



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Mai 1981

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



Foto: Klaus Sieper

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

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

Technische LeitungDipl. Ing. Gundo Riechelmann, Am Susewind 8,
4322 Sprockhövel 2, Ruf (23 39) 41 06Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 25 42
Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1,
Ruf (0202) 31 1230Manfred Höver, Höhscheid 9, 5653 Leichlingen 2,
Ruf (02174) 33 82**Arbeitsgruppe Düsseldorf**Ulrich Sunder, Unter den Eichen 35, 4000 Düsseldorf 12,
Ruf (0211) 2896 06**Vorsitzender**

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

BMB - Vertrieb

BMB-Sonderkonto Postscheckamt Essen 9072-438

2. VorsitzenderHeinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf
(02192) 7438**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) 814 56

Neu im BMB-Vertrieb:

Martin Pabst, Taschenbuch Deutsche Straßenbahn-Triebwagen

Dieses Buch gehört auch in Ihre Tasche! Einige Hinweise:
Seite 51 BKB Neviges, 52 Barmen, Clef, 83 Remscheid, 93
Linie 11 Schwebebahn Wupperfeld, 106 BKB, 108 BBAG Hasten,
124 Remscheid, Bismarckstr., 124 Kaiserplatz Vohw., 153
BKB 105, 159 "Schöndorff" Wilkhausstr., 167 Remscheid,
Hasten 171 BKB 3-Achser, 181 BKB 4-Achser 106, 186 BBAG,
Maximum-4-Achser, 204 BKB, MAN-4-Achser, 205 BBAG, Mittel-
einstieg-4-Achser. Einziger Nachteil: Kein Bild aus Solingen.
Preis: DM 16,80

Festschrift der Duisburger Verkehrsgesellschaft zum 100-jährigen Jubiläum
der Straßenbahn, begrenzte Auflage! DM 12,--

WEICHEN STELLEN

Was auf unserem Titelbild unser Mitglied Manfred Streppelmann auf unserer Sonderfahrt am 25.5.1975 symbolisch tat, haben wir in unserer Jahreshauptversammlung in anderer Weise ebenfalls vollzogen. Der Beschluß, die Bundeswehr mit der Herrichtung des Entlastungstollens zum Wasserlauf Nr. 5 und der Aushebung des Erdreichs für die Wartungsgrube zu beauftragen, wird uns unseren Zielen näherbringen. Diese lauten unverändert: Einrichtung eines Museumsbahnbetriebs und eines Straßenbahnmuseums. Nicht von ungefähr verbindet sich mit dem Museumsbegriff auch immer ein "Gebäude". Dieses ist unerlässlich zur Pflege und zur Bewahrung unserer Museumsobjekte, der rund 30 Straßenbahnfahrzeuge. Es steht fest, daß alle Lösungen mit unseren bescheidenen Eigenmitteln nur Stückwerk bleiben werden. Umso erfreulicher ist es, daß nunmehr der geschichtliche Wert unseres Vorhabens, auch dank der Initiative unseres "Landesvaters", bei den maßgebenden Institutionen erkannt und geschätzt wird. Die führende und koordinierende Rolle spielt dabei das rheinische Museumsamt, das auch beratend für den Umfang und die Gestaltung der Halle und ihrer Einrichtung tätig wird. Damit wird der Kreis der Aktiven wachsen müssen, denn wir brauchen dann auch viele Hände, die Statistiken zusammentragen, Poster entwerfen und malen, Fotos reproduzieren und vergrößern, bis hin zu den Uniformschneidern und Mützenmachern. Und "daneben" müssen die Arbeiten an der Strecke weitergehen. Ich nenne nur den Übergang Greueler Weg und das Auswechseln von Schienen und Oberleitungsmasten. Haben wir ein interessantes Steckenpferd? Ich meine ja, und wir sollten es weiter und noch mehr mit der uns eigenen Begeisterung reiten. Das wird Außenstehende mitreißen und unseren Kreis und damit auch die finanzielle Basis vergrößern. Werben Sie mit, ein großes Ziel ist zu erreichen!

Klaus Sieper

PROTOKOLL

der Jahreshauptversammlung des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V.
am Samstag, dem 21. März 1981.

Die Versammlung beginnt um 14 Uhr im Betriebshof Kohlfurtherbrücke mit einer Streckenbereisung und Besichtigung des Übergangs unterhalb Greuel und des Wasserlaufs Nr. 5.

Nach 16 Uhr begrüßt Vorsitzender Emil R. Dicke im Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, 72 Mitglieder zur Abhandlung der Tages-ordnung.

1. Begrüßung, Schweigeminute

Nach der Begrüßung erheben sich die Anwesenden zum Gedenken der verstorbenen Mitglieder.

2. Bericht des Vorsitzenden

E. Dicke verweist auf den in HALTESTELLE 28 abgedruckten Bericht. Er weist auf die Notwendigkeit der Mitgliederwerbung hin.

3. Bericht des Schatzmeisters

E. Beiersmann verliest Bilanz und G+V-Rechnung. Es gibt keine Fragen aus der Versammlung.

4. Bericht der Kassenprüfer

Die Herren Schultz und Westermann prüften die Kasse. Herr Schultz stellt die Ordnungsmäßigkeit aller Vorfälle fest.

5. Antrag auf Entlastung

Herr Schultz stellt den Antrag auf Entlastung des Herrn Beiersmann, aber auch des Herrn Lersch für die Bilanz des BMB-Vertriebs, die ebenfalls geprüft wurde.

Die Versammlung erteilt Herrn Beiersmann einstimmig Entlastung.
Herr Lersch wird ebenfalls entlastet bei einer Stimmenthaltung.

6. Bestellung der Kassenprüfer für 1981

Zu Kassenprüfern für 1981 werden gewählt:

Herr Niederstenschee bei einer Enthaltung

Herr Trant bei 2 Enthaltungen

als Reserve Herr Lersch bei 2 Enthaltungen

Die Prüfung wird wieder für BMB und BMB-Vertrieb gleichzeitig erfolgen.

7. Bericht der technischen Leitung

Herr Faust verweist auf den Bericht in HALTESTELLE 28.

Nach dem Rücktritt von Herrn Johann wurde Herr Dipl. Ing. Gundo Riechelmann vom Vorstand und den Aktiven mit der technischen Leitung betraut. Ihm zur Seite stehen als Stellvertreter die Mitglieder Ralf Faust, Udo Tegtmeier und Manfred Höver.

In etwa 14 Tagen wird ein pensionierter Bundesbahner eingeladen, um Fragen der Betriebsleitung und des Betriebs zu erörtern.

8. Bestellung der technischen Leitung

Die Entscheidung des Vorstands wird ohne Gegenstimmen gutgeheißen.

Beifall für Herrn Johann, die neue technische Leitung und alle Aktiven.

9. Information Hallenbau und Wasserbau

Herr Schultz berichtet von den Kontakten, die sich anschließend an den Besuch des Ministerpräsidenten entwickelt haben. Federführend für die Einrichtung des Straßenbahnmuseums ist das Rhein. Museumsamt, dem eine umfangreiche Dokumentation (Schultz/Sieper) zugeleitet wurde. Angesprochen werden der Landeskonservator, der Regierungspräsident, das Ministerium für Stadtentwicklung und die Stadt Wuppertal als untere Denkmalschutzbehörde.

Die Bundeswehr hat einen Plan zum Ausbau des Entlastungstollens zum Wasserlauf Nr. 5 vorgelegt einschließlich der notwendigen Wassertreppe und zum Aushub der Grube für die Wagenrevision. Ein Kostenbeteiligungsantrag wurde gestellt. Die Gutachten der IHK, der Handwerkerschaft und der WSW liegen vor.

10. Beschlußfassung zum 1. Abschnitt Hallenbau (Grube)

11. Beschlußfassung zum Ausbau des Wasserlaufs Nr. 5

Der Vorstand bittet um das Einverständnis der Versammlung, die Arbeiten zum Ausbau des Entlastungstollens zum Wasserlauf Nr. 5 und zum Aushub der Arbeitsgrube zu vergeben, wenn die Finanzierung gesichert ist. Die Versammlung stimmt einstimmig zu.

12. Beratung und Beschlußfassung zum Antrag des Vorstands auf Beitragserhöhung

Herr Dicke trägt drei Modelle vor:

a) Belassen der bisherigen Beitragsordnung

b) Anhebung der Gruppe A auf DM 7,-- monatlich (DM 84,-- jährlich)

c) Anhebung der Gruppe A auf DM 100,-- jährlich.

Abstimmung nach Diskussion:

a) für: 5 Stimmen, gegen: 3 Stimmen, enthalten: 1 Stimme

b) für: 44 " gegen: 9 " enthalten: 8 Stimmen

c) für: 13 " gegen: 35 " enthalten: 13 "

Damit gilt ab 1982 der Jahresbeitrag von DM 84,-- für Gruppe A, DM 42,-- für Gruppe B.

Der Familienbeitrag bleibt bei DM 100,-- jährlich (Mehrheit bei 12 Enthaltungen).

Bei der Entscheidung sollte berücksichtigt werden, daß viele Mitglieder, nicht zuletzt die Aktiven, mehr als den Pflichtbeitrag bezahlen.

13. Ausschluß von Mitgliedern mit Beitragsrückstand

Der Antrag des Vorstands wird bei einer Enthaltung angenommen.

14. BMB-Vertrieb

Herr Dicke wird die Aufgabe kommissarisch weiterführen. Die Versammlung stimmt ohne Gegenstimme zu.

Verschiedenes

Die Hallenbaufinanzierung durch die Mitglieder muß überarbeitet werden, da die Voraussetzungen (Zinsfuß) geändert wurden.

15. Wir über uns

Der Abend klingt aus mit Lichtbildern und Filmen von unserer Arbeit und ganz neuen Lichtbildern aus Leipzig, Karl-Marx-Stadt, Plauen und Dresden, auch von der kleinen Schwester unserer Schwebebahn, der Bergschwebebahn Loschwitz.

Wuppertal, im März 1981

gez. Klaus Sieper

Klaus

Neuer Anhänger für die Barmer Bergbahn AG.

Auf unsere Frage aus HALTESTELLE 28, Seite 15, antwortet Leser Bernhard Terjung aus Wuppertal-Ronsdorf:

Der Wagen wurde im Jahre 1929 von der Barmer Bergbahn AG. mit der Betriebsnummer 125 in Dienst gestellt und blieb leider ein Einzelgänger. Dazu haben wohl einerseits die Wirtschaftskrise und später die schienenfeindliche Verkehrspolitik des dritten Reiches beigetragen, wie man auch sonst von 1931 bis 1943 (erste KSW-Beiwagen für Normalspur) keine einzige Fahrzeug-Neubeschaffung bei den Wuppertaler Bahnen findet.

Nach dem Zusammenschluß von 1940 wurde der Beiwagen 125 unter der neuen Nummer 367 bei den Wuppertaler Bahnen AG. eingereiht. Der Wagen ging nach meinen Quellen im Krieg verloren, wobei ich vermute, daß er in der Bombennacht vom 24. zum 25.6.1943 im Betriebshof Cronenberg verbrannte, wo auch die Tw 163, 166, 175, 176, 181, 183, 185, 186 und 191 zerstört wurden.

MUSEUMSSTRASSENBAHNEN IN GROSSBRITANNIEN

- Fortsetzung -

II. Bahnen mit Tourismus-Verkehr

Neben den Museen, die auf einer neueingerichteten Strecke Wagen aus verschiedenen Städten ihrem Publikum im Fahrbetrieb vorführen, gibt es auch einige Linien, deren interessantes Wagenmaterial oder die landschaftliche Schönheit der Strecke den Bahnbetrieb heute als Touristen-Attraktion erscheinen lassen.

II.1. Blackpool

Blackpool nimmt für sich in Anspruch, die erste elektrische Straßenbahn in Betrieb genommen zu haben. Auf jeden Fall war es die erste, die am 29. September 1885 auf der britischen Insel in Betrieb kam - und sie ist die letzte, die noch heute verkehrt! Sogar Wagen Nr. 1 ist als Museumsstück noch vorhanden. Zum 75-jährigen Jubiläum im Jahre 1960 hatte man vier historische Wagen in ihren Ursprungszustand zurückversetzt. Wagen 1 - eigentlich für Unterleitungsbetrieb konstruiert - konnte mit einer zusätzlichen Trolleystange an der großen Wagenparade teilnehmen. Drei Wagen fahren heute in Crich, Wagen 59 aber ist für Gelegenheitsverkehr in Blackpool geblieben. Dieses Fahrzeug mit dem Spitznamen "Dreadnought" (= "Panzerkreuzer") war z.B. 1977 häufiger auf der Promenade auf Werbefahrt zu beobachten mit einer Blaskapelle auf dem offenen Oberdeck.

Die Straßenbahnlinien in der Blackpooler Innenstadt sind alle anfangs der sechziger Jahre eingestellt worden. Heute fahren die Straßenbahnen nur noch längs der Strandpromenade und zum nördlichen Nachbarort Fleetwood. Im Winter verkehren nur Eindeckwagen in großen Zeitabständen, im Sommer jedoch ist die ganze Vielfalt des Blackpooler Wagenparks auf der Promenade zu bewundern: Doppeldecker, Eindecker verschiedener Typen, teilweise mit Steuer-Beiwagen gekuppelt, und natürlich die ganz offenen "Boat Cars". Der unterhaltene Wagenpark ist weit größer als der Bedarf und so kann man neben den Doppeldeckern, die im Grundfahrplan die Gesamtfahrstrecke nach Fleetwood bedienen, jeden Tag andere Wagentypen als Einsatzwagen auf der Promenade zwischen Starr Gate im Süden und Little Bispham im Norden pendeln sehen. Eine besondere Attraktion sind die Beleuchtungswochen im Herbst, an denen auch die Straßenbahn mit originellen Wagen teilnimmt. Da gibt es eine Rakete ("Tramnik One"), einen Westernzug und verschiedene Schiffe zu bewundern, die mit Hunderten von Glühbirnen farbenprächtig beleuchtet werden.

Ein großes Problem für den Verkehrsbetrieb sind die abgefahrenen Gleise, die dringend benötigten Rillenschienen für die gepflasterte Promenadenstrecke sind in England kaum mehr zu haben. Beim Wagenpark hat man dagegen neue Eindeck-Wagenkästen in den eigenen Werkstätten erbaut. Kürzlich wurde auch ein Doppeldecker-Prototyp fertiggestellt, für den man das Holzgerippe eines ausgemusterten Wagens weiterverwendet und mit Aluminium verkleidet hat. Als Endstücke hat man bei Leyland Omnibus-Frontteile gekauft und nahezu unverändert für das Schienenfahrzeug übernommen! Innentreppen und Sitze aus der laufenden Omnibusproduktion waren ebenfalls billiger als Eigenbau. Sollten die Probefahrten erfolgreich verlaufen, kann der Straßenbahnbetrieb in Blackpool etwas optimistischer in die Zukunft sehen.



Blackpool
Tw 700 und Tw 715
in der Lord
Street/Fleetwood.
Foto: Guido Korff
(August 1977)
Text: Guido Korff
wird fortgesetzt.

Auszug aus "museumsbahn aktuell" 4 . 80

Wie die Interessengemeinschaft historischer Schienenverkehr - IHS - das Problem der Wagenhalle bzw. Werkstatt für die Selfkantbahn löste:

Beschreibung der neuen Fahrzeugwerkstatt

Wenn Sie in den letzten Monaten in Schierwaldenrath gewesen sind, wird Ihnen ihr Anblick schon vertraut sein: unsere "Lokschuppen" geheißene Fahrzeugwerkstatt. Hier soll eine kurze Beschreibung dieser umfangreichsten Baumaßnahme in der Geschichte der IHS gegeben werden.

Der Lokschuppen ist 15 m lang und 8 m breit, so daß auch das längste vorhandene Fahrzeug darin bequem Platz findet. Die große Breite gestattet es, die Gleisachse um 1 m ausmittig anzuordnen, so daß auf der einen Seite des Gleises eine größere Fläche entsteht, auf der Werkbänke und Geräte aufgestellt werden können. Die Traufhöhe wurde so gewählt, daß auf den Wagendächern gearbeitet werden kann, ohne durch die Dachkonstruktion behindert zu sein. Außerdem ist die Höhe ausreichend, um Fahrzeuge auf Hebeböcken etwa 1,5 m anzuheben, z.B. zum Wechseln der Achsen.

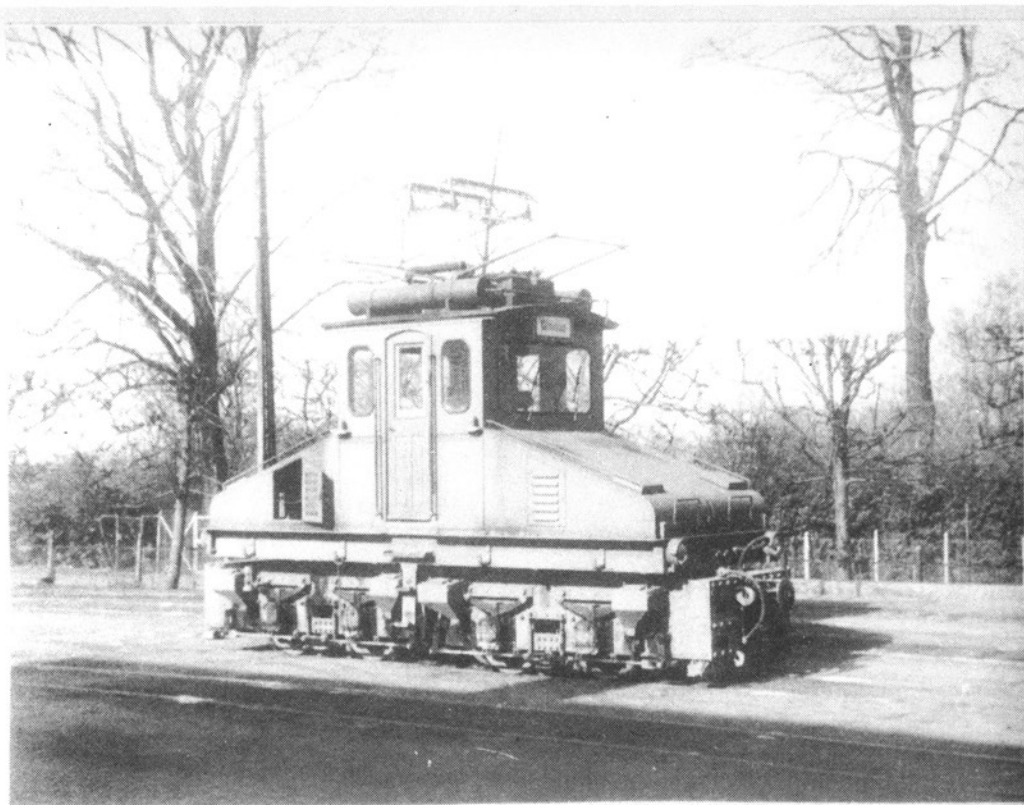
Die Halle ist als verzinktes Stahlgerippe aus eingespannten Stützen und leichten Fachwerkbindern ausgeführt, dessen Wände durch Hochlochziegelmauerwerk ausgefacht sind. Als Dacheindeckung dienen Asbestzement-Wellplatten sowie Lichtplatten auf ungefähr einem Viertel der Fläche, so daß das Innere während der Tagesstunden vorzüglich belichtet ist. Die Fenster in den Seitenwänden sind so hoch angeordnet, daß ungebeten Besuchen der Einstieg schwerfallen dürfte. Das Aluminium-Rolltor wird elektrisch betätigt und hat gegenüber Dreh- und Gliedertoren den Vorzug, in geöffnetem Zustand nirgendwo im Wege zu sein.

Die Stahlbeton-Bodenplatte mit einem Zementestrich schafft nicht nur eine ebene, bequem zu reinigende Arbeitsfläche, sondern auch eine standfeste Unterlage für die Aufstellung unserer Hebeböcke. Gleichfalls in Stahlbeton ist die Grube zwischen den Schienen ausgeführt. Der "Kanal", wie man im Rheinland sagt, erlaubt nun endlich ein vernünftiges Arbeiten an den Fahrzeug-Unterseiten. Hier kann zukünftig im Stehen bei fest installierter Beleuchtung erledigt werden, was bisher nur draußen im Dreck unter dem Wagen liegend möglich war. Sukzessive wird in diesen Monaten auch die elektrische Installation komplettiert, so daß zu hoffen ist, daß sich nun niemand die Gelegenheit entgehen läßt, die verbesserten Arbeitsbedingungen zu Instandsetzungs- und Konservierungsmaßnahmen an unseren Fahrzeug-Untergestellen zu nutzen.

Die Bauausführung war der Bauunternehmung Welter im Nachbarort Birgden übertragen, die ihrerseits für die Stahlbauarbeiten die Fa. Breuer in Heinsberg herangezogen hat. Die Bauleitung lag in den Händen des Architekten Proksch in Geilenkirchen. Der Gleisbau schließlich war in gewohnter Weise wieder Sache aktiver Vereinsmitglieder. Er gestaltete sich im Falle der Abzweigweiche zum Lokschuppen nicht ganz einfach, weil die Schienenteile teils auf, teils unter der Rübenrampe lagerten und die zugehörigen Schwellen nicht mehr vorhanden waren. Dadurch artete die Montage der Weiche trotz weitgehender Verwendung von Material aus dem ehemaligen Kreisbahnhof Geilenkirchen in einen Neubau aus. Im Gleis vor dem Lokschuppen wird noch eine kleine Schlackengrube eingerichtet, wo in Zukunft die Aschkästen der Dampfloks entleert werden können. mk

Erinnerung

Unser aktives Mitglied
Herbert
Niederstenschnee
fotografierte
diese Ellok
der Barmer
Bergbahn AG.,
später Wuppertaler
Bahnen
AG., zuletzt
Wuppertaler
Stadtwerke AG.
am Betriebshof
Toelleturm.
Die Maschine
wurde 1959
verschrottet.

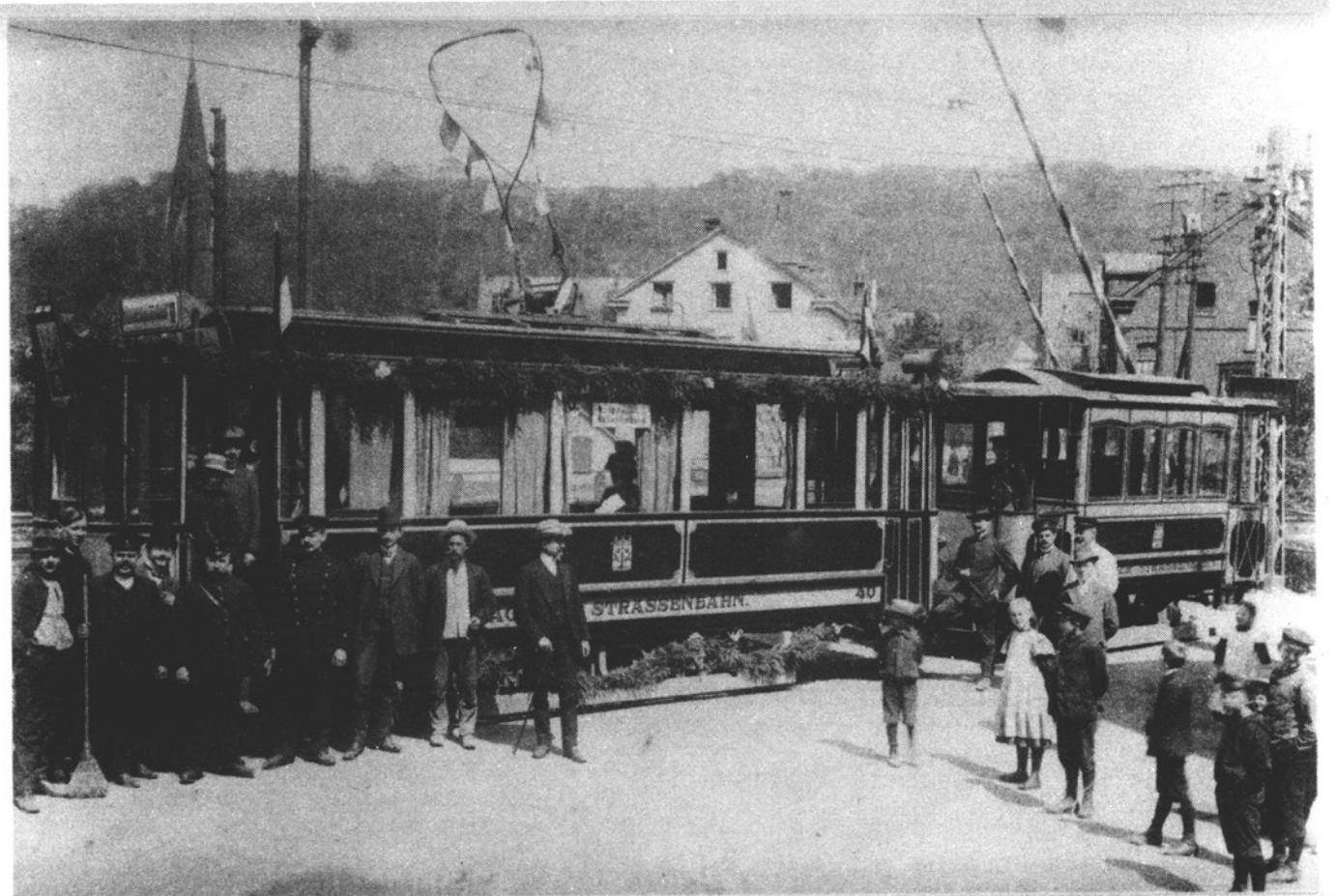


Sonderdruck aus dem Hagener Heimatkalender 1978
mit freundlicher Genehmigung des Verfassers, Mitglied der BMB

Hoch auf dem gelben Wagen

Aus der Chronik der Hagener Straßenbahn

Von Dr. Walter Schmidts, jetzt Dortmund



1. Mai 1912: Nach der Übernahme der Strecke Brunnenstraße – Hohenlimburg

Aus der umfangreichen Chronik der Hagener Straßenbahn – das Unternehmen besteht seit 1884 – sei nur der Zeit der Anfänge und jener zu Beginn der 30er Jahre, an welche sich viele Hagener Bürger sicher noch recht gut erinnern, ausführlicher gedacht. Alles andere kann in dieser gedrängten Zusammenstellung nur summarisch behandelt werden.

Die Hagener Straßenbahn war im Jahre 1884 gegründet worden, als Pferdebahn versteht sich, denn die elektrische Straßenbahn machte zu dieser Zeit in Berlin ihre ersten Geh- bzw. Fahrversuche. Sie hatte die Rechtsform einer Aktiengesellschaft mit der Firmenbezeichnung „Hagener Straßenbahn-Gesellschaft“. Die Bahn, deren Fahrzeugpark anfangs aus 7 Wagen bestand, befuhr die Strecke Hauptbahnhof – Elberfelder Str. – Frankfurter Str. – Oberhagener Bahnhof. Dort erreichte sie die ehemalige Stadtgrenze. Die Gleise begannen jedoch nicht am Hauptbahnhof, sondern in der Grabenstr., wo sich das Betriebsgelände des Unternehmens befand und führten durch die Körner-

und die spätere Ebertstr. zum Hauptbahnhof. Es ging auf der Pferdebahn allenthalben recht ungezwungen zu. Pannen und Verspätungen kamen immer wieder vor; sie wurden nicht allzu übel genommen in einer Zeit, die wesentlich geruhsamer war als die unsere. Doch mehr als Worte sagen das die ersten Verse eines Liedes, einer lebenswüdig-ironischen Kritik; sie waren damals in vieler Munde und lauten:

Wie fährt man so gemütlich
auf der Pferdebahn,
das eine Pferd, das zieht nicht,
das andere, das ist lahm . . .

1885 wurde die Strecke bis Eilpe verlängert. In diesem Jahre wurde auch die Strecke von der Schwenke bis zur Stadtgrenze nach Kükelhausen eröffnet. Wegen der Kreuzung der Straße mit der Eisenbahn (an der Wehringhauser Straße bestand noch keine Unterführung) zunächst ohne Gleisverbindung zum Hauptbahnhof bzw. zur Innenstadt wurde sie das Sorgenkind der Straßenbahngesellschaft und mußte 1886 stillgelegt werden. Doch abgesehen davon gab die

wirtschaftliche Situation des Unternehmens überhaupt zu ernster Besorgnis Anlaß; schließlich kam es zum Konkurs, wie es immer der Fall ist, wenn die Ausgaben die Einnahmen übersteigen. Das war im Juli 1889. Gegen Ende des Jahres 1891 erfolgte der Ankauf des Unternehmens durch die Firma Hammacher & Co. Unter der neuen Inhaberin wurde im Mai 1894 in Anwesenheit des Oberbürgermeisters Prentzel die Strecke Markt — Körnerstr. — Hauptbahnhof — Kükelhausen dem Betrieb übergeben.

Ebenfalls 1894 kündigte sich eine neue Ära im Hagener Nahverkehr an, in deren Verlauf dem letzten Pferd 1898 der Abschied gegeben werden sollte: die im Winter 1887/1888 gegründete Akkumulatorenfabrik an der Wehringhauser Straße, die im Laufe der Zeit Weltruf erlangte, erbot sich, die Strecke Markt — Kükelhausen für den elektrischen Betrieb einzurichten; 5 neue, mit Elektromotoren ausgerüstete, von Akkumulatoren angetriebene Wagen nebst der auf ihrem Betriebsgelände befindlichen, aus Wagenhalle und Ladestation bestehenden Betriebsstation gedachte die Akkumulatorenfabrik auf eigene Rechnung zur Verfügung zu stellen. Dafür sollte die Straßenbahngesellschaft eine Vergütung von 13 Pfennig pro Wagenkilometer zahlen, Wagenführer und Schaffner stellen, die Gleise unterhalten und die „Generalkosten“ tragen. Die Firma Hammacher & Co. ging auf das Angebot ein. Damit begann die Elektrifizierung der Hagener Straßenbahn.

Am 7. Januar 1895 rollte der erste planmäßige elektrische Straßenbahnwagen durch die Straßen der Stadt, bestaunt von einer riesigen Schar Schaulustiger, die sich den Anblick des neuen Verkehrsmittels, des ersten seiner Art in Deutschland, nicht entgehen lassen wollte. Die Strecke wurde 1896 bis Haspe ausgebaut. Ohne Zweifel bedeutete die neue Antriebsart einen wesentlichen Fortschritt gegenüber dem „Hafermotor“ der Pferdebahn; maximalen Schutz gegen unliebsame Pannen bot sie aber nicht. War z. B. bei einem Wagen die elektrische Spannung der Akkumulatoren während der Fahrt zu stark abgesunken, so verwandelte er sich im Handumdrehen von einem Verkehrsmittel in ein Verkehrshindernis, das schleunigst abschleppen zu lassen für das Fahrpersonal oberstes Gebot der Stunde war. Da brachte denn doch die Stromzufuhr per Oberleitung ein Mehr an Zuverlässigkeit.

Jedenfalls konnte Hagen sich gratulieren, als im Sommer 1896 die Firma Siemens & Halske, Berlin, die Aktivwerte des Straßenbahnunternehmens erwarb. Ihr geistiges Haupt, Werner v. Siemens, hatte sich u. a. einzigartige Verdienste um die Entwicklung der elektrischen Straßenbahn erworben. Zusammen mit der Akkumulatorenfabrik AG schritt diese Firma am 19. Mai 1897 mit 1 000 000 Mark zur Neugründung der heuti-

gen Firma „Hagener Straßenbahn AG“. Als nun die Frage der Umstellung der Straßenbahn auf Oberleitungsbetrieb angeschnitten wurde, machten Hagens Stadtväter ein mieses Gesicht. Sie bangten um das Aussehen der Stadt, das durch die Masten und Fahrdrähte womöglich arg verschandelt würde, und lehnten für die gesamte Innenstadt die Stromzufuhr durch Oberleitung kategorisch ab. Die Direktion der Straßenbahn ließ nicht locker. Trotzdem zogen sich die Unterhandlungen noch jahrelang hin, bis in diesem ästhetisch-technischen Sängerkrieg, denn um nichts anderes handelte es sich hier, die Technik in Form der Oberleitung 1902 endgültig den ihr in diesem Falle gebührenden Sieg davongetragen hatte.

Die Jahre des Kampfes und der Auseinandersetzung, aus denen das Unternehmen gefestigt hervorgegangen war, wichen nunmehr einer Zeit systematischen Ausbaus des Erreichten, die über ein Jahrzehnt währen sollte. Bereits im Jahre 1900 war die Strecke Haspe — Gevelsberg dem Verkehr übergeben und die ursprünglich als Pferdebahn betriebene Akkumulatorenbahn der Gemeinde Eckesey käuflich erworben und dem Hagener Netz eingegliedert worden. Ein Jahr später hatte die Hagener Straßenbahn die Strecken Eilpe — Delstern und Eckesey — Herdecke eröffnet. Es folgten nun die Strecken Markt — Remberg, Hauptbahnhof — Kabel, Delstern — Oberdelstern, Badstr. — Gneisenastr. In diese Zeit fällt auch der von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Ankauf sämtlicher Aktien des Unternehmens zu einem Kurs von 105 % (1906). Damit befand sich die Hagener Straßenbahn im alleinigen Besitz der Stadt Hagen. Der Übernahme der Strecke Brunnenstr. — Hohenlimburg von der Westfälischen Kleinbahn Letmathe durch die Hagener Straßenbahn am 30. April 1912 kommt besondere verkehrs- bzw. kommunalpolitische Bedeutung zu; sie wurde in feierlicher Form vollzogen. Die „Hagener Zeitung“ vom 1. Mai 1912 widmet ihr einen ausführlichen Bericht, der hier auszugsweise wiedergegeben werden soll. „Die erste Straßenbahnfahrt Hagen — Hohenlimburg ohne Umsteigeverkehr fand gestern statt.“

Es ist deshalb verständlich, daß mit dem Akte der Bahnübernahme sich eine in bescheidenen Grenzen gehaltene Feier verband, die im „Bentheimer Hof“ stattfand. Zwei mit den Wappen der durch die Bahn direkt verbundenen Städte Haspe und Hohenlimburg geschmückte, mit Tannengrün, Blumen- und Flaggenschmuck hübsch ausgestattete Wagen brachten die städtischen Oberbeamten, Mitglieder des Straßenbahnaufsichtsrates und des Stadtverordnetenkollegiums in rascher Fahrt zur Feststätte. Auch Vertreter der Stadt Haspe hatten sich eingefunden. Bürgermeister Menzel begrüßte namens der Stadt Hohenlimburg die beim Glase Bier vereinigten Gäste und gab dem

Wunsche Ausdruck, daß die erleichterte Verbindung zwischen beiden Städten auch den beiderseitigen Interessen dienen und zur Hebung des Verkehrs beitragen möge. In seiner Erwiderung wies Oberbürgermeister Cuno darauf hin, daß die alten Grundsätze der Absonderung der einzelnen Städte vor den sie verbindenden neuzeitlichen Verkehrsmittel schwinden müßten.

Bei Lied und Rede blieb man noch einige Stündchen in gemütlicher Stimmung vereint, und erst in später Stunde trennten sich die letzten Festgäste von der gastlichen Stätte. Und als die Walpurgisnacht sich mählich über die lachenden Gefilde der neuverbundenen Städte senkte, da hub zu mitternächtlicher Stunde ein gar eigenartiger Spuk von herumsausenden Straßenbahnwagen an, über den allerlei seltsame Mär verkündet wird, die indes nicht so genügend verbürgt erscheint, als daß sich darüber Sicheres berichten ließe."

Mit dem Bau der Strecke Herdecke – Wetter – Wengern wurde begonnen; die Strecke Eckesey – Vorhalle übergab die Bahn 1912 der Öffentlichkeit. Im gleichen Jahre entstand an der Wehringhauser Str. eine neue, geräumige Wagenhalle mit modern eingerichteter Werkstatt. Schließlich erhielt 1913 auch Ernst Anschluß an das Straßenbahnnetz.

Da ereignete sich am 28. Juni 1914 der Mord von Serajewo. Der durch ihn ausgelöste 1. Weltkrieg unterbrach das friedliche Planen und Wirken. Die Zahl der Männer, die im Felde Dienst taten, nahm von Tag zu Tag zu. Die Hagener Straßenbahn sah sich daher bereits 1915 genötigt, Frauen in ihrem Betrieb einzusetzen. Sie haben dort – ebenso wie später im 2. Weltkrieg – weiß Gott „ihren Mann“ gestanden.

Nach 4jährigem Ringen nahm der Krieg ein wenn auch trauriges Ende. Gleichwohl ging man überall an die friedliche Arbeit heran, auch bei der Hagener Straßenbahn. 45 neue Fahrzeuge wurden erworben, der Ausbau der Strecke nach Wengern abgeschlossen, die Strecke von der Schwenke zur Franklinstr. dem Verkehr übergeben. 1922/1923 kamen die Tage der Geldentwertung. Sie brachten zwar Einnahmen von astronomischer Höhe, aber wieviel waren sie tatsächlich noch wert? Trotz dieses finanziellen Rückschlages gelang 1924 die Eröffnung der Strecken Eilpe – Selbecke und Oberdelstern – Ambrock. 1925 war das Geburtsjahr des Kraftomnibusbetriebs der Hagener Straßenbahn mit zunächst eigener Linienführung und besonderem Tarif. Als Höhepunkt der Aktivitäten folgten in den nächsten Jahren die Elektrifizierung der bis dahin als Kleinbahn mit Dampflokomotiven betriebenen Strecke Haspe – Breckerfeld¹,

des Personenverkehrs mit elektrischen Straßenbahnwagen erfolgte am 10. Dezember 1927. – Demgegenüber machte sich die etwa zur gleichen Zeit fertiggestellte Strecke Minervastr. – Buschestr. – Badstr. wie ein kleiner Fisch aus.

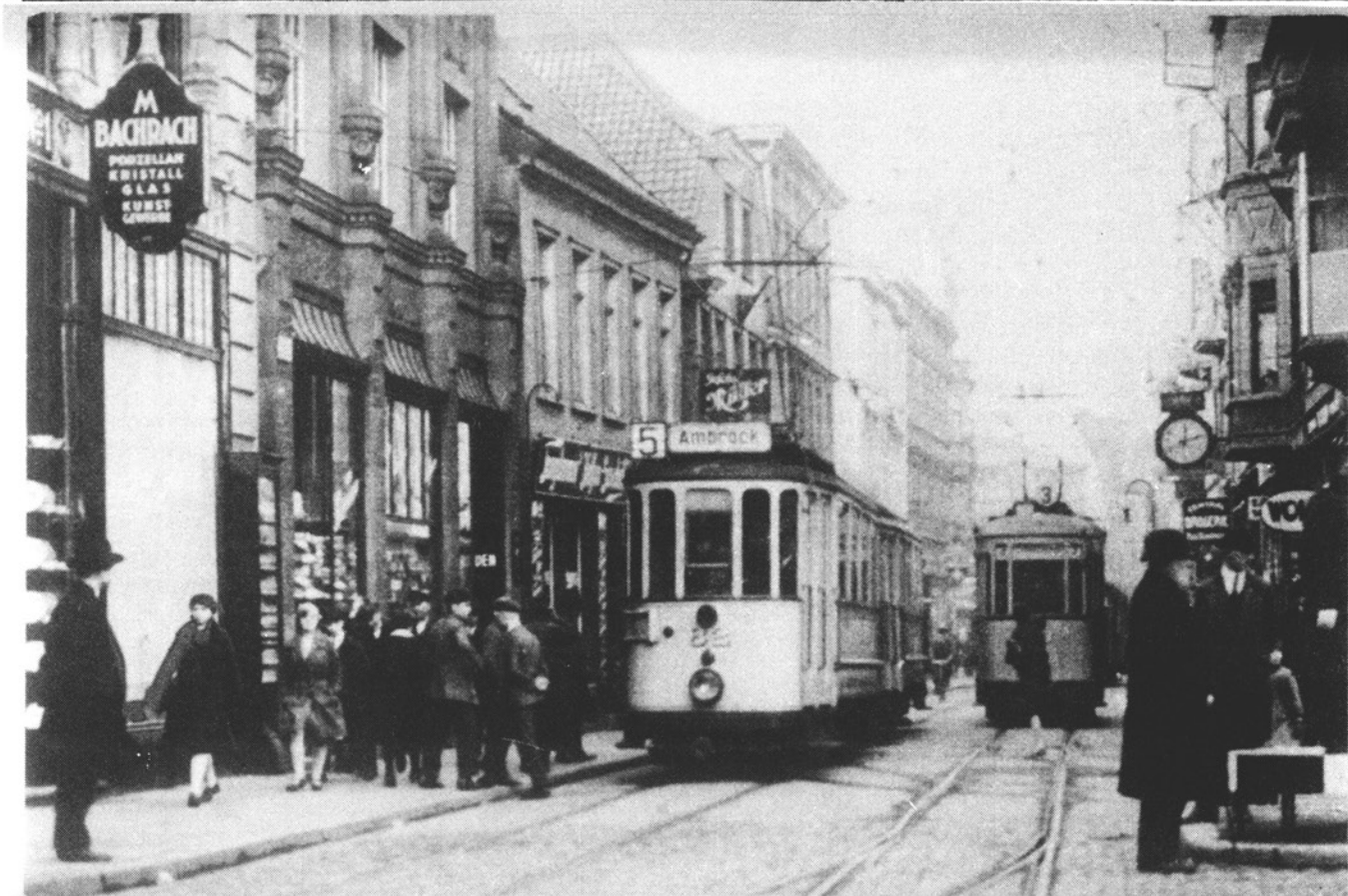
Bau einer repräsentativen Wagenhalle mit aufgestocktem Wohnungshochhaus an der Eckeseyer Straße, Kauf von 16 Motorwagen und 6 Anhängern für die Strecke nach Breckerfeld, von 60 Motorwagen und 25 Anhängern für die übrigen Strecken. Damit sind wir bei den Fahrzeugen, die in der bisherigen Darstellung etwas stiefmütterlich behandelt wurden; von ihnen soll darum jetzt eingehend berichtet werden.

Die Hagener Straßenbahn verfügte über einen ansehnlichen Wagenpark; Ende 1930 waren es außer den erwähnten Fahrzeugen für die Strecke nach Breckerfeld 116 Motorwagen und 51 Anhänger. Nicht mitgerechnet ist eine Anzahl Arbeits- und sonstiger Dienstwagen (z. B. Schienenreinigungswagen) mit großenteils spezieller Einrichtung, die teils als solche beschafft worden, teils Fahrzeuge waren, die ursprünglich dem Personenverkehr gedient hatten; eine Reihe von ihnen macht dem Titel insofern wenig Ehre, als sie im Gegensatz zu der freundlich gelben Lackierung des übrigen Wagenparks einen dunkelgrauen bis olivgrünen Anstrich trugen, also einen ziemlich finsternen Anblick boten.

Die 1926 und später erworbenen Wagen hatten eine Stahlkarosserie, die älteren einen Holzaufbau. Im Straßenbahnerjargon hießen erstere „Stahlwagen“, letztere „Holzwagen“. Die Motorwagen dieser beiden Gruppen waren auf den Perrons mit unterschiedlichen Beschilderungseinrichtungen ausgerüstet und konnten daran auf den ersten Blick erkannt werden. Hierbei handelt es sich allerdings nur um eine grobe Einteilung; auch innerhalb dieser beiden Gruppen unterschieden sich die Fahrzeuge – z. T. schon rein äußerlich – erheblich, was nicht verwundert, da sie von den verschiedensten Herstellern geliefert worden waren. Die 1930/31 im Personenverkehr eingesetzten Wagen stammen von folgenden Firmen: Uerdinger Waggonfabrik – Norddeutsche Waggonfabr., Bremen – Killing & Sohn, Hagen – Westdeutsche Waggonfabr., Köln, in welche die Firma Killing & Sohn gegen Ende der 20er Jahre aufgegangen war.

Die Serie der Anhänger mit den Waggenummern 112 – 123 waren eine interessante Produktion der Uerdinger Waggonfabrik. Während der Oberbau der übrigen „Holzwagen“ einen Beschlag aus Eisenblech aufwies, hatten diese einen solchen aus Aluminium, eine Tatsache, die ihnen in Straßenbahnerkreisen den Namen „Zeppelin“ eintrug. Diese Anhänger hatten offenbar eine gewisse Verbreitung gefunden; außer in Hagen begegnete man ihnen in verschiedenen anderen Städten, z. B. Hamm und Recklinghausen.

¹ Die Hagener Straßenbahn hatte 1926 die Anteile des Preußischen Staates und des Westfälischen Provinzialverbandes an der Kleinbahn erworben; die Aufnahme



Während die älteren Motorwagen ursprünglich durchweg mit Lyrastromabnehmer, im Volksmund „Bügel“ genannt, ausgestattet waren, wurden die Wagen mit Stahlaufbau größtenteils mit Scherenstromabnehmer geliefert. Dieser hatte sich in kurzer Zeit so bewährt, daß der übrige Wagenpark nachträglich gegen Ende der 20er Jahre mit ihm ausgerüstet wurde, wenn man von einigen im Personenverkehr nicht mehr gebrauchten Fahrzeugen absieht, bei denen man es mit dem „Bügel“ sein Bewenden haben ließ. Die Hagener Straßenbahn hatte damit Pionierarbeit geleistet; es vergingen Jahre, z. T. Jahrzehnte, bis der Scherenstromabnehmer den Lyrastromabnehmer bzw. den Rollenstromabnehmer bei den Straßenbahnunternehmen allenthalben verdrängt hatte. Nebenbei bemerkt, des Rollenstromabnehmers, der bei manchen Unternehmen in Gebrauch war, z. B. in Dortmund und Solingen, hat man sich bei der Hagener Straßenbahn nie bedient.

Die für die Breckerfelder Strecke erworbenen 16 Motorwagen. Nr. 200 – 215, fielen besonders durch 2 zusätzliche Scheinwerfer auf, welche der besseren Beleuchtung des z. T. sehr unübersichtlichen Schienenweges dienten. Entscheidend war jedoch, daß diese von den Straßenbahnern respektvoll als „Hochspannungswagen“ bezeichneten Fahrzeuge wechselweise mit einer Spannung von 550 und 1100 Volt betrieben werden konnten, während die auf den anderen Strecken verkehrenden Wagen nur für einen Betrieb mit 550 Volt eingerichtet waren. Das hing

damit zusammen, daß der ca. 16 km lange Streckenabschnitt zwischen Haspe-Schützenhof und Breckerfeld mit 1100 Volt gespeist werden mußte, weil es sonst wegen des unvermeidlichen Spannungsverlustes nicht möglich war, ihn von einem einzigen Umformerwerk aus, das am Schützenhof errichtet wurde, zu versorgen.

Die Hagener Straßenbahn besaß ein Streckennetz mit einer Gesamtlänge von 74,6 km, das sich im Winter 1930/1931 auf folgende 11 Linien verteilte:

- Linie 1: Emster Str. – Haspe, Tillmannstr.
- Linie 2: Hohenlimburg – Gevelsberg
- Linie 3: Eilpe, Selbecker Str. – Herdecke
- Linie 4: Eilpe, Selbecker Str. – Wetter-Wengern
- Linie 5: Ambrock – Vorhalle
- Linie 6: Markt – Boele
- Linie 7: Markt – Kabel
- Linie 8: Gneisenastr. – Franklinstr.
- Linie 9: Brinkstr. – Franklinstr.
- Linie 10: Gneisenastr. – Minervastr.
- Linie 11: Hagen-Emst – Voerde-Breckerfeld

Hinzu kamen 10 Autobuslinien.

Mancherlei Gründe mögen die Verantwortlichen zu den oben aufgeführten großzügigen Investitionen veranlaßt haben, wie z. B. die günstigen Tendenzen in der wirtschaftlichen Gesamtsituation des Unternehmens

seit 1925, der Wille, die Unzulänglichkeiten der alten Dampfeisenbahn in der verkehrsmäßigen Erschließung des Raumes Voerde-Breckerfeld zu überwinden. Leider blieb in der Folgezeit die Entwicklung hinter den Erwartungen zurück, ja sie nahm schließlich infolge der Weltwirtschaftskrise, die im Herbst 1929 in den USA einsetzte, katastrophale Formen an. Die Lage war um so fataler, als man noch im März 1930 bei einer Amsterdamer Bank eine Anleihe auf Goldbasis in Höhe von 2 500 000,— Gulden (= 1 668,7000 kg Feingold) aufgenommen hatte. Um des Schuldenberges Herr zu werden, wurden nunmehr alle erdenklichen Mittel aufgeboten wie Personaleinsparungen, Einschränkungen im Straßenbahn- und Kraftomnibusverkehr, Ausgabe von Ermäßigungskarten (Mehrfahrtenkarten) zu RM -,50 neben den bisher in Umlauf befindlichen zu RM 1,—, um nur einige zu nennen. Seit Mai 1931 wurde der Straßenbahntarif auch auf die Kraftomnibusse ausgedehnt; damit galt z. B. die Ermäßigungskarte der Straßenbahn zu RM 1,— auch auf den Autobuslinien, wo die entsprechende Ermäßigungskarte bis dahin RM 1,60 gekostet hatte. Da der vorhandene Wagenpark das Maß des Notwendigen bei weitem überschritt, entschloß man sich später zur Veräußerung von 20 Motor- und 4 Beiwagen für 550 Volt-Betrieb. Daß eine solche Sanierungspolitik auf die Dauer Früchte tragen mußte, liegt auf der Hand.

Dann kam der 2. Weltkrieg. Für die Hagener Straßenbahn brachte er zunächst erhebliche Personalausfälle, die sich durch Einsatz von Frauen, später auch von Kriegsgefangenen und Fremdarbeitern, in etwa beheben ließen. Nach und nach wurde die Ersatzteilbeschaffung zu einem ausgesprochenen Problem. Um Material für dringend notwendige Reparaturen an den Gleisanlagen zu bekommen, entschloß man sich, den Streckenabschnitt Oberwengern — Wengern abzureißen sowie einen Ankauf gebrauchter Schienen bei einem ostwestfälischen Unternehmen zu tätigen. Freilich bereitete der Einbau solch alten Materials manche Schwierigkeiten, mußten doch dabei Gleisstücke unterschiedlichster Profile miteinander verbunden werden. Man könnte fast sagen, daß Gleisbau und Weichenschlosserei in dieser Zeit auf dem besten Wege waren, sich zu einem Kunsthandwerk zu entwickeln. Bei den Fahrzeugen sah es zunächst günstiger aus. Doch wendete sich das Blatt, als am 1. Oktober 1943 auch Hagen die harte Faust des Krieges in Form eines schweren Luftangriffs hautnah zu spüren bekam. An der Wehringhauser Straße hatten die Bomben einen erheblichen Teil der Wagenhalle und der Werkstatt vernichtet; über 20 Straßenbahnwagen waren allein bei diesem Angriff zerstört worden. Auch die folgenden schweren Angriffe auf Hagen zogen die Einrichtungen der Hagener Straßenbahn ärgstens in Mitleidenschaft.

Als die Kampfhandlungen beendet waren, stand die Hagener Straßenbahn vor einer Bilanz des Grauens. 19 treue Mitarbeiter hatten ihr Leben in diesem Inferno lassen müssen (im 1. Weltkrieg waren es 41 gewesen), weitere 12 wurden vermißt. Die Verluste an Sachwerten ließen sich überhaupt nicht mehr überblicken, lag doch die Hagener Innenstadt größtenteils in Schutt und Asche. Der Straßenbahnverkehr ruhte ganz, nachdem der Kraftomnibusbetrieb schon zu Beginn des Krieges wegen Treibstoffmangels hatte eingestellt werden müssen. Angesichts dieser Tatsache ist es erstaunlich und ein schlagender Beweis für die Krisenfestigkeit und Zuverlässigkeit der Straßenbahn, daß am 31. Mai 1945 mit 7 Motor- und 5 Beiwagen der Verkehr zwischen dem Hauptbahnhof und Gevelsberg wieder eröffnet werden konnte. Die im Krieg beschädigten Wagen wurden, soweit sie nicht völlig zerstört waren, repariert, der gesamte Wagenpark modernisiert und schließlich durch fabrikneue Fahrzeuge ersetzt.

Das 20. Jahrhundert führte die im 19. Jahrhundert entwickelten Verkehrsmittel zu ungeahnter Perfektion und zu Geschwindigkeiten, an deren Verwirklichung unsere Altvordern nicht im Traume gedacht hätten. Davon bekam auch die Straßenbahn ihr Teil ab. Insgesamt wurden 26 sechs-, 7 vierachsige Wagen mit maximaler Geschwindigkeit von 80 km/h sowie 27 moderne zweiachsige Wagen mit 25 dazu passenden Anhängern von der Hagener Straßenbahn erworben.

In Oberhagen entstand eine neue Wagenhalle mit Werkstatt; die alten Einrichtungen an der Wehringhauser und der Eckeseyer Straße wurden aufgegeben. Auch der Kraftomnibuspark wurde von Grund auf erneuert; für ihn errichtete man eine Halle mit allem Drum und Dran an der Alexanderstr.

Beim Bombenangriff im Oktober 1943 in der Innenstadt zerstörter Tw der Serie 370 - 379 (vermutl. 374).





Linie 2 vor dem Hager Hauptbahnhof im Mai/Juli 1914

Nach und nach wurde auf einigen Strecken die Straßenbahn durch den Kraftomnibus ersetzt, z. B. Oberdelstern – Ambrock, Haspe – Breckerfeld. An eine allgemeine Aufgabe des Straßenbahnbetriebes zugunsten des Kraftomnibusses war aber zunächst keineswegs gedacht, ja die Strecke nach Ernst hatte man sogar bis Bissingheim verlängert.

Angesichts der rapiden, revolutionierenden Wandlungen im Straßenverkehr, von denen auch Hagen nicht verschont blieb, und die letztlich auf die immer weiter um sich greifende allgemeine Motorisierung zurückzuführen sind, ließen die Stadt Hagen und die Hager Straßenbahn innerhalb von 10 Jahren zweimal die gesamte Hager Verkehrssituation wissenschaftlich begutachten. In dem letzten der beiden Gutachten empfahl 1971 dessen Autor, Prof. Walter Grabe von der Technischen Universität in Hannover, die Einstellung des gesamten Straßenbahnverkehrs. Gesagt, getan. Damit hatte für die elektrische Straßenbahn in Hagen die letzte Stunde geschlagen. Nach entsprechender Vorbereitung erfolgte seit dem Frühjahr 1974 die systematische Umstellung des Straßenbahnbetriebes auf Kraftomnibusse. Es war ein eindrucksvolles Bild, als am Abend des 29. Mai 1976 der letzte planmäßige Straßenbahnwagen, aus Richtung Kabel kommend, gegen 18.35 Uhr sein Fahrtziel, den Be-

triebsbahnhof in Oberhagen erreichte. Von den nicht mehr benötigten Fahrzeugen wurden 12 6-achsige Wagen nach Würzburg, 8 nach Innsbruck, die restlichen 6 sowie 5 4-achsige Wagen nach Belgrad verkauft. Einige 2-achsige Wagen gingen an den Verein Bergische Museumsbahnen e. V. (BMB), Wuppertal, der sich die Erhaltung alter Straßenbahnfahrzeuge und -einrichtungen zur Aufgabe gemacht hat. Ihm wurden von den Wuppertaler Stadtwerken AG. die z. Z. nicht mehr in Betrieb befindlichen Gleisanlagen zwischen Wuppertal-Kohlfurth Brücke und Wuppertal-Cronenberg zur Verfügung gestellt. Diese landschaftlich einmalig schöne Strecke wird der Verein BMB demnächst mit historischen Wagen, darunter den Hager, regelmäßig befahren. Der 91 Jahre alte Schienenverkehr der Hager Straßenbahn hat also eine neue Heimat gefunden und bleibt damit lebendige Vergangenheit.

Quellen:

Geschäftsberichte der Hager Straßenbahn.
Die Hager Straßenbahn und ihr Wiederaufbau nach 1945, Hagen 1953.
75 Jahre Hager Straßenbahn AG, Hagen 1959.
Denkschrift zur Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Hager Vorortbahn GmbH, Hagen 1927.
Andere Unterlagen der Hager Straßenbahn.
Akkumulatoren-Fabrik Aktiengesellschaft, Hagen i. W.
Andere Schriften aus der Bibliothek der VARTA Batterie AG, Werk Hagen.
Hager Zeitung vom 1. 5. 1912

Bilder:

Archiv der Hager Strassenbahn
Stadtarchiv

B M B - Vertrieb
der Bergische Museumsbahnen e.V.
Wuppertal

Vertriebsleitung:
Emil R. Dicke, Vorsitzender
am Susewind 17
4322 Sprockhövel 2
PSchk. 90 72 - 438
PSA Essen
für BMB e.V. (Sonderkonto)

Angebot 5/81

1. Bücher:

Bestell Nr.	Titel	Preis
30	Fahrplan Mönchengladbach/Rheydt 1904	1,50 DM
33	40 Jahre Essener Strab. 1893/1933	16,80 DM
2054	Andreas/Hufschläger, Die Ellok Baureihe E 04 - E 18 - E 19	45,00 DM
2060	Rennebaum/Schwiers, Bahnen der Stadt Monheim	25,00 DM
2304	Die elektrischen Strassenbahnen der AEG, Berlin 1894 (Nachdruck)	57,00 DM
2501	Karlsson, 100 Jahre Schwedische Strassenbahnen (Spår Av Ett Sekel, schwedisch)	26,00 DM
2502	Carlén, Spårvagn i Malmö, schwedisch)	32,00 DM
2503	Hammarson, 100 Jahre Strab. in Göteborg (Zeppelinare, Limpor, och Mustangar, schwedisch)	40,00 DM
2602	Les Tramways Vaudois, (Schweiz, Bildband)	74,00 DM
2601	Les Tramways Lausannois (dto.)	74,00 DM
2832	Lehnhart/Jeanmaire, Strassenbahnen in Osteuropa 2	59,00 DM
2833	Fahrzeuge der Stuttgarter Strassenbahn 2	59,00 DM
2840	Jeanmaire, Waldenburgerbahn	36,00 DM
2843	Spühr/Jeanmaire, Osnabrücker Strassenbahn	59,00 DM
2916	Boshart, Strassenbahnen 1911, (Nachdruck, Taschenbuchformat)	16,80 DM
5001	Die Strassenbahnen in der DDR (großzügiger Bildband, empfehlenswert!)	29,80 DM
5002	Höltge, Strassen- und Stadtbahnen in Deutschland	
5002 A	Band 1 (antiquarisch)	30,00 DM
5002 B	Band 2, nördl. Baden - Württemberg	59,50 DM
5002 C	Band 3, südl. Baden - Württemberg	57,00 DM
5003	Böhm, Strassenbahnen in alten Ansichten	18,50 DM
5004	Wasil, Münchner Tram	19,80 DM
5005	Bürnheim, Rund um den langen Ludwig	14,80 DM
5006	Schwabe, Schweizer Strassenbahnen	29,80 DM
+ 5007	Pabst, Taschenbuch Deutsche Strab. Triebwagen (Neuerscheinung)	16,80 DM
+ 1001	Sappel, Einmal Königsplatz und zurück (Neuerscheinung, Augsburg - <u>Tu zu BKB</u> , Elberf.!)	14,80 DM
+ 1002	Schweers/Wall, Bilder von der Aachener Strab. (Neuerscheinung) 132.S. 200 Fotos	38,00 DM
HALTESTELLE	Nr. 18	9/78
	dto.	Nr. 19
	dto.	Nr. 20
	dto.	Nr. 21
	dto.	Nr. 22

Wir liefern oder besorgen Ihnen auf Bestellung ferner alle auf dem Markt greifbare Fachliteratur schnellstens!
Alle Überschüsse kommen unmittelbar dem Verein BERGISCHE MUSEUMS-BAHNEN EV WUPPERTAL für seine gemeinnützige Zwecke zugute!

Lieferung an Nichtmitglieder und Neukunden nur gegen Nachnahme!
Mitglieder und bekannte Kunden gegen Rechnung mit 8 Tagen Ziel skontofrei. Lieferung ab 20.-DM versandkostenfrei!
Unter 20.-DM Auftragswert werden 1,50 DM Versandkosten berechnet.

2. Farbpostkarten, Stückpreis 1,00 DMBestell Nr.

1 - 5	BMB - Fahrzeuge Tw 53, Tw 96, Tw 329, Tw 342, Tw 105	
42	Barmer Bergbahn, Zahnradbahn Tw 5	
650	Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Tw 3 mit Bw 111 und 112	
651	Metro Barcelona, Serie 601/607 - 651/657 Bj. 1959	
652	Barcelona - Villanova Serie 349/378 Bj. 1945	
653	Strab. Valencia, Tw 173 mit Bw	
654	Strab. Barcelona, Tw 836, Bj. 1921	
655	Ferrocarril Catalunya, Tw 10 + Steuerwagen, Brill 1916	
656	Strab. Barcelona Tw. 58, Bj. 1898 - 1900	
+ 622	Stadtwerke Augsburg, 2 x Tw. 14	Neu
+ 623	dto. 4 x Tw 101	Neu
+ 624	dto. 4 x Tw 165	Neu
+ 625	dto. 2 x Tw 179	Neu
+ 626	dto. 2 x Tw 501	Neu
+ 627	dto. 4 x GTw 403	Neu
+ 628	dto. 5 x Gtw 536	Neu
+ 629	dto. 8 x Gtw 812	Neu

zum Buch: Einmal
Königsplatz und
zurück!

3. Schwarz - Weiß - Postkarten, Stückpreis 1,00 DMBestell Nr.

201	Barmer Bergbahn, Zahnradbahn Tw 1	
202	Barmer Bergbahn, Zahnradbahn Tw 3	
301	WSW, Kohlenzug Alter Markt	
302	WSW, Tw 130 Kapellen	
304	Hagener Strab., Tw 318 Oberdelstern	B M B - Vertrieb
305	Bogestra, Tw 96 Essen - Steele	Angebot 5/81

4. Modellbahn - Angebot Strassenbahn - Modelle HO

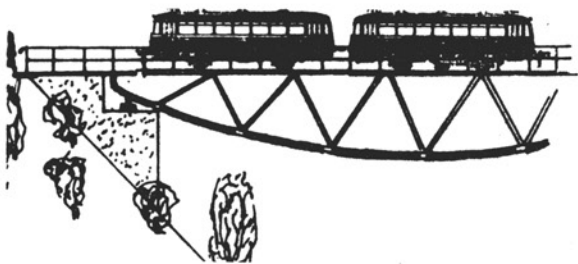
Wir bieten in Verbindung mit einem namhaften Kleinserien - Hersteller, der auch den Versand und die Garantie für die Qualität übernimmt, folgende Strab.- Modelle an:

Liliput KSW - Zug	Nr. 19 500, Farbe creme	105.-DM
Liliput KSW - Zug	Nr. 19 300, Farbe orange - gelb	105.-DM
Liliput KSW - Zug	Nr. 19 000, Farbe rot - weiß	105.-DM
Liliput KSW Tw	Nr. 19 301, 19501, 19401 je	76.-DM
Roco	Nr. 8500, GT 6	99.-DM
Roco	Nr. 8504, GT 8 NEU!	125.-DM
GOG - Tram	Arb.-Tw grau - weiß Nr. 3640-3	88,40 DM
GOG - Tram	Arb.-Tw orange Nr. 3640-7	87,95 DM
Mehanotecnica	Gelenktriebwagen 6 x Stück	76.-DM

Heinen, Solingen Kleinserienanfertigungen, sowohl als Bausatz, Rohbau, fahrfertig, - als auch als Fertigmodell lieferbar.

(Bitte, fordern Sie einen Prospekt an)





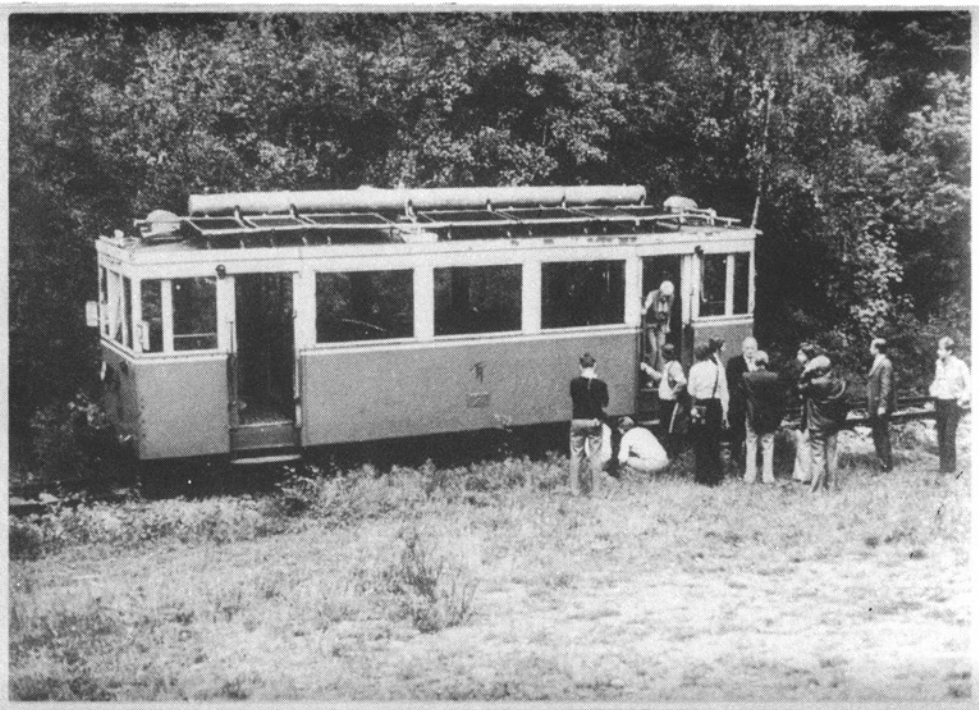
Sonderfahrt mit Schienenbus durch das Bergische Land

Wir planen für den 5. September 1981 eine Sonderfahrt von Dieringhausen nach Morsbach. Wer Interesse hat, melde sich sofort bei:

Christoph Engels
Hedwig-Pohlschröder-Str. 31
5000 Köln 60 Ruf 0221/5992661

Wir laden ein zu einer Sonderfahrt mit einem WSW-Bus zur
TRAMWAY TOURISTIQUE
DE L' AISNE,

der belgischen Touristenstraßenbahn in den Ardennen.



Termin: 16.8.1981, Abfahrt 7.15 Uhr ab Haltestelle 9a Döppersberg/Bf. Elberfeld. DB-Anschlüsse aus Hamm/Hagen (an 7.08 h) und Köln (an 7.03 h) werden abgewartet. Fahrgastaufnahme in Düsseldorf ca. 7.45 h am Betriebshof Wersten der Rheinbahn. Aufenthalt in Belgien ca. 4 Stunden, Rückkehr gegen 19.30 Uhr. Fahrpreis DM 36,-- einschließlich Sonderfahrt auf der Museumsbahn mit Fotohalten und Scheinanfahrten. Als Anmeldung gilt die Überweisung des Fahrpreises auf das BMB-Sonderkonto beim Postscheckamt Essen No. 9072-438. Wenn Sie ein Mittagessen vorbestellen möchten, machen Sie bitte einen Vermerk auf den Überweisungsabschnitt. Es sind mitzubringen: Gute Laune und ein gültiger Personalausweis. Anmeldeschluß ist der 31.7.1981.

Es ist fast eine Sensation: Das elektrische Fahrleitungsnetz im Bergischen Land ist erweitert worden!

Zwischen Schlagbaum und Hasselstraße wurde eine zweispurige Anlage geschaffen, die ab 31.5.1981 von der verlängerten Linie 684 Widdert - Graf-Wilhelm-Platz befahren wird. Der Chronist vermerkt, daß auf dem Abschnitt Schlagbaum - Stöckerberg vom 2.6.1897 bis 1939 die Straßenbahn verkehrte.

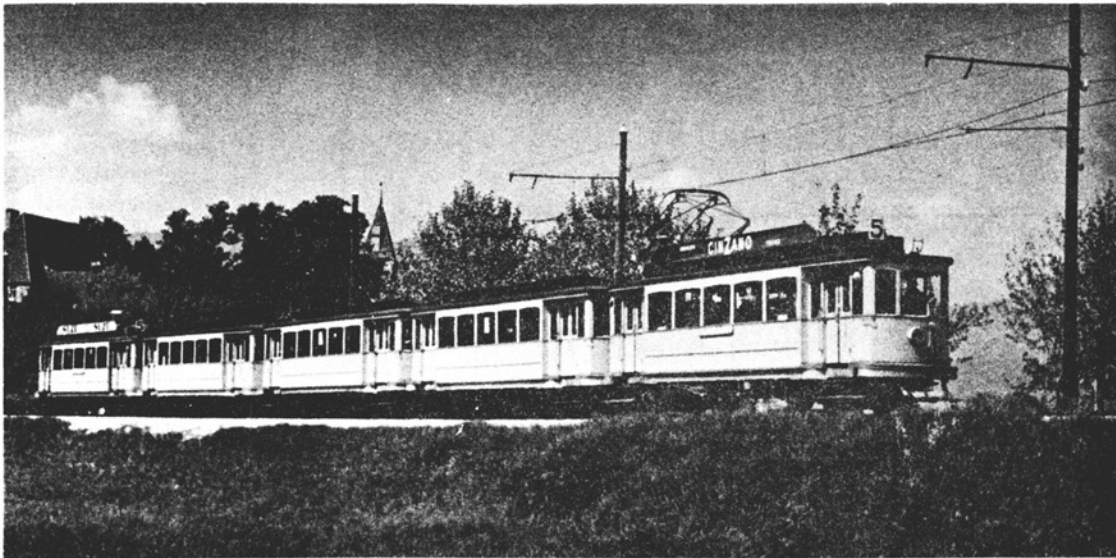
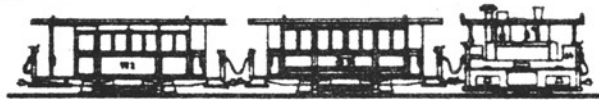
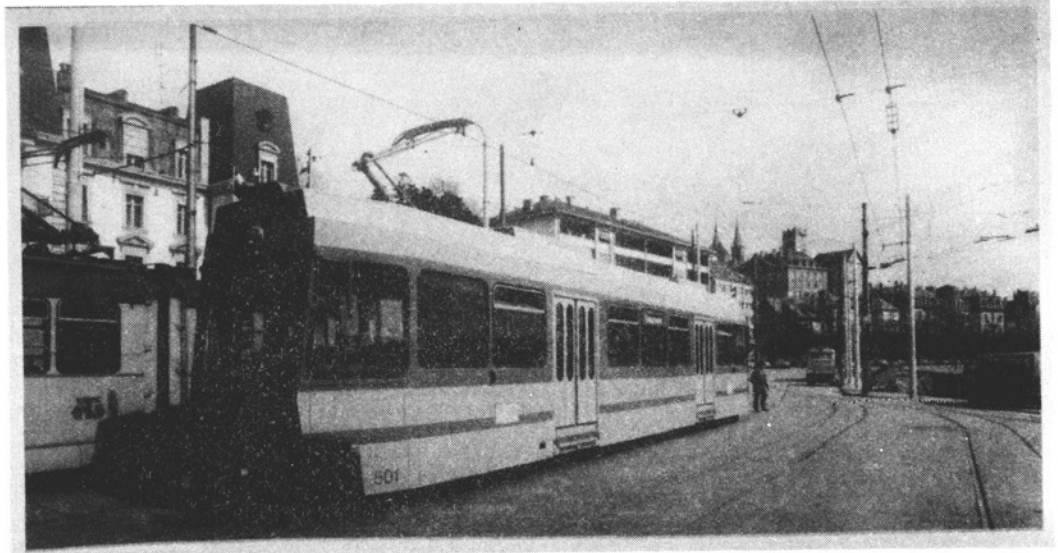
Solingen

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

Vom 28. bis zum 31. Mai 1981 findet der Bundesverbandstag in Wiesbaden statt. Den Straßenbahnfreund interessiert der Besuch im Betriebshof der Mainzer Straßenbahn. Wir wollen an dieser Stelle auf eine liebenswerte Bergbahn hinweisen: Die Nerobergbahn in Wiesbaden (HS Nr. 18).

TN Neuchâtel

Die letzte Linie Nr. 5 Neuchâtel - Cortaillod - Boudry wurde von Grund auf überholt. 1892 wurde sie als Dampfbahn gebaut und 1902 elektrifiziert. In einer Reihe von Feierlichkeiten werden im Juni 1981 4 neue Triebwagen in Dienst gestellt.



Unsere Freunde aus der Schweiz haben die Bilder zur Verfügung gestellt. Oben der neue Typ Be 4/4, Foto TN-VA, unten die alten Wagen aus 1902, Foto S. Jacobi, die nun ins Museum kommen.

Portugal

Die Zukunft der Straßenbahn in Lissabon scheint nunmehr gesichert. Für das 900 mm - Netz sollen in Belgien neue Gelenkfahrzeuge beschafft werden. Unser Foto entstand zur Osterzeit dieses Jahres als Beweis für die Lebendigkeit des Betriebs. Wir verdanken es Herrn Eberhard Freymann.

