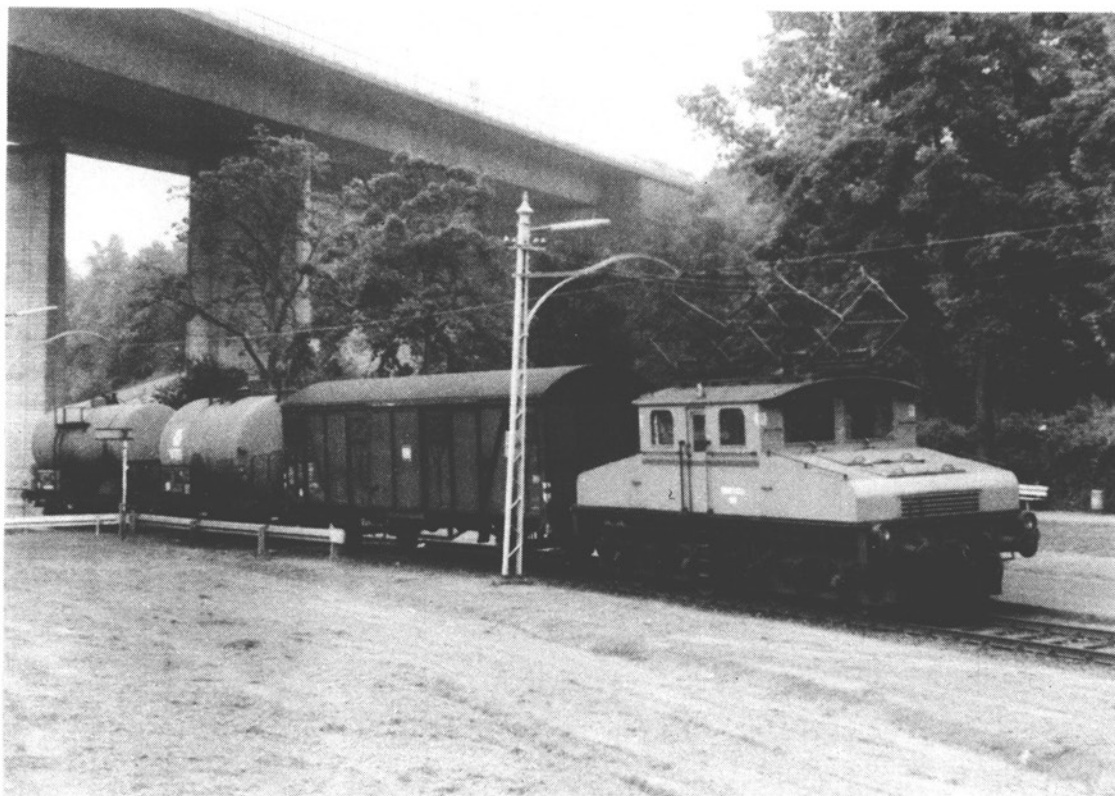
Klaus Sieper

Ein Verein wie der unsrige, in dessen Mittelpunkt die elektrische Straßenbahn steht, darf an diesem Jubiläum nicht vorübergehen! Am 31. Mai 1879 zeigte Werner von Siemens auf der Gewerbeausstellung in Berlin die erste brauchbare mit Starkstrom betriebene elektrische Lokomotive (heute sagt man Tfz.) der Welt. Auf ihren Prinzipien beruhen auch heute noch alle Elektrotriebfahrzeuge.

Die kleine Lokomotive von damals hatte eine Spurweite von 500 mm und wog nicht ganz eine Tonne. Sie verkehrte auf einer 300 m langen Ringlinie mit drei Wagen mit je sechs Fahrgästen. Sie entwickelte eine Leistung von 2,2 kW und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 7 km/h.

Die Stromabnahme erfolgte nach dem Prinzip "Märklin": In Schienenmitte war ein Flacheisen isoliert angeordnet, von dem mittels Kontaktbesen die Spannung von 150 V Gleichstrom aufgenommen wurde. Die Fahrschienen dienten als Rückleitung.

Auf dem Umweg über die Vereinigten Staaten von Nordamerika kam die neue Technik in Gestalt der elektrischen Straßenbahn am 10. Juli 1893 in unsere Gegend - die Remscheider Straßenbahn. 1894 nahm die elektrische Zahnradbahn der Barmer Bergbahn AG. ihren Betrieb auf, und noch im glei-



chen Jahr folgte die Barmer Straßenbahn mit der Strecke Alter Markt - Heckinghausen. 1897 hatte das neue Verkehrsmittel dann auch Solingen erobert.

Im Jahre 1903 fuhren die ersten elektrischen Lokomotiven, es waren 4 Stück, mit Güterzügen zwischen Ronsdorf-Staatsbahnhof und Müngsten. Waren dies Schmalspurlokomotiven, so gab es Elektrolokomotiven ab 1911 auch auf Normalspur: Auf der Strecke Schlachthof - Winchenbachstr. - Hatzfeld. Während die Müngstener Bahn längst stillgelegt wurde, ist die Hatzfelder Linie noch immer munter. Dort machte Günter Reith auch das Bild zu diesem Aufsatz. Die Existenz dieser Strecke ist jedoch auch stark gefährdet, da sie für die Wuppertaler Stadtwerke in der Tat unrentabel ist und die Bundesbahn auch kein Interesse zeigt.

Ja, und die richtige, die große elektrische Eisenbahn? Sie kam 1964 erst nach Wuppertal, nachdem sie sich in Mitteldeutschland, in Schlesien, in Bayern und Baden, in Tirol und in der Schweiz entwickelt hatte. Und die Strecke, die Wuppertal, Remscheid und Solingen direkt miteinander verbindet, wartet heute noch darauf, mit dem Fahrdrat überspannt zu werden. Videant Consules!

Sporvejshistorisk Selskab

Wir sind im Ausland bald bekannter als in unserer bergischen Heimat. So wurde jetzt mit der dänischen straßenbahnhistorischen Gesellschaft ein Austausch der Vereinsmitteilungen BYTRAFIK und HALTESTELLE beschlossen. Die Vignetten links und rechts zeigen die Wagen von Odense und Aarhus, das Foto (O. Iskov) zeigt das Straßenbahnmuseum Skjoldenaesholm im Bau mit Tw 36 Flensburg, 74 Malmö und 701 Kopenhagen. Auskünfte erteilt Klaus Sieper.



**REMSCHIED**

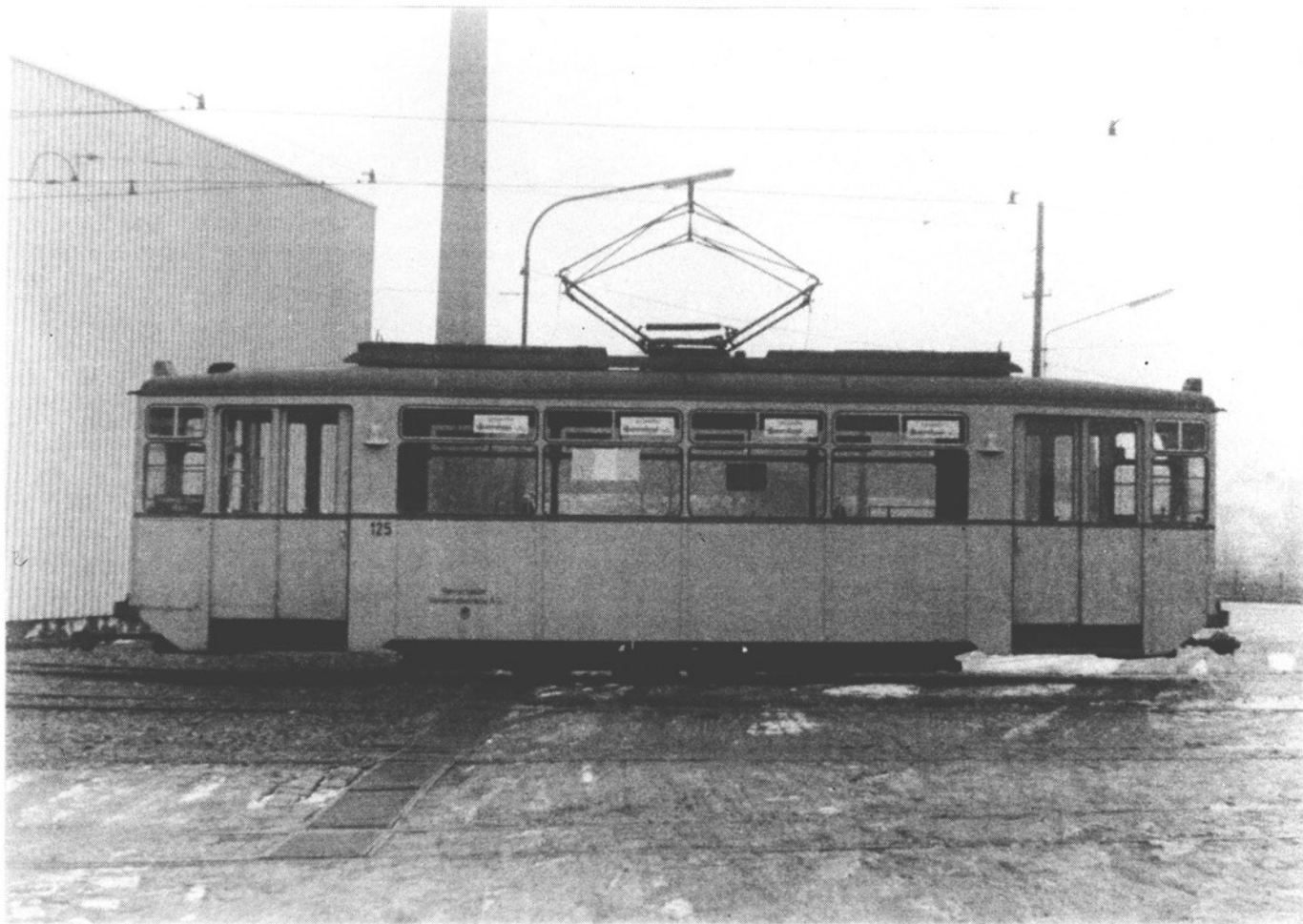
10 Jahre ohne Straßenbahn

Was am 10. Juli 1893 hoffnungsvoll begann - die erste elektrische Straßenbahn in Westdeutschland - fand am 10. April 1969 sein trauriges Ende. Mit drei Streckenästen hatte es begonnen: Markt - Hasten, Markt - Vieringhausen über Stachelhasen und Rathaus (Halbach) - Hauptbahnhof. Am 15. August 1893 ging es weiter vom Hauptbahnhof nach Bliedinghausen. Am 23. Dezember 1898 wurde Güldenwerth erreicht. Weitere Ausdehnungen des Netzes waren: 19.10.1900 Lennep Str., 15.12.1900 Dicke Eiche, 25.5.1901 Alleestr. - Neuscheider Str., 15.8.1901 Hasten Wartehalle (Anschluß nach Cronenfeld - Elberfeld), 3.8.1907 Alleestr. - Amtsgericht, 30.11.1912 Dicke Eiche - Ehringhausen, 31.7.1913 Güldenwerth - Reinshagen, und dann die Übernahme der VKA, am 1.4.1922 Lennep Str. - Stadtgrenze Lüttringhausen, Lennep Str. - Wermelskirchen, Lennep Str. - Burg-Bahnhof; 25.8.1925 Ehringhausen - Kellershammer, 4.5.1927 Unterführung - Neuenkamp - Neuenhaus, 10.9.1927 Blumenstr. - Brüderstr. - Schauspielhaus, 2.10.1929 Lüttringhausen-Rathaus, 26.11.1929 Tannenhof und in Wermelskirchen bis Friedrichstr., 11.11.1936 Burg-Wupperbrücke, um nur die wichtigen Daten zu nennen.

Der eigentliche Abbau begann am 1.10.1953 mit der Stilllegung Reins-hagen - Lüttringhausen (Linie 4). Am 2.8.1960 wurde die Strecke Ehringhausen - Burg aufgegeben, am 12.8.1962 die Strecke Remscheid - Wermelskirchen. Die letzte Stunde schlug dann 1969 für die Strecke Hasten - Ehringhausen (Hippe).

Die Großraumwagen wurden nach Darmstadt verkauft, wo sie heute noch im Einsatz sind. Ein Triebwagen steht als Denkmal an der Wagenhalle Neuenkamper Str., wo Günter Reith auch das folgende Foto machte. Tw 137 ist Bestandteil der Fahrzeugsammlung der BMB.

KSW



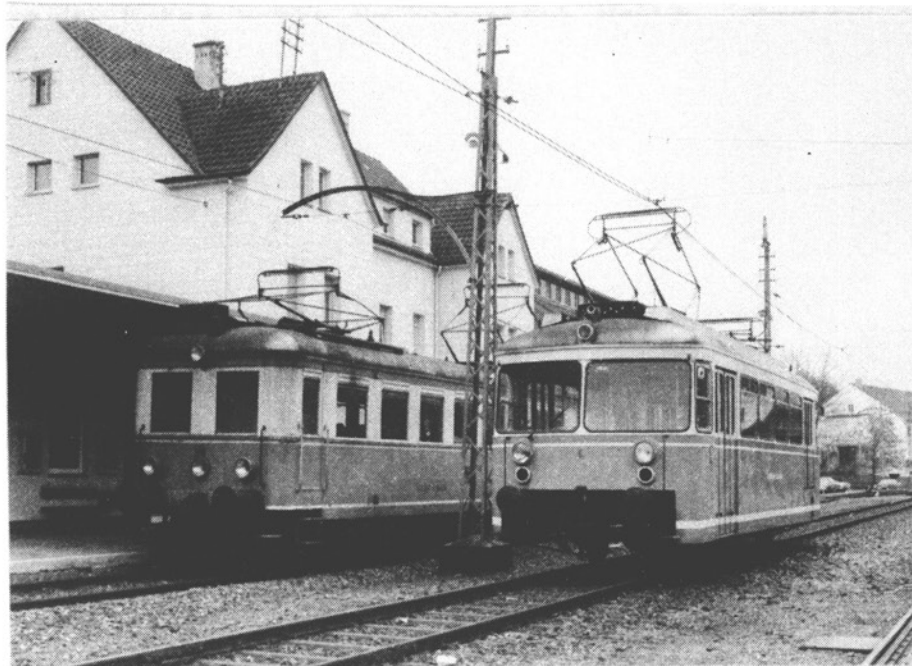
80 JAHRE TROSSINGER EISENBAHN

Wer den Namen Trossingen hört, denkt zuerst an Musikinstrumente. Das ist berechtigt, verdankt doch die Stadt dem 1857 gegründeten, weltbekannten Harmonikawerk Matthias Hohner AG ihren Wohlstand und Aufschwung. – und seine Eisenbahn!

Der Ort liegt auf der Baar-Hochebene zwischen Schwarzwald und Schwäbischer Alb und wird von der Eisenbahnlinie Rottweil-Villingen nur in der Ferne berührt. Der Staatsbahnhof liegt etwa viereinhalb Kilometer vom Ort entfernt im Neckartal und so mußten zunächst alle Güter mit Pferd und Wagen nach Trossingen hinaufgeschafft werden. Reisende waren auf die Postkutsche angewiesen. Den gewünschten Bau einer Zweiglinie lehnte die württembergische Staatsbahn mangels Interesse ab, sodaß sich die Trossinger, allen voran Matthias Hohner, zur Selbsthilfe entschlossen.

Am 10. September 1897 unterzeichneten die Gemeinde und weitere dreizehn Bürger den Gründungsvertrag der Aktiengesellschaft "Elektrizitätswerk und Verbindungsbahn Trossingen" und verpflichteten sich, 420.000 Mark als Grundkapital zur Verfügung zu stellen. Man hatte die Normalspur und die elektrische Traktion gewählt, weil man der Ansicht war, daß die Höhendifferenz von über 65m auf nur 4,3km Streckenlänge von Dampfloks nicht zu bewältigen sei. In der Tat beträgt die größte Steigung 1:33 (30 ‰). Für die Speisung der Fahrleitung mit 600 Volt Gleichspannung wurde am Bahnhof Trossingen-Stadt ein Kraftwerk vorgesehen. Am 14. Dezember 1898 konnten die Anlagen ihrer Bestimmung übergeben werden. Gleichzeitig begann die Elektrizitätsversorgung des Ortes und der Industrie durch das Eisenbahnkraftwerk.

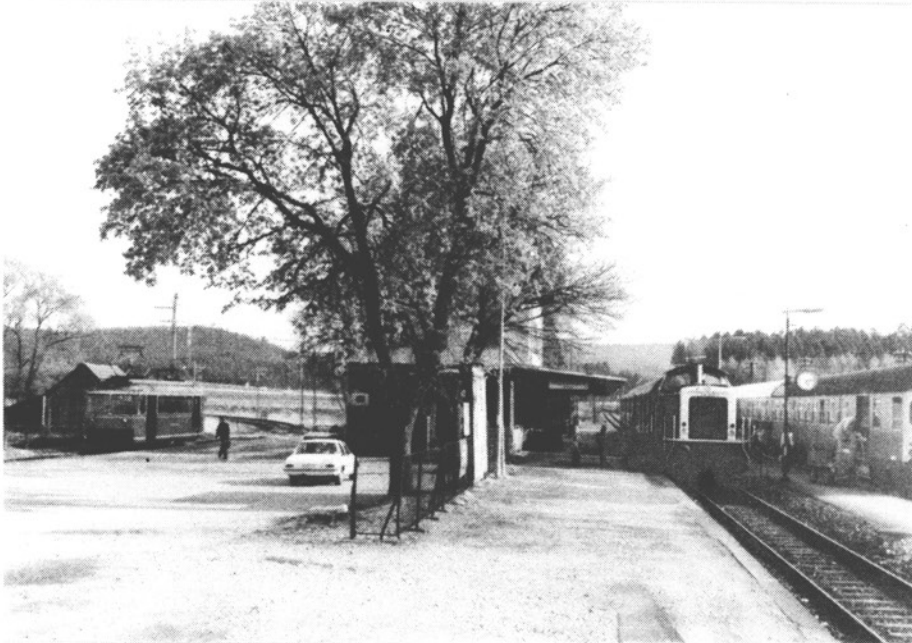
Trossingen hatte damals 3100 Einwohner. Schon nach zehn Jahren übernahm die Gemeinde die kleine Bahn und das Kraftwerk als Eigenbetrieb für etwas über eine Million Mark, da die Aktionäre die notwendigen Investitionen nicht mehr finanzieren konnten und staatliche Beihilfen beharrlich verweigert wurden. Verschiedene Ausbauprojekte der Folgezeit scheiterten am beginnenden ersten Weltkrieg. Im Juni 1925 stellte man die eigene Stromerzeugung auf Fremdbezug um. Seit 1927 darf sich Trossingen Stadt nennen und war bis 1968 auf etwa 10.500 Bürger angewachsen. Diese positive Bevölkerungsentwicklung hat die Fahrgastabwanderung durch Individualverkehr nahezu aufgefangen, sodaß die durchschnittlichen Fahrgastzahlen über acht Jahrzehnte hinweg ziemlich gleich geblieben sind. Auch der Güterverkehr hat seinen Tiefpunkt überwunden und steigt erfreulich an. So kommt es, daß bei der Bahn, die in relativ gutem Zustand ist, eigentlich niemand mehr von Stilllegung spricht. Einziger Anlaß zur Beunruhigung ist das sog. "Betriebswirtschaftlich optimale Netz der DB, die Strecke Rottweil-Villingen gehört nicht dazu. Deren Stilllegung würde die Trossinger Eisenbahn natürlich ihrer Grundlagen berauben.



T 3 und T 6 in Trossingen Stadt; die Gepäckraumtür (hinten) hat die gleiche Höhe wie die Laderampe dort.

18.5.1978
Foto: Guido Korff

Der Bahnhof Trossingen-Stadt hat ein großes Empfangs- und Verwaltungsgebäude aufzuweisen, daran anschließend die Güterabfertigung. Am Ende der umfangreichen Rangiergleise sind die Fahrzeuge in einem zweigleisigen Wagenschuppen neben dem Kraftwerksgebäude, heute Umformerstation, untergebracht. Die Strecke verläßt den Bahnhof in einer weiten Linkskurve und nähert sich der Landstraße. Auf eigenem Bahnkörper geht es abwärts durch das weite Steppachtal. Nach etwa anderthalb Kilometern zweigt das 1968 eingerichtete, 420m lange Anschlußgleis zu CO-OP-Lager ab. Im Neckartal unterquert die Bahn mehrfach neue Autobahn- und Landstraßenbauten und biegt in einer sanften Rechtskurve in den Bahnhofsvorplatz des Bundesbahnhofs ein. Vor dem



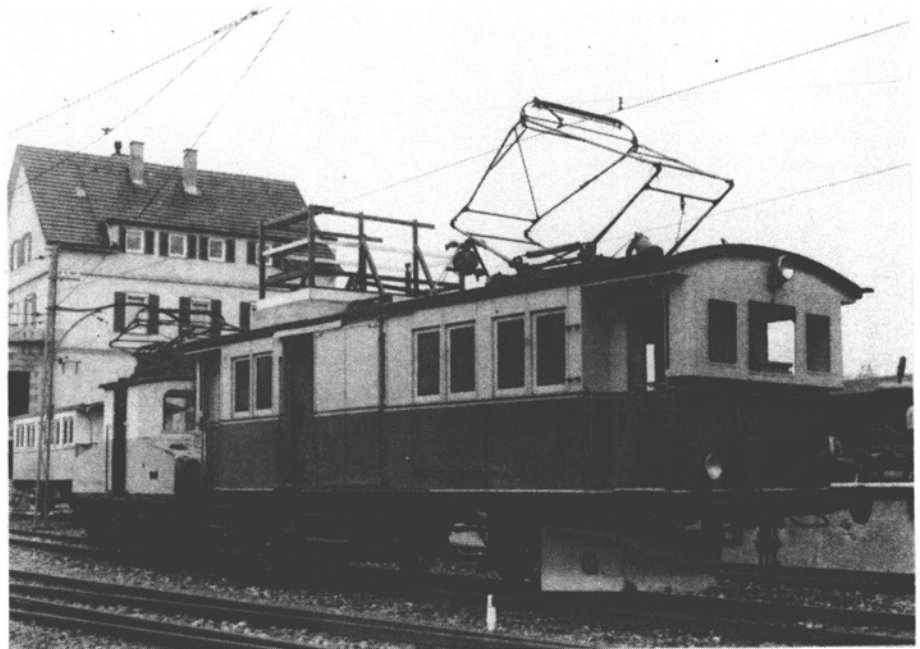
Hochbetrieb in
Trossingen Bahnhof,
links T 6
rechts zwei "klassische"
Nahverkehrsgarnituren
der Deutschen Bundes-
bahn.

17.5.1978

Foto: Guido Korff

Empfangsgebäude findet der Fahrgastwechsel statt und der jeweilige Triebwagenführer entlädt Post und Stückgut auf einen Elektrokarren, das er dann an die Bundesbahnwaggons weitergibt. Weiter vorne befinden sich dann die Bereitstellungsgleise für Güterwagen und der Gleisanschluß zur DB.

Die Triebwagen verkehren von und zu jedem in Trossingen-Bhf. haltenden Zug, meist warten sie die hier oder im nahegelegenen Rottweil stattfindenden Zugkreuzungen ab. Bei einer Fahrzeit von neun Minuten pro Richtung und etwa einem Zugpaar pro Stunde pendelt ein Triebwagen dauernd hin und her. Im Winterfahrplan 1977/78 wurden an Werktagen sechzehn Fahrgelegenheiten ab Trossingen angeboten, von morgens 06.16 Uhr bis 19.01 Uhr abends, samstags verkehrten elf und sonntags immerhin noch neun Zugpaare.



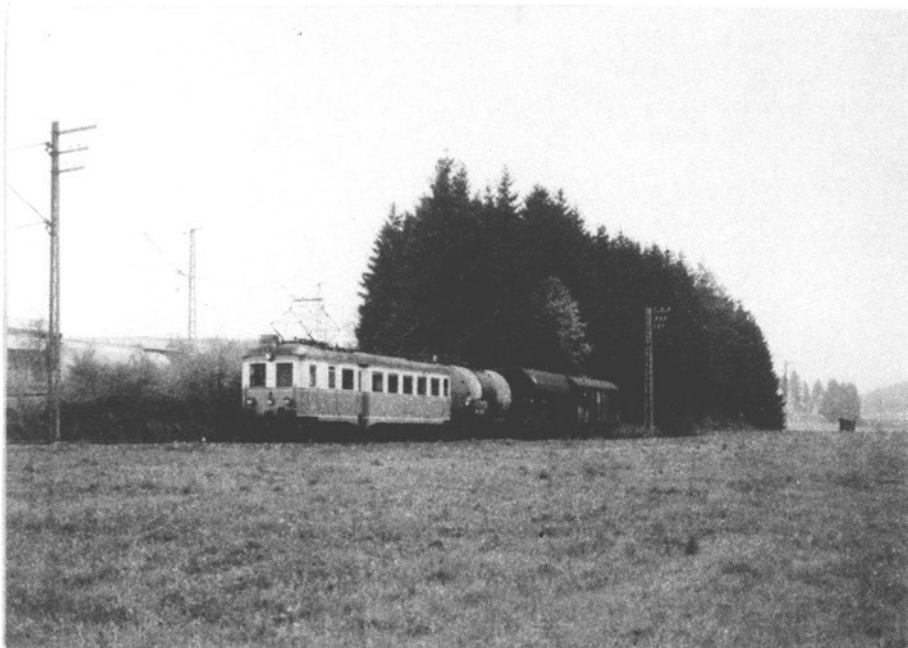
Die Oldtimer der
Trossinger Eisenbahn:
von rechts nach links
T 1, E 4 und im
Hintergrund B 2

18.5.1978

Foto: Guido Korff

Die Erstausrüstung des Wagenparks bildeten die beiden elektrischen Triebwagen T1 und T2 von MAN/AEG, die denen der LAG-Strecke Meckenbeuren-Tettwang nachgebaut waren. Dazu gesellten sich der Beiwagen B3 und der Güterwagen G4. Wie man sieht, nummerierte man die Fahrzeuge durchlaufend, bei Ausmusterungen gab es dann jedesmal Nummernänderungen. Von diesen Fahrzeugen des Baujahres 1898 sind der T1 und der Beiwagen, heute heißt er B2, noch vorhanden. Der T2 wurde 1961 ausgeschieden und zur Aufarbeitung des T1 zerlegt. Der Güterwagen ging im letzten Krieg verloren. 1902 schaffte man von der AEG eine kleine E-Lok für den Güterverkehr an, die aber erst nach dem Verlust des Güterwagens E4 getauft wurde. Mit ihrer Leistung von 2x40 Kw war sie das schwächste Fahrzeug der Bahn und schob in den letzten Jahren nur noch den für Fahrleitungsreparaturen umgebauten B2. Nach dem Ausscheiden des T1 aus dem Personenverkehr ist ihr selbst dieses Gnadenbrot genommen und sie steht seit 1967 abgestellt. Da man aber bei der Trossinger Eisenbahn Sinn fürs Geschichtliche zu haben scheint, soll die Lok nach und nach aufgearbeitet und einem Museum geschenkt werden. 1906 und 1913 wurden je ein weiterer Personenbeiwagen erworben, die aber beide ausgemustert sind und von denen sich ein Fahrgestell heute unter dem B2 befindet.

Der erste neue Triebwagen kam 1938 aus Esslingen. T3 ist ein Vierachser mit 4x75 Kw Motorleistung, der aber wegen der engen Fahrgasttür und des hohen Dienstgewichtes nicht gerne eingesetzt wird. Er fährt morgens das Zugpaar, mit dem die Güterwagen



Triebwagen T 3 mit dem
morgenlichen Güterzug
am coop-Anschluß

18.5.1978
Foto: Guido Korff

in Trossingen-Bhf. abgeholt werden, doch muß selbst T3 manchmal mehrfach fahren, weil es zu viele sind. Im Regeldienst verkehren im wöchentlichen Wechsel die beiden Nachkriegsfahrzeuge: Die Zweiachser T5 von 1956, Hersteller Maschinenfabrik Esslingen, und T6, 1968 in Rastatt gebaut. Die elektrischen Ausrüstungen sind sehr ähnlich, ihre Leistung beträgt 2x60 Kw, doch unterscheiden große Schiebetüren den T5 von T6 mit modernen Falttüren. Alle Triebwagen sind mit geräumigen Gepäckabteilen für Stückgut und Post ausgerüstet. Die ursprünglich grüne Lackierung wurde bei der Stadterhebung in rot-creme geändert, mit der Lieferung des T5 wandelte man sie in blau-creme um. Auch die Rollenstromabnehmer der Anfangszeit sind längst Lyra- bzw. später Scherenbügel geworden. Heute sind vorhanden: T1, B2, T3, E4, T5 und T6.

Bei einem Besuch bei der Trossinger Eisenbahn wird der Straßenbahnfreund feststellen, daß diese Bahn so manches Liebenswerte auch von Straßenbahnen an sich hat, weshalb Deutschlands kleinste Privatbahn in jeder Hinsicht ein lohnendes Reiseziel ist. Prädikat: Empfehlenswert!

-gk-

Literatur:

Sieben Jahrzehnte Stadtwerke Trossingen, Trossingen 1968
Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 5

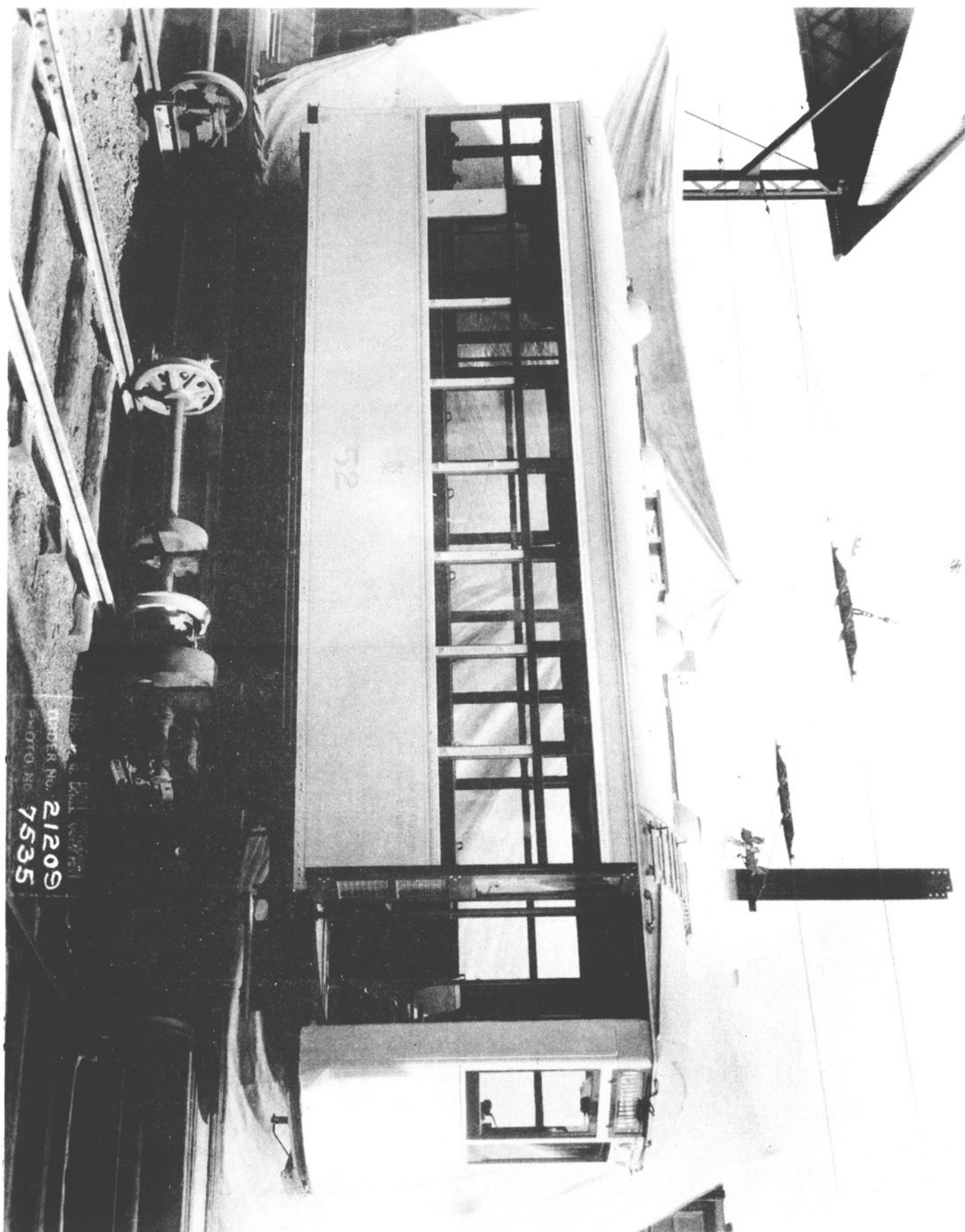
STRASSENBAHN IN DEN NIEDERLANDEN - HEUTE UND GESTERN



Foto T.W. Hogendijk

Unter diesem Motto stehen die beiden letzten Seiten dieser Nummer. In unserem Nachbarland ist eine Renaissance der Straßenbahn zu beobachten. Der internationale Flughafen Schiphol wurde durch eine S-Bahnstrecke der NS endlich an das Schienennetz angeschlossen. Diese S-Bahnstrecke konnte aber noch nicht in den Hauptbahnhof Amsterdam eingeführt werden, sondern endet vorerst in Amsterdam-Süd. Den Anschluß zum Stadtzentrum stellt dann die Straßenbahnlinie 5 her. Sie befährt zwischen Beethovenstraat und Station Zuid eine Neubaustrecke und verkehrt im Anschluß an die S-Bahn im 20-Minuten-Interval. Das obige Foto zeigt den Eröffnungszug in der Endschleife Zuid am 20.12.1978. Es wurde von unserem Mitglied Evert Jan Sluiter zur Verfügung gestellt.

Ebenfalls von Herrn Sluiter stammt eine ausgesprochene Kostbarkeit: Ein Original-Abzug eines Werkfotos der berühmten J.G. Brill Company aus den USA. Drei dieser Wagen, von Peter Witt entworfen, wurden 1921 durch die Straßenbahngesellschaft Oosterbeek-laag-Doorwerth bestellt. Bei Eröffnung der sogenannten "Tollijn" wurden die Wagen aber nicht in Dienst gestellt, da die Motoren zu schwach waren. 1926 wurden die drei Wagen von der "Gemeente Elektrische Tram Arnhem" übernommen. Sie liefen mehr schlecht als recht auf den Linien 2 und 3 und wurden 1931 - sie hatten bei der GETA die Nummern 79 - 81 erhalten, an die NBM verkauft. Diese baute sie in Beiwagen um. Um das wertvolle Foto nicht zu beschneiden, bringen wir es ausnahmsweise quer zum Format.



ORDER No. 21209
PHOTO No. 7535

BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V. WUPPERTAL

A C H T U N G ! Sonderfahrt Vestische Straßenbahnen GmbH !

Am Sonntag dem 27. Mai 1979 findet die lang erwartete Sonderfahrt mit dem von der Vestischen Straßenbahnen GmbH erworbenen 4x Tw. 342 statt.

Sie haben damit Gelegenheit diesen Triebwagen noch einmal auf den Netzen der Vestischen Straßenbahnen GmbH und der Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen AG zu erleben. In der Woche vor Pfingsten wird dann der Triebwagen endgültig von Herten nach Wuppertal überführt.

Da der Transport nicht gerade billig sein wird, bitten wir um rege Beteiligung an der Sonderfahrt als auch an der Begleitung des Transportes, damit derselbe durch Ihre Spende zum Teil finanziert wird.

Wir bitten daher um Ihr Verständnis, wenn wir für diese Sonderfahrt eine Teilnahmegebühr von DM 15,- erheben, wobei auch jene welche die Sonderfahrt und den Transport fotografierend begleiten, angehalten werden diese Teilnahmegebühr zu entrichten.

Die Sonderfahrt beginnt pünktlich um 15 Uhr ab Betriebshof Recklinghausen oder 15,05 Uhr Hbf. Recklinghausen und führt über die Linie 5 (erstmalig ab 27.5.79) zur Ruhruniversität nach Bochum, zurück nach Recklinghausen, von dort über Linie 10 nach Buer-Nord und wieder zurück. Der Termin für den Transport steht gewiß am 27.5. fest, ist aber sonst bei Herrn Johann zu erfahren.

Mit freundlichen Grüßen, Ihre
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

BMB



Bergische Museumsbahnen e.V., 56 Wuppertal 1, Postfach 131557

MITGLIED IM
BUNDESVERBAND
DEUTSCHER
EISENBAHNFREUNDE

Postanschrift:
56 WUPPERTAL 1
Postfach 13 15 57

Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909 564
Postscheckamt Essen 2258 15-439

Antwort erbeten an:
OBIGE ANSCHRIFT

AN ALLE MITGLIEDER,
FREUNDE UND FÖRDERER DER
BERGISCHEN MUSEUMSBAHN

Tag IM MAI 1979

AUFRUF ZUR SUBSKRIPTION
VON FINANZIERUNGSANTEILEN FÜR DEN BAU EINER
FAHRZEUGHALLE IM BETRIEBSHOF WUPPERTAL - KOHLFURTH BRÜCKE

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN.

BITTE, ERLAUBEN SIE MIR, IHNEN HIERMIT DIE FINANZIERUNGSPLÄNE
FÜR DEN BAU UNSERER FAHRZEUGHALLE MIT DER BITTE UM ÜBERPRÜFUNG
ZU ÜBERREICHEN.

UNSERE FAHRZEUGE, DIE ZUR ZEIT IM FREIEN ABGESTELLT SIND,
BILDEN DIE GRUNDLAGE FÜR UNSERE IDEALISTISCHEN ZIELE!
ZUR BESTANDSERHALTUNG IST DIE HERSTELLUNG EINER HALLE IMMER
DRINGLICHER ERFORDERLICH! BISHER SIND WIR IMMER WIEDER VOR
DEN HOHEN KOSTEN ZURÜCKGESCHRECKT UND HABEN SOMIT BEREITS
EMPFINDLICHE SCHÄDEN AN VIELEN FAHRZEUGEN IN KAUF NEHMEN
MÜSSEN!

HOFFNUNGEN AUF EINE GROSSZÜGIGE UNTERSTÜTZUNG DER ÖFFENTLICHEN
HAND WÄREN IN DIESER ANGELEGENHEIT REINE LUFTSCHLÖSSER, GEWISSE
HILFEN SIND JEDOCH ZU ERWARTEN. DIE HAUPTLAST DER FINANZIERUNG
IST JEDOCH DURCH UNS ZU ÜBERNEHMEN.

WIE KANN DAS GESCHEHEN ?

WENN ES GELINGT, NACH DEM MOTTO: „, EINIGKEIT MACHT STARK ‘‘
125 FINANZIERUNGSANTEILE MIT EINER VERHÄLTNISSMÄSSIG GERINGEN
BELASTUNG ÜBER ZEHN JAHRE ZU ZEICHNEN, SO KÖNNEN WIR DEN ENFOR-
DERLICHEN KREDIT IN DIESEM ZEITRAUM TILGEN UND HABEN DANN EINE
MUSTERGÜLTIGE FAHRZEUGHALLE.

ICH RUFE ALLE, DIE SICH NACH IHREN EINKOMMENSVERHÄLTNISSEN DAZU
IN DER LAGE SEHEN KÖNNTEN, AUF, SICH AN DIESER AKTION ZU BETEI-
LIGEN! DIE ERSTEN ZUSAGEN LIEGEN BEREITS VOR!

DOCH WAS KÖNNEN WIR IHNEN ALS GEGENWERT DAZU BIETEN ?

1. SIE BESEITIGEN DAS DRINGENDSTE PROBLEM DER BMB, DIE KONSERVIERUNG DER WERTVOLLEN FAHRZEUGSAMMLUNG, UND ERHALTEN FÜR ALLE ZUWENDUNGEN SPENDENBESCHEINIGUNGEN.
2. SIE HABEN ÜBER DIE ZAHLUNG VON BEITRÄGEN HINAUS DIE AUFGABE ÜBERNOMMEN, DIE AKTIVEN GANZ WESENTLICH ZU ENTLASTEN, DIE SICH ABER AUCH AN DIESER MASSNAHME BETEILIGEN.
3. NACH ABSCHLUSS DIESER FINANZIERUNGSMASSNAHME, ALSO NACH ZEHN JAHREN, WERDEN SIE AUF LEBENSZEIT VON DER ZAHLUNG VON BEITRÄGEN BEFREIT.
4. ÜBERNIMMT JEMAND ZWEI ANTEILE, SO IST ER BEREITS NACH FÜNF JAHREN BEITRAGSFREI, BEI DREI UND MEHR ANTEILEN SOFORT.
5. ALLE TEILNEHMER AN DIESER AKTION ERHALTEN BEI DER ERÖFFNUNG DES ÖFFENTLICHEN PERSONENVERKEHRS AUF DER BMB FREIE FAHRT AUF LEBENSZEIT.

DER GESAMTWERT EINES ANTEILS BELÄUFT SICH NACH DEN HEUTE VOR - LIEGENDEN BERECHNUNGEN, DIE SICH AUF DEN VÖLLIGEN AUSFALL JEDWEDER ÖFFENTLICHER UNTERSTÜTZUNG BEZIEHEN, AUF INSGESAMT

===1.883,60 DM===

DIE JAHRESRATEN, BZW. MONATSRATEN SIND NACH UNSERER AUFFASSUNG DER GROSSEN AUFGABE ANGEMESSEN, UND FÜR EINEN NORMALVERDIENER AUCH DURCHAUS AUFZUBRINGEN. WARUM ALSO SOLLTE DAS WERK NICHT GELINGEN ?

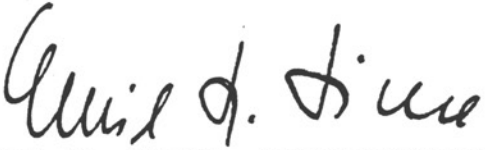
ALLES HÄNGT DAVON AB, OB ES GELINGEN WIRD, JETZT EINHUNDERT-FÜNFUNDZWANZIG ANTEILE, GLEICH ==235,450.-DM== ÜBER EINEN ZEITRAUM VON ZEHN JAHREN HINWEG AUFZUBRINGEN.

GELINGT ES UNS, NOCH ZUSÄTZLICHE MITTEL ZU BEKOMMEN, SO VERMINDERT SICH DAS ZU ERBRINGENDE KAPITAL UM DIE ENTSPRECHENDEN SUMMEN.

ALLES WEITERE ERSEHEN SIE AUS DEN FOLGENDEN INFORMATIONEN.

BITTE, HELFEN SIE MIT, DIESE GEWALTIGE AUFGABE ZU FINANZIEREN ! SIE GARANTIERT DAS ÜBERLEBEN DER BMB UND DER HISTORISCHEN FAHRZEUGE.

IHR


(EMIL R. DICKE, VORSITZENDER)

RICHTLINIEN ZUR DURCHFÜHRUNG EINER AUSSERORDENTLICHEN FINANZIERUNGS-
MASSNAHME

PROJEKT: FAHRZEUGHALLE IM BETRIEBSHOF WUPPERTAL - KOHLFURTH BRÜCKE

- § 1 Die durch diese Maßnahme zu beschaffenden Mittel dienen ausschließlich und unmittelbar gemeinnützigen Zwecken; hier : Erhaltung von historischen Straßenbahnfahrzeugen. Alle sich etwa ergebenden Überschüsse aus dieser Maßnahme, einschließlich etwaiger Zuschüsse von dritter Seite sind ausschließlich für das Projekt Hallenbau einzusetzen, bzw. zur Minderung des Kapitaldienstes zu verwenden.
- § 2 Die für dieses Projekt benötigten Finanzmittel sollen durch einen Kredit in Höhe von 170.000.-DM bei der Stadtsparkasse Wuppertal aufgenommen werden.
Zur Tilgung und Verzinsung des Darlehens können von den Mitgliedern und Förderern der BMB e.V. insgesamt 125 Anteile mit einem Wert von 1.883,60 DM gezeichnet werden.
Die Zeichner der Anteile verpflichten sich zur Übernahme einer Bürgschaft für das Darlehen in Höhe ihrer Anteile.
Die Berechnung der Anteile basiert auf einem festverzinslichen Darlehen zu 7 % Zinsen per anno und einer Tilgung in zehn gleichbleibenden Raten von 17.000.-DM
- § 3 Falls es dem Verein BMB e.V. bis zum Datum der Jahreshauptversammlung 1980 nicht gelingen sollte, die vorgesehenen 125 Anteile zeichnen zu lassen, so erlöschen alle bis dahin gegebenen Zusagen mit dem Ende der Versammlung. In diesem Falle wird das Projekt zurückgestellt.
- § 4 Es wird ein Finanzierungsplan erstellt, aus dem die Belastungen insgesamt und für jeden einzelnen Anteil ersichtlich sind. Einmal jährlich muß dieser Plan neu erstellt werden und den Zeichnern mitgeteilt werden.
- § 5 Alle Zahlungen aus dieser Maßnahme sollen grundsätzlich per Dauerauftrag oder Bankeinzug auf ein noch zu errichtendes Konto bei der Stadtsparkasse Wuppertal erfolgen. Die Zeichner haben die Wahl zwischen monatlicher, jährlicher Ratenzahlung oder der Zahlung in einer Summe.
Kommt ein Zeichner während der Laufzeit der Maßnahme mit Zahlungen in Verzug, so kann der Verein dafür keine Haftung übernehmen. In diesem Falle treten die Bedingungen der Bankbürgschaft ein.
In besonderen Härtefällen kann auf Antrag des Betroffenen der Versuch unternommen werden, den Restanteil auf ein anderes Mitglied zu übertragen. Ein Austritt aus dem Verein verändert nicht die übernommene Zahlungsverpflichtung.
- § 6 Für Streitigkeiten aus dieser Maßnahme wird als Schlichter die Industrie - und Handelskammer Wuppertal bestellt.
- § 7 Für alle Träger dieser Maßnahme treten nach Abschluß der Tilgung, bzw. nach 5 Jahren oder sofort Sonderrechte in Kraft:
Für einen Anteil nach 10 Jahren Beitragsfreiheit auf Lebenszeit,
für zwei Anteile nach 5 Jahren Beitragsfreiheit auf Lebenszeit
für drei und mehr Anteile sofort.

Wuppertal, den 1. Mai 1979

BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN EV

VORSTAND, SATZMEISTER

(DICKE) (JOHANN) (BEIERSMANN)

P R O J E K T F A H R Z E U G H A L L E

T I L G U N G S P L A N

Kapital: 170.000.-DM

Zins: 7 % per anno

<u>Jahr</u>	<u>Kapital</u>	<u>Tilgung</u>	<u>Zinsen</u>	<u>Tilgung und Zins</u>
1)	170.000.-	17.000.-	11.900.-	28.900.-DM
2)	153.000.-	17.000.-	10.710.-	27.710.-DM
3)	136.000.-	17.000.-	9.520.-	26.520.-DM
4)	119.000.-	17.000.-	8.330.-	25.330.-DM
5)	102.000.-	17.000.-	7.140.-	24.140.-DM
6)	85.000.-	17.000.-	5.950.-	22.950.-DM
7)	68.000.-	17.000.-	4.760.-	21.760.-DM
8)	51.000.-	17.000.-	3.570.-	20.570.-DM
9)	34.000.-	17.000.-	2.380.-	19.380.-DM
10)	17.000.-	17.000.-	1.190.-	18.190.-DM
Gesamtkosten		<u>170.000.-</u>	<u>65.450.-</u>	<u>235.450.-DM</u>

Aufteilung der Anteile, die von den Mitgliedern als
Bürgschaft gezeichnet werden können: (125 Anteile)

<u>Jahr</u>	<u>Jahresanteil</u>	<u>Monatsanteil</u>
1)	231,20 DM	19,27 DM
2)	221,68 DM	18,47 DM
3)	212,16 DM	17,68 DM
4)	202,64 DM	16,88 DM
5)	193,12 DM	16,09 DM
6)	183,60 DM	15,30 DM
7)	174,08 DM	14,50 DM
8)	164,56 DM	13,71 DM
9)	155,04 DM	12,92 DM
10)	145,52 DM	12,12 DM
Gesamt	<u>1.883,60 DM</u>	<u>x 125 = 235.450.- DM</u>

DIESE ERKLÄRUNG BITTE DOPPELT
AUSFÜLLEN, DOPPEL VERBLEIBT BEIM
AUSSTELLER !

An
Bergische Museumsbahnen e.V.
Postfach 13 15 57
5600 Wuppertal 1

.....1979
Datum

E R K L Ä R U N G

Hiermit erkläre ich mich bereit, für den Bau der Fahrzeughalle
der Bergischen Museumsbahnen e.V. nach Maßgabe des veröffent-
lichten Finanzierungsplanes zweckgebunden

Finanzierungsanteil (-e) im Wert von
.....

1.883,60 DM pro Anteil, zahlbar wie folgt, zu übernehmen:

() durch Dauerauftrag	() in jährlichen Raten
() durch Bankeinzug	() in monatlichen Raten
	() in einer Summe

Konto Nr.....bei.....
(Kreditinstitut)

Ich bin damit einverstanden, daß ich über die von mir gezeichnete
Summe eine Bürgschaft bei der Stadtsparkasse Wuppertal für den
Verein BMB e.V. zur Kreditabsicherung übernehmen soll.

Ich erkenne hiermit die vom Verein BMB e.V. erlassenen Richtlinien
zur Durchführung der Finanzierungsmaßnahme für den Hallenbau
an.

Diese Erklärung erlischt, wenn es dem Verein Bergische Museums-
bahnen e.V. nicht gelingt, bis zum Datum der Jahreshauptversamm-
lung 1980 eine ausreichende Anzahl von Finanzierungsanteilen zu
erlangen, die die Durchführung der Finanzierungsmaßnahme gewähr-
leisten, - mit dem Ende der o.a. Versammlung.

.....
Name, Vorname ggf. Unterschrift der Ehefrau

.....
geb. am Beruf

.....
Straße, Wohnort

.....
Rechtsgültige Unterschrift