



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

DEZEMBER 1981

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



Wir wünschen Ihnen und unserem Verein, daß wir gemeinsam die vor uns liegenden Schwierigkeiten so schwungvoll beiseite räumen wie diese Schneefräse der bayerischen Zugspitzbahn, geschoben von einer der Zahnradlokomotiven, die weiße Pracht. In diesem Sinne ein frohes Christfest und ein gutes 1982 ! Jürgen Eck stellte das Foto (Foto Seichter, Grainau) zur Verfügung.

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

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

Technische LeitungDipl. Ing. Gundo Riechelmann, Am Susewind 8,
4322 Sprockhövel 2, Ruf (23 39) 41 06Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (021 25) 25 42
Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1,
Ruf (0202) 311230Manfred 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) 81456

Haben Sie Ihren Beitrag für 1981 entrichtet? Wir sind nach wie vor und jetzt erst recht auf jede Mark angewiesen.

Gleichzeitig weisen wir auf die neue Beitragsordnung für 1982 hin: Gruppe A DM 7,-- monatlich, Gruppe B DM 3,50 monatlich, d.h. Gruppe A DM 84,-- jährlich und Gruppe B DM 42,-- jährlich.

Der Bezug der HALTESTELLE ist in den Beitrag eingeschlossen. Einzelne Exemplare werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben. Nachdrucke und Auszüge sind nur mit Quellenangabe gestattet.



Wir laden jetzt schon ein zu unserer

Jahreshauptversammlung am 13. März 1982Beginn 14.00 Uhr Betriebsbahnhof Kohlfurtherbrücke
15.00 Uhr Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg

VRR-Verbindungen: Linie 605 aus Richtung Solingen und Wuppertal-Elberfeld, Linie 625 aus Richtung Wuppertal-Elberfeld, Zielhaltestelle für Calvin-Haus ist Cronenberg-Rathaus.

Anträge der Mitglieder zur Tagesordnung können bis zum Beginn der Versammlung schriftlich oder mündlich vorgebracht werden.

Mitglieder, die wegen großer Entfernung zum Tagungsort oder anderweitig verhindert sind, werden gebeten, sich schriftlich zu äußern.

Der BMB-Vertrieb wird zur Versammlung sein gesamtes Sortiment anbieten. Ferner werden einige Sonderangebote zur Versteigerung kommen oder gegen Höchstgebot abgegeben.

Wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung bitte ich um eine angemessene Beteiligung vieler Mitglieder.

- TAGESORDNUNG:**
1. Begrüßung, Jahresberichte
 2. Berichte der Kassenprüfer, Entlastungsanträge
 3. Wahlen: a) Kassenprüfer 1982
 - b) 1. Vorsitzender
 - c) 2. Vorsitzender
 - d) Beirat (Öffentlichkeitsarbeit, Bauausschuß, BMB-Vertrieb)
 4. Bestellung der technischen Leitung
 - a) Technischer Leiter
 - b) Zwei Stellvertreter
 - c) Sicherheitsbeauftragter/Sachbearb. Versicherung
 5. Aktuelle Sachstandsberichte
 - a) Finanzierung Hallenbau/Fragen zum Hallenbau
 - b) weitere Baumaßnahmen
 6. Verschiedenes, Anträge von Mitgliedern
 7. Ausschluß von Mitgliedern mit Beitragsrückständen
 8. Gemütliches Beisammensein, Dias, Filme, Bilder...

Der Vorstand

gez. E. Dicke, Vors.

1. HALLENBAU - FINANZIERUNG

Der Antrag auf Zuweisung von Landesmitteln in Höhe von 100.000.-DM zum Eigenkapital von 125.000.-DM wurde gestellt. Eine Entscheidung ist im Frühjahr 1982 zu erwarten.

Alle Zeichner von Hallenbau - Anteilen werden gebeten, die zugesagten Gelder jetzt auf das Sonderkonto (Baukonto) 598 227 bei der Stadtsparkasse Wuppertal (BLZ 330 500 0) einzuzahlen. Das Konto wird zunächst treuhänderisch verwaltet. Das Kapital wird als Festgeld mit 10 % Verzinsung angesammelt.

Die Spendenbescheinigungen für Ihre Zahlungen können erst dann ausgestellt werden, wenn die Finanzierung entgültig gesichert ist und die Bauaufträge vergeben worden sind. In Sonderfällen sind wir bereit, Ihnen schon jetzt eine Spendenbescheinigung für das Finanzamt auszustellen, damit Sie evtl. Erklärungen abgeben können.

Falls die zugesagten Landesmittel zugewiesen werden können, werden wir die Grube und ein Dach für 15 Fahrzeuge bauen können, - falls nicht, so werden wir mit Eigenkapital (125.000.- DM) die Grube, sowie eine kleinere Halle für 3 Fahrzeuge bauen.

Zur Zeit (15.11.1981) sind bereits Anteile in Höhe von 18.184,76 DM eingezahlt. Erneut zugesagt sind 35 Anteile = 52.500 DM. Erfreulich ist, daß bis jetzt nur 2 Anteile mit Teilzahlung dabei sind, alle anderen sollen vorausgezahlt werden.

Wir bitten nochmals alle Mitglieder und Förderer, die bei der ersten Aktion Anteile gezeichnet haben, sich bis zum 31. 12. 1981 zu entscheiden, ob sie jetzt erneut zusagen können, da wir unsere Dispositionen für den Baubeginn auf Anfang 1982 getroffen haben.

Unser Dank ergeht schon jetzt für die eingegangenen Zahlungen! Für alle Rückfragen steht Ihnen der 1. Vorsitzende (o2339) 3608 tägl. ab 17,00 Uhr, sowie an jedem Sonnabend von 10,00 - ca. 15,00 im Betriebshof Kohlfurth Brücke zur Verfügung. (o202) 47 o2 51

2. NIKOLAUS - TREFFEN

Auf Anfrage teilen wir mit, daß die übliche Nikolaus - Feier in Wuppertal - Sudberg in diesem Jahr zugunsten der Sonderfahrt in Düsseldorf ausfällt. Da die Saalfrage in der Kohlfurth für größere Versammlungen leider nicht mehr zu lösen ist, - sowie Sudberg auch nicht zentral gelegen ist, - bitten wir zur Jahreshauptversammlung um Ihre Vorschläge für diese traditionelle Feier.

Wir hoffen aber, daß die Sonderfahrt in Düsseldorf uns in etwa auch diese Gemeinsamkeit geben wird.

3. AKTIVE MITARBEIT

Unser immer wieder aktuelles Problem der aktiven Mitarbeit bei den Arbeitseinsätzen an jedem Sonnabend ist nach wie vor dringend! In diesem Jahr sind eine ganze Reihe von Jugendlichen neu zu uns gekommen, doch lassen sich die durch berufliche, persönliche und altersmäßige Umschichtung aufgetretenen Lücken kaum noch verdecken. Uns fehlen dringend:

Maler, Schreiner, Elektriker, Maurer, Hilfskräfte für Arbeiten im Forstbereich, Allroundkräfte.

Wir bilden Jugendliche aus als: Gleisbauer, Maurer, Tiefbauer, sowie für alle im Rahmen unserer Tätigkeit anfallenden Arbeiten im Strassenbahnbetrieb und bei der Unterhaltung der Fahrzeuge.

Wir arbeiten auch im Winter, soweit es das Wetter erlaubt. An jedem Mittwohabend treffen sich die Aktiven im Sommer zu Arbeiten an den Fahrzeugen, im Winter zu dringenden Arbeiten.

Schulungsabende für das aktive Personal werden ab Januar 1982 regelmäßig alle 14 Tage eingeführt.

Dicke



KELLERGEISTER am WERK

=====

Während oberirdisch die Wassertreppe ohne Verwendung von Beton als Gemeinschaftsarbeit von Bundeswehr und Experten des Landschaftsverbandes trotz des miserablen Wetters immer mehr Gestalt annimmt, krauchen unterirdisch "Kellerasseln" und befreien den über 40 Meter langen Stollen in mühevoller Arbeit in stets gebückter Körperhaltung

von der rund 40 cm hohen Schicht von Dreck und Schlamm, der sich im Laufe der Jahre hier angesammelt hat. Das neue Einlaufbauwerk verschlang 9 cbm Beton, ist aber von aussen kaum erkenntlich, wenn die restlichen Erdarbeiten erledigt sein werden und im Sommer wieder Gras wächst und der provisorische Absperrdamm davor besel-





tigt sein wird. Wenn Sie, liebe Leser, diese Seiten vor sich liegen haben, wird auch die neue Verschleisschicht im Stollen bereits fertig sein.

Im Übrigen ist gerade diese Bildserie dazu geeignet, über die mannigfaltig ausgesprochenen Vorwürfe (z.B. man sähe nicht, dass

überhaupt etwas getan würde) nachzudenken und darüber, wie ungerechtfertigt sie sind. Vielmehr sollte man dankbar sein und die Leistung der wenigen Aktiven bewundern. Denn welches Aussenstehende möchte tagelang in so gebückter Haltung in einem finsternen und nassen Stollen arbeiten!

Unsere Abbildungen:

linke Seite oben: unscheinbar das neue Einlaufbauwerk von aussen.
linke Seite unten links: Blick von aussen in das neue Einlaufbauwerk.
rechts: Das gleiche von innen mit dem Beginn des eigentlichen alten Stollens.

Und auf dieser Seite Innenansichten des Stollens, der in mühevoller Arbeit von einer 40cm dicken Schmotterschicht befreit wurde und bei Erscheinen dieses Hefes die neue Verschleißsohle erhalten haben wird



alle Bilder: Manfred Höfer

Es ist
erfreulich...

=====

...wenn wir, die BMB, solche Schreiben erhalten, wie es hier unten im verkleinerten Faksimile abgedruckt ist.

Es ist besonders erfreulich, wenn ein solcher Brief vom Oberbürgermeister kommt, für uns ein Beweis, dass unser Stadtoberhaupt sich die Zeit - die bei ihm sicherlich immer knapp bemessen ist - nimmt, eines Vereins zu gedenken, der sich recht - es lässt sich nicht leugnen - schwer tut, seine Ziele zu verwirklichen.

Ziele zu verwirklichen, die einem kulturellen Zweck dienen, nämlich Werte zu erhalten, zu pflegen und vorzuführen, die massgeblichen Anteil am Fortschritt dieses Jahrhunderts hatten.

Ziele, die aber auch - kommen sie erst einmal zum Tragen - recht erfreuliche Ergebnisse auch für die Stadt (und ihrem Steuersäckel) versprechen.

Überall nämlich, wo solche Ziele erreicht wurden, stellte sich dieser Erfolg ein, wie immer wieder in der Presse nachzulesen ist.

Gewiss, auch wir wissen, dass Stadt und Land arm geworden sind und dass es deswegen auch dem besten Willen schwer wird, zu helfen, wo

es des Helfens wert ist; dennoch aber sind wir der Meinung, dass auch mit kleinen Schritten geholfen werden könnte, kleine Schritte, die uns helfen und dem Gemeindefiskus wenig weh tun könnten, sei es beispielsweise (um nur Einige zu nennen) Streichen oder deutliches Verringern von Miet- und (oder) Stromkosten, handwerkliche Expertenhilfe beim Aufbau der neuen Stromversorgung.

Wir wären für Hilfe auch auf der untersten Ebene dankbar.

Sie würde nicht nur dazu beitragen, unser Ziel etwas schneller zu erreichen sondern auch eine moralische Stütze sein, denn - auch unsere Aktiven brauchen gelegentlich eine Aufmunterung...

...und auch deswegen ist dieser Brief des Oberbürgermeisters so wichtig - und wir danken ihm dafür.

Hanns Heinen

DER RAT DER STADT WUPPERTAL
DER OBERBÜRGERMEISTER

5600 WUPPERTAL 2, 23. Oktober 1981,
Rathaus, Wegnerstr. 13-15, Zimmer 136
Fernruf (Vorwahl 02 02) 563 65 65

Bergische Museumsbahnen e.V.
Postfach 13 15 57

5600 Wuppertal 1

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus der Presse habe ich erfahren, daß das Pipelinepionierbataillon 800 im Rahmen einer Übung auf dem Vereinsgelände eine Grube ausgehoben hat, die später für Reparaturarbeiten an den Fahrgestellen der alten Straßenbahnen benutzt werden soll. Ich habe mich sehr darüber gefreut und sende Ihnen als Anlage die Kopie meines Schreibens vom 16. Oktober an den Bataillonskommandeur, in dem ich mich auch meinerseits für die aktive Unterstützung Ihres Vereines bedankt habe.

Kurze Zeit danach las ich in der Westdeutschen Zeitung einen Leserbrief, in dem der schlechte Zustand mancher Museumsstücke u. a. mit den Kosten der Aufstellung der Plastik im Engelsgarten in Verbindung gebracht wird. Ich hoffe, daß Sie sich durch solch einen Leserbrief in Ihrer Arbeit nicht beeinflussen lassen, auch wenn die wirtschaftliche Situation eine Hilfe aus öffentlichen Kassen im gegenwärtigen Zeitpunkt kaum ermöglicht.

Mit freundlichen Grüßen, auch an Ihre Mitglieder,


Gottfried Gurland

WZ Mittwoch, 2. Dezember 1981

Museumsbahnen sind „Denkmale“!

Land gibt Zuschuß für Halle in Kohlfurth

Seit Jahren verwittert im früheren Depot an der Kohlfurth eine Reihe von betagten Straßenbahnzügen, die der Verein Bergische Museumsbahnen aus allen Teilen der Region aufgekauft hat. Für den Bau einer Schutzhalle will jetzt das Land 100 000 Mark beisteuern. Die Halle soll eine Viertelmillion Mark kosten.

Wie der Wuppertaler SPD-Landtagsabgeordnete Reinhard Grätz mitteilte, hat Stadtentwicklungsminister Dr. Christoph Zöpel die Stadt Wuppertal ersucht, 15 Fahrzeuge als „bewegliche Denkmale“ unter Schutz zu stellen. Der Minister unterstrich die Auffassung von Grätz, daß auf einen besonderen Museumsbau nicht gewartet werden kann: „Diese Fahrzeuge sind für die Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte unseres Landes bedeutsam. Ihr Schutz ist aus der Sicht der Denkmalpflege unabweisbar.“

Der Entscheidung Dr. Zöpels waren mehrere Besprechungen mit dem Vorstand des Vereins Bergische Museumsbahnen, Vertretern des Regierungspräsidenten in Düsseldorf, des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege und Gutachtern vorausgegangen.

Der Landeszuschuß ist so gut wie sicher. „Die Beratungen im Landtag“, erklärte Ab-

geordneter Grätz, „zeigen bisher, daß der Denkmalpflegehaushalt 1982 ausreichend dotiert sein wird.“

Lange hatten die Landesbehörden darüber debattiert, ob die Straßenbahnveteranen eine Museumsangelegenheit oder ob sie Denkmale sind. Weil der Verkehrsminister und die Museumsförderung zur Zeit keinen Pfennig abzweigen können, reihte Minister Dr. Zoepel die Wagen kurzerhand und ausnahmsweise beim Denkmalschutz ein, bis eine Arbeitsgruppe der Landesdenkmalpfleger die Frage entscheidet: Sind historische Fahrzeuge Museumsgut oder bewegliche Denkmale?

Der Verein Bergische Museumsbahnen e.V. soll jetzt schnellstens in Zusammenarbeit mit der Stadt Wuppertal und dem Rheinischen Amt für Denkmalpflege einen abgestimmten Förderungsantrag stellen. **PJS**

Nur noch Erinnerung sind die Anlagen des Betriebshofs Toelleturm. Herbert Niederstenschnee, einer unserer „Aktiven“, hat dieses Bild aufgenommen. Auf der rechten Seite die Halle der Zahnradbahn. Heute ist das Gelände völlig verändert.



In eigener Sache . . .

WUSSTEN SIE...

Beim Umbruch des vorigen Heftes hat es mich arg erwischt. Ich muß bei Guido Korff Abbitte tun ob des verpatzten Textes für den BMB-Vertrieb. Deshalb liefere ich

SIE, SIE, SIE, SIE, SIE,
SIE, SIE

die verlorengegangenen Wörter nach. Wenn es Ihnen Spaß macht, dann puzzeln Sie sie in HALTESTELLE 30 auf Seite 10 ff. Vielleicht fällt Ihnen dabei ein, daß Sie diese oder jene Veröffentlichung noch bestellen wollten.

Ihr Klaus Sieper

DM 2.500,-- - in Buchstaben zweitausendfünfhundert - müssen wir an die WSW für Strom bezahlen. Dazu fehlt noch Ihr Beitrag für 1981. Wenn Sie sich angesprochen fühlen, dann nehmen Sie gleich die Überweisung vor! Der Schatzmeister dankt es Ihnen.

B M B - Vertrieb

der Bergischen Museumsbahnen e.V.

Wuppertal

- Guido Korff -

Mitteilungen des BMB-Vertriebs Nr. 31/81

Vertriebsleitung:

Emil R. Dicke, Vorsitzender

Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2

PSchK. 90 72 - 438, PSA Essen

für BMB e.V. (Sonderkonto)

Die Regensburger Straßenbahn von Walther Zeitler, Regensburg 1981

128 Seiten leichtes Kunstdruckpapier, 78 Abbildungen, darunter 70 Fotos und 2 Gleispläne; Hochformat 17,3 x 20,5cm; steifer, abwaschbarer Einband, Fadenheftung. Als Beilage im Rückdeckel ein Faltblatt aus Kunstdruckpapier mit Zeichnungen von 4 Straßenbahnzügen (4 Tw und 4 Bw) im Maßstab 1:50, jeweils Front- und Seitenansicht. Bestell-Nummer 2703, Preis DM 14,80.

Wer in den letzten Monaten die Erfahrung gemacht hat, daß die Straßenbahnbücher, die nicht viel kosten, auch in der Herstellungsqualität schlecht sind, der wird von dieser Publikation eines Regensburger Zeitungsverlages angenehm enttäuscht werden. Schon die erste Betrachtung des soliden Einbandes, der Fadenheftung und der Papierqualität ist erfreulich. Aber auch der Text hält, was das Äußere verspricht. Die Entwicklung des Netzes wird nach Strecken geordnet dargestellt. Alle wichtigen Angaben sind vorhanden und übersichtlich wiedergegeben. Die Beschreibung beginnt mit einem kurzen Gastspiel des Pferdeomnibusses im Jahre 1891, skizziert den Schienenbetrieb von 1903 - 1964 und vergißt auch nicht den Obus, der sich nur von 1953 - 1963 halten konnte. Es ist interessant zu lesen, wie man sich um die Jahrhundertwende schwertat, die Tram in die bereits damals denkmalgeschützte Stadt einzupassen. Deutschlands engste Straßenbahnkurve legt hiervon Zeugnis ab.

Die Erzählungen alter Straßenbahner und die häufigen Abbildungen mit Personalangehörigen mögen dem Technik-Interessierten nicht zusagen, andererseits entschädigen Fotos wie auf den Seiten 50, 62 oder 114 und die hervorragenden Wagenzeichnungen auch für manche weniger interessante Textseite. Dem Rezensenten hat die anschauliche Schilderung des Lokalkolorits jedoch durchaus gefallen. Bei der Wagenparkgeschichte sind sich Text und Fahrzeugliste nicht immer einig, hier stimmt wohl eher die Liste. Alles in Allem jedoch ein Buch, das man deshalb empfehlen kann, weil man Publikationen in dieser Qualität zu diesem Preis schon nicht mehr gewohnt ist. -gk-

Bitte beachten Sie, daß wir nur Bestellungen über DM 20,- Rechnungssumme spesenfrei ausführen können. Bei Beträgen unter DM 20,- müssen wir für Porto- und Verpackungskosten zusätzlich DM 1,50 erheben. Bitte versäumen Sie nicht, bei Vorausüberweisungen oder Schecks diese Unkostenbeteiligung miteinzurechnen.

Straßenbahn- und Kleinbahnbücher im Programm des BMB-Vertrieb:

* = Neuheiten

2801	Hendlmeier, Handbuch der Deutschen Straßenbahngeschichte, Band 1	DM 110,-- *
2802	Hendlmeier, dto., Band 2 (Karten und Tabellen)	DM 78,--
2803	Die elektrischen Straßenbahnen der AEG, Berlin 1894 (Reprint)	DM 57,--
2804	Boshart, Straßenbahnen 1911 (Reprint)	DM 16,80

Monographien zu einzelnen Verkehrsbetrieben:

2701	Aachen	Schweers/Wall, Bilder von der Aachener Straßenbahn	DM 38,--
2218	Aachen	Krettek/Herberholz, Strab. im Aachener Dreiländereck	DM 22,--
2219	Augsburg	Sappel, Einmal Königsplatz und zurück	DM 14,80
2702	Barmen	Die Barmer Bergbahn und das Bergische Land (Reprint)	DM 12,80
1701	Bremen	Bremer Straßenbahn AG 1876-1976	DM 15,--
2217	Darmstadt	Bürnheim, Rund um den Langen Ludwig	DM 14,80
2221	Düsseldorf	Schild/Walting, Die Rheinbahn	DM 22,-- *
33	Essen	40 Jahre Essener Straßenbahnen 1893 - 1933 (Reprint)	DM 8,--
2214	Lübeck	Gottwaldt, Die Lübeck-Büchener Eisenbahn	DM 14,80
2053	Monheim	Rennebaum/Schwieres, Bahnen der Stadt Monheim	DM 25,--
2216	München	Wasil, Münchner Tram	DM 18,--
2222	Nürnberg	Von der Pferdebahn zum Pegnitzpfeil	DM 18,-- *
2143	Osnabrück	Spühr, Osnabrücker Straßenbahn	DM 59,--
2703	Regensburg	Zeitler, Die Regensburger Straßenbahn	DM 14,80 *
2751	Rhein-Sieg	Frickhöfer, Die Rhein-Sieg-Eisenbahn	DM 15,--
2752	Rüdesheim	Söhnlein, Die Niederwaldbahn Rüdesheim am Rhein, 2. Aufl.	DM 9,--
2220	Sauerland	Löttgers, Kleinbahnen im Sauerland	DM 18,--
2133	Stuttgart	Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahn II	DM 59,-
3003	Göteborg	Hammanson, 100 Jahre Strab. in Göteborg (Text schwed.)	DM 40,--
3002	Malmö	Carlén, Sparvagn i Malmö (Text schwedisch)	DM 32,--

Postkarten-Serien:

401	Die fünf Karten mit Fahrzeugen aus der BMB-Sammlung, mit Textblatt	DM 4,--
451	Acht Farbkarten mit Motiven aus dem schwedischen Straßenbahnmuseum in Malmköping	DM 5,-- *
901	Bochum-Gelsenkirchen, 8 Karten s/w-Echtphoto, Serie 1	DM 3,--
902	Bochum-Gelsenkirchen, 8 Karten s/w-Echtphoto, Serie 2, Forts. 901	DM 3,--

Aus dem Schweizer Verlag Bureau Vaudois D'Adresses, je 12 Karten in s/w-Echtphoto von hoher Qualität, mit Textblatt, in Klarsichthülle:

951	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie I	DM 11,--
952	Rhein-Sieg-Eisenbahn	DM 11,--
953	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie II	DM 11,--
954	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie III	DM 11,--
955	Kleinbahn Pforzheim-Ittersbach	DM 11,-- *

Für den Nachwuchs:

1501	Lehmann-Spielzeugstraßenbahn mit Schwungradantrieb, gelb-weißes Kunststoffgehäuse, Wappen von 14 Städten liegen als Abziehbilder bei	DM 7,80
------	--	---------

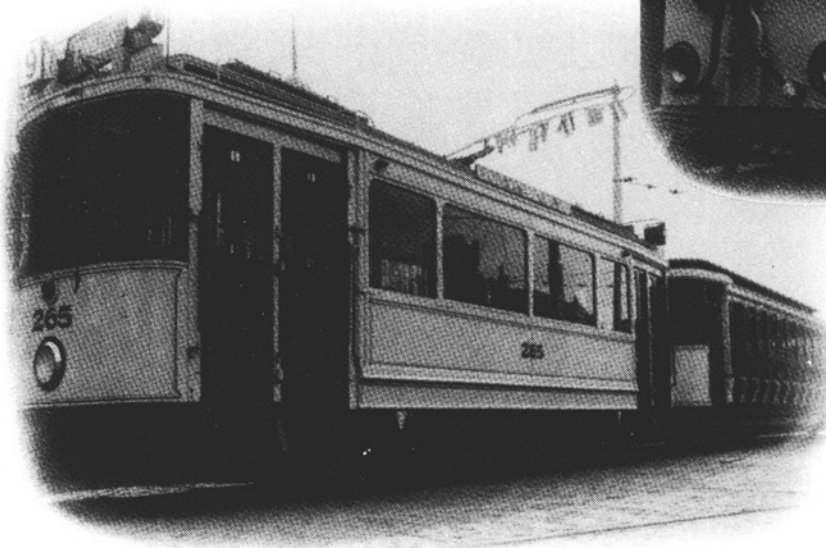
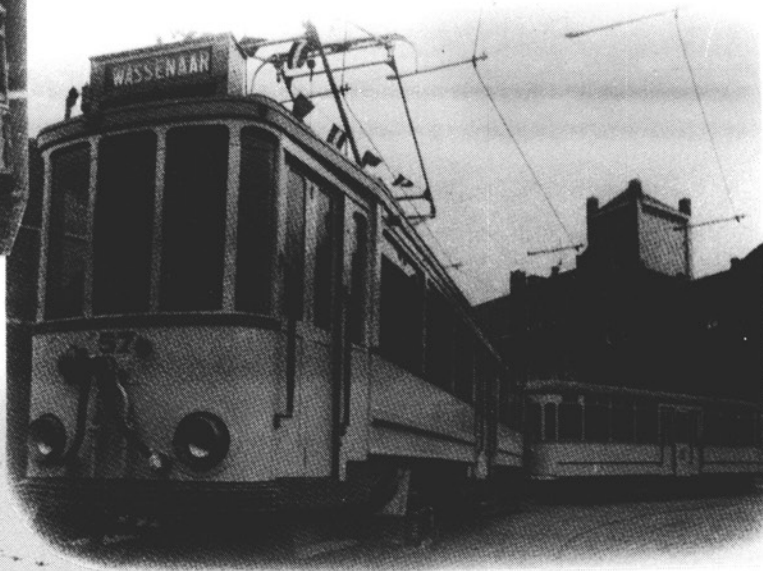
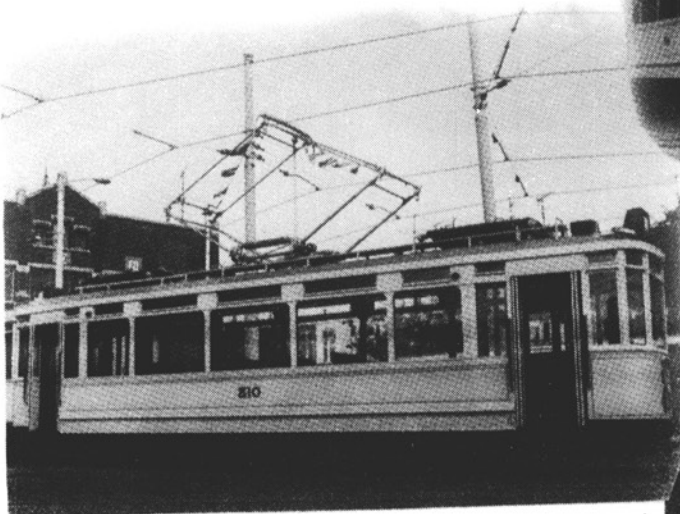
Betrifft: Remscheider Straßenbahn

Da die Remscheider Stadtwerke sich den Alleinvertrieb ihres neuen Buches vorbehalten haben, ist es beim BMB-Vertrieb nicht erhältlich, sondern kann nur von den Remscheider Stadtwerken direkt bezogen werden.

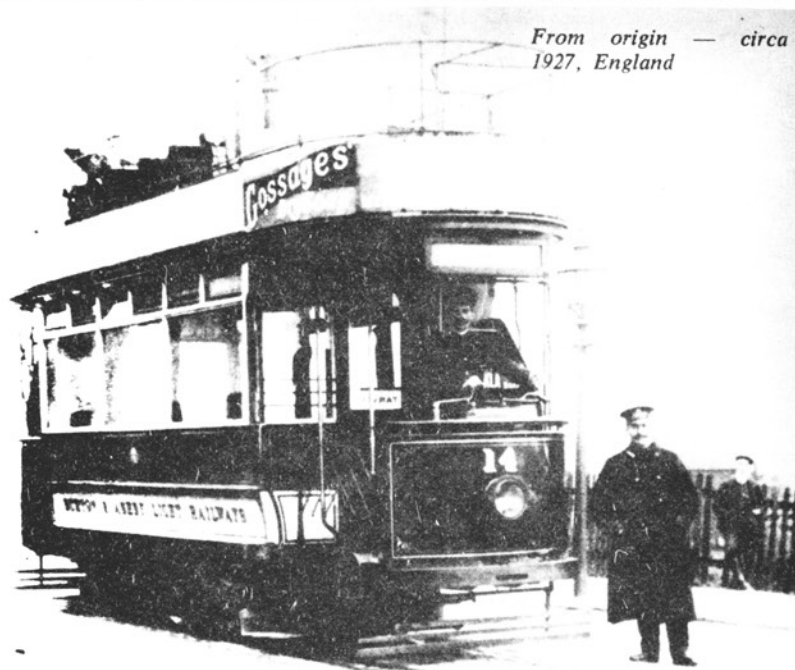
Historische Straßenbahnen in Den Haag

1864 bekam Den Haag seine erste Straßenbahn in Gestalt einer Pferdebahn. Heute stehen 234 moderne PCC-Wagen im Dienst. Aus der Zeit dazwischen sind die wichtigsten Typen

erhalten geblieben. Sie wurden mit viel Mühe und Sorgfalt wieder einsatzfähig gemacht.



Heute stellen sie einen wertvollen Besitz für den Regierungssitz des Königreichs der Niederlande dar.
Text und Fotos: HTM



From origin — circa
1927, England

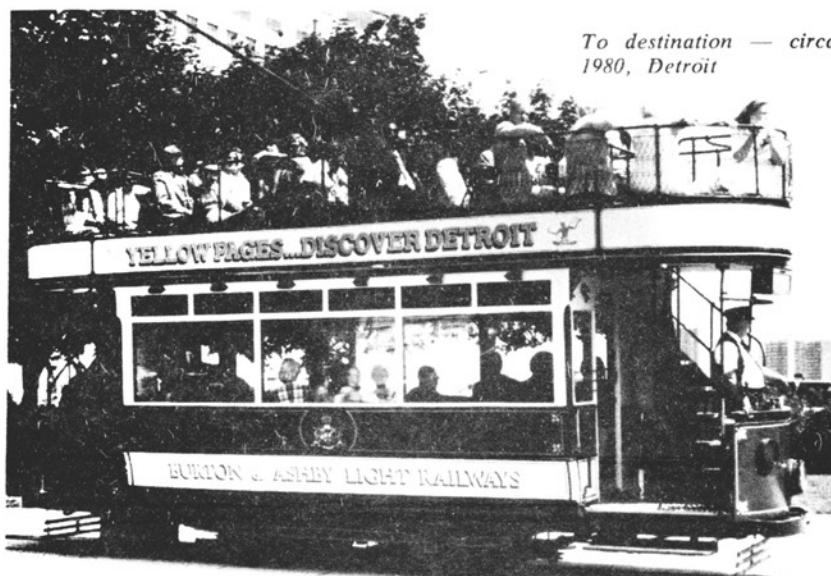
WASHINGTON BOULEVARD STREETCAR, DETROIT

Wir berichteten über dieses kühne Projekt in "HALTESTELLE" Nr. 12. Die Einrichtung wurde ein voller Erfolg. Zu den aus Lissabon gekauften Wagen hat man im vorigen Jahr einen Doppeldecker aus England in Dienst gestellt und die vorhandene Strecke von der Jefferson Avenue zum neuen Renaissance Zentrum verlängert. Das Fahrzeug wurde 1904 gebaut und von der Burton & Ashby Light Railway in Betrieb genommen. Dort tat es bis 1927 seinen Dienst.

Es gibt nur noch wenige Plätze auf der Welt, an denen Doppeldecker verkehren: Blackpool, England; Kairo, Ägypten; Hong Kong und - Detroit. Straßenbahnfreunde und Modelleisenbahner aus England, die Michigan Bell Telephone-Gesellschaft und die Verkehrsabteilung der Stadt Detroit sorgten gemeinsam für Übergabe, Transport und Rekonstruktion des Wagens. Die Stadtväter von Detroit betrachten ihre Straßenbahnlinie und die "Alte Nr. 14" als ein Symbol für die Wiederbelebung der Innenstadt.



In transit — circa 1980,
Port of N.Y.-N.J.



To destination — circa
1980, Detroit

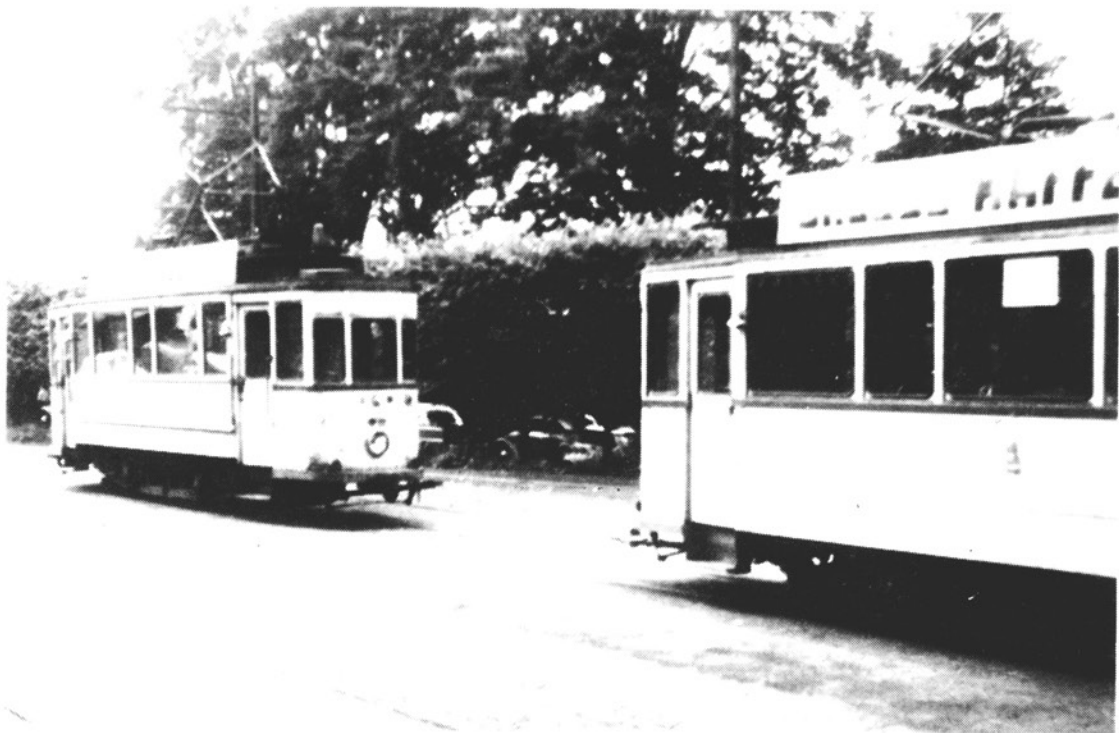
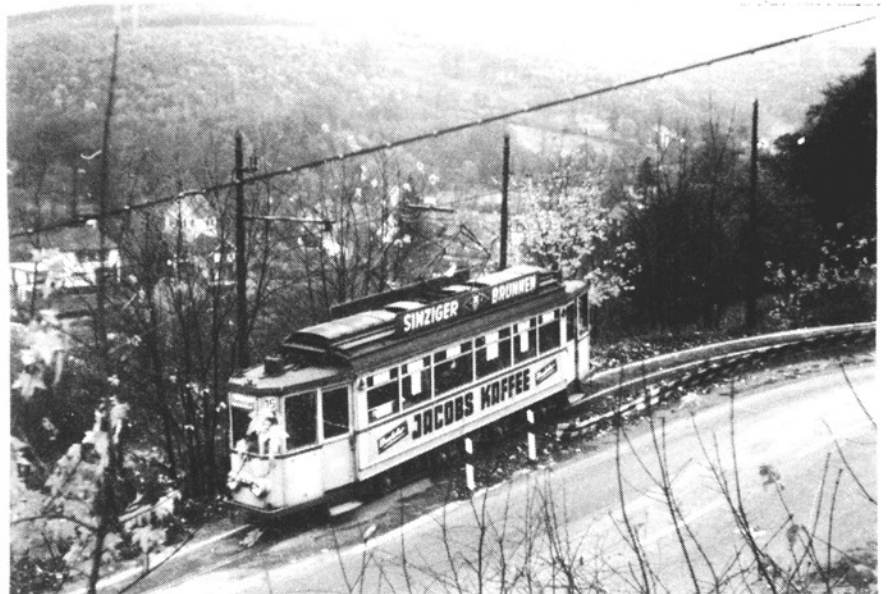
Unsere Bilder verdanken wir der Hauszeitung der Häfen von New York und New Jersey. Wir bringen dieses Beispiel ohne weiteren Kommentar als Beitrag zur Diskussion um die Straßenbahn in Wuppertal. Die Bildunterschriften: Vom Ursprung - etwa 1927 in England auf der Durchreise - etwa 1980, Hafen von New York - New Jersey zum Bestimmungsort - etwa 1980, Detroit.

Die Seereise des Wagens erfolgte auf MS "Atlantic Song" der ACL. KSW

Erinnerungen

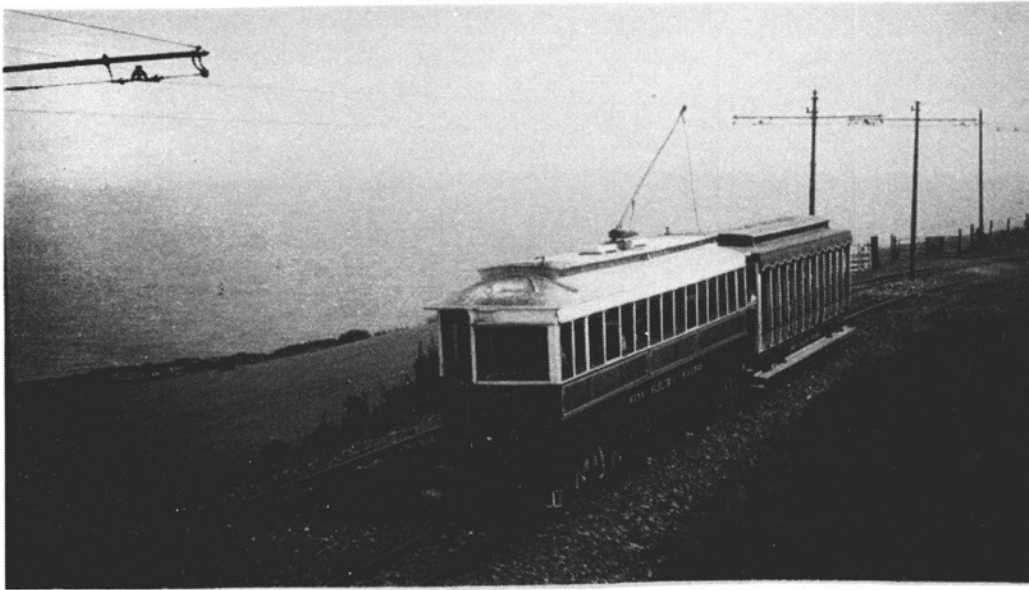
Am 30.4.1965 fuhr zum letzten Mal die Straßenbahn von Wuppertal-Elberfeld nach Remscheid, um dann dem Dieselsbus den Dienst zu überlassen. Die "HALTESTELLE" berichtete in Nr. 7 ausführlich über die Straßenbahn ECR - Elberfeld-Cronenberg-Remscheid. Unsere Bilder entstanden in der Kreiskehre unterhalb Hasten (Jürgen Eidam) und am Betriebs- hof Toelleturm (Herbert Niederstenschnee). Die Wagen des RWE-Typs wurden vorzugsweise auf dieser Linie ein-

gesetzt, bis die Vierachser der Wuppertaler Stadtwerke und Zwei- und Dreiachser der Stadtwerke Remscheid den Dienst auf der Linie 15 übernahmen. Die Linienführung ist ab Hahnerberg in Richtung Remscheid unverändert und kann nachempfunden werden. Bemerkenswert ist die Überwindung des tief eingeschnittenen Morsbachtals. Hier gab es anstelle der Kreiskehre früher eine Spitzkehre. Die Spuren sind noch erkennbar.



II.2. Isle of Man

Nichtweit von Blackpool entfernt in der Irischen See liegt die Insel Man, die man von Fleetwood aus mit dem Fährschiff erreichen kann. Das ganze Eiland ist ein lebendes Museum, der öffentliche Nahverkehr ist davon nicht ausgenommen. Am Schiffsanleger im Hauptort Douglas erwartet den Feriengast die Pferdebahn, die ihn zu einem der vielen Hotels längs der Uferpromenade bringt. An der anderen Endstation Derby Castle kann der Reisende seine Fahrt in die weiter nördlich gelegenen Orte Laxey und Ramsey mit der elektrischen Bahn fortsetzen. Wer die Insel in einer anderen Richtung erkunden möchte, hat wenige Minuten vom Fähranleger entfernt die Möglichkeit, den Dampfzug nach Port Erin zu besteigen. Die früheren Strecken nach Peel und Ramsey werden heute mit Omnibussen befahren, die aber auch schon zu den Oldtimern zählen. Die Oberstadt von Douglas wurde früher durch eine Kabelbahn bedient, die an zwei Stellen auf die Promenade stieß. Von dieser Bahn konnten zwei Wagen gerettet werden, aus den Teilen wurde ein Fahrzeug rekonstruiert. In der Wagenhalle der Pferdebahn am Endpunkt Derby Castle hat man ihm und zwei historischen Pferdebahnwagen einen Teil der Halle überlassen, der zu einem kleinen Museum umgestaltet wurde. Die Kabelbahn hatte die gleiche Spurweite wie die Pferdebahn (3 ft. = 914mm), und so kann man bei besonderen Anlässen das historische Fahrzeug auf der Promenade sehen, geschoben von einem Land-Rover. Ein doppelstöckiger Pferdebahnwagen (Nr.14), von denen man heute mit Rücksicht auf die Belastung der Pferde keine mehr einsetzt, und ein ganz offener Wagen (Nr.12), ein sogenannter "toast rack" (=Toastständer), ergänzen die Ausstellung. Im normalen Einsatz befinden sich Wagen mit Regendächern, die in der Regel große Reklametafeln tragen. Für schlechtes Wetter gibt es geschlossene Eindeckwagen.



Isle of Man
Manx-Electric-
Railway-Zug
Dhoon - Glen
(Aug. 1977)
Foto: Guido Korff

Die Hauptattraktion der Insel Man für Straßenbahnfreunde ist zweifellos die "Manx Electric Railway". Die Strecke hat an landschaftlicher Schönheit kaum ihresgleichen. Die Bahn auf 914mm-Spur folgt von Douglas der Küstenlinie nordwärts über Laxey nach Ramsey und ist etwa 28km lang. Die Fahrt bietet wunderbare Ausblicke auf die Irische See und auch etwas Nervenkitzel, wenn das Gleis am Rande der Steilküste entlangläuft. Vor einigen Jahren wurde der nördliche Abschnitt Laxey - Ramsey stillgelegt, doch zeigte sich schon bald, daß die geplante Verminderung der Betriebsverluste durch einen übergroßen Fahrgastrückgang vereitelt wurde. Der Bahnbetrieb auf der Gesamtstrecke wurde dann probeweise wiederaufgenommen, gleichzeitig wurde nach anderen Wegen gesucht, die Einnahmen zu erhöhen. Daneben wurde man sich im Tynwald, dem Parlament der halbautonomen Insel, darüber klar, daß die Verluste der Bahn hingenommen werden müssen, um die Tourismuseinnahmen auf anderen Sektoren zu sichern. Die wenigsten Fremdgäste bringen ihr Auto mit auf die Insel, weil sich die teure Überfahrt für das kleine Straßennetz der Insel nicht lohnt. Im Zusammenhang mit der Stilllegung hatten die Tourismusziele in Ramsey starke Besucherrückgänge zu verzeichnen, da die Tagesgäste aus Douglas ausblieben. Der Fehlbetrag an Eintrittsgeldern wog die Einsparungen der Bahn schon beinahe auf. Deshalb wurden die Manx Electric Railway und die ebenfalls nur für Touristen betriebene Dampfbahn unter Regierungsaufsicht gestellt und zu den "Isle of Man Railways" vereinigt.

Dritte im Bunde der historischen Bahnen ist die "Snaefell Mountain Railway", die die Feriengäste von Laxey zum Gipfel des höchsten Berges der Insel, dem Snaefell (621m), befördert. Obwohl unmittelbare Übergangsmöglichkeiten zur Küstenlinie bestehen, ist die Spurweite größer, nämlich 3ft.6in (=1067mm). Dies hat seinen Grund in der "Fell'schen Schiene" in der Gleismitte. Der Erbauer der Bahn hatte hier ein aufgeständertes Doppel-T-Profil vorgesehen, um das an der Wagenunterseite angebrachte Räder herumgreifen, um eine Entgleisung unmöglich zu machen. Außerdem bietet das Profil den Sicherungsrädern zusätzliche Reibungsfläche zu Bremszwecken. Es handelt sich dabei aber nicht um eine Steighilfe, ist also nicht einer Zahnstange vergleichbar. Das Stromabnahmesystem mit großen, nahezu starren Eisenbügeln entspricht noch dem Ursprungszustand von 1895. Eine Anlage dieser Art ist heute einmalig. Deshalb hat man darauf verzichtet, moderne Wagen zu beschaffen, sondern hat begonnen, die alten Fahrzeuge behutsam zu modernisieren, ohne ihren Charakter zu verändern. Es traf sich gut, daß man in Aachen gebrauchte Talbot-Vierachser mit eingebauter "Aachener Nutzbremss-Schaltung" billig erwerben konnte. Deren elektrische Ausrüstung ist fast vollständig wiederverwendet worden. Die Drehgestelle hat man neu angefertigt, jedoch mit Seitenwangen im alten Stil kaschiert. Durch den höheren Wirkungsgrad der modernen Motoren konnten der Wagenumlauf beschleunigt und Ausfälle vermindert werden. Dies ist vor allem deshalb positiv, weil an schönen Tagen in Laxey schon um 10.00 Uhr morgens so viele Fahrgäste schlangestehen, daß die Bahn mehrere Stunden benötigte, um sie alle zum Snaefell zu transportieren.

Ende Mai 1979 feierte Man das tausendjährige Jubiläum des Parlaments Tynwald, an dem sich die elektrische Küstenlinie mit einer Wagenparade beteiligte. Hierfür hatte man den hundertsten Jahrestag der Siemens-Bahn, den 31. Mai, gewählt. Man hat mehrere Züge in früher gültige Farbgebungen umlackiert und mit den Beschriftungen der jeweiligen Epoche versehen. Das älteste Fahrzeug der Bahn, Tw 1, wurde vollkommen restauriert in den Zustand von 1894. Gleichzeitig wurde in der Wagenhalle in Ramsey ein kleines Museum eröffnet, in dem auch drei oder vier historische Fahrzeuge zu sehen sein werden.

Es sollte noch hingewiesen werden auf die anderen Verkehrsmuseen der Insel: Dampfeisenbahn im Lokschuppen von Port Erin, Automobile in Crosby, Zweiräder in Kirk Michael und Dampfmaschinen in Loughborough.

(Literatur: F.K. Pearson: Isle of Man Tramways, David & Charles 1970; Modern Tramway 9/79)



Llandudno
Wagen 5 der
Great Orme
Tramway in der
Old Road
(Aug. 1977)
Foto: Guido Korff

II.3. Great Orme Tramway, Llandudno

An der Nordküste von Wales liegt das vornehme Seebad Llandudno. Auf einer dem Strand vorgelagerten Halbinsel erhebt sich ein Hochplateau, von dem man bei gutem Wetter eine herrliche Aussicht auf die Irische See genießen kann. Man gelangt von Llandudno aus mit einer Standseilbahn zum Aussichtspunkt. Die Kraftstation der Bahn befindet sich in der Mitte der in zwei Sektionen angelegten Strecke. Die Fahrgäste müssen an dieser Stelle um das Maschinenhaus herumgehen und in ein Fahrzeug des jeweils anderen Abschnittes umsteigen. Die untere Sektion verläuft sehr malerisch in gepflasterten Straßen, während die obere Strecke offen am Berg liegt. Der Antrieb erfolgt dort von unten her mit einer geschlossenen Seil-

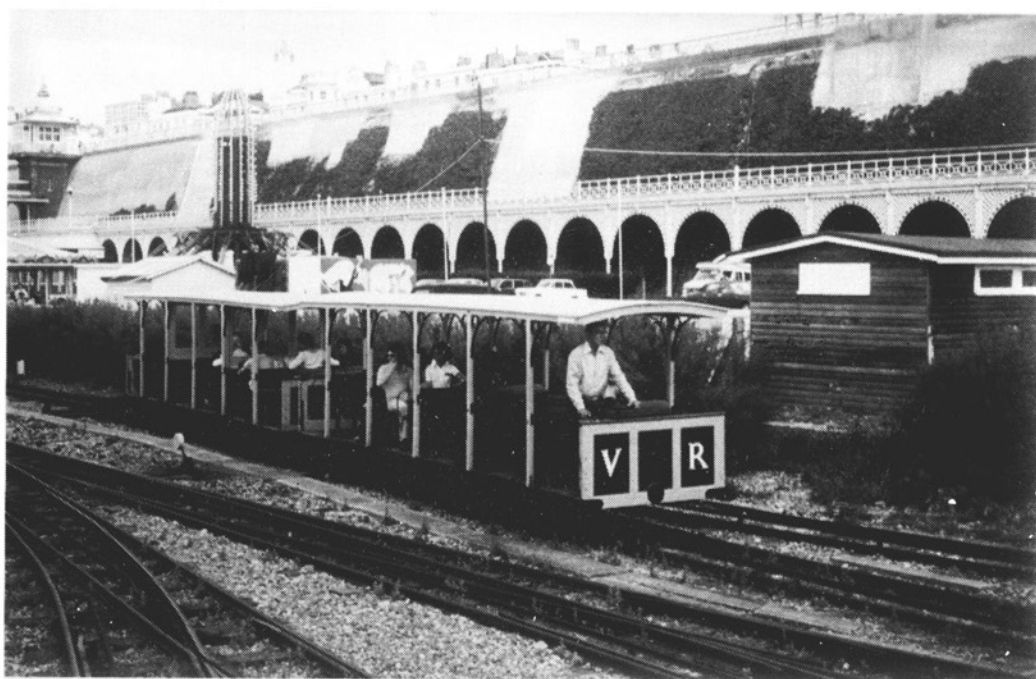
schleife. Die Wagen sind sehr straßenbahnähnlich, allerdings dient die Trolleystange nur zur Herstellung einer Signalverbindung. Dennoch steht zusätzlich zum Wagenführer auf der jeweiligen Heckplattform ein Bahnbediensteter, der darauf achtet, daß die Trolleystange nicht entgleist. Da in der Anfangszeit auch Güterverkehr bestanden hat, weisen die Personenwagen noch Kupplungen für Güterwagen auf; außerdem hat die merkwürdige Nummerierung der Fahrzeuge mit 4-7 darin ihren Grund, daß die Güterwagen als 1-3 registriert waren. Seit ihrem 75-jährigen Jubiläum im Jahre 1977 firmiert die Bahn wie zur Eröffnung wieder als "Great Orme Tramway", nachdem sie zwischenzeitlich lange Jahre "Great Orme Railway" geheißen hatte.

Literatur: R.C.Anderson: Great Orme Tramway, The first 75 years, LRTL 1977

II.4. Volk's Railway, Brighton

Die kleine Eisenbahn von Magnus Volk ist eine der Pionierleistungen auf dem Gebiete der elektrischen Traktion. Sie wurde am 4. August 1883 eröffnet und ist heute nahezu unverändert täglich in Betrieb. Die Bahn läuft entlang der Strandpromenade in Brighton und ist etwa 1,8km lang. Sie bezieht ihren Fahrstrom aus einer dritten Schiene und ist deshalb auf ganzer Länge eingezäunt. An einigen Stellen sind Übergänge vorgesehen, an denen die Stromschiene unterbrochen ist. Es verkehren deshalb Zweiwagenzüge, um diese Lücken überwinden zu können. Die Spannung von maximal 170 Volt wurde früher allerdings nicht als gefährlich erachtet, weshalb solche Sicherheitsmaßnahmen erst später ergriffen wurden. Kleine zweiachsige Wagen verschiedener Bauarten bedienen den Verkehr und man wundert sich bei der Mitfahrt, auf welch hohem technischen Stand Volk's Railway bei ihrer Eröffnung vor fast hundert Jahren schon gewesen ist.

Literatur: A.A.Jackson: Volk's Railway, Brighton, LRTL ohne Jahr



Brighton
Zug der Volk's
Railway am
Betriebshof
Aug. 1977
Foto: Guido Korff

III. Museen mit Straßenbahnwagen ohne Fahrgelegenheit

Die bekannteste englische Sammlung dieser Art ist die der Londoner Verkehrsgesellschaft. Sie war bis 1972 Bestandteil des nationalen Verkehrsmuseums in Clapham und fand nach der Verlegung der Staatsbahnsammlung nach York ihre neue Heimat in einem Gewächshaus im Syon Park in einem Londoner Vorort. Der Umzug in besser gelegene Gebäude im Stadtteil Covent Garden fand bis März 1980 statt. Zur Sammlung gehören drei Straßenbahnwagen und zwei Obusse, daneben aber auch zahlreiche Omnibusse und U-Bahn-Fahrzeuge.

Weitere Museen mit Straßenbahnfahrzeugen finden sich in den größeren Städten: Belfast (9 Wagen), Glasgow (7 Wagen), Edinburgh (2 Wagen) und Hull (2 Wagen). Jeweils ein Wagen wird in Birmingham, Bournemouth, Bradford, Burtonwood und Southport aufbewahrt.

Literatur: Modern Tramway 10/79.

-gk-

100 Jahre Straßenbahn

Vor 100 Jahren, im Oktober 1881, schlug die Geburtsstunde der Schweriner Pferdebahn und ihre Linien verliefen bereits auf Schienen. Linie Nr. 1, vom heutigen Platz der Jugend bis Bürgermeister-Bade-Platz, Linie Nr. 2 Schloß bis zum heutigen Platz der Freiheit. Zu dieser Zeit hatte Schwerin 30 000 Einwohner, aber die Residenzler verachteten die neue Erregungenschaft der Stadt und spotteten offen über sie: „Vörn einer, achter einer und in de Midd gar keiner, wat is dat? – De Pird-bahn!“ Man gab der Kutsche den Vorrang oder ging lieber per Pedes, damit blieb der Pferdebahn das Schicksal der Stilllegung im Jahre 1885 nicht erspart. Stilllegung, Stagnation in der Entwicklung der Industrie und der Arbeiterklasse – all das ging miteinander einher.

Erst am 1. Dezember 1908 wurde die elektrische Straßenbahn dem Schweriner Verkehr übergeben. Stromspender wurde das E-Werk am Spieltordamm. Die Streckenlänge im 1. Betriebsjahr betrug 7,34 km. Der erste Weltkrieg forderte von 1918–1919 eine Stilllegung der Bahn. Im Jahre 1921 wurde eine neue Strecke bis nach Zippendorf verlegt. Auf Beschluß der Stadtverwaltung erfolgte im Jahre 1935 die Demontage aller Straßenbahnlinien, außer Zippendorf – Sachsenberg und Friedhof – heutiger Leninplatz.

Eine vernichtende Stunde im wahrsten Sinne des Wortes gab es für die Schweriner Straßenbahn

SCHWERINER VOLKSZEITUNG 19. JUNI 1981



am 7. April 1945 zwischen 14 und 15 Uhr. Das Straßenbahndepot am Alten Friedhof wurde von US-Flugzeugen bombardiert. Diesem Bombenangriff fielen nicht nur Straßenbahner zum Opfer, auch das gesamte Depot mit allen Straßenbahnwagen, Anhängern sowie sämtlichen Omnibussen. Aus den Wrackteilen stellten enthusiastische Straßenbahner symbolisch zum 1. Mai 1946 die ersten Fahrzeuge wieder auf die Schienen. Die erste unentgeltliche Fahrt gehörte der Schweriner Jugend.

Mit der Gründung der DDR, im Jahre 1949, übergab der Nahverkehrsbetrieb eine neue Linie Friedhof – Werderstraße. Mit der Entwicklung weiterer Industriezentren und Neubaugebiete in Schwerin wurde die Bedeutung der

Straßenbahn als effektivstes Nahverkehrsmittel erkannt.

So wurde zum 20. Jahrestag die Linie Lankow, zum 25. Jahrestag die Linie Zentrum/Gr. Dreesch und zum 30. Jahrestag die Linie Schwerin-Süd übergeben.

Der VE (K) Nahverkehrsbetrieb Schwerin verfügt über 4 Straßenbahnlinien mit einer Streckenlänge von 50 km. Mit der Errichtung dieser Linien mußten gleichzeitig Wendeschleifen, Gleichrichterstationen, 10 Haltestellen, Straßenbahnbrücken, Fußgängerunterführungen und Tunnel erbaut werden.

Für die Bewältigung des Arbeiter- und Berufsverkehrs werden 66 Triebwagen und 48 Beiwagen eingesetzt.

Durch umfassende Investitionen unseres Staates wurde neben der Erweiterung des Streckennetzes auch ein neues Depot im Haselholz geschaffen, das die Instandsetzung der Straßenbahnen nach effektiven Technologien gewährleistet.

Im Schichtsystem wird durch 87 Straßenbahnfahrer der Verkehr entsprechend Fahrplan abgesichert, wobei in den Berufsverkehrsspitzenzeiten in einer Zugfolge von 4–5 Minuten gefahren wird.

16 Fahrer werden für Rangierfahrten eingesetzt. 3 betriebseigene Fahrlehrer kümmern sich nicht nur um den Nachwuchs, sondern auch um die 4-wöchentlichen Verkehrsschulungen. Ein weiterer Höhepunkt ist die Erweiterung der Gleisanlage um weitere 3,4 km nach Mueß, dem III. Bauabschnitt des Großen Dreesch.

Text und Foto: Christa Dittmann



In Leipzig stehen die letzten Zweiachser aus der Vorkriegszeit vor der Ausmusterung. Zum Schluß dieses Heftes zeigen wir ein Bild von der Schleife Gohlis-Nord. Alt und Neu stehen friedlich nebeneinander. Foto: MML, 1980.

