



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Dezember 1980

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



BMB-Sonderfahrt am 28.9.1980 in Bochum. Sechssachsgelenktriebwagen 286 der BoGeStra am Aufstellgleis der Endstelle der Linie 302 in Bochum-Opelwerk I.
Foto: R. Jacobi

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 (02339) 3608

Schatzmeister

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

Schriftleitung HALTESTELLE

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

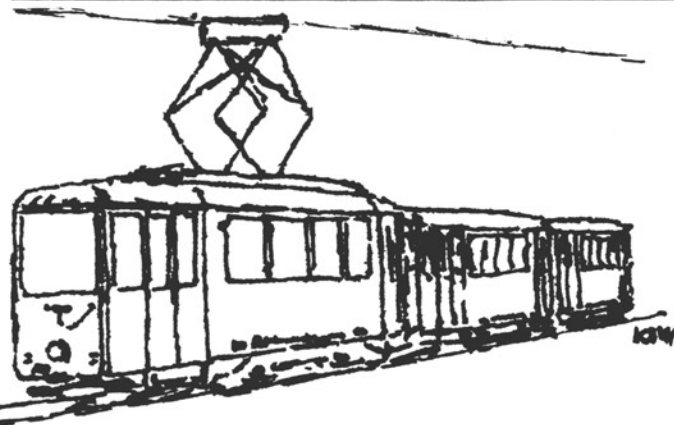
BMB-Vertrieb

Karl Dieter Lersch, Iltisstr. 20, 5600 Wuppertal 2
Ruf (0202) 85167 *ab 1.1.1981 vorerst E. R. Dicke!*
BMB-Sonderkonto Postscheckamt Essen 9072-438

Wir laden ein zu unserer

N i k o l a u s f e i e r

am Samstag, dem 6. Dezember 1980,
in der Gaststätte Ehrhardt, an der
Endhaltestelle Sudberg der VRR-Buslinie 625.
Wir wollen wieder Dias, Filme und Bilder
betrachten.
Beginn nach Einbruch der Dunkelheit.



für Autofahrer: 9.55 ab Steinberg

Am Sonntag, dem 21. Dezember 1980
(4. Advent) fahren wir wieder

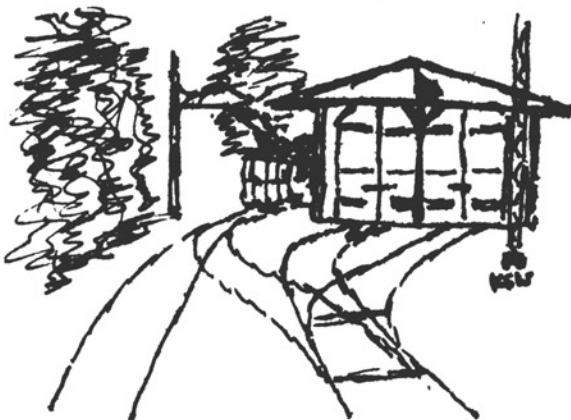
kreuz und quer durchs vorweihnachtliche Düsseldorf.

Diesmal steht uns der "Siegener Zug" zur Verfügung. Ab Hauptbahnhof 10.15 Uhr, DM 7,50, ermäß. 3,50.

VRR-Anschluß aus Ri. Osten mit E 3162
ab Hagen 9.10, Ennepetal 9.18,
Schwelm 9.23, W-Oberbarmen 9.28, W-Barmen 9.31, W-Elberfeld 9.37, W-Vohwinkel 9.43, an Düsseldorf 9.59.

Haben Sie schon einen Weihnachtsbaum?

Kaufen Sie zu diesem Fest ein Bäumchen mit Wurzel!
Sie haben dann zwei Vorteile:
Der Baum bleibt frisch, und Sie pflanzen ihn
später an unserer Wendeanlage Möschenborn ein.
Dort soll eine Tannenhecke entstehen.



Die VKA-Wagenhalle in Remscheid, Lenneper Straße: Gern hätten wir diese historische Wagenhalle aus dem Jahre 1907 übernommen. Eine Rückfrage bei der Liegenschaftsabteilung der Remscheider Stadtwerke ergab, daß diese Halle zur Zeit unentbehrlich ist. Sie wird für Lagerzwecke genutzt. Erstaunlich bei dem hohen Alter! Wer weiß ein anderes Objekt, das sich zur Translozierung eignet? Die Denkmalschutzbehörde unterstützt uns.

Dass es wieder so werde

- sehr bald !

Ja, das möchten wir - einen Andrang an unserer Museumsbahn, wie es das Bild der letzten Fahrt der Linie 5 vor nunmehr 11 Jahren zeigt. Wenn nicht alle Vorzeichen trügen, sollten wir in nicht allzuferner Zukunft so weit sein. Und dass die Vorzeichen gut stehen, dessen sind wir uns seit dem 20. Oktober 1980 sicher.

Nicht nur Ministerpräsident Johannes Rau war bei der B M B, sondern gleichzeitig auch Oberbürgermeister Gurland als Repräsentant der Stadt Wuppertal, Dr. Beck, Präsident der Bundesbahn-Direktion Köln, Dipl.Ing. Graetz (MdL) als Vertreter des Kultusministeriums und Herr Hartwig als Vertreter der Unteren Denkmalschutzbehörde. Sie alle zeigten sich beeindruckt von dem, was die kleine BMB in den wenigen Jahren an Vorarbeit geleistet hat. Als Ergebnis dieses Besuches war man sich einig, dass diese Arbeit nicht umsonst gewesen sein darf und diese Museumsbahn sich zu einer echten Attraktion weiterentwickeln soll und wird.

Nach der Fahrt mit dem "96" über die Gesamtstrecke ging es im neuen "Salonwagen" in ernsthaften Gesprächen um die Notwendigkeiten des Weiterkommens und um die Hilfen, die dazu erforderlich sind. Am Ende gab es eine klare Linie der Prioritäten - und feste Zusagen, uns diese Hilfen zu gewähren. Hinzu kommt noch die Anforderung von Unterlagen durch den Landeskonservator in Bonn, um gezielte Mittel für die Restauration von Museumsfahrzeugen festlegen zu können.

Das dürfte der Durchbruch sein ! Aber es ist auch neue Verpflichtung, sich weiter - und noch mehr als bisher - mit allen Kräften in die zu bewältigenden Arbeiten zu knien, zusammenzustehen und Hindernisse zur Seite zu räumen. hh



te. – Nun, das Wetter zeigte sich in der Woche vorher passabel und am Besuchstage von der besten Seite.

Erwartungsvoll waren am 20. Oktober Vorstand und Aktive zur Stelle, pünktlich auch die erwarteten Gäste; kurz hintereinander trafen sie ein und der so schön aufgeräumte Betriebshof stand voller Automobile.

Nach der allgemeinen Bekanntmachung, bei der Ministerpräsident Rau die Aktiven mit Handschlag begrüßte, bestiegen die Gäste den KSW 96 und die Fahrt auf die Strecke begann.

Sofort ergaben sich handfeste Gespräche, aus denen nicht nur das Interesse erkenntlich wurde, sondern auch, dass die Herren über die Materie recht gut informiert waren; Fragen und Antworten kamen in schneller Folge.

Amüsiertes Gelächter gab es, als das mitgeführte Funksprechgerät einen nicht vorgesehenen Halt in Schulkohlfurth verlangte; man hatte einen der Gäste vergessen. Herr Graetz hatte sich so intensiv unterrichten lassen, dass er die Abfahrt verpasste und nun mit unserer "Feuerwehr" (der selbstfahrenden Drehleiter) im Eiltempo hinterhergebraust kam. Doch es kam keinerlei Peinlichkeit auf; es gab ein fröhliches Gelächter und Herr Graetz hatte das Vergnügen einer Blitz-Sonderfahrt.

Emil Dicke und Heinz Johann unterrichteten die Gäste während der Fahrt über alles Wichtige auf und an der Strecke, zeigten auf das, was schon getan war, wiesen auf das hin, was

noch zu tun ist. Und letztlich geschah das, was wir aktiven BMBler selbst immer wieder selbst erleben: die Gäste zeigten sich begeistert von der Schönheit der Strecke und der Natur des Kaltenbachtales.

Nach kurzen Halten an verschiedenen Stellen und einem Rundgang in der Umsetzanlage Möschenborn ging die Fahrt wieder talwärts.

Und alle, alle kamen !

Er hatte es uns versprochen – und er kam nicht allein ! Ministerpräsident Johannes Rau, Oberbürgermeister Gurland, Präsident Dr. Beck, MdL Graetz – und jeder mit einigen wichtigen Mitarbeitern – fürwahr : ein hoher Besuch und ein grosser Tag für die B M B.

Zuvor aber gab es Arbeit und Schweiss (wieder einmal) der Aktiven. Sollte das Gelände des Depots Kohlfurth sich dieses Besuches doch würdig erweisen. Es galt also, aufzuräumen und Ordnung zu schaffen. Es gab eine grosse Schrotaktion (die natürlich auch etwas Geld in die Kasse brachte), der vollgestellte Vorplatz wurde be- und gereinigt und sah danach manierlich aus. Unkraut wurde beseitigt, die Grube mit dem gesamten Kleingerümpel am hinteren Tor geleert, Fahrzeuge wurden gewaschen – kurz: es war eine Schinderei. Zudem musste auch noch letzte Hand an den "Salonwagen" gelegt werden, damit er sich (zumindest innen) für die Gespräche ausreichend gemütlich und sauber darstellen konnte.



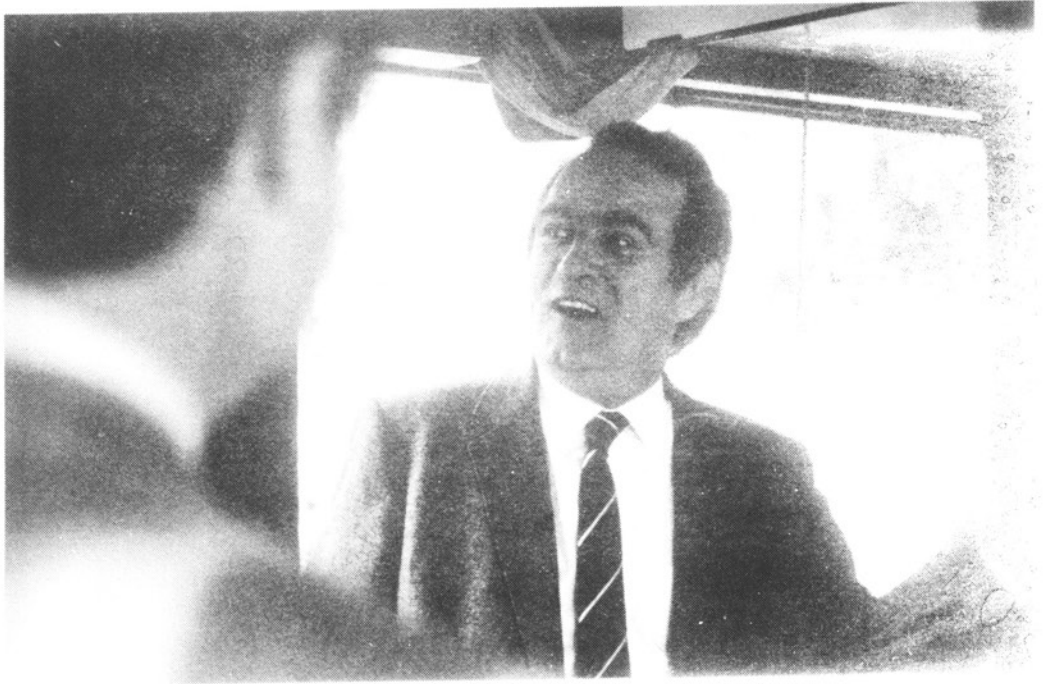
Im "Salonwagen" sass man anschliessend in gemütlicher Runde bei kleinem Imbiss und Getränken und schnell waren wir mitten im Dialog über die Probleme der BMB.

Zunächst wurde ausgiebig über eine Hilfe bei der Bewältigung der Arbeiten zur Renovierung der Wasserdurchlässe und der Strecke gesprochen. Der Ministerpräsident sagte zu, sich bei infragekommenden Dienststellen sowie bei der Bundeswehr über Möglichkeiten zu erkundigen.

Auch über den Stand der Hallenfinanzierung wurde gesprochen und hier auf die intensiven Bemühungen des Herrn Graetz um die Bereitstellung eines Landeszuschusses von DM 100000.- im Haushaltsjahr 1981 zurückgegriffen und auch der Stand unserer Eigenfinanzierung festgestellt. Sobald über die Inanspruchnahme der Grundstücke, soweit sie im Besitz der WSW sind, eine Entscheidung gefällt worden ist, könnte mit dem Bau begonnen werden.

Oberbürgermeister Gurland und Herr Hartwig von der unteren Denkmalschutzbehörde teilten mit, dass im Etatentwurf 1981 der Stadt Wuppertal für die BMB ein Zuschuss von DM 5000.- vorgesehen ist. Wir wurden aufgefordert, eine Abrechnung über die Renovationen an den Masten vorzulegen, um den 1980 ebenfalls genehmigten Zuschuss abrufen zu können.

Breiten Raum nahmen auch die Gespräche über die Betriebsleitung der BMB für den geplanten öffentlichen Personenverkehr ein. Hier wurde eine Lösungsmöglichkeit in Erwägung gezogen, über die

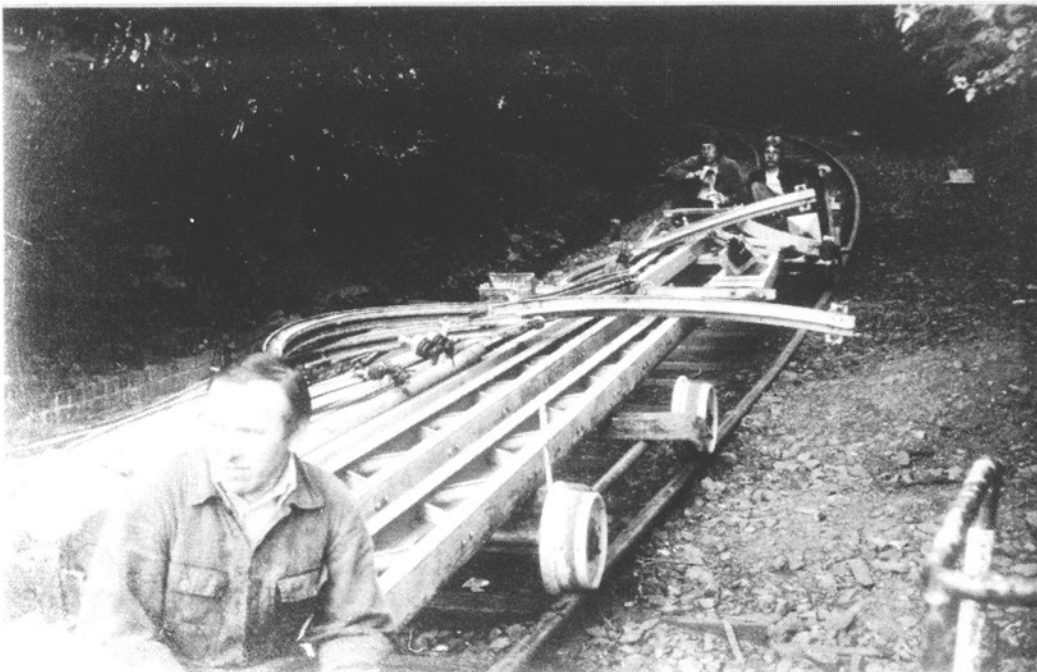




Hallen - Bausteine

Zuschuss setzt Eigenleistung voraus; und die Erfahrung zeigt, dass Zuschüsse desto höher sind, je grösser die Eigenleistung ist. Übertragen wir das auf unseren Hallenbau, so zeigt sich, dass dem Zuschuss des Landes eine etwa gleich grosse Eigenfinanzierung in Form der Bausteine gegenübersteht.

Zählen wir nun beides zusammen, ergibt das nach der bisherigen Übersicht etwa 80 % der allen bekannten Hallengrösse. Sollten wir da nicht zusehen, auch den Rest noch zusammenzubringen, damit die Halle in einem Zuge erbaut werden kann? Wenn wir noch etwa 15 weitere Anteile zusammenbringen, haben wir es geschafft. Es wäre schön, das auf der HV melden zu können, damit am Ende des kommenden Jahres es in Kohlfurth etwa so aussieht, wie auf dem oberen Bild (hauptwerkstatt in Bochum) - und dass es nicht irgendwann - wie unten heisst: die unwiderruflich letzte Fahrt (Güterbahn Hatzfeld)



Herr Dr. Beck noch berichtet wird. In diesem Zusammenhang kam auch das anstehende Genehmigungsverfahren zu Sprache.

Oberbürgermeister Gurland berichtete dem Ministerpräsidenten ausführlich über die der BMB geleistete ideelle Hilfe bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt und betonte ausdrücklich, dass die Museumsbahn bei entsprechender Weiterentwicklung zu einer echten Attraktion werden wird und würdigte zugleich unseren persönlichen und finanziellen Einsatz im Verlauf der Jahre.

Ministerpräsident Rau sagte uns zum Schluss zu, uns jede mögliche und verantwortbare Hilfe zu geben.

Als die Gäste dann aufbrachen, waren rund drei Stunden vergangen. Sie hinterliessen eine BMB, die einerseits tiefbefriedigt über den Erfolg dieses Besuches, andererseits aber auch überrascht war, wie genau und intensiv Oberbürgermeister Gurland über Tätigkeiten und Probleme der BMB unterrichtet war und damit zeigte, dass - gelegentlichen Unkenrufen zum Trotz - die Museumsbahn nicht etwa vergessen oder als Spleen Einzelner abgetan wird, sondern sehr wohl in das Kalkül der Stadt Wuppertal einbezogen ist.

Aufnahmen:
letzte Fahrt der
Linie 5 -
Gerd Hensel.
übrige -
Hanns Heinen

Personalia

Wir trauern mit den Angehörigen um:

Helmut Brinker sen., 4040 Neuss 1

Hans Boll, 5600 Wuppertal 11

Almuth Rieth, 5600 Wuppertal 12

Wir beglückwünschen

Dr. Wolfgang Berndt, 5060 Bergisch-Gladbach 1

zu seiner Verlobung mit Carla von Baumbach.

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:

Gertrud Rusche, Wuppertal (202)

Hans Huckels, Haan/Rhld. (212)

Christian Bitzhener, Wuppertal (241)

Frank Stiller, Wuppertal (251)

Martin Stöcker, Solingen (252)

Dirk Kruse, Sprockhövel 2 (239)

Otmar Swierzy, Stommeln (238)

Christoph Engels, Köln 60 (232)

Bruno Rebbelmund, Wuppertal 21 (193)

Joachim Vesper, Wuppertal 2 (24)

Ausgeschieden sind:

Peter Goldschmidt, Wuppertal 1 (36)

Jürgen Brüggenmann, Wuppertal 1 (185)

Wolfgang Hilger, Bonn 3 (32)

Roland Rieth, Wuppertal 12 (127)

Peter Rieth, Wuppertal 12 (128)

Hermann Rieth sen., Wuppertal 12 (182)

B M B - Vertrieb

Der Vorstand hat sich mit Herrn Dieter Lersch geeinigt, ihn wegen beruflicher Überlastung zum 31.12. 1980 von der Aufgabe des BMB-Vertriebs zu entbinden.

Die von Herrn Lersch erwirtschafteten Gewinne sind für die Vereinskasse eine erhebliche Zusatzeinnahme geworden. Wir rufen die Mitglieder auf, diese wichtige Arbeit weiterzuführen.

Bis zu einer neuen Regelung sind alle Anfragen an den Vorsitzenden Emil R. Dicke zu richten.

Wir schulden Herrn Lersch für seine Arbeit unseren besonderen Dank.

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.

Am 18. Oktober 1980 fand beim ausrichtenden Modell-eisenbahnclub Neuss die Regionaltagung West des Bundesverbandes deutscher Eisenbahnfreunde statt.

Am Morgen erfreuten sich die zahlreichen Teilnehmer an einer Rundfahrt auf der Neusser Hafenbahn.

Der Vorstand des BDEF war durch die Herren Feldmeier, Reuber und Schacht vertreten. Herausragender Tagesordnungspunkt war die Initiative des BDEF für einen "Tag der Schiene".

KSW



TAG DER OFFENEN TÜR

Bergische Museumsbahnen, Betriebshof Kohlfurthener Brücke: 9.00—17.00 Uhr: Besichtigung des Betriebshofes mit den restaurierten Straßenbahnen. Kinder unter 12 Jahren haben aus Sicherheitsgründen nur in Begleitung von Erwachsenen Zutritt.

SAMSTAG

27. SEPTEMBER 1980

"Volles Haus" meldeten wir am Abend des 27. September dem Presse- und Werbeamt der Stadt Wuppertal, denn 1.200 Besucher interessierten sich für die Museumsbahn und ganz besonders natürlich für die Aufnahme des Fahrbetriebs. Es gab sogar einen geharnischten Protest eines Besuchers, weil die Bahn nicht fuhr. Wäre er doch am Morgen dagewesen... die Dienstfahrt zum Möschenborn hat manchen begeistert. So war denn auch der Umsatz beim Postkartenverkauf rege, und manche Mark floß unserer Spendenkasse zu. Ein öffentliches Dankeschön gilt Frau Ilse Haacke, die unserem Archiv 11 Diapositive zur Verfügung stellte, alle am letzten Betriebstag der Zahnradbahn aufgenommen.

KSW

MUSEUMSFONDET 1 KRMUSEUMSFONDET 1 KRMUSEUMSFONDET 1 KR.



SPORVEIHSISTORISK SELSKAB



SPORVEIHSISTORISK SELSKAB



SPORVEIHSISTORISK SELSKAB

Es war ein bewegtes Wochenende in der Kohlfurth: Familienfest am 18.10., Besuch des Ministerpräsidenten am 20.10. und dazwischen, am Sonntag, dem 19.10., Besuch aus Dänemark.

"Eine Omnibus-Ladung" dänischer Straßenbahnfreunde auf Europatournee, da durfte unsere Museumsbahn nicht ausgelassen werden. Wir stellen nämlich geradezu das Gegenstück zum dänischen Straßenbahnmuseum in Skjoldenaesholm auf Seeland: Wir haben eine längere Strecke und die die Dänen eine mustergültige Wagenhalle.

Es gab ein Wiedersehen mit Herrn Hansen und eine Erinnerung an eine Dienstfahrt in Dänemark "med den gamle Aarhus sporvej".

Wir freuen uns über das Lob unserer dänischen Freunde über unsere Strecke und die geleistete Arbeit. Kommt bald wieder!

KSW

WZ Dienstag, 24. Juni 1980

Jubiläums-Ausgabe

Mit der Bergbahn

Der Verein Bergische Museumsbahnen bemüht sich nicht nur durch das Straßenbahn-Museum in der Kohlfurth und der Museumsbahnstrecke zwischen Cronenberg-Mörschenborn und Kohlfurth Brücke das weit mehr als ein halbes Jahrhundert bewährte Verkehrsmittel in Erinnerung zu halten, regelmäßig erscheint im Eigenverlag die „Haltestelle“, die mit vielen Bildern, etwas Geschichte, Zahlen, Daten und Fakten lesens- und sammelnsenswert ist.

Die „Jubiläums-Ausgabe“ Nr. 25 befaßt sich jetzt ausführlich mit der Barmer Bergbahn, die 1959 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung ihren Betrieb einstellen.

Montag, 18. August 1980

Bahn-Depot in Planung

Für Museumsbahn

Für den Verein Bergische Museumsbahn, der seit Jahren an der Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebes mit historischen Wagen zwischen Cronenberg und Kohlfurth arbeitet, ist der Bau einer Fahrzeughalle im Betriebshof Kohlfurth Brücke in greifbare Nähe gerückt.

Das Land stellte, wie bereits berichtet, 100 000 Mark zur Verfügung und auch die Baustein-Aktion der Mitglieder ist zufriedenstellend angelaufen. Rund 90 000 Mark sind hier durch Mitglieder, darunter aus Ludwigsburg, Aachen, Köln, Göttingen, Freiburg, aber auch aus Holland und der Schweiz, aufgebracht worden.

Es soll eine große Halle mit 55 mal 15,5 Metern Abmessung entstehen. Ein Bauanschluß bereit das Projekt mit Architekten bereits vor. Gebaut werden soll möglichst in einem Zuge. Damit könnten die zum Teil wertvollen Fahrzeuge, die bisher stark unter der Witterung gelitten haben, bald restauriert werden. Auch für den Museumsbahnbetrieb ist die Halle für die Wartung der Wagen unumgänglich.

WZ Mittwoch, 24. September 1980

Alte Bahnen sind gefragt

Auch Rau und Gurland besuchen Museumsbahn im Oktober

Die Bergische Museumsbahnen können sich über mangelnden Besuch nicht beklagen. Straßenbahnfreunde aus dem In- und Ausland finden sich immer wieder in der Kohlfurth ein.

Erfreut war man über den Besuch des Landeskonservators, der inzwischen die grundsätzliche Zustimmung zur finanziellen Unterstützung

des dringend benötigten Fahrzeughallenbaus gegeben hat. Angesagt hat sich jetzt aber auch Johannes Rau. Am 20. Oktober, um 15.00 Uhr, wird er den jetzt elf Jahren bestehenden Museumsbahnen einen Besuch abstatten. Auch Oberbürgermeister Gottfried Gurland will kommen.

Das gibt der Schar der Straßenbahnfreunde Auftrieb, die

sich seit Jahren bemühen, den Verfall der für sie kostbaren Fahrzeuge – so gut es ohne Halle bisher geht – nicht nur aufzuhalten, sondern mit unendlicher Geduld, mit viel Schweiß und vielen Arbeitsstunden die Strecke zwischen Cronenberg und Kohlfurth Brücke aufzuarbeiten und den Museumsbahnbetrieb vorzubereiten.

RGA - Remscheider General-Anzeiger 30.09.1980

Wieder sind die „Bergischen Museumsbahnen“ in Wuppertal-Kohlfurth der Verwirklichung ihres Traums, der Aufnahme des Straßenbahnpersonnenverkehrs zwischen Kohlfurth und Cronenberg, ein Stück näher gekommen. Das demonstrierte am Wochenende der Verein der rund 250 Straßenbahnfanatiker, als das Trambahnmuseum am Ufer der Wupper zum Tag der offenen Tür geöffnet hatte.

In Zusammenarbeit mit der Stadt Wuppertal hatte man die

Freunde der „Lektrischen“ begeistert

Pforten geöffnet, um sich und vor allem die gute, alte „Lektrische“ (Foto) längst vergangener Tage zu präsentieren. Daß man neben den historischen Fahrzeugen auch Fortschritte verzeichnen und auch entsprechend heraus-

stellen konnte, gehörte zu den Erfreulichkeiten des Tages.

Da war zum Beispiel die Streckenausweiche komplett überholt und betriebsfertig eingerichtet worden, als ob hier bald eine Bahn führe. Doch dazu benötigt die Museumsbahn die neue Trafostation. Im Rohbau fertig und verputzt, wollen die Straßenbahner in den nächsten Tagen die Anlage installieren und so ein Stück in Richtung Personenverkehr gehen.

St. Aschauer/Foto: K. Bernhard

Dienstag, 21. Oktober 1980

Museumsbahn: Hoher Besuch

Viel Lob für den Verein Bergische Museumsbahnen! Ministerpräsident Rau, Landtagsabgeordneter Grätz, Oberbürgermeister Gurland und der Präsident der Bundesbahndirektion Köln, Dr. Beck, besuchten gestern den Betriebshof Kohlfurth Brücke und die ehemalige Straßenbahnstrecke Cronenberg/Solingen, die die Museumsbahner wieder befahrbar machen wollen. Vorsitzender Dicke berichtete dabei von den Sorgen. Wie sich die Begeisterung der Gäste in Unterstützung auswirken wird, darüber wurde noch nicht gesprochen.

WZ 23. Oktober 1980

Museumsbahn erhält viel Unterstützung

Bald Fahrbetrieb?

Dem Verein Bergische Museumsbahnen, der mit seinem

Anliegen, in Kohlfurth Brücke historische Straßenbahnwagen zu sammeln und den Betrieb auf einem Teil der früheren Straßenbahnstrecke Cronenberg/Solingen wieder aufzunehmen, bisher durch die freiwillige Mitarbeit seiner Mitglieder nur mühsam vorankam, wurde jetzt Unterstützung zuteil.

Die Museumsbahn ist in den rheinischen Museumsplan aufgenommen worden. Der Verein kann somit vom Landschaftsverband Rheinland finanziell unterstützt werden. Diese Zusage machte das Rheinische Museumsamt dem Kultursprecher der CDU-Fraktion im Landschaftsverband, Prof. Dr. Klaus Goebel. Der Wuppertaler Stadtverordnete hatte einen solchen Vorstoß unternommen.

Ministerpräsident Johannes Rau will versuchen, die Bundeswehr zur Instandsetzung der Wasserunterführung oberhalb von Mörschenborn zu gewinnen. Der Präsident der Bundesbahndirektion Köln, Dr. Hanns Beck, will sich bemühen, einen Betriebsleiter zu finden, ohne den die Bahnen den regelmäßigen Fahrverkehr durch das Kaltenbachtal nicht aufnehmen können. SPD-Landtagsabgeordneter Reinhard Grätz bringe, so der Ministerpräsident, gelegentlich den Landeszuschuß für die Wagenhalle vorbei. Die drei hatten sich vor einigen Tagen an Ort und Stelle von Vereinsvorsitzendem Dicke die Hauptsorgen des Vereins vortragen lassen und dabei erklärt, daß der Wagenbestand bald gegen Witterungseinflüsse geschützt werden müsse und das große Interesse der Bevölkerung an der Museumsbahn einen ständigen Fahrbetrieb rechtfertige.

Ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes und erfolgreiches Jahr 1981 und viel Freude am Hobby weiterhin wünscht:

die Redaktion

allen Lesern dieses Blattes und Freunden des Schienenverkehrs



I.3. Carlton Colville

Das zweite englische Straßenbahnmuseum, in dem ein historischer Fahrbetrieb eingerichtet wurde, befindet sich in Carlton Colville nahe der Stadt Lowestoft in der Grafschaft Suffolk. Der damalige Besitzer des Museumsgeländes erwarb Anfang der sechziger Jahre den Triebwagen 14 der ehemaligen Straßenbahn in Lowestoft und einige andere Erinnerungsstücke aus dem Bereich des Verkehrswesens. Es gründete sich ein Freundeskreis mit dem Ziel, ein Verkehrsmuseum einzurichten, zu dem auch eine Museumsstraßenbahn gehören sollte. Noch bevor der Aufbau des Museums in Angriff genommen wurde, stießen zwei weitere Vereinigungen hinzu, die sich die Erhaltung historischer Nutzfahrzeuge und Obusse zum Ziel gesetzt hatten. Die Planung wurde nun dahingehend geändert, daß für jede Vereinssammlung ein eigener Hallenkomplex vorgesehen wurde.

Die Straßenbahn erhielt etwa 800 m eingleisige, normalspurige Strecke, auf der im Mai 1972 die ersten Fahrten für Publikum aufgenommen wurden. Eine zweigleisige Stumpfendstelle, die den wechselweisen Betrieb zweier Wagen ermöglicht, konnte 1979 fertiggestellt werden. Ein 100 kW-Generator erzeugt 460 Volt und erlaubt sogar den gleichzeitigen Betrieb von drei Straßenbahnfahrzeugen. Die Obusse benutzen auf einem Teil ihrer Ringstrecke den Straßenbahnfahrdradt mit, sodaß die Trams nur mit Rollenstromabnehmer verkehren können. Der Wagenpark besteht im Moment aus fünf Fahrzeugen, darunter vier Vierachser. Die Wagen Lowestoft 40 und Glasgow 1245 mußten vor ihrem Einsatz umgespurt werden, bei dem Wagen aus Glasgow wurde auch der Lyrabügel durch einen Rollenstromabnehmer ersetzt. Daneben sind einsatzbereit die Tw 11 und 159 aus Blackpool, sowie London 1858. Im Jahre 1979 zählte Carlton Colville 8301 Besucher, jedoch waren diese Zahlen um 14% niedriger ausgefallen als im Vorjahr, da im Mai und Juni in der Umgegend alle Tankstellen an den Wochenenden geschlossen blieben.



Mittlerweile sind einige Eisenbahnfahrzeuge nach Carlton Colville gekommen und eine Kinderstraßenbahn ist aufgebaut worden. Das Museum zeigt auf diese Weise einen interessanten Querschnitt durch die Entwicklung der verschiedenen Landverkehrsmittel. Literatur: Modern Tramway, verschiedene Jahrgänge, insbesondere Heft 6/71 mit einem Aufsatz von J.H. Price.

Unsere Beitragsordnung:

Beitragsgruppe A	(allgemeiner Beitrag)
Beitragsgruppe B	(ermäßigter Beitrag)
Familienbeitrag	

DM 60,--	jährlich
DM 30,--	jährlich
DM 100,--	jährlich

Richard Jacobi

die verrückte Brücke

Fortsetzung

Vor den Brückenauffahrten in Düsseldorf und Oberkassel gabelten sich die Doppelgleisstrecken. Ganz außen entstanden neue Fußgängerwege. Die Radfahrer bekamen den Raum zwischen den Doppelbogen. Dieser Raum war aber ziemlich schmal, und es kam zu einigen Radfahrernfällen. Daraufhin durften die Radfahrer auch die allgemeine Fahrbahn benutzen.

Einige Jahre vorher, und zwar 1922, hatte die RhBG, die bis dahin separate Düsseldorfer Straßenbahn übernommen. Das Liniennetz wurde neu geordnet. Um 1930 fuhren folgende Linien über die Oberkasseler Brücke:
 Fernlinie A (ab 1937 K) Graf-Adolf-Platz - Krefeld
 Fernlinie C (ab 1937 M) " - Moers
 Linie 4 Heinrichstr.-Zoo-Wehrhahn-Corneliusplatz-Oberkassel
 Linie 16 D-Hbf.-Corneliusplatz-Oberkassel-Neuß
 Linie 17 Volmerswerth-Bilk-Graf-Adolf-Pl.-Oberk.-Lörick
 1936 kaufte die Stadt Düsseldorf ca. 90 % der Rheinbahn-Aktien auf, die Bezeichnung "Rheinische Bahngesellschaft A.-G." wurde weitergeführt. Aus der privaten RhBG, wurde quasi ein städtischer Verkehrsbetrieb. Das Kraftwerk Oberkassel (bis dahin mußten die Oberkasseler Bürger ihre Stromrechnungen an die RhBG. bezahlen) wurde den Stadtwerken angegliedert, die Oberkasseler Brücke übernahm die Stadt Düsseldorf.

Gegen Ende des zweiten Weltkrieges am 3. März 1945 wurde die Brücke gesprengt. Die mächtigen vier Doppelbogen lagen zerstört in den Fluten des Rheins. Einem Zeitungsbericht nach dem Kriege war zu entnehmen, daß die Widerlager der Oberkasseler Brücke dem starken Druck der Doppelbogen auf die Dauer nicht gewachsen waren. Man hätte die Brücke also über kurz oder lang erneuern müssen.

Im Sommer 1945 wurden zwei Fährbetriebe eingerichtet, einer vom Altstadtufer aus, der andere nördlich der zerstörten Brücke zwischen Ulanendenkmal und Oberkassel. Außerdem baute die Besatzungsmacht weiter nördlich eine Baley-Brücke, die "Freeman-Brücke" über den Rhein, die



8 Linie 18 auf der Rheinbrücke, Oberkasseler Seite, April 1968. L 18 fuhr einige Jahre statt L 15 nach Oberkassel.

Foto: R. Jacobi



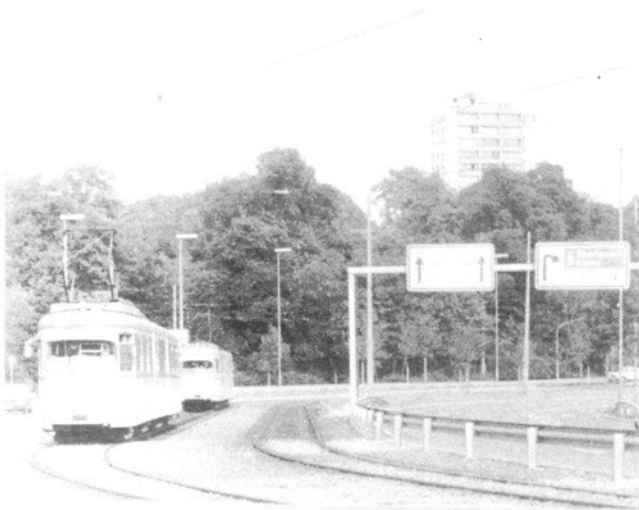
9 Die neuerbaute Oberkasseler Brücke in ihrer prov. Lage neben der Dauerbehelfsbrücke, August 1974
 Foto: R. Jacobi

in Höhe der Fahrwinne einen Schiffsdurchlaß hatte. Es war also eine auf Pontons schwimmende Stahlkonstruktion. Im strengen Winter 1947 rampte ein Lastkahn einen Brückenpfeiler, und die Freeman-Brücke stürzte größtenteils ins Wasser.

1946 wurden die Trümmer der gesprengten Oberkasseler Brücke geräumt, und man begann mit dem Aufbau einer Dauerbehelfsbrücke aus schwerem Pioniermaterial der ehem. deutschen Wehrmacht. Es war eine Fachwerk-Konstruktion, die außer dem stehengebliebenen Mittelpfeiler noch rechts und links Stützpfeiler bekam, um tragfähig zu sein. Die Fachwerk-Konstruktion wurde von beiden Seiten in Vorschub-Bauweise erstellt. Im Mai 1948 war diese neue Brücke fertig. Sie hatte nur zwei Fahrbahnen, mußte also die doppelgleisige Straßenbahn und den allgemeinen Verkehr bewältigen. Rechts und links der Brückenfahrbahn waren wiederum Fußgängerwege angebracht. 1948 fuhren wieder die gleichen Straßenbahnlinien über die Brücke wie vor dem Krieg. Nur die Linie 4 wurde durch die Linie 15 (Eller-Hbf.-Corneliusplatz-Belsenplatz) ersetzt.

Die Dauerbehelfsbrücke lebte länger als eigentlich vorgesehen. Aufgrund des gestiegenen Pkw-Verkehrs kam es oft zu erheblichen Stauungen. Erst 1971, als die neue Rheinknie-Brücke bereits in Betrieb war, begann man mit

dem Bau einer neuen und breiteren Oberkasseler Brücke. Da der Verkehr weiterlaufen mußte, wurde ca. 25 m südlich der Behelfsbrücke auf provisorischen Pfeilern eine neue Rheinbrücke gebaut. Es wurde eine Kastenkonstruktion mit einem Mittelpylon, der die Schrägseilaufhängung trägt. Die Brückenkonstruktion wurde vornehmlich von der Oberkasseler Seite aus vorgeschoben. Im Juli 1974 erfolgte die Freigabe dieser neuen Brücke mit geschwungenen Auffahrtrampen für den Gesamtverkehr. Vorher hatte man bereits Teilschienen (Straßenbahn, südl. Fahrbahn) in Betrieb genommen.



10 Linien 10 und 15 auf der Hofgarten-Rampe,
Gleisschwenkung zur neuen Brücke, August 1974
Foto: R. Jacobi

Die Straßenbahn hatte in der Mitte ihren eigenen Bahnkörper. Die Schienen wurden schwellenlos auf Gummipfannen verlegt. Rechts und links des Bahnkörpers befinden sich je zwei Fahrspuren für den allgemeinen Verkehr, außerdem Rad- und Fußgängerwege.

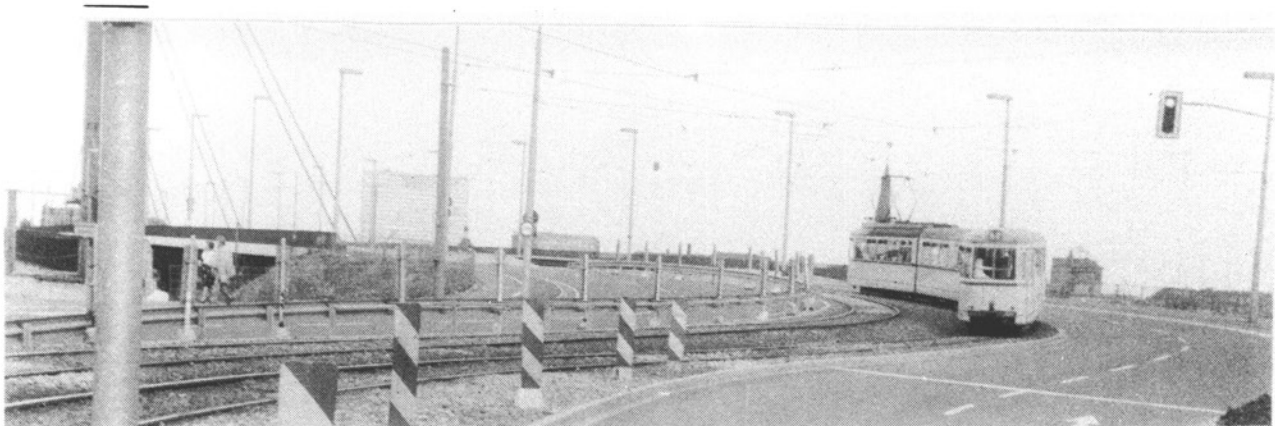
1974 fuhren folgende Straßenbahnlinien über die neue Oberkasseler Brücke:
Fernlinie K D-Jan-Wellem-Platz - Krefeld
Linie 5 D-Hbf.-Jan-Wellem-Platz - Oberkassel-- Neuß
Linie 10 Eller-Oberbilk-Berliner Allee-Oberkassel-Lörick
Linie 15 Holthausen-Bilk-Wilh.-Marx-Haus-Oberkassel-
Rheinbahnhaus

Jetzt ging man an den Abbau der alten Dauerbehelfsbrücke, und zwar im freien Vorbau. Gleichzeitig wurden die Pfeiler von 1898 auf der Düsseldorfer und Oberkasseler Seite gesprengt und abgetragen, was der Solidität dieser Pfeiler wegen ziemlich schwierig war. Anschließend baute man die heutigen Pfeiler auf beiden Seiten. Zwischen den Behelfspfeilern, worauf die Brücke zur Zeit ruhte, und den neuen endgültigen Pfeilern wurden Betongleitbalken gebaut.



13 Die neue Brücke hat nun ihre endgültige Lage erreicht, Düsseldorfer Seite, 8. April 1976.
Blick auf Gleitbahn und Nahtstelle.
Foto: R. Jacobi

11 Linie 5 auf der prov. Oberkasseler Rampe, August 1974
Foto: R. Jacobi



Am 7. und 8. April 1976 erfolgte dann der Brückenverschiebung in die endgültige Lage. Alles verlief glatt, die Befürchtungen waren gegenstandslos. War es doch der erste Seitenverschiebung einer derartig großen und schweren Strombrücke in Europa. Vom 16. April 1976 an rollt nun der Verkehr und damit auch die Straßenbahn anstandslos über die neue Oberkasseler Rheinbrücke. Die provisorischen geschwungenen Auffahrtrampen wurden abgetragen und in Oberkassel rechts und links der Brückenauffahrt neue Grünanlagen geschaffen.

Rückblickend kann festgestellt werden, daß die Geschichte der Oberkasseler Rheinbrücke von Anfang an mit dem Beginn und der Entwicklung der Straßenbahn verknüpft war, einer Straßenbahn, die es in Düsseldorf Gott sei Dank noch gibt und als Teil-Unterpflaster-Straßenbahn bzw. Stadtbahn weiterleben wird.

14 Am 16. April 1976 fahren die Straßenbahnen wieder über die neue Brücke, jetzt ohne Gleisschwenkungen. Blick vom Lueg-Platz auf den Mittelpylon. Foto: R. Jacobi

15 Linie 5 auf der neuen Oberkasseler Brücke Februar 1978 Foto: R. Jacobi

