



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

September 1980

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1

die verrückte Brücke

Richard Jacobi

Große Flüsse waren stets Verkehrsbarrieren, wenn es darum ging, Menschen und Güter von einem Ufer zum anderen zu transportieren. So gab es früher in unserer Gegend zum Übersetzen Nachen bzw. Kähne oder Fähren (Gier-Ponten) oder Schiffsbrücken, wenn man von den Brückenbauten der alten Römer absieht.

Düsseldorf hatte von 1839 an eine Schiffsbrücke, und zwar vom Altstadt-Ufer zum damaligen Dorf Oberkassel. Diese Schiffsbrücke hatte ein ausfahrbares Mittelstück (Dampf-Antrieb), um den Schiffsverkehr passieren zu lassen. 1853 wurde auf dem Oberkasseler Ufer, also ziemlich nahe an der Schiffsbrücke, ein Bahnhof für die Eisenbahn-



12 Vershub der neuen Brücke von rechts nach links.
Die Gleise auf der prov. Oberkasseler Rampe sind
bereits ohne Anschluß, 7. April 1976
Foto: R. Jacobi

Fortsetzung Seite 10

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

Wuppertal-Kohlfurtherbrücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr. Fernsprechanruf: (0202) 470251

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, Unter den Eichen 35, 4000 Düsseldorf 12, Ruf (0211) 289606

Vorsitzender

Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (0 2339) 3608

Schatzmeister

Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1, (0202) 76 04 74

Schriftleitung HALTESTELLE

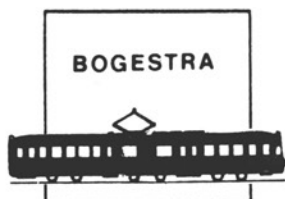
Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 81456

BMB-Vertrieb

Karl Dieter Lersch, Iltisstr. 20, 5600 Wuppertal 2

Ruf (0202) 85167

BMB-Sonderkonto Postscheckamt Essen 9072-438



Wir laden ein zu unserer ersten Sonderfahrt der Wintersaison. Wir befahren das Bochumer Netz der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen. Wir treffen uns am Sonntag, dem 28. September 1980, um 13.00 Uhr am Depot Bochum-Mitte, Universitätsstraße 50-54. Wir können einige Überraschungen versprechen.

Tages Arbeit - Abends Gäste ...

getreu J.W. von Goethe laden wir ein zu einem BMB-Familienfest auf dem Betriebshofgelände Wuppertal-Kohlfurtherbrücke.

Wir beginnen mit einer Unkrautrufaktion entlang der Strecke und wollen später gemeinsam Würstchen grillen. Vielleicht spielt das Wetter mit, und wir können unser Freiluftkino vorführen.

Termin bitte vormerken: Samstag, den 18. Oktober 1980, ab 14 Uhr.



Am Samstag, dem 27. September 1980, findet in Wuppertal wieder der Tag der offenen Tür statt. Wie üblich, steht auch wieder unser Betriebshof zur Besichtigung zur Verfügung. Einige Mitglieder werden als Ordner benötigt.

Wegen des voraussichtlich späten Erscheinungstermins des nächsten Hefts der HALTESTELLE möchten wir jetzt schon auf unsere traditionelle Nikolausfeier hinweisen. Der 6. Dezember fällt in diesem Jahr auf einen Samstag! Wir freuen uns wieder auf Film- und Diavorträge. Außerdem ist Gelegenheit zum Bildertausch.

Beitragsordnung lt. Beschluß der Jahreshauptversammlung 1977:

Beitragsgruppe A (Regelbeitrag)

DM 60,-- Jahresbeitrag

Beitragsgruppe B (ermäßigt)

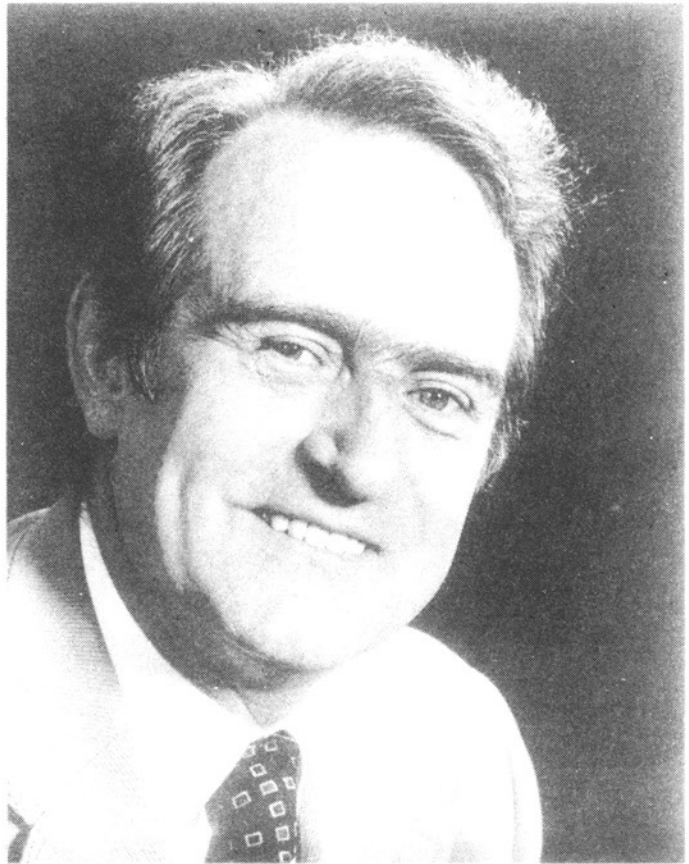
für Schüler, Studenten, Wehrpflicht- und Ersatzdienstleistende, Angehörige von Mitgliedern der Gruppe A

DM 30,-- Jahresbeitrag

Familienbeitrag

DM 100,-- Jahresbeitrag

BESCHLEUNIGUNG ODER VERSANDUNG ?



Johannes Rau - Landesvater und Wuppertaler Bürger -
versprach uns seinen Besuch: wann?

Erinnern Sie sich? - Das 11. Jahr des Bestehens der BMB begann mit einem Paukenschlag - noch vor Beginn der Jahreshauptversammlung. In allen Zeitungen des Wuppertaler Bereichs stand es zu lesen: der Landeskonservator hatte seine grundsätzliche Zustimmung gegeben, den für die Erhaltung und Wartung der kostbaren Museumsfahrzeuge unbedingt erforderlichen Hallenbau in Kohlfurth finanziell zu unterstützen. Und nicht nur das: Johannes Rau, Ministerpräsident unseres Landes Nordrhein-Westfalen - und Wuppertaler Bürger - ließ uns wissen, daß er die BMB im Laufe des Sommers besuchen werde. Auch der schon mehrfach eingeladene Oberbürgermeister unserer Stadt Wuppertal versprach seinen Besuch.

Das gab Auftrieb, vor allem bei den Aktiven der BMB, die sich seit Jahren bemühen, den Verfall der kostbaren Fahrzeuge - so gut es ohne Dach über dem Kopf geht - nicht nur aufzuhalten, sondern mit unendlicher Geduld, vielfältiger Kleinarbeit und zusätzlicher Opferung des Taschengeldes deren Zustand möglichst zu verbessern, mit viel Schweiß und tausenden von Arbeitsstunden die Strecke aufzuarbeiten und für den geplanten Museumsbetrieb vorzubereiten.

Aber auch den interessierten Mitgliedern und den Besuchern aus Nah und Fern gab es neuen, sich steigernden Anstoß zu spenden und immer wieder zu fragen, wann denn endlich der Betrieb aufgenommen werden könne.

Und unser Bauausschuß ging an die Arbeit; die Bauanfragen an die Stadt Wuppertal und die Stadtwerke Wuppertal wurden gestellt. - Die Zusage der Stadt kam sozusagen postwendend.

Das alles geschah vor den Landtags- und Gemeindewahlen; seitdem ist es - leider - wieder stiller geworden. Nun, wir wollen uns nicht unbedingt beklagen; die Wahlen sind vorüber, Parlamente und Ausschüsse haben sich etabliert und konsolidiert und auch die Ferien sind vorbei. Harren wir der angekündigten Besuche und hoffen wir, daß sie bald stattfinden.

Wir verkennen auch keineswegs, daß es für Land und Stadt nicht einfach ist, den vielerlei Wünschen nach Unterstützung ideeller, materieller und finanzieller Art gerecht zu werden. Hier aber handelt es sich um die Erhaltung unwiederbringlicher Werte technischer Entwicklung, die Wiederinbetriebsetzung von Nahverkehrsfahrzeugen, die an der kulturellen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklung von Land und Stadt - in guten wie in bösen Tagen - maßgeblich beteiligt waren. Auch dieser Aspekt sollte Verpflichtung sein; Verpflichtung auch für die Allgemeinheit, dieses Vorhaben zu unterstützen. Für uns Wenige allein ist der „Brocken“ - finanziell - doch zu groß. Und die Kosten laufen uns davon.

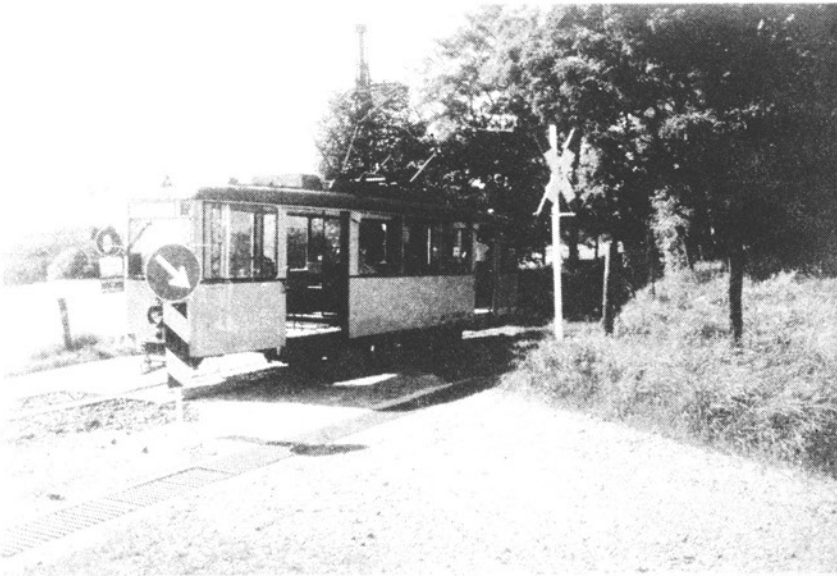
Und: es gibt in unserem Land kein Museum gleicher Art oder Zielsetzung; die BMB ist die einzige Museumsstraßenbahn, die nicht nur über wertvolle Fahrzeuge, sondern auch über eine größere Strecke verfügt, die in einer der reizvollsten und schönsten Ausflugsgegenden des Landes liegt - bequem, leicht und einfach zu erreichen.

Mit anderen Worten: die BMB ist keine skurrile Ausgeburt spleeniger Einzelgänger; sie wird das Ergebnis traditions- und entwicklungsbewußten Handelns sein.

Und außerdem verspricht sie - neben Schwebebahn und Zoo - eine neue fremdenverkehrswirksame Attraktion für Wuppertal zu werden, weiterer Anziehungspunkt einer Gegend, die von interessierten Ausflüglern zunehmend besucht wird - zum Nutzen sowohl der Nahverkehrs- wie auch der umliegenden gastronomischen Betriebe, letztendlich also auch von Stadt und Land.

Warten und hoffen wir also, daß Land und Stadt, daß die zuständigen Behörden dies auch erkennen und - entsprechend handeln - bald!

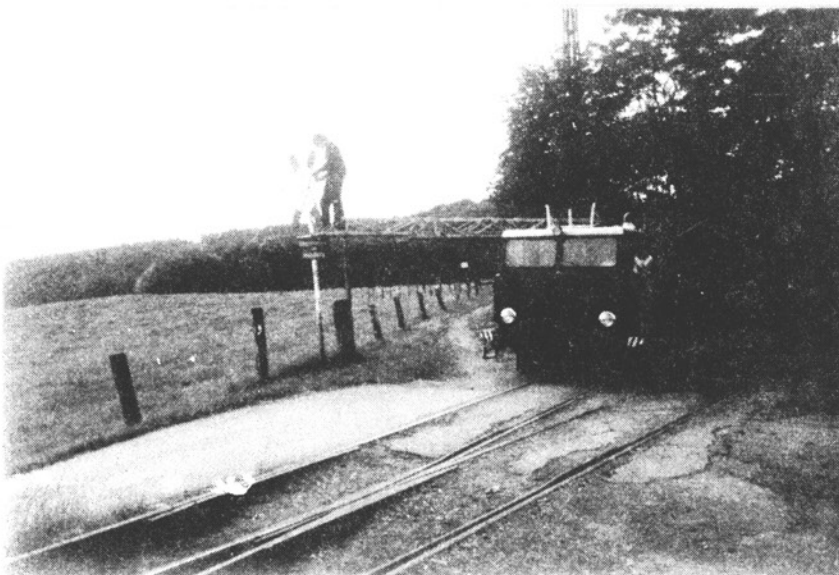
Hanns Heinen



STRASSEN - ÜBERGANG G R E U E L

Geplant war eigentlich nur die Überholung des Weichenantriebes an dieser Stelle. Bei genauer Durchsicht der Weiche stellte sich - leider - aber heraus, dass genau am Ende des Herzstückes ein Schienenbruch war. Und da man so etwas besser sofort in Ordnung bringt, wurden die Arbeiten in Angriff genommen. Am Ende waren nicht nur der Weichenantrieb, die Weiche selbst, die bislang fehlenden Beischienen im Über-

gangsbereich instandgesetzt sondern der gesamte Straßenübergang überholt, ordnungsgemäss mit schönen alten Steinen gepflastert und der Übergang vorschriftsmässig ausgeschildert. Das Ergebnis zeigt unserer Bild oben, wie es zuvor aussah, das Bild unten. Der Unterschied ist wohl derart augenscheinlich, dass wohl niemand mehr sagen kann, es werde zu wenig oder unsachgemäss gearbeitet.



Es war, das lässt sich kaum leugnen, wieder einmal ein recht hartes Wochenende. aber das Wetter meinte es ausnahmsweise einmal gut und entsprechend war auch die Laune der Beteiligten.

Und so ging die Arbeit vonstatten: zunächst einmal musste der alte Übergang völlig aufgehackt und aus dem Gleis geräumt werden. Danach konnte man die Weiche anheben, richten und den Schienenbruch durchschweissen. Im gleichen Zuge wurden auch die fehlenden Beischienen angepasst und verschraubt, sodass auch hier das harte Gerunpöle der Fahrzeuge über Dreck und Steine der Vergangenheit angehört. Dass dabei auch die ein oder andere angefaulte Schwelle ausgewechselt wurde, dürfte als selbstverständlich gelten.

Danach konnte die Weiche wieder abgelassen, nivelliert und gestopft werden.

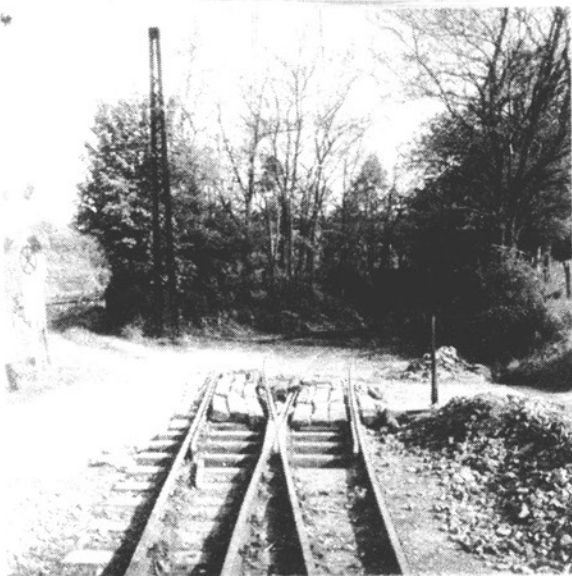
Während dieser Arbeiten hatte ein Teil der Arbeitsgruppe die an anderer Stelle lagernden Pflastersteine mit Hilfe der Lore herangefahren, ebenso den Mischer, Kies, Wasser und Zement.

Auf der Innenseite des im Bogen liegenden Überganges setzten wir nun als Sicherung gegen Einfahren in den Schotter eine Reihe Randsteine und begannen dann mit dem Pflastern, eine nicht nur harte, sondern auch zeitraubende Arbeit. Denn der Übergang sollte gut aussehen und - da genau auf der Weiche liegt - waren erhebliche "Klimmzüge" erforderlich, die Pflasterung in die diversen Dreiecke der Weiche einzubringen.

BMB-Report — BMB-Report — BMB

Während nun die Einen pflaster-ten oder Handlangerdienste lei-steten, begannen Andere mit der säuberung des überdeckten Gra-bens und seines Anschlusses bergabwärts, damit das auf dem Fahrweg mit Sand und Geröll herabkommende Wasser richtig ablaufen kann und damit ein schnelles erneutes Verstopfen des Grabens unterbunden wird.

Gegen 22 Uhr bei Dunkelwerden war der Übergang fast fertig. Ein fehlendes, 1,5 m breites Stück konnte am folgenden Wo-



chenende fertiggestellt wer-den.

Zum Schluss wurde auch gleich der Pfosten für das Leit-schild einbetoniert, alle Pfo-sten gestrichen und mit ord-nungsgemässer Beschilderung versehen. - Und damit man auch sieht, dass hier in hoffentlich nicht mehr allzuferner Zeit Wieder eine Haltestelle sein wird, brachten wir auch gleich das Haltestellenschild mit an, obwohl der tragende Mast noch der Entrostung und des neuen Anstriches harrt.

Es ist also wieder ein Schritt zur Fertigstellung der Stre-ke getan. - Die Bilder wollen einen Einblick in die durchge-führten Arbeiten geben.



Schäbig

Willst Du Überkommenes retten, tu etwas dafür: Goethe-Wort, anders formuliert. - Und wie geschieht das bei der BMB?

Zement:	1977	4.80
	1980	8.75
Kies:	1977	68.00
	1980	120.00

Aber -		
Beitrag	1977	60.00
	1980	60.00

Dagegen -		
Tennis-Klub	±	200.00
Modellbahn-Klub		
monatlich	20 -	50.00

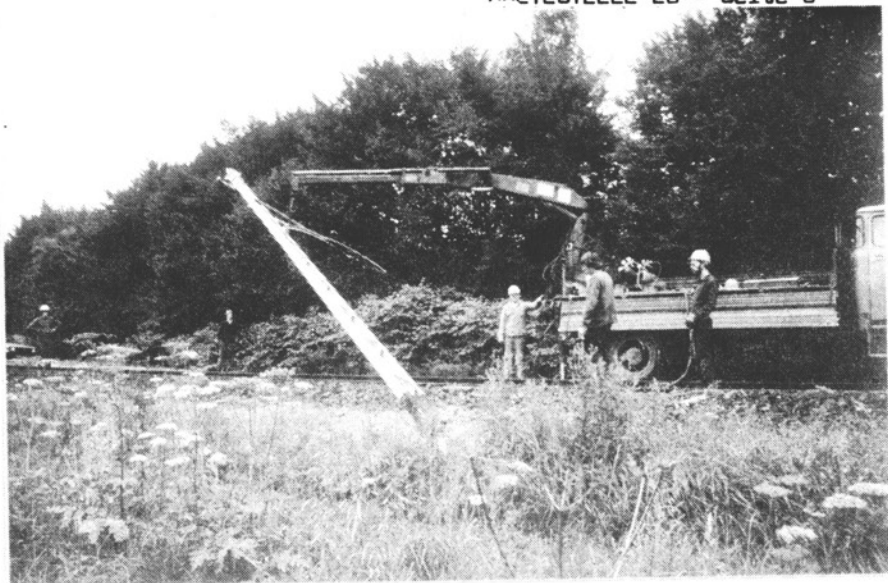
Trotzdem - die Hauptversammlung lehnte Beitragserhöhung ab. Gleichzeitig aber: es wird zuwenig getan, es geht zu langsam, Fahrzeuge verrotten, zu wenig Aktive.

So geht es nicht ! - Mit immer geringeren Mitteln kann - zwangsläufig - immer weniger getan werden, verrotten Fahrzeuge schneller. Man kann absehen, wann die Beiträge die Kosten für die Haltestelle nicht mehr decken. Und das ist noch der geringste Posten; von Anderem ganz zu schweigen.

Aber: eine Beitragserhöhung wurde abgelehnt - ohne Bedenken; warnende Einwände beiseite geschoben.

Aufgeben aber will keiner - niemand tritt aus. Aber niemand lässt sich sehen, wenigstens mitzuarbeiten. Die Zahl der Aktiven - wenig genug - bleibt gleich - wie lange noch ?

Besinnung tut not - und auch Echo !



Bogenausleger-Maste für B M B

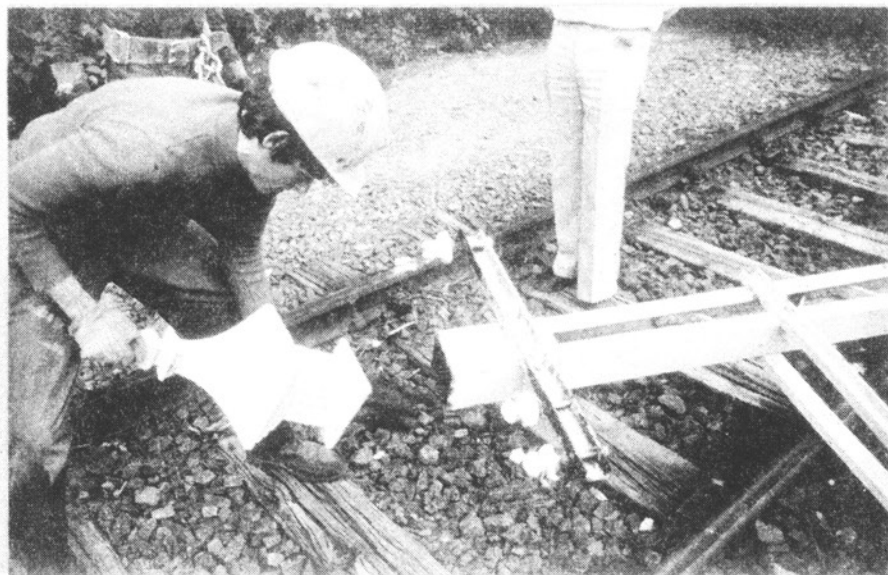
Nach der Stilllegung der Güterbahn Loh - Hatzfeld (wir berichteten darüber in Haltestelle 24) haben nun auch die Abbrucharbeiten begonnen

Als erstes wurden die Gleise im Schlachthof bis zur Winchenbachstrasse entfernt und im Strassenbereich zugeteert

Die BMB profitierte von der Stilllegung auch; sie durfte einen Teil des Fahrdrabtes abbauen und ausserdem 15 der durchweg sehr gut erhaltenen Maste mit Bogenausleger und Gusshäubchen in Besitz nehmen.

Bedingung war allerdings, die Betonsockel bis unter die Erdoberfläche zu beseitigen.

Der erste Einsatz galt dem Abbau des Fahrdrabtes, eine Aktion, die Mittwochs bis tief in die Nacht durchgeführt wurde. Als die Fahrdrahtrollen und das Werkzeug im Betriebshof weggeräumt waren, hatte die Uhr 23 Uhr geschlagen und unsere Jungs waren so müde, dass nicht einmal ein spätes Abendessen sie locken konnte.





AKTIVE unterwegs in Belgien

Am siebenten Tage sollst Du ruhen; so steht es geschrieben; und der siebente Tag für die Aktiven der BMB findet einmal jährlich statt. Diesmal war es eine Fahrt nach Belgien, über die zu berichten wir uns nicht schämen. Denn auch das muss sein; wer nach beruflich ausgefüllter Woche seine Freizeit stets und ständig in den c Dienst der BMB stellt, hat einen solchen Ausflug einmal im Jahr redlich verdient - auch, wenn er ihn am Ende - und selbstverständlich - auch selbst bezahlt.

Die Fahrt begann am 10. Mai früh um 5 Uhr in Düsseldorf am Depot Steinberg, das Gefährt ein MAN-Reisebus, der von der Rheinbahn gechartert worden war. Die Teilnehmer waren der Anfahrt nach Düsseldorf wegen zum Teil bereits vor 3 Uhr aufgestanden, dennoch aber erwartungsvoll und fröhlich.

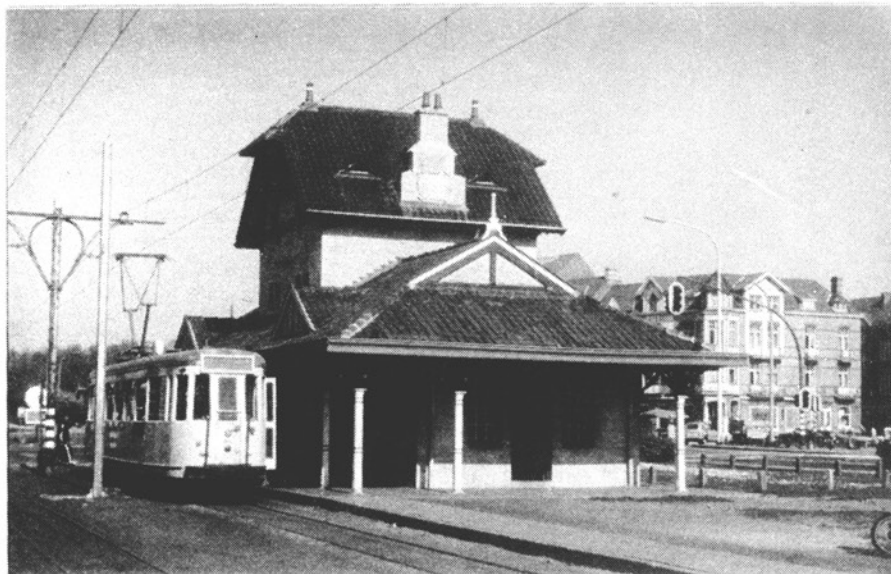
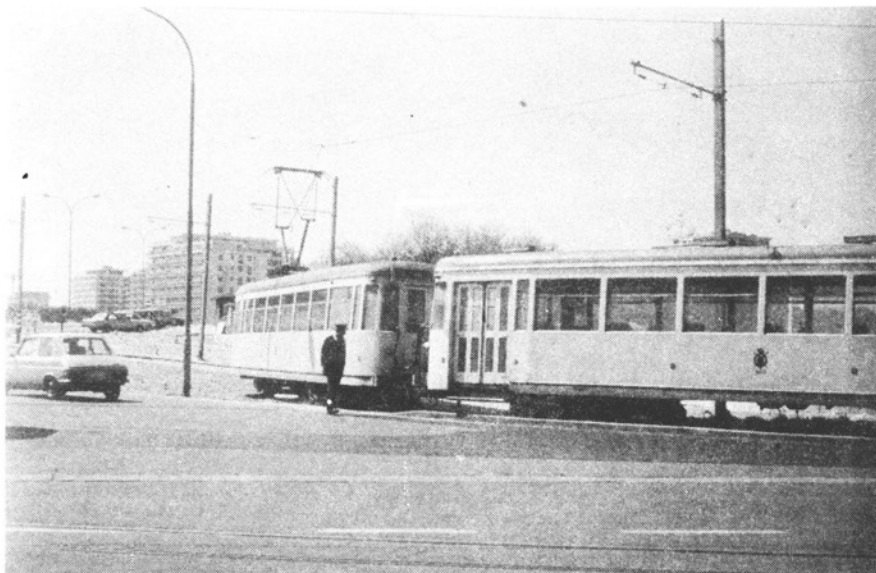


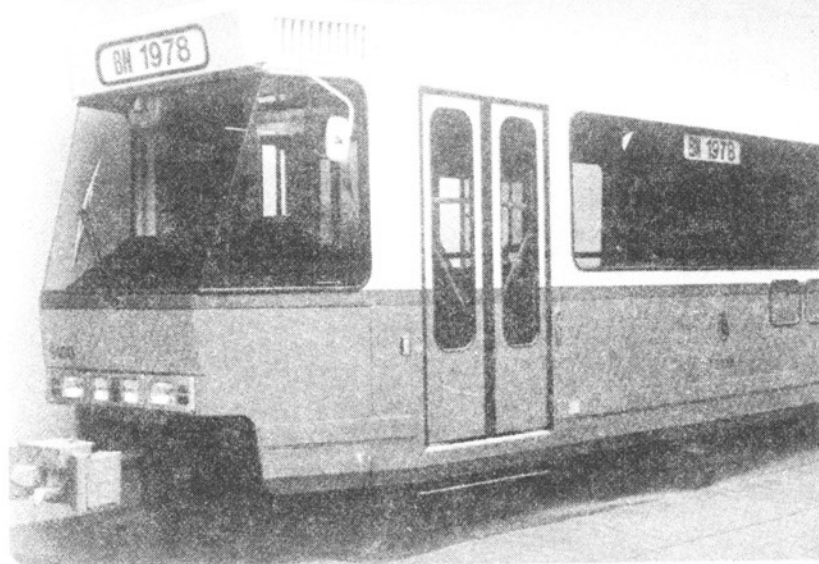
Bild oben:
Der zentrale Strassenbahnhof -
hier fast ein Stilleben; un-
ser wartender "Extra Dienst"
und wartende Teilnehmer

Bild mitte:
Blick über den Jachthafen
auf den Dom, umrahmt von al-
ten und neuen Stadthäusern

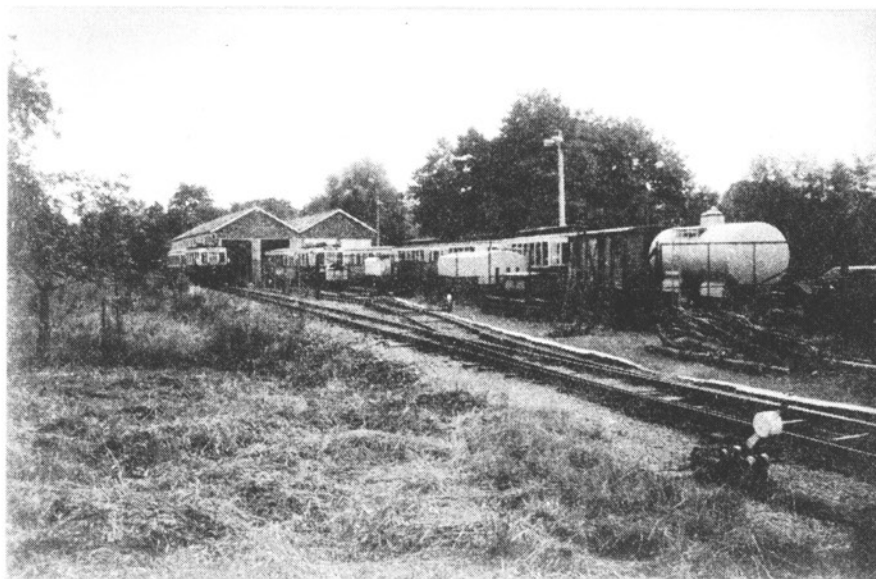
Bild links:
Relikt der guten alten Zeit -
typischer Kleinbahnhof an
der Strecke nach Knokke



Planzug fährt in die relativ neue Endschleife in de Panne ein. Im Vordergrund das Gleis zum alten Depot und - einst - weiter Richtung Dünkirchen



Noch Zukunft: der neue GT 6, 75 km schnell, 456 kW stark
TTA-Depot mit Doppelhalle und Teil der Fahrzeugsammlung.
Daneben ein Regelzug der bislang 9 km langen Strecke.



HALTESTELLE 26 - SEITE 8

Und so ging es denn in den grauen Morgen hinein nach Westen zur holländischen Grenze, durch Südholland hindurch in einem Zuge bis nach Brügge, wo wir schon früh erwartet wurden.

Unsere Freunde der TTA in Erezée hatten freundlicherweise die Organisation der Reise übernommen und so hatten wir als erstes eine Besichtigung der B-N-Werke in Brügge vor uns. B-N ist der grösste belgische Hersteller von Eisenbahn-, Strassenbahn- und sonstigen Spezial-Fahrzeugen; dazu noch einige andere Sparten. In den Werkhallen konnte man moderne Fahrzeuge sowohl der belgischen Eisenbahnen angefangen, teilweise fertig und kurz vor der Auslieferung stehend ebenso sehen, wie Bahnfahrzeuge des europäischen Einheitswagenprogramms.

Besonders interessant für unsere Reisegruppe waren natürlich Nahverkehrsfahrzeuge, darunter vor allem auch die neuen 6x-TW für die belgische Küstenbahn, zu der unser Ausflug schliesslich führte. Unsere Abbildung vermittelt einen Eindruck dieses modernen Strassenbahnfahrzeuges, das die Vielen bekannten Wagen in Ostende nach beendeter Grunderneuerung der Küstenstrecke ersetzen sollen.

Nach einem gemeinsamen Mittagessen in Ostende wartete schon der Sonderwagen der Küstenbahn, um uns nach de Panne zu bringen, wo dann als sonst nicht übliche Sondereinlage bis in das alte Depot hineingefahren wurde, welches heute nur mehr den Bussen ins Hinterland als Unterstand dient.

Verschiedene Foto- und Filmhalte auf der reizvollen Strecke entlang der Küste - und das bei strahlendem Sonnenschein - waren selbstverständlich. Weniger erfreulich war allerdings, sehen zu müssen, wie gerade dieser so breite und schöne Badestrand zunehmend mit riesigen Betonklötzen

HALTESTELLE 26 - Seite 9 von Hotels und Pensionen total verbaut wird.

Erstaunlich auch der gepflegte Zustand der Fahrzeuge dieser Bahn, die aus den Jahren 1936-1938 stammen und nach wie vor mit Fahrschaltern betrieben werden, die hier in Deutschland nicht mehr genehmigungsfähig und daher weitgehend ausgestorben sind.

Zurückgekehrt nach Ostende durften wir das dortige umfangreiche Depot und die Hauptwerkstätten besichtigen, in denen mehrere dieser Fahrzeuge in Untersuchung standen.

Mit einem anderen TW ging es dann auf die Nordstrecke nach Knokke, an der die Arbeiten zur völligen Erneuerung sowohl des Gleises als auch der Oberleitung schon seit geraumer Zeit im Gange sind. Da dafür innerhalb verschiedener Badeorte die Strassen aufgerissen werden mussten, benutzte man die Gelegenheit, auch diese gründlich zu überholen; kurz: die Fahrt nach Norden war etwas staubiger und schaukelnder, nichtsdestoweniger aber hochinteressant - letztendlich aber auch ermüdend nach diesem überlangen und erlebnisreichen Tage, der dann mit einem gemeinsamen Abendessen im Hotel, geselligem Zusammensein und Abendspaziergang in den Strassen von Ostende spät zu Ende ging.

Am frühen Sonntagmorgen ging es dann mit unserem Rheinbahnbus quer durch Belgien in die westlichen Ardennen nach Erezée zur TTA und ihren Einrichtungen. Nun war das zwar nicht der erste Besuch dort, aber einige der Teilnehmer waren hier noch nicht gewesen und auch für Herrn Pfaff, den Rheinbahn-Betriebsleiter und seine Frau war dieser Betrieb neu. So wurde auch hier das Abfahren der Strecken



Ein Blick in die Halle: interessierte Fahrtteilnehmer schauen sich um. Man sieht, dass hier auch gearbeitet wird, wenn keine Besucher stören und abhalten

ke zu einem Erlebnis, welches auch diejenigen, die nicht zum ersten Mal hier zu Besuch waren, wieder begeisterte. Mit einer "Kuchenschlacht" im gerade aufgearbeiteten Samba-wagen der TTA endete auch dieser Besuch und der Abschied fiel Allen ein wenig schwer.

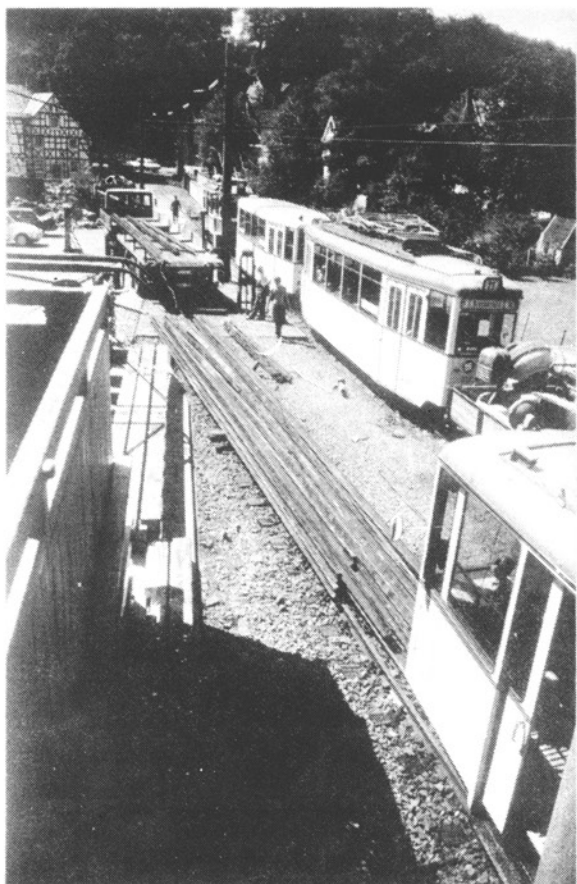
In den sonnigen Abend hinein ging es dann Richtung Aachen und Düsseldorf, wo wir müde, dennoch aber fröhlich ankamen.

Bedanken müssen wir uns an dieser Stelle - und wir tun das von ganzem Herzen - bei unseren

Freunden der TTA, die diese Rundfahrt durch Belgien organisiert und so gut vorbereitet hatten, dass die Reise reibungslos verlief, eins ins andere griff und überall schon auf uns gewartet wurde. Wir werden uns zu gegebener Zeit dafür zu revanchieren wissen. Eingeschlossen in diesen Dank sei auch Herr Pfaff, der uns die Fahrt mit dem Rheinbahnbus ermöglichte, uns ein humorvoller und interessierter Begleiter war und der sich nicht scheute, den brillanten Fahrer auf einem Teil der Strecke abzulösen-

Und zum Schluss fast unvermeidlich, dennoch gern aufbewahrte Erinnerung: das Gruppenfoto von Gastgebern und Gästen; man sieht - gute Laune und viel Sonne





400 m

SCHIENEN

Die Hauptlast des Güterbetriebes der stillgelegten Bahn nach Hatzfeld ging auf das Konto der Lackfabriken von DKH (Dr. ~~Karl~~ Herberts), auf deren Betriebsgelände ein nicht gerade kleiner Übergabe-Bahnhof sowie ein verzweigtes Gleisnetz zu den verschiedenen Hallen bestand.

Der Abbau hier war - da wir über das entsprechende Gerät verfügen und deswegen um Hilfe gebeten worden waren - zunächst für eine kleine Arbeitsgruppe bezahlter Dienst

zur Auffüllung der BMB-Kasse, die bekanntlich an ständiger Unterernährung leidet.

Bei dieser Arbeit nun stellte sich heraus, dass bei DKH im Gegensatz zur Strecke ein leichteres Profil verlegt war. Da wir das sehr gut gebrauchen können - bekamen wir es auch.

Ordnungsgemäss abgebaut, auf transportfähige Längen geschnitten, gelangten so 400 laufende Meter an einem Mittwochnachmittag zur Kohlfurt, transportiert auf einem rie-

HALTESTELLE 26 - Seite 10.
sigen Schwerlasten, den-wieder einmal- die Düsseldorfer Rheinbahn zur Verfügung gestellt hatte.

Abgeladen wurde im "KSU-Zug"; auf Gleis 2 wurden einige Schwellen verteilt und das Profil am 30 m langen Seil vom "96" (siehe Bild) vom Transporter herabgezogen. Die gesamte Transportaktion kostete einen Mittwochnachmittag.

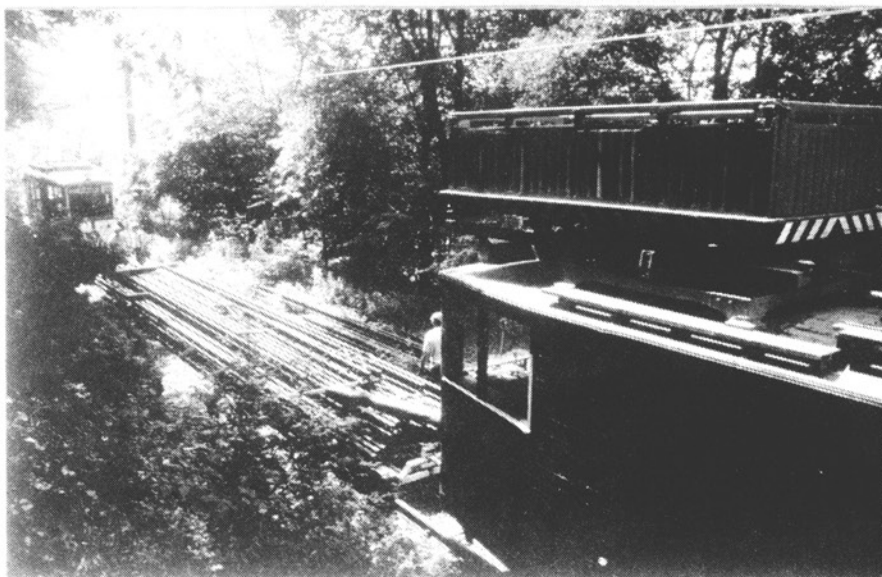
Am folgenden Wochenende entstand dann das wohl kaum jemals wiederholbare Bild unten: - sämtliche Profile auf zwei Hunden und Draisine, angekuppelt und schiebend der 628, vorn am Seil ziehend 96, ein Schwergüterzug, der sich in langsamer Fahrt das Tal hocharbeitete. Auf der langen Geraden oberhalb des Teiches fanden die Profile im Gleis verteilt Platz, wo sie dann in absehbarer Zeit anstelle der Abgefahrenen unseren Fahrzeuge eine sichere Bahn bieten werden.

Neu in Solingen

Mit etwas Glück kann man in Solingen den neuen MAN-Gelenk-O-Bus sehen, den die Stadtwerke nach Beendigung der augenblicklich laufenden Probefahrten für die Dauer von zwei Jahren auf seine Eignung für die Solinger Betriebsanforderungen testen wollen.

Das Fahrzeug ist in den Solinger Farben Creme/Grün lackiert und trägt neben der Eigner-Bezeichnung die Nr. 81.

Die O-Busse des bekannten Typs "Solingen" müssen langsam durch eine neue Generation ersetzt werden.

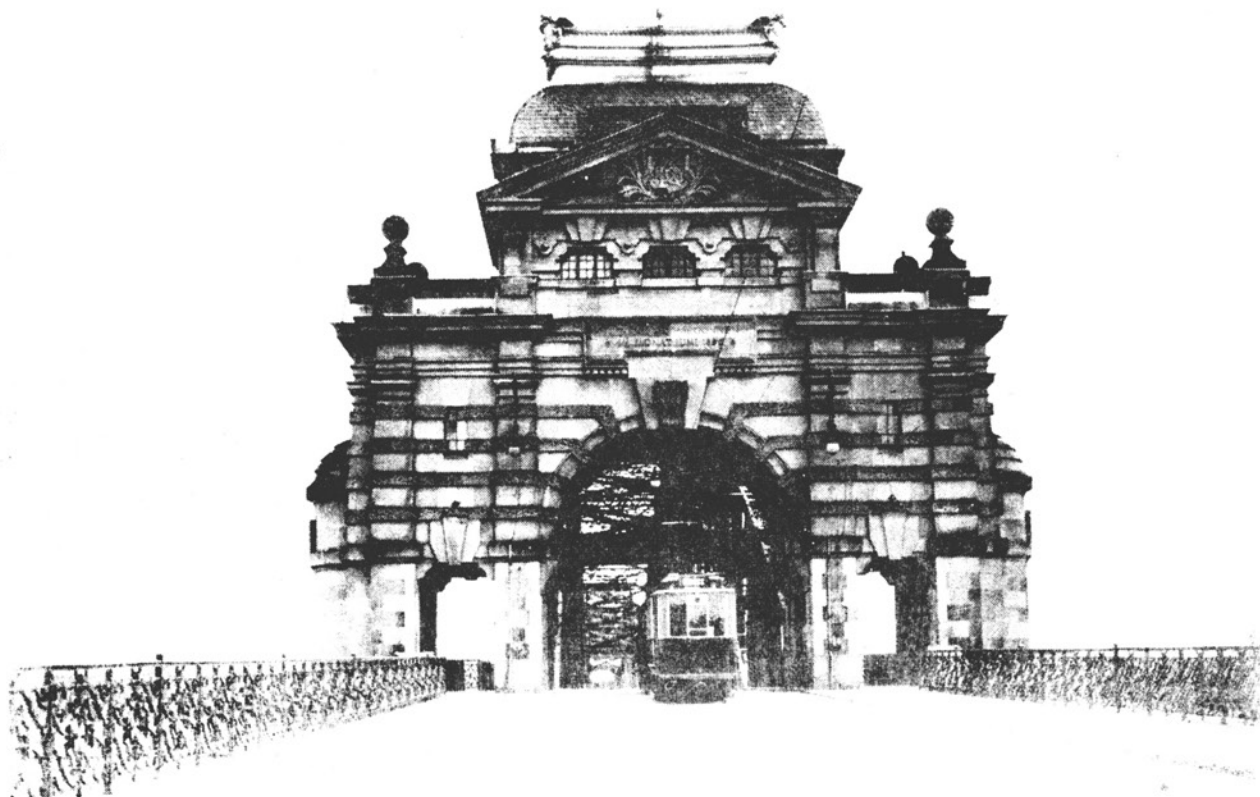


Oberkasseler Bahnhof



1 Die ausgefahrene Schiffsbrücke mit Gastwirtschaften
am Oberkasseler Bahnhof, um 1895
Foto: Landesbildstelle

2 Brücke mit Torbau, etwa 1905, Oberkasseler Seite
Foto: Rheinbahn-Archiv



linie Oberkassel-Heerdt-Neuß-Aachen gebaut. Auf der Düsseldorfer Seite endeten die Eisenbahnen (Köln-Mindener und Bergisch-Märkische) am heutigen Graf-Adolf-Platz, so daß eine ziemliche Fußstrecke zu bewältigen war, wollte man von Ost nach West reisen. Dies änderte sich erst 1870, als eine feste Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Hamm gebaut wurde.

Die Schiffsbrücke am Altstadt-Ufer befriedigte aber auf die Dauer nicht. Die Stadt Düsseldorf hatte aber für den Bau einer festen Eisenbrücke kein Geld. So bildete sich ein privater Interessenten-Kreis für den Brückenbau um den Industriellen Heinrich Lueg, und 1896 wurde die Rheinische Bahngesellschaft gegründet. Lueg wollte nicht nur eine Brücke über den Rhein, sondern auch eine elektrische Bahn nach Krefeld bauen, die auf freien Strecken eisenbahnmäßig, in den Städten allerdings als Straßenbahn geführt werden sollte. Für die damalige Zeit waren es neue Ideen.

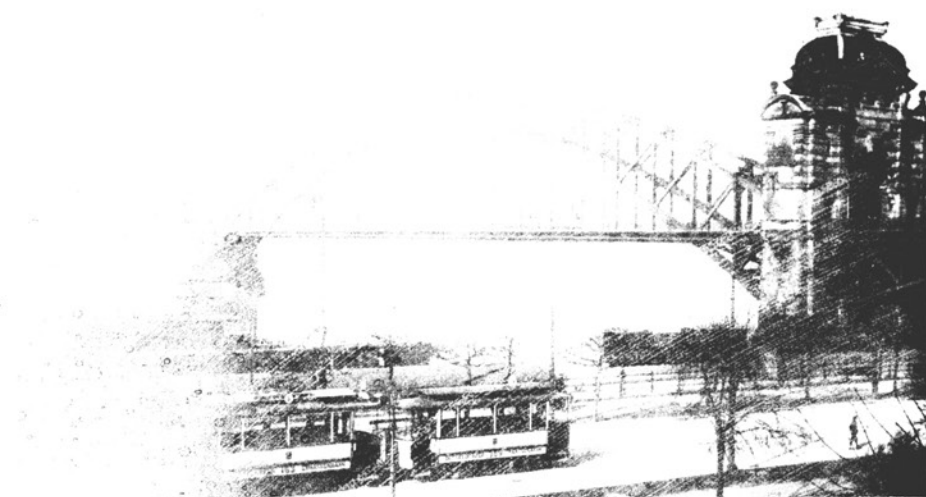
1896 wurden die Baupläne erstellt, 1898 war die Brücke fertig. Nur zwei Jahre Bauzeit - eine erstaunliche Leistung, wenn man bedenkt, welche technischen Mittel für den Brückenbau damals gegenüber heute zur Verfügung stan-

den! Und heute bringen wir in zwei Jahren keine Rheinbrücke über die Bühne! Auch damals mußten zum Brückenbau Straßen und Rampen angelegt werden. Die 1898 eingeweihte Brücke war eine Bogenkonstruktion mit einem Strom-Mittelpfeiler, ähnlich der Hammer Eisenbahnbrücke und der Kölner Hohenzollernbrücke, die aber zum Teil kleinere Bögen aufweisen. Die Brückenfahrbahn war dreispurig mit seilichen Fußgängerwegen. Die Doppelgleisstrecke der Bahn lag im Brückenbreich an der südlichen Seite.

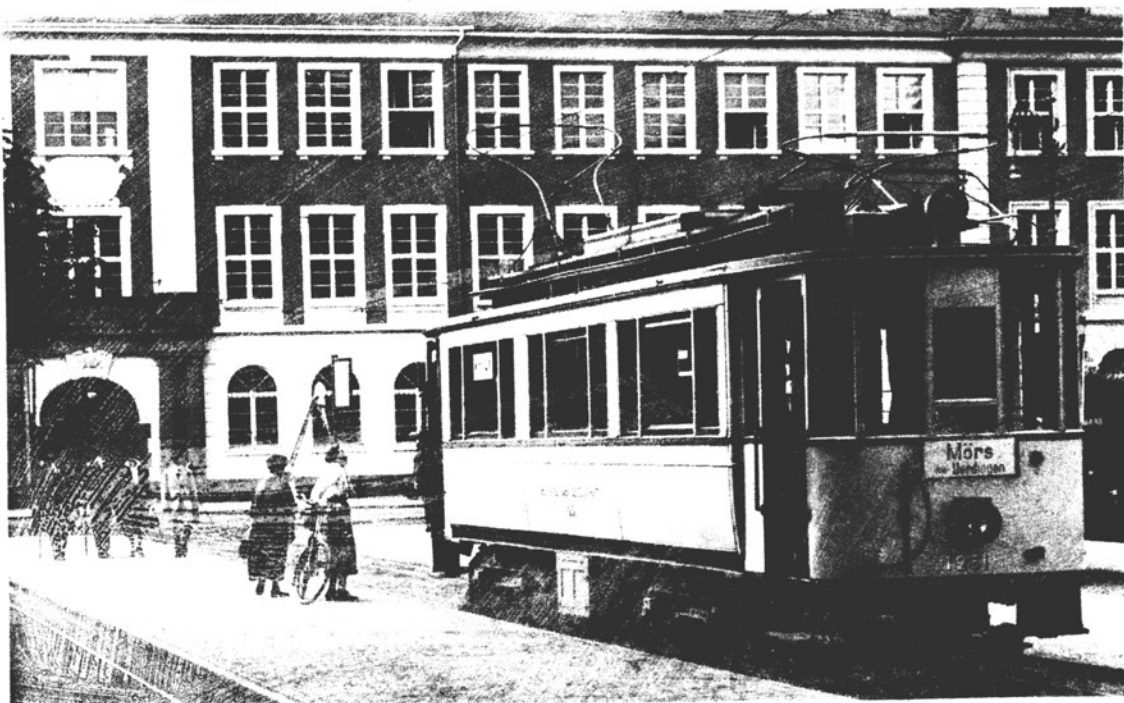
Weiter errichtete die RhBG. in Oberkassel ein Kraftwerk, das auch heute noch steht. Der Straßenbahnbetriebshof lag auf dem Gelände des heutigen Rheinbahn-Hauses. Die letzten Reste dieses Betriebshofes wurden erst vor ca. 10 Jahren entfernt. Außerdem kaufte die RhBG. von den Bauern in Oberkassel und Niederkassel große Ländereien auf und verkaufte die Grundstücke später für Wohnungen im Bereich Rheinknie bis Lueg-Allee und für Industrieanlagen vom Belsenplatz bis Lörick.

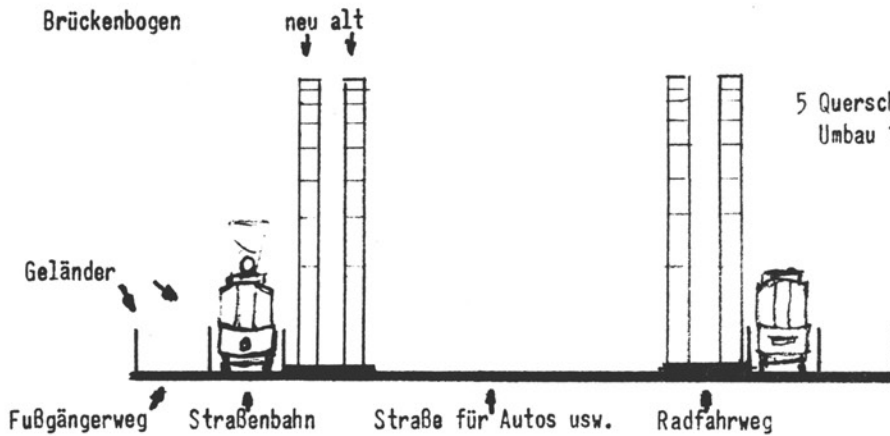
Alle um die Jahrhundertwende angelegten linksrheinischen Straßen mußten aufgeschüttet werden. Sand und Kies wurden am Rheinknie abgebaggert, so daß es zu den heute

3 Auf der Oberkasseler Brücke
zwei Züge der Linie B
(Düsseldorf-Neuß), etwa 1910.
Im Vordergrund Linie 6
(Altstadt-Oberbilk) der
Düsseldorfer Straßenbahn.
Foto: Rheinbahn-Archiv



4 Ein 4-Achs-
Triebwagen
der ersten Serie,
Baujahr 1898,
jetzt auf der
Moerser Linie
Foto: Rheinbahn-Archiv





5 Querschnitt durch die Oberkasseler Brücke nach dem Umbau 1926-1945. Skizze: R. Jacobi

bestehenden Oberkasseler Rheinwiesen kam. Früher war das Oberkasseler Ufergelände also höher. Gleichzeitig wurden die jetzigen Deiche bzw. Ringstraßen angelegt.

Die alte Schiffsbrücke wurde 1898 abgebaut. Die Düsseldorf-Bürger wollten die neue stählerne Brücke eigentlich im Altstadtbereich gebaut haben, nicht nördlich davon. Der engen Straßenverhältnisse wegen war dieser Wunsch jedoch nicht erfüllbar. Die RhBG. mußte sich damals aber verpflichten, zwischen Altstadtufer und Oberkassel einen Fährbetrieb zu unterhalten. Erst 1950 wurde dieser Fährbetrieb eingestellt.

Die RhBG. beschaffte 1898 für die Krefelder Strecke 12 vierachsige Triebwagen mit entsprechenden Beiwagen. Die letzten drei Triebwagen dieser Serie wurden erst 1955 verschrottet, also nach 57 Dienstjahren. Zuletzt fuhren diese 4-Achs-Tw. auf der Linie 30 Meererbusch-

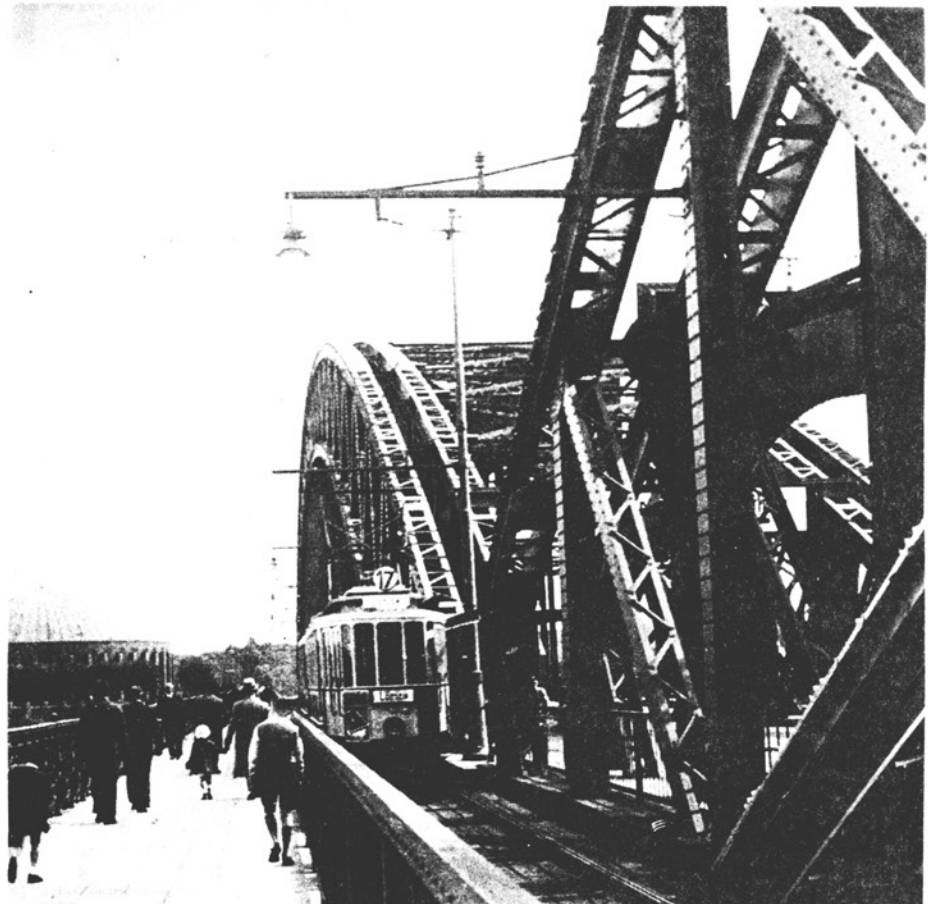
Handweiser, bevor diese Linie auf Bus-Betrieb umgestellt wurde. In den 20er und 30er Jahren waren die Triebwagen auf der Linie C bzw. M zwischen Düsseldorf und Moers eingesetzt.

Bei der Krefelder Linie blieb es natürlich nicht, 1901 kam die Strecke nach Neuß, außerdem von 1901 bis 1909 in Etappen die Strecke nach Moers hinzu. Um 1910 betrieb die RhBG. folgende vier Linien:

- | | |
|---------|------------------------------|
| Linie A | D-Graf-Adolf-Platz - Krefeld |
| Linie B | " - Neuß |
| Linie C | " - Moers |
| Linie D | " - Lörick |

Nach dem ersten Weltkrieg wurde der Verkehr auf der Oberkasseler Brücke (übrigens mußte für die Brückenbenutzung bis dahin noch Zoll entrichtet werden) lebhafter, so daß sich die Brücke als zu schmal erwies. Vor allem behinderten die damals noch zahlreichen Pferdefuhrwerke die

6 Linie 17 auf der verbreiterten Oberkasseler Brücke, etwa 1935, Triebwagen und Beiwagen Baujahr 1928
Foto: Rheinbahn-Archiv



Straßenbahn. 1925-1926 wurde die Brücke verbreitert. Zu den vorhandenen insgesamt vier Brückenbögen kamen parallel weitere vier hinzu, es waren also jetzt auf jeder Seite Doppelbogen entstanden. Gleichzeitig wurden die steinernen Brückenportale entfernt. Die dreispurige Brückenfahrbahn stand nunmehr dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung. Die Straßenbahnen hatten nördlich und südlich der Doppelbogen je einen eigenen Fahrkörper.

Fortsetzung folgt

7 Die Dauerbehelfsbrücke, Juli 1948. Auf der Brücke Zug der Linie 15, Trieb- und Beiwagen Baujahr 1920-1924.

Foto: R. Jacobi



Straßenbahn-Wochenende in Dortmund

Samstag, 11.10.80: Besichtigung der privaten Straßenbahn-Fahrzeugsammlung des Herrn Knupe in Dortmund - Falls betrieblich möglich mit Sonderfahrt.

Beginn: 14.00 Uhr, Ende ca. 16.00 Uhr.

Die Teilnahme ist für Fahrgäste der Straßenbahn-Rundfahrt am nächsten Tag kostenlos.

Sonntag, 12.10.80: Große Straßenbahn-Rundfahrt in Dortmund.

Beginn: ca. 10.00 Uhr am Hbf, Ende ca. 18.00 Uhr.

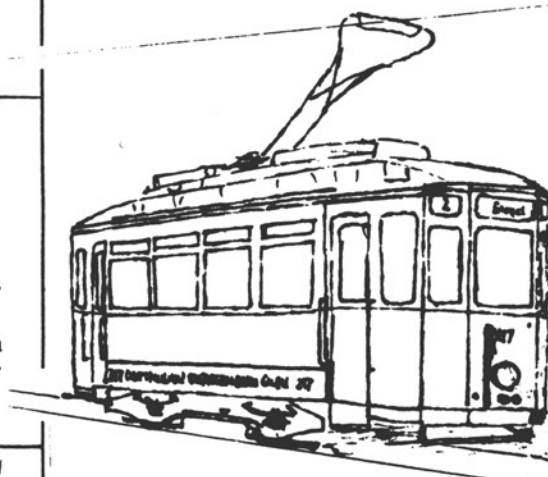
Fahrzeuge: 2x-Tw 252 + 2x-Bw 675 ("Blümchen-Zug"), seit 1969 abgestellt und nach kürzlich erfolgter HU nun als neuester Dortmunder Museumszug wieder im Einsatz.

Fahrtstrecke: Interessante Strecken des Dortmunder Netzes. Vorgesehen ist u.a. die romantische und bei Sonderfahrten bisher selten besuchte Strecke nach Brambauer. Fotohalte.

Besichtigungen: Betriebshof-Besichtigungen sind vorgesehen. Im Bf Westfalendamm können die übrigen Museumsfahrzeuge fotografiert werden.

Fahrpreis: DM 10,--

Anmeldung durch Überweisung des Fahrpreises auf PSchK Berlin/W 4357 11-102 (Arbeitsgemeinschaft BLICKPUNKT STRASSENBAHN e.V.)
Kennwort: "12.10." (oder "11./12.10.", falls Sie auch am Samstag-Programm teilnehmen möchten). Angemeldete Teilnehmer erhalten ca. zwei Wochen vor der Fahrt nähere Einzelheiten zugesandt.



MUSEUMSSTRASSENBAHNEN IN GROSSBRITANNIEN

- Fortsetzung -

I.2. Beamish Park (North of England Open Air Museum)

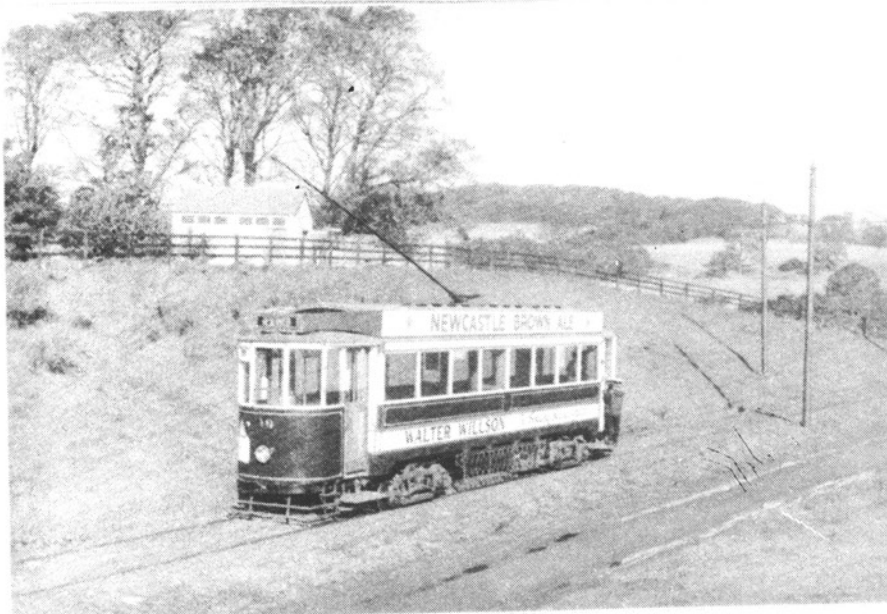
In diesem Parkgelände acht Meilen südlich von Gateshead hat im Jahre 1969 der Aufbau des "Nordenglischen Freilichtmuseums" begonnen. Es ist dazu gedacht, diesem Teil Großbritanniens als der Wiege der technologischen Entwicklung ein Denkmal zu setzen. Das vorgesehene Gelände ist groß genug, eine historische Straßenbahnlinie mit einzuschließen. Aus der Sammlung von British Railways wurden daher zwei Wagen angekauft: der Eindeck-Vierachser 10 aus Gateshead (Bj. 1925) und Wagen 342 aus Sheffield, ein zweiachsiger Doppeldecker aus dem Jahre 1907. Triebwagen 513 aus Sheffield ergänzt seit 1976 den Wagenpark.

In der ersten Etappe wurde eine etwa 800 m lange Strecke angelegt. Das Museum wird vom Staat unterstützt mit der Maßgabe, in einem bestimmten Zeitraum Firmen mit den anfallenden Arbeiten zu beauftragen (Arbeitsbeschaffungsprogramm: vgl. mit Crich). Dies erwies sich hier als verhängnisvoll, da der Unternehmer die Strecke nach den Bauvorschriften für Industriegleisanschlüsse erstellte, ohne die speziellen Anforderungen der Straßenbahnwagen zu berücksichtigen. Von dem für 1972 gewährten Zuschuß in Höhe von 200.000,- DM war für den Gleisbau etwa die Hälfte verwendet worden, doch konnten nur 110 m der Strecke entgleisungsfrei befahren werden. Drei größere Kurven mußten vollkommen umgebaut werden und mit Leitschienen, Außenüberhöhung etc. ausgerüstet werden. In den Baumaßnahmen waren Wagenhalle und Werkstatt enthalten.

Die Stromversorgung geschieht mit einem dieselgetriebenen Generator für 700 Volt. Die drei Fahrzeuge sind von einer privaten Vereinigung aufgearbeitet worden, die als Betreiber der Straßenbahn fungiert und auch für die Betreuung der anderen Museumsstücke aus dem Bereich des Verkehrswesens zuständig ist. Neben anderem wurden auch einige alte Wagen von der umgebauten Untergrundbahn in Glasgow erworben.

Das Museum soll im Laufe der Jahre erweitert werden, die Straßenbahn wird entsprechend mitwachsen. Eine erste Verlängerung der Strecke soll vielleicht schon 1980 fertiggestellt werden.

Literatur: Modern Tramway, verschiedene Jahrgänge, insbesondere Heft 9/73 mit einem Aufsatz von J.H. Price.

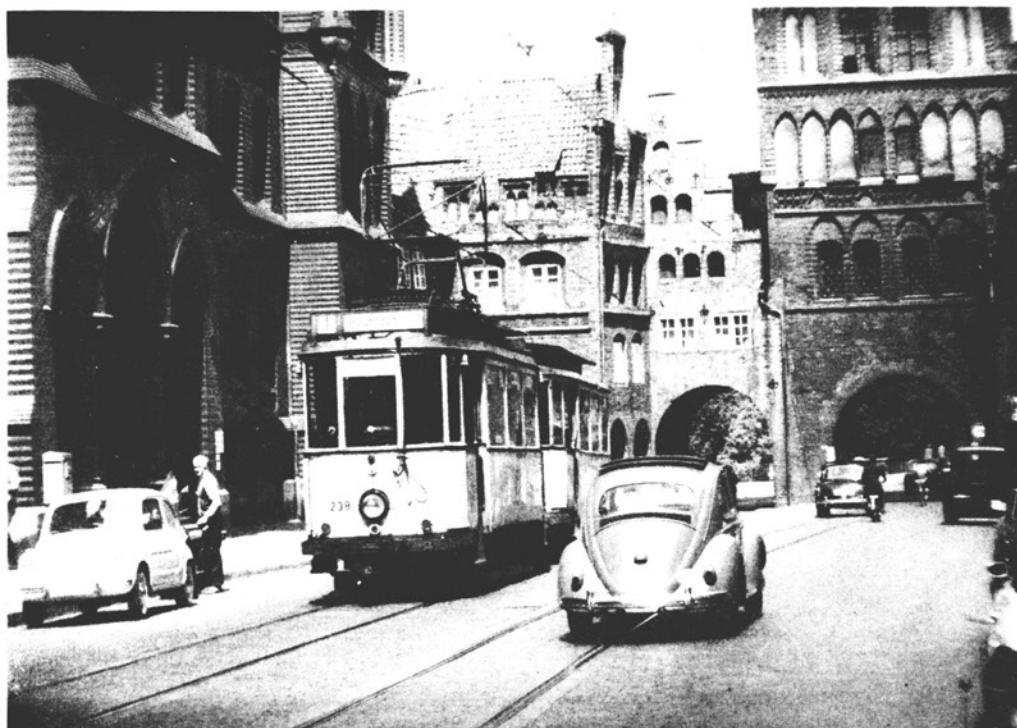


Unser Foto zeigt den
Triebwagen Nr. 10
Gateshead
in Beamish Park.
Es stammt von
M.R. Taplin.

Graz (nach MERIAN 9/XXXI)

Außergewöhnliche Initiative Grazer Straßenbahnfreunde

Als die Straßenbahnstrecke Graz-Maria Trost am 23.10.1941 auf Normalspur umgestellt wurde, wanderten die Meterspurtriebwagen nach Lodz aus. Einen dieser Wagen haben unsere Grazer Kollegen dort ausfindig gemacht und das Fahrzeug, Baujahr 30.1.1898, "heimgeholt".



Tw 238 vor dem Lübecker Burgtor; Juni 1959

Foto: Ebert

Nachlese vom
23. Bundesverbands-
tag des BDEF in
Lübeck, 15.-18.5.80

Dem Bericht im
"eisenbahn-magazin"
Nr. 7/80 haben wir
nichts hinzuzufügen
außer, daß der Nor-
den Deutschlands
immer "straßenbahn-
ärmer" wird. So
bleibt nur ein
Erinnerungsfoto an
die Lübecker
Straßenbahn auf
1.100 mm-Spur, die
von 1905 bis 1959
verkehrte.

Notizen vom Rheinlandtag

Landesrat Hartung berichtete auf der Pressekonferenz am manuelskotten am 1.6.1980 über den erfolgreichen Verlauf des Rheinlandtages, der von über 3.000 Teilnehmern besucht wurde. Er appellierte an die Medien, den neuen Trend zur Denkmalspflege zu fördern.

Es war Gelegenheit, auch Landeskonservator Dr. Mainzer auf die Museumsbahn anzusprechen. Er unterstützt unsere Bemühungen und sprach Worte der Ermutigung aus.

BMB-Vertrieb

Zum Karten-
sortiment
des BMB-
Vertriebs
gehört auch
dieses Bild
des Tw 130
Baujahr 1919
vor der
Einfahrt
zur Wagen-
halle Kapellen
Foto:

W.K. Reimann
am 19.2.1963

