



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 - 439

Dezember 1982

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1

Ein "Wüstenschiff" der Reihe 86 - 91 der Wuppertaler Bahnen AG. am unteren Ende unserer Kurve an der Haltestelle Friedrichshammer. Im Vordergrund links ist der Wasserlauf zu erkennen, der im Vorjahr saniert wurde. Wir erinnern uns: Die Fahrzeuge wurden 1926 in Dienst gestellt und zeichneten sich durch eine komfortable Innenausstattung aus. Die letzten Exemplare wurden schon in den fünfziger Jahren ausgemustert.
Foto: Archiv Foto Hensel. Repro Klaus Siener



Der Blick zurück führt uns aber auch in die Zukunft. Nachdem uns im ablaufenden Jahr der große Durchbruch gelungen ist, wünschen wir uns für 1983 eine Vollendung des Daches für unsere Fahrzeuge, die Fertigstellung des Unterwerks und viel Freude an unserem Hobby. In diesem Sinne ein frohes Christfest und ein gutes 1983!

Unsere Anschriften:
Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Technische Leitung

Dr. Ing. Gundo Riechelmann
Am Susewind 8
4322 Sprockhövel 2
Telefon 02339-4106

Ralf Faust
Lindenstr. 24
5830 Schwelm
Telefon 02125-2542

Udo Tegtmeyer
Otto-Hausmann-Ring 19
5600 Wuppertal 1
Telefon 0202-311230

Manfred Höver
Höhscheid 9
5653 Leichlingen 2
Telefon 02174-3382

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

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 (02339) 3608

BMB-Vertrieb
BMB-Sonderkonto Postcheckamt Essen 9072-438

2. Vorsitzender
Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf
(02192) 7438

Schatzmeister
Ernst-Günter Beiersmann
Alfred-Dobbert-Str. 25
5600 Wuppertal 1
Telefon 0202-701644

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

Unsere Beitragsordnung: Gruppe A (allgemein) = DM 7,-- monatlich, DM 84,--
jährlich, Gruppe B (ermäßigt) = DM 3,50 monatlich, DM 42,50 jährlich.

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



Vorschau Wir möchten heute schon auf die Jahreshaupt-
versammlung 1983 aufmerksam machen. Sie soll
im Monat März stattfinden. Die endgültige Einladung wird in der nächsten
HALTESTELLE erfolgen, die für Februar geplant ist.



Hier sehen Sie unseren Schatzmeister bei der Abrechnung
der Mitgliederbeiträge. Einige scheinen ihm noch zu feh-
len. Sollte es der Ihrige sein, dann versäumen Sie nicht,
noch in diesem Monat die Überweisung vorzunehmen. Selbst-
verständlich werden auch Spenden in jeder Höhe dankbar
entgegengenommen.



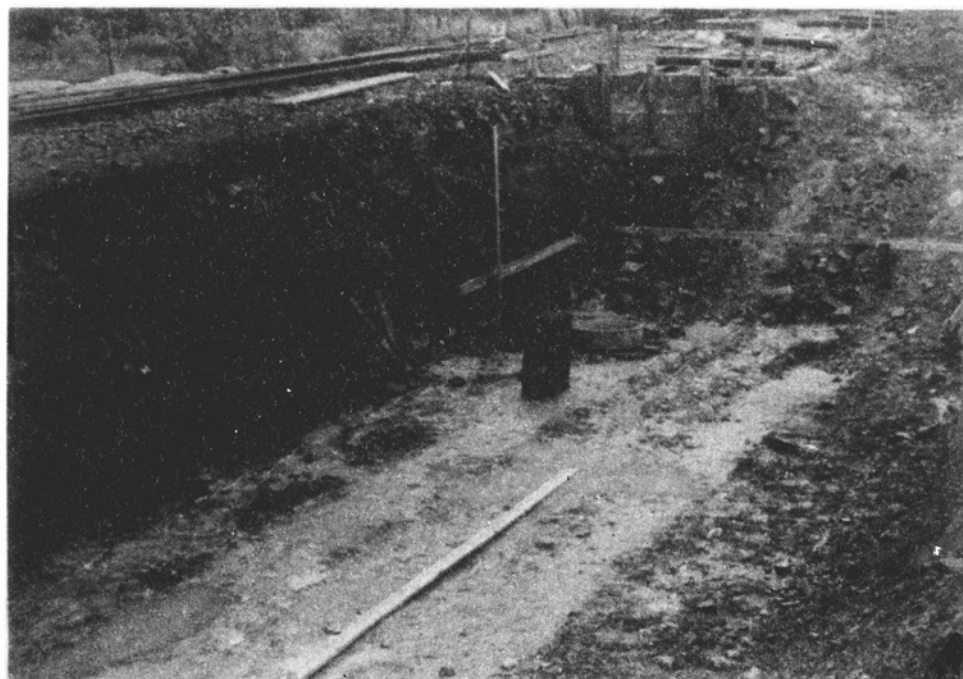
Die Spatzen pfeifen es von den Dächern, wieviel unsere Wagen-
halle kostet. Unsere Presseschau auf Seite 11 beweist es. Aber
das ist gewiß noch nicht alles. Die Halle muß ja auch noch einen
Boden bekommen und Wände dazu. Wer seinen Anteil noch nicht ge-
zeichnet hat, der sollte es jetzt tun. Es werden aber auch noch
weitere Anteile angenommen.
Über den Verbleib der Gelder wird in der Jahreshauptversammlung
im März 1983 berichtet werden.

Was aber bis zum Redaktionsschluß bereits zu sehen ist, zeigen wir Ihnen
im Bild auf den folgenden Seiten. Kein Grund zur Zufriedenheit, aber zur
Freude!

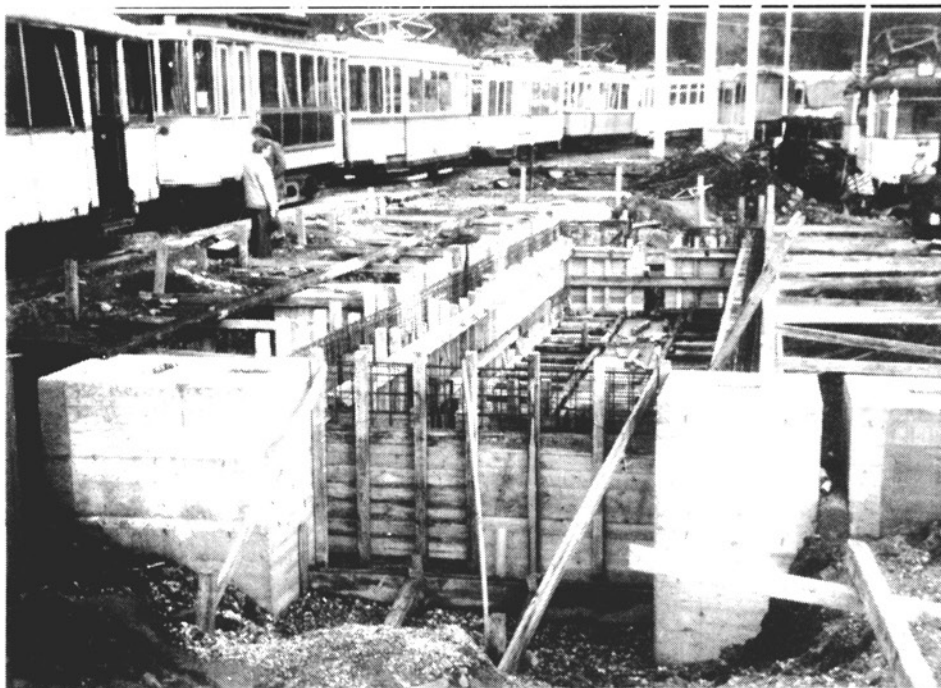


BMB baut

Dank zuvor allen, die es möglich gemacht haben!
Dank aber auch allen, die den Mut nicht verloren haben. Es hat wirklich lange gedauert, bis wir den Hallenbau in Angriff nehmen konnten. Es gab nicht nur die echten Wackern und Steine im Weg, es gab auch harte Auseinandersetzungen um den richtigen Weg. Der Erfolg hat nun denen recht gegeben, die sich für den eingeschlagenen entschieden haben. Das begonnene Werk soll uns nun alle wieder zusammenbringen und zu dem Ziel führen, das wir uns in der Satzung gesteckt haben: Die Einrichtung eines Museumsbahnbetriebes, auf daß im Bergischen Land bald wieder eine Straßenbahn auf Meterspur fahre! Was hier ein wenig

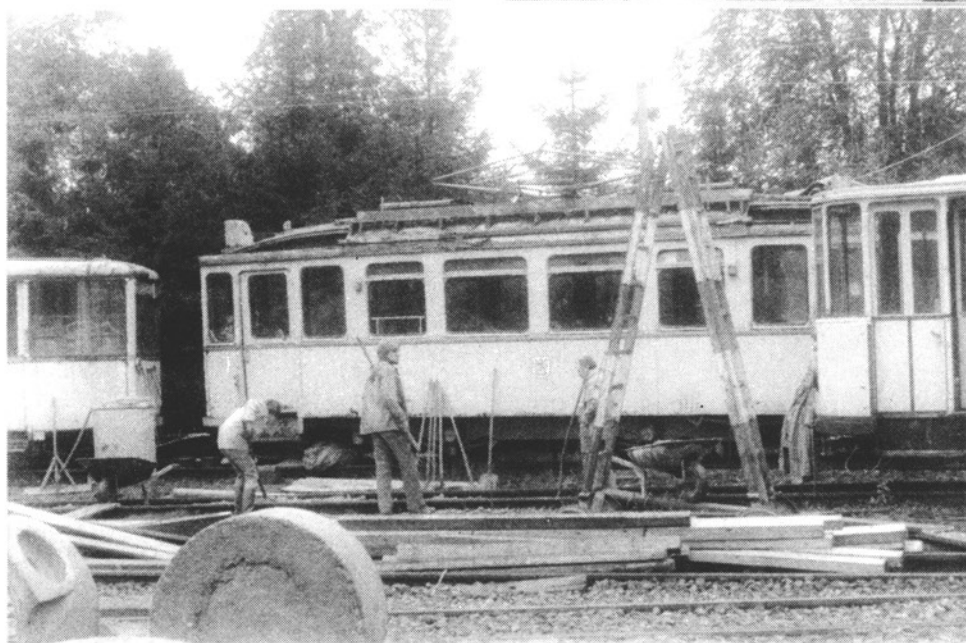


enthusiastisch klingt, ist keineswegs schon der Abschluß der Entwicklung. Die zur Verfügung stehenden Mittel reichen gerade für das Dach und die Wartungsgrube. Noch nicht finanziert sind der Hallenboden und die Wände. Wir sind jedoch zuversichtlich, diese Schritte aus eigener Kraft tun zu können. Deshalb wiederholen wir an dieser Stelle den Appell, weiterhin Hallenanteile zu zeichnen.

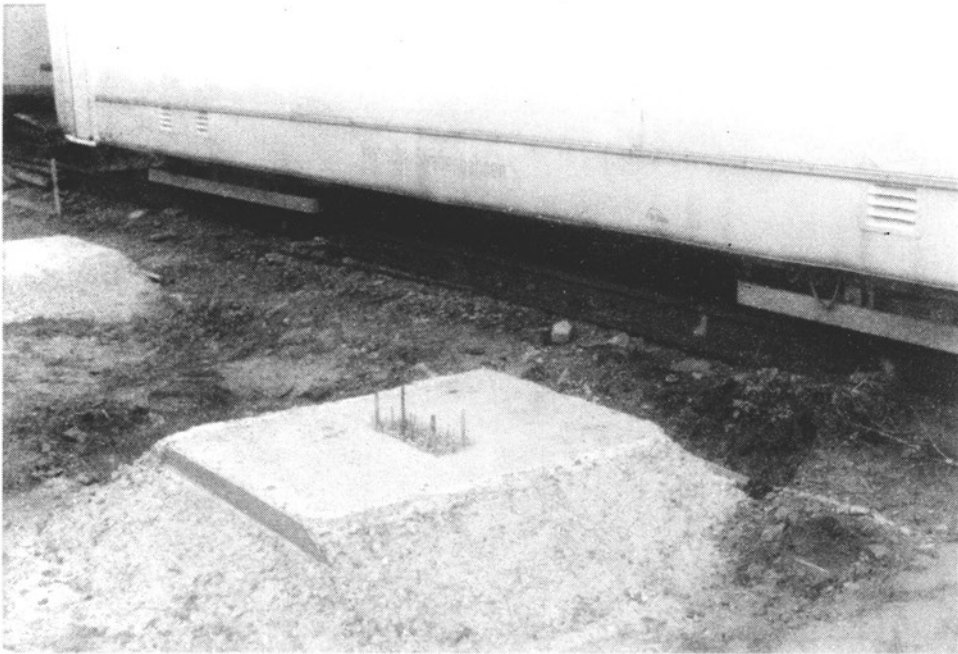


Unsere Bildreportage soll dann auch noch einmal ins Gedächtnis zurückrufen, was alles an Vorarbeiten zu leisten war, bis der ersten Pfeiler hochgezogen werden konnte. Die Bundeswehr hatte das Loch für die Wartungsgrube ausgehoben. Die markanteste Erscheinung darin war einige Wochen lang der Ölabscheider. Eines der größten Probleme war schließlich das Umsetzen des umfangreichen Wagenparks.

Jeder verfügbarer Gleismeter ist jetzt besetzt, und unser ältestes Stück, der Güterwagen der Ronsdorf - Müngstener Eisenbahn aus dem Jahre 1894 muß vorübergehend vor dem Tor auf der Strecke übernachten. Es zeigt sich, daß wir doch einige Wagen zuviel im Bestand haben. In absehbarer Zeit wird sich herausgestellt haben, auf welche Fahr-



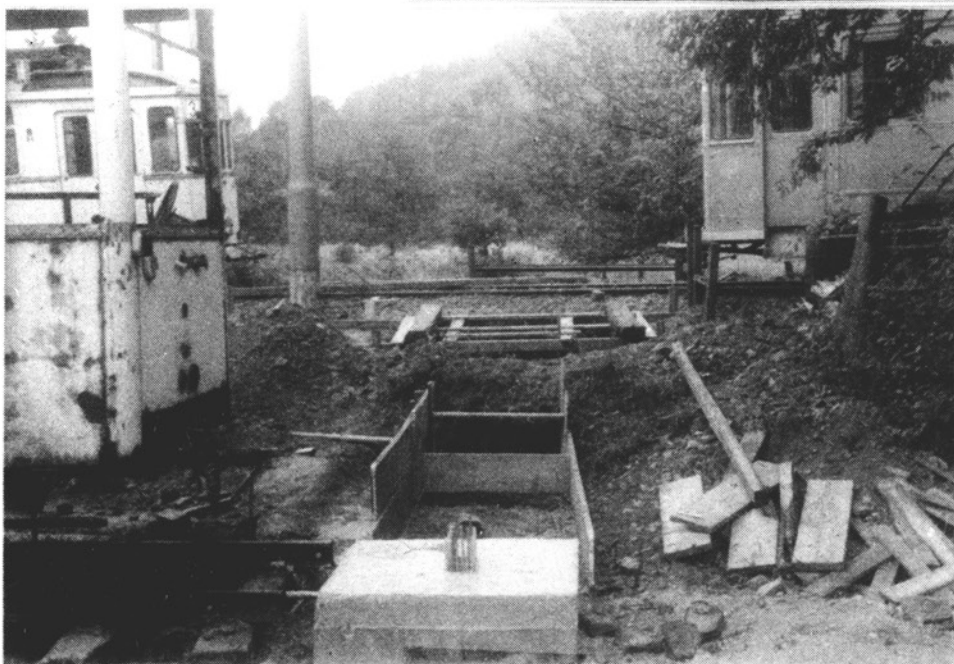
zeuge verzichtet werden kann. Das nächste Problem war die Zugänglichkeit des Baugrundes. Zu diesem Zweck mußten einige Gleisjoche entfernt werden. Wo das nicht möglich war, mußten die verbleibenden Vertiefungen aufgefüllt werden. Dazu mußte Schotter beschafft werden. Diesen stiftete eine Dienststelle der Deutschen Bundesbahn. Insgesamt 70 Tonnen



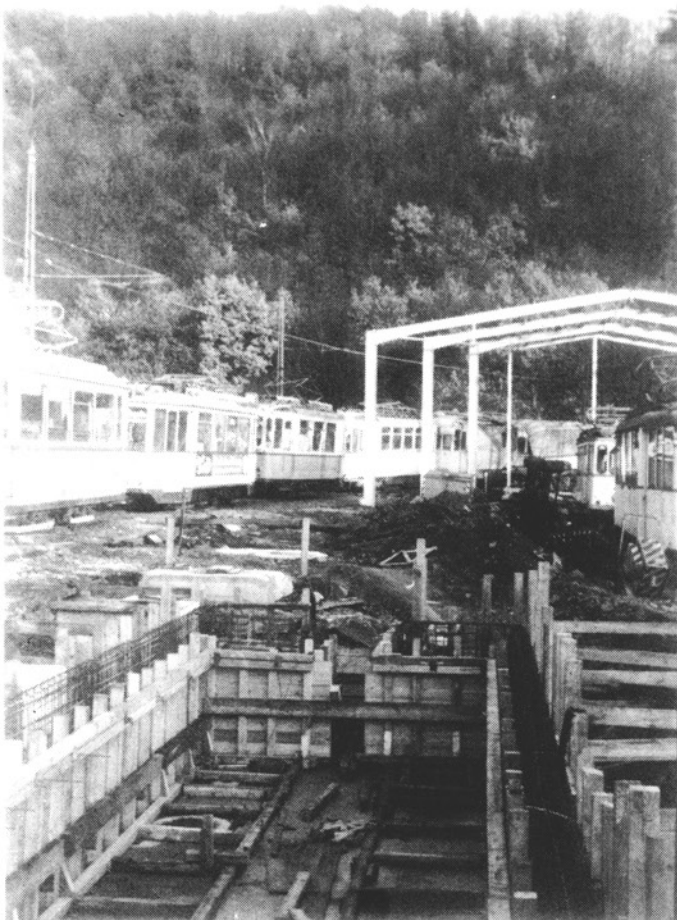
wurden auf unser Gelände geschafft. Zum Verladen wurde ein Schaufellader gechartert, Lastwagen zum Transport mußten organisiert werden. Wer kann ermessen, welche Energie darauf verwendet werden muß? Wer denkt an die vielen mühseligen Verhandlungen mit den Landesbehörden, an die Gespräche mit dem Statiker, dem Architekten, an die zähen Verhandlungen mit Anbietern von

Hallenkonstruktionen. Und dann konnten endlich die Fundamente für die Pfeiler der Halle gesetzt werden. Unsere Bilder zeigen die einzelnen Bauzustände.

Das kleine Häuflein der Aktiven war eigentlich über die Maßen eingespannt. Und doch wurden die erforderlichen Arbeiten abgewickelt, zu



denen ja auch eine ordentliche Bauüberwachung gehört. Einige opferten sogar kostbare Urlaubstage, um zur Stelle zu sein, wenn dringende Arbeiten auszuführen waren. Es wird einem weiteren Bericht vorbehalten bleiben, auch die Namen zu nennen. Aber auch die Namen der Firmen, die uns mit Material und Fahrzeugen geholfen haben und noch helfen werden,



sollen dann genannt werden.

Aus den Bildern auf dieser Seite wird es deutlich: Es konnten doch nicht alle Fahrzeuge aus dem Baubereich entfernt werden. Ausgerechnet Wagen Nr. 141, der ex Ennepetaler, ist nun der erste, der unter die Dachkonstruktion kommt. Wenn man seinen Zustand betrachtet, dann wird es auch höchste Zeit. Es zeigt sich immer wieder, daß ein hölzerner Aufbau widerstandsfähiger gegen die Witterungseinflüsse ist als die Stahlaufbauten.

Beenden wir an dieser Stelle die Betrachtungen über den Hallenbau und freuen uns an den folgenden Bildern, die diesmal ausnahmslos nach schwarz/weißen Vorlagen reproduziert wurden. Alle Aufnahmen stammen von Klaus Sieper, der auch diesen Text schrieb.

Ergänzung zum Protokoll der Jahreshauptversammlung vom 13.3.82:

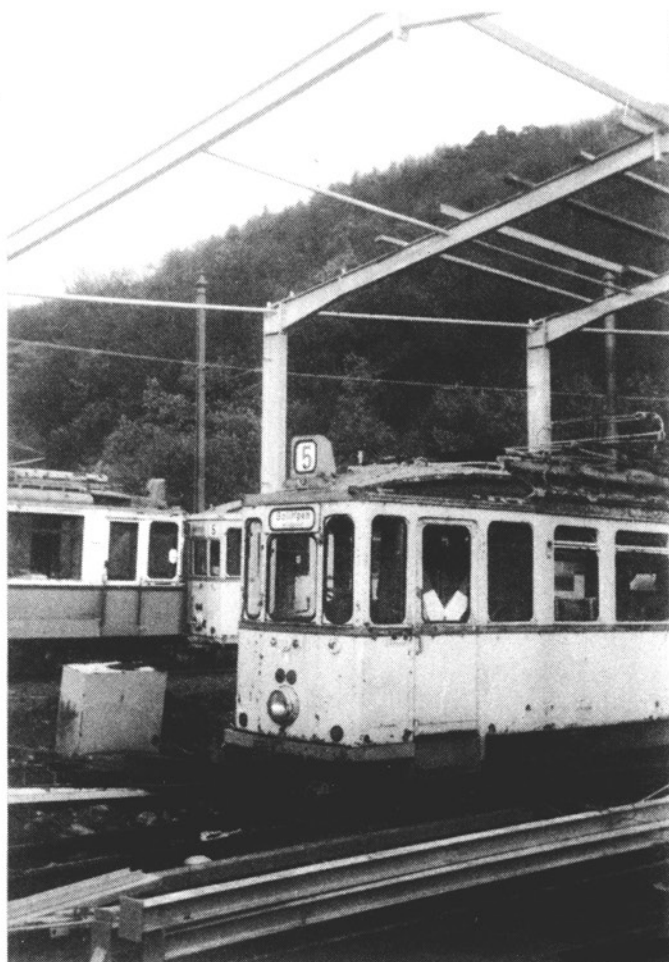
Zu TOP 6 ist zu ergänzen, daß die Liste der Ehrenmitglieder unvoll-

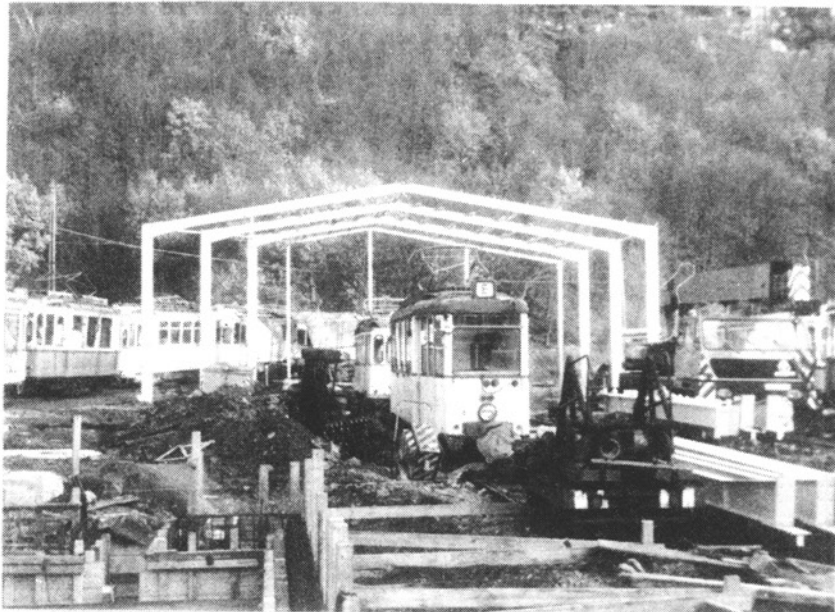
ständig ist. Wir melden deshalb heute, daß auch Herr Ernst Böntgen die goldene Verdienstnadel erhielt und zum Ehrenmitglied ernannt wurde. Gleichzeitig entschuldigen wir uns dafür, daß der Irrtum erst heute richtiggestellt wird.

Der BMB-Vertrieb weist darauf hin, daß die Bücher aus der belgischen EURO-Bücherei ab 1.1.1983 teurer werden. Bis Weihnachten eingehende Bestellungen werden noch zu den bisherigen Listenpreisen ausgeführt.

Gleichzeitig wird auf eine sehr schöne und interessante Neuerscheinung hingewiesen. Wer sich über den Verbleib Solinger Triebfahrzeuge informieren möchte und mehr über eine interessante Bergbahn wissen will, sei auf eine Neuerscheinung aus der Feder des Kasseler Straßenbahn-Chronisten G.A. Stör hingewiesen. Sein Buch

DIE HERKULESBAHN IN KASSEL
bringt auf 120 Seiten viele Fotos

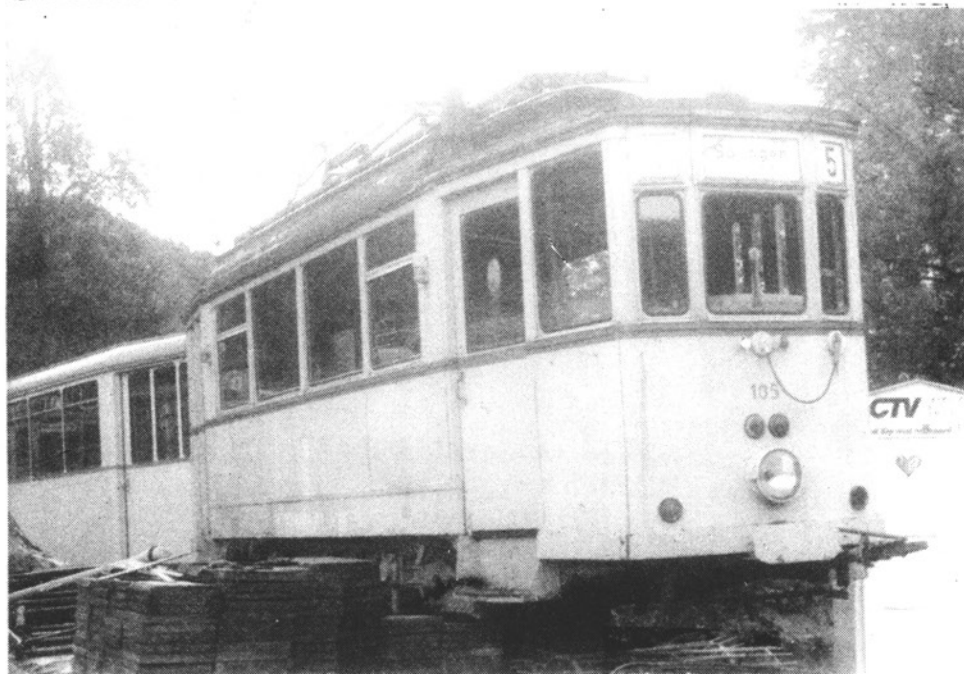
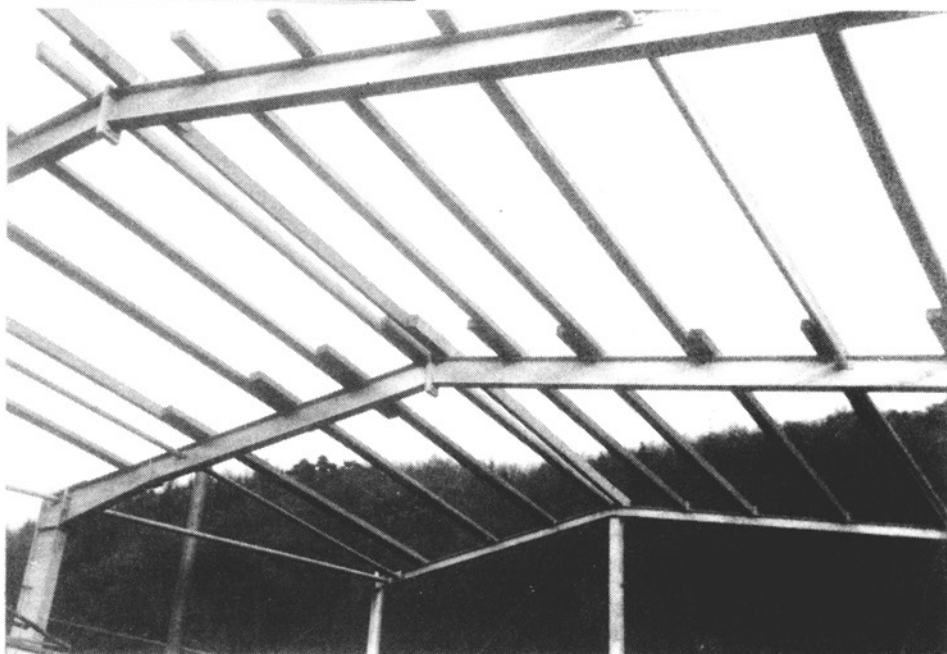




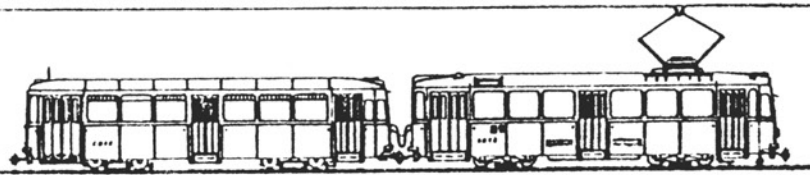
und ausführliche Berichte über diese Meterspurbahn, die von 1903 bis 1966 verkehrte. Ihre wirtschaftliche Grundlage war die Beförderung von Braunkohle von den Habichtswalder Bergwerken. Wir wollen nicht verhehlen, daß der Preis des Buches DM 48,-- beträgt, aber doch in einem tragbaren Verhältnis zum Inhalt steht.

Zum Schluß haben wir noch eine sehr betrübliche Mitteilung. Sie wissen aus der HALTESTELLE, daß wir den Triebwagen Nr. 159

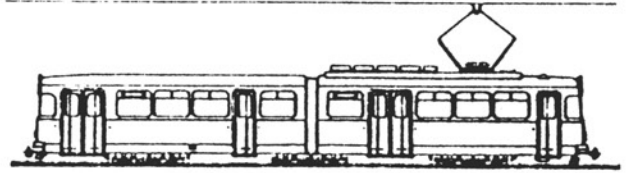
zur MAN nach Nürnberg gesandt haben. Nunmehr wurde uns mitgeteilt, daß die geplante Aufarbeitung nicht durchgeführt werden kann. Einzelheiten werden wir später mitteilen. Es steht uns also eine weitere mühselige Arbeit ins Haus, die Substanzsicherung dieses Flaggschiffs der bergischen Meterspurbahnen selbst vorzunehmen. Und wer hat dazu die Zeit?



Nach der vorstehenden Hiobsbotschaft geben wir diese Nachricht nur mit allen Vorbehalten weiter: Die EVAG sucht ein originelles Museumsfahrzeug. Die Wahl fiel auf unseren 105, der ja im Schnellverkehr bis zum Essener Hauptbahnhof gefahren ist und regelmäßig nach Werden kam. So wird er für eine längere Zeit nach Essen auswandern und später einsatzbereit zur Kohlfurth zurückkehren

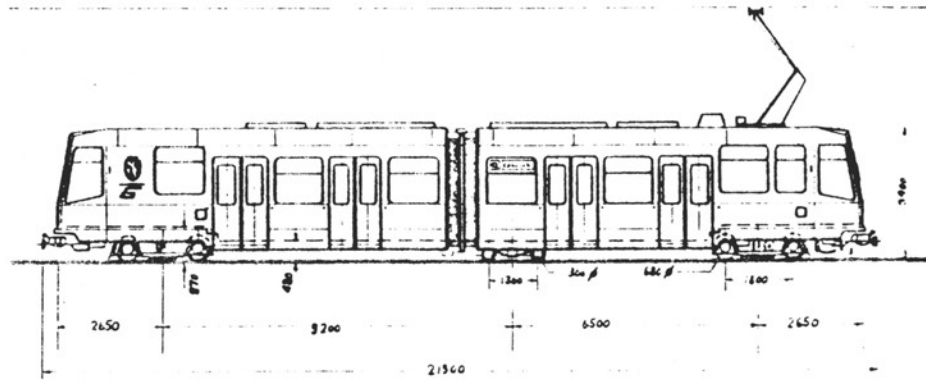


Die Straßenbahn in Genf hat den Niedergang des einst umfangreichen Netzes nunmehr hinter sich. Es gibt jetzt wieder Aufwärtstendenzen. Der Ankauf der



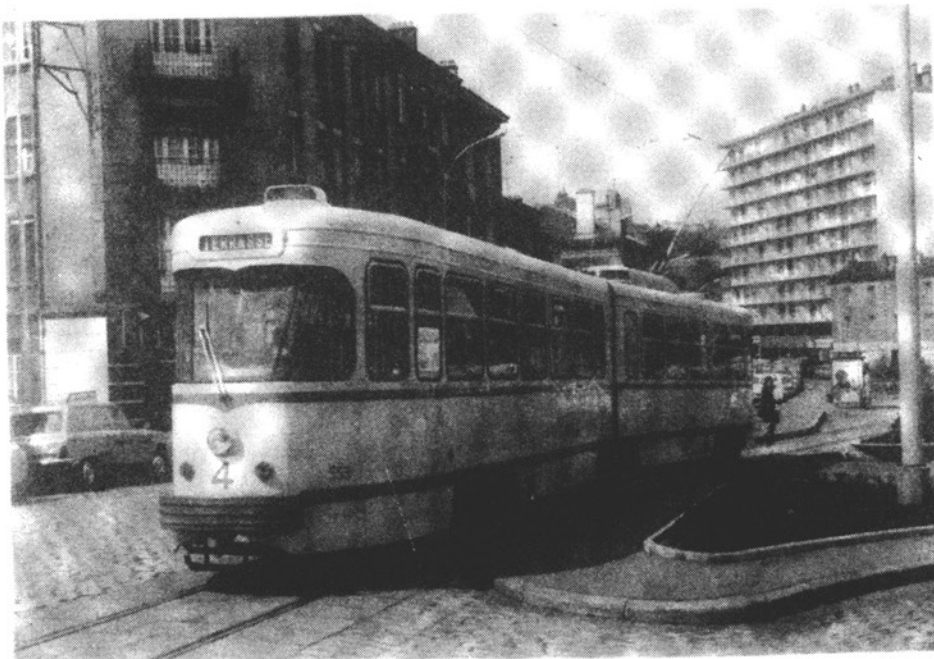
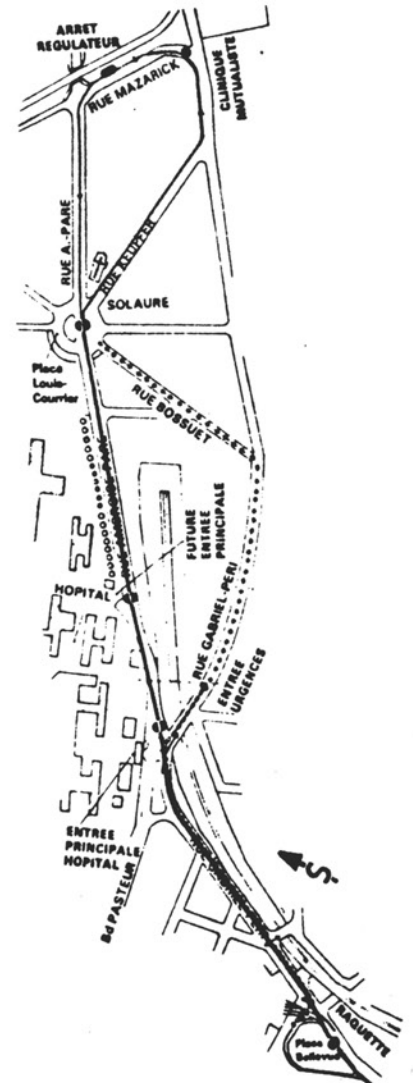
Gebrauchtwagen aus Aachen brachte nicht die gewünschten Erfolge. Jetzt zeichnet sich eine spektakuläre Neuentwicklung ab. Geht bei uns die Tendenz zum Stadtbahnwagen, so wird Genf ein echtes Straßenbahnfahr- in Dienst stellen. Voraussetzung

schaffte das neue Niederflurdrehgestell der Werkstätten von Vevey, entstanden aus dem neuen Meterspurrollbock. Vevey hat einen Lizenzvertrag mit DÜWAG geschlossen, so daß nach Basel in einer weiteren Stadt der Schweiz DÜWAG-Technik Eingang findet. Diesen Beitrag entnehmen wir, wie den folgenden, den Vereinsmitteilungen "La Plateforme" der AGMT.



WUPPERTAL - JUMELAGE AVEC SAINT ETIENNE (LOIRE)

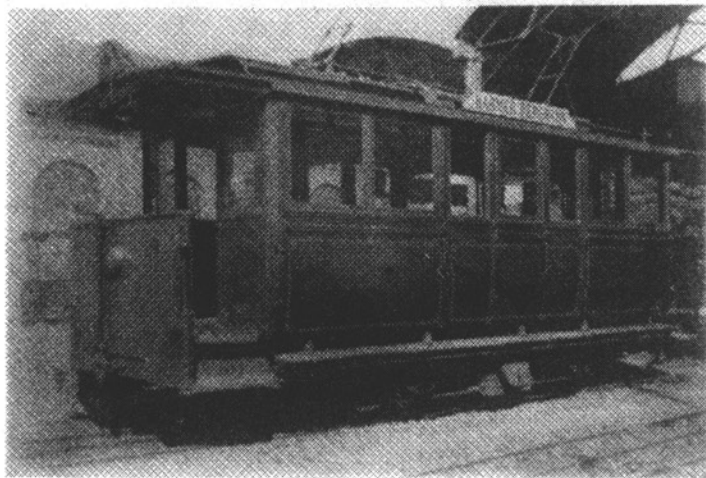
Es ist stiller geworden um den Austausch mit unserer französischen Partnerstadt. Daß dort die noch vorhandene Straßenbahnlinie verlängert werden soll, ist sicher nicht bewußt von der hiesigen Presse unterschlagen worden. St. Etienne ist eine der drei französischen Städte (neben Lille und Marseille), in denen es noch Straßenbahnen gibt. Unser Bild (E. Rahm) zeigt den Gelenktriebwagen Nr. 553 (die 4 ist die aufgemalte Liniennummer) beim Verlassen des nördlichen Endpunktes Terrasse.



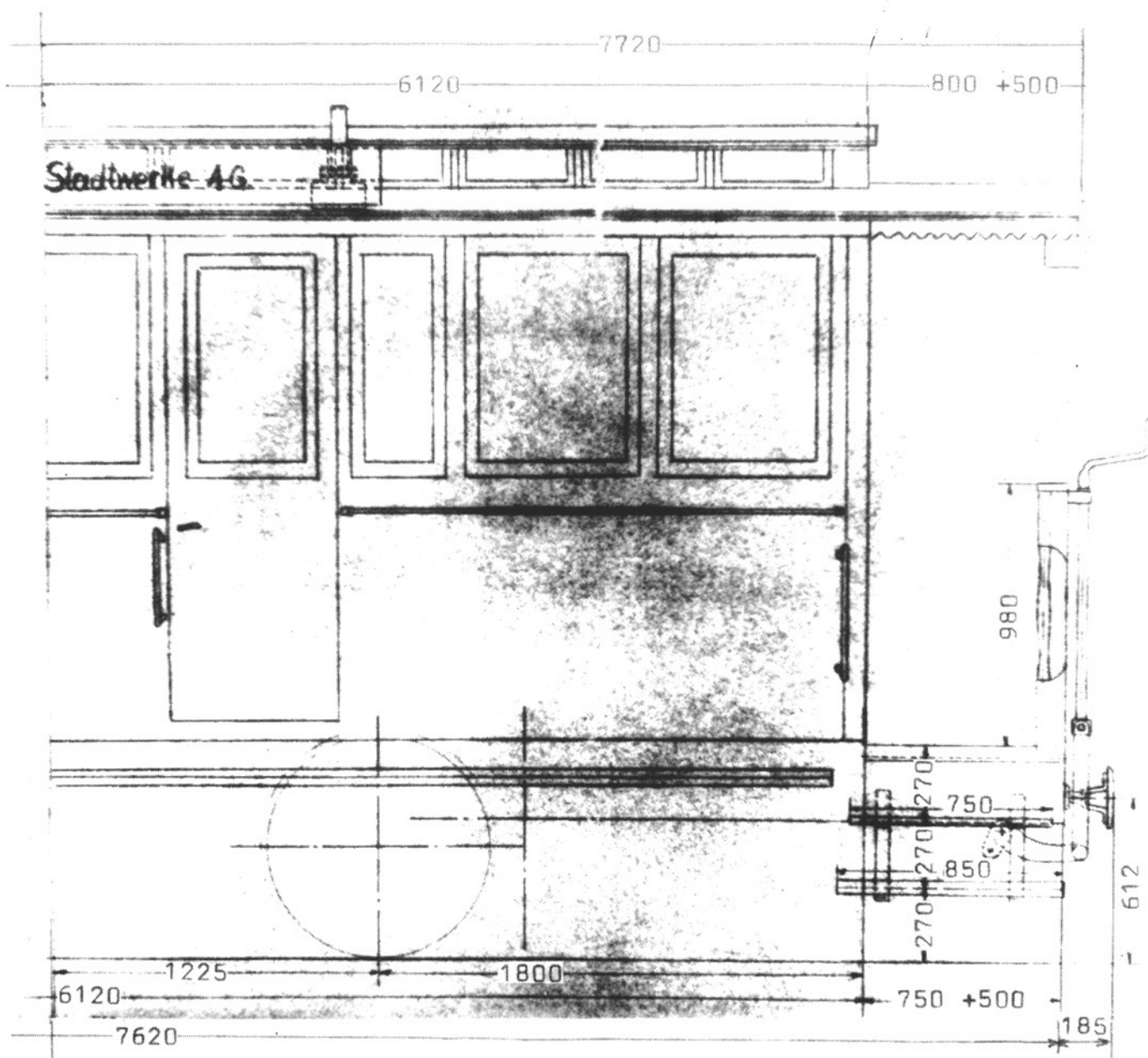
wuppertalschau

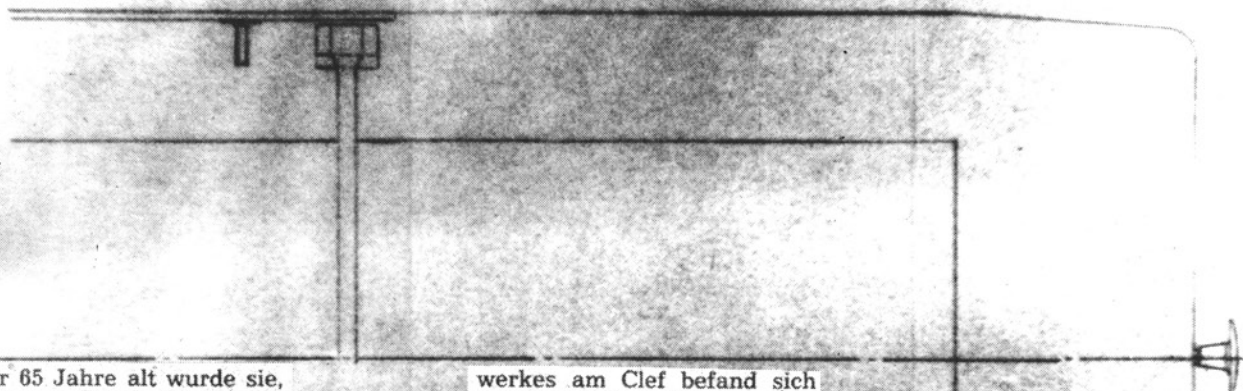
Erinnern Sie sich? Donnerstag, 14. Oktober 1982

Die Barmer Bergbahn



Unser Bericht über die neuen Triebwagen der Stuttgarter Zahnradbahn hatte ein unerwartetes Echo: Nur wenige Tage nach dem Erscheinen von Heft 34 der HALTESTELLE brachte die WUPPERTALER RUNDSCHAU den nachstehend abgedruckten Bericht über die Barmer Bergbahn. Wir erinnern der Vollständigkeit halber daran, daß die Barmer Bergbahn mehr war als "nur" die von den Wuppertalern unvergessene Zahnradbahn zum Toelleturm. Unser Mitglied Karl Heinz Barth fand in seinen alten Filmen auch die heute abgedruckten Zeichnungsausschnitte. Es handelt sich noch um die Ursprungsausführung der zweimotorigen Wagen; die spätere Verlängerung der Plattformen ist aber schon mit "+ 500 mm" eingezeichnet.





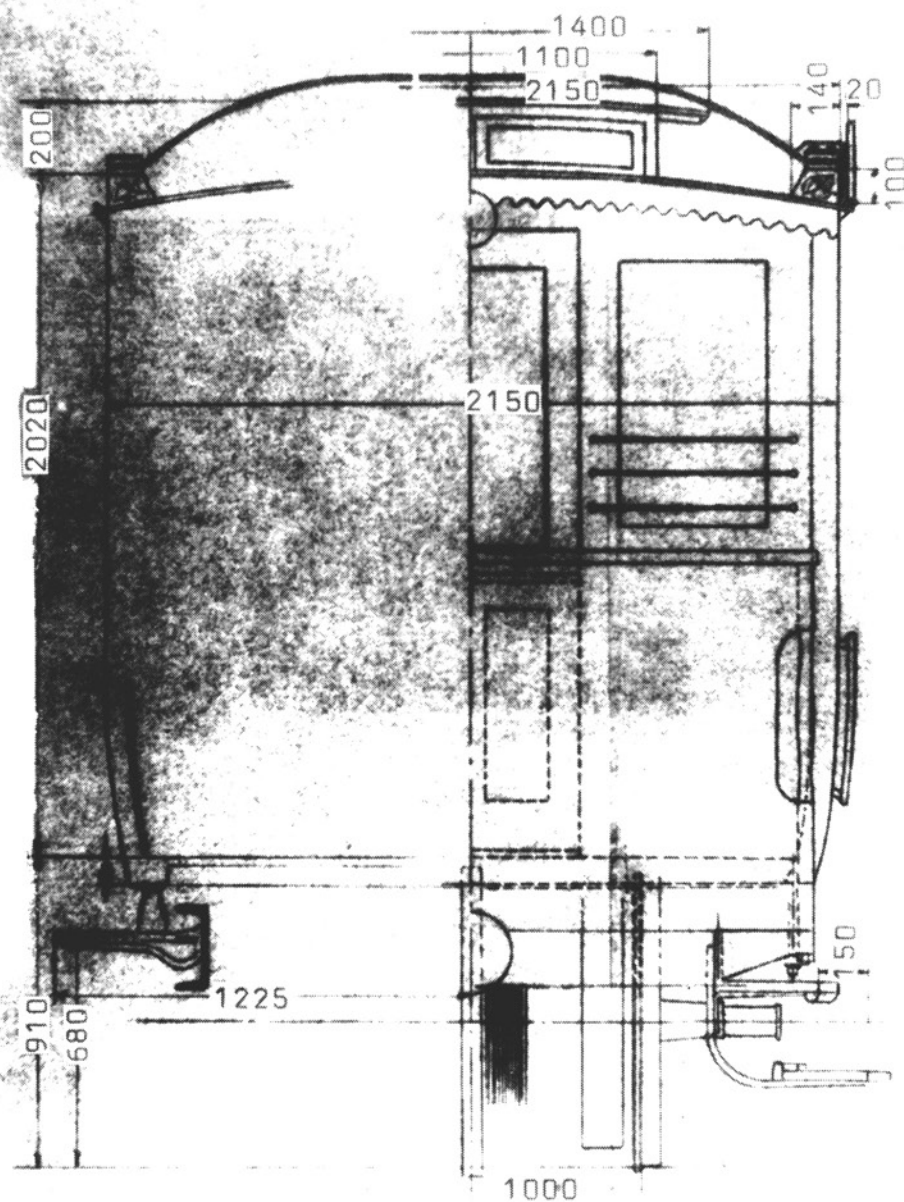
Nur 65 Jahre alt wurde sie, die Barmer Bergbahn. Am 16. April 1894 in Betrieb genommen, war sie die erste zweigleisige, elektrische Zahnradbahn der Welt. Doch nicht nur technischer Pioniergeist zeigte sich, sondern auch engagiertes Eintreten der Bürgerschaft bei der Entwicklung ihrer Heimatstadt.

Auf dem Gelände des Kraft-

werkes am Clef befand sich der Talbahnhof. Von hier aus gelangte der Fahrgast innerhalb von zehn Minuten zum Toelleturm. Dabei wurde ein Höhenunterschied von 170 Metern bewältigt. Hier lagen auch Depot und Werkstatt. Jahrzehntlang bot dieses Verkehrsmittel eine günstige Verbindung von Barmen zu den Ronsdorfer Höhen. Am

Toilettenbahnhofs vermittelten weitere Straßenbahnlinien Anschlüsse nach Ronsdorf, Remscheid und Cronenberg. Planetarium, die Barmer Anlagen und die Barmer Stadthalle lagen direkt an der Strecke der Bergbahn, die die Bevölkerung auch gerne ihren auswärtigen Besuchern zeigte. Nicht zuletzt das Fahrpersonal war stolz auf „seine“ Bahn. Der Dienst war lang, der Fahrer stand bei Wind und Wetter ungeschützt auf der offenen Plattform, doch die Tatsache dabei zusein, war Entschädigung genug. Und nach einem harten Winter kam bestimmt wieder der Sommer, wo man dann wie im „Cabrio“ durch die Barmer Anlagen „schnurrt“. Anfang der fünfziger Jahre begann man die Nahverkehrspolitik neu zu überdenken. Bergbahn und anschließende Straßenbahnstrecken waren abgewirtschaftet und hätten einer vollkommenen Erneuerung bedurft. Auch die „Karnickelbahn“, die Straßenbahnlinie 14 (so genannt, weil in den ersten Betriebsjahren im Toilettengebiet mehr Kaninchen als Menschen zu sehen waren), die vom Opernhaus über Wupperfeld, Brändströmstraße und Forsthaus den Turm erreichte, sollte „fortschrittlicheren Verkehrsmitteln“ weichen.

Am 4. Juli 1959 war es dann soweit. Die Bevölkerung nahm Abschied von „ihrer“ Bergbahn, Proteste waren erfolglos geblieben. Und wer sich heute eine Zahnradbahn anschauen möchte, muß schon nach Stuttgart fahren. Dort haben weitsichtige Stadtväter die „Zacke“ nicht nur erhalten, sondern auch stets modernisiert. Und als besonderer Service wird seit kurzem die Mitnahme von Fahrrädern geboten — Wuppertaler Radler wären über eine solche Offerte bestimmt auch hoch erfreut!



Mit der Ratsentscheidung über die Straßenbahn wird's nicht leichter

Wuppertaler Rundschau

Donnerstag, 7. Oktober 1982

Wuppertal (jp.). In den Chefetagen der Wuppertaler Stadtwerke AG ist man unzufrieden mit dem Ratsbeschluß, die Entscheidung über die Zukunft der Straßenbahn erst einmal auf die lange Bank zu schieben.

Bahn-Veteranen bekommen ein Dach über den Kopf

Verein Bergische Museumsbahnen: Geld für Fahrzeughalle

Von unserem Mitarbeiter Jürgen Eschmann

WZ Donnerstag, 14. Oktober 1982

Spätestens Ende November sollen rund 30 Straßenbahnfahrzeuge, die der Verein Bergische Museumsbahnen im Betriebshof Kohlfurth zusammengetragen hat, ein Dach über dem Kopf haben. Nachdem auf Initiative des SPD-Landtagsabgeordneten Reinhard Grätz

das Land Nordrhein-Westfalen aus dem Topf für Denkmalschutz einen Zuschuß von 100 000 Mark bewilligte, steht dem seit lange geplanten Bau einer Fahrzeughalle nichts mehr im Wege.

In einem ersten Bauabschnitt wird bei einem Gesamtaufwand von 225 000 Mark zunächst eine Stahlkonstruktion mit Eternit-Dach errichtet. Die Seitenwände, für die noch das Geld fehlt, sollen in einem zweiten Bauabschnitt zu einem späteren Zeitpunkt hochgezogen werden.

Insgesamt zeichneten 46 Personen oder Institutionen Finanzierungsanteile in einer Höhe von 105 000 Mark. Vorsitzender Emil Dicke ist zuversichtlich, die noch bestehende Finanzierungslücke von 20 000 Mark bis Dezember schließen zu können. Mitgliedern und Interessenten bietet der Verein deshalb weiterhin steuerbegünstigte Anteile, ge-

stückelt zu 500, 1000 und 1500 Mark, an.

Die rührigen Museumsbahner, die praktisch seit Jahren an jedem Wochenende freiwillig unzählige Arbeitsstunden leisteten, um die 3,3 Kilometer lange, landschaftlich reizvolle Strecke zwischen Möschborn und Kohlfurth instand zu setzen, dazu weitere Gleise verlegten und die Fahrzeuge pflegten, hoffen, daß ihnen das schlechte Wetter keinen Strich durch den Zeitplan macht. „Wir müssen bis Dezember das Geld beim Land abgerufen haben“ bestätigt Dicke, der eigentlich für Oktober die offizielle Grundsteinlegung eingeplant hatte.

Der Regen behinderte jedoch die Arbeiten an den Fundamenten der Halle, die 15 von insgesamt 30 historischen

Fahrzeugen aus dem legendären Bergischen Meterspurnetz Schutz vor Wind und Wetter bieten soll, stark. Auf 50 Metern Länge werden vier Gleisstränge überdacht. Außerdem erhält die Halle eine Untersuchungsgrube mit Radsatzschleifmaschine.

Die Fahrzeughalle, davon sind die rund 270 Mitglieder des BMB überzeugt, ist für den Verein der große Durchbruch. Dicke: „Sie ist die Voraussetzung für die Aufnahme des Fahrbetriebes, den ich in drei bis fünf Jahren erwarte.“ Aus diesem Grunde freut er sich zusammen mit seinen Hobby-Straßenbahnern auf die Errichtung des Hallendaches, obwohl die Seitenwände zunächst offen bleiben.

Hinter vorgehaltener Hand wurde von Mitgliedern aller drei Ratsparteien kein Geheimnis daraus gemacht, daß die Straßenbahn vollkommen unwirtschaftlich sei und schon aus diesen Gründen stillgelegt werden müsse. Bei der entscheidenden Abstimmung bekannte nur die FDP Farbe und stellte sich hinter die Verwaltungsvorlage. Die CDU forderte eine langfristige Sicherung des umstrittenen Nahverkehrsmittels und die SPD plädierte für Vertagen.

In namentlicher — nicht geheimer — Abstimmung votierte die Mehrheit schließlich für den SPD-Antrag. Die WR wollte wissen, wie es jetzt mit der Straßenbahn in Wuppertal weitergeht. Schon vor Monaten hatte Betriebsdirektor Sack, zuständig für den Bereich Verkehr bei den Stadtwerken, eine klare Entscheidung von den Stadtvätern gefordert: Entweder die Stilllegung oder ein eindeutiges Ja zur Straßenbahn. Der Ratsbeschluß bringt weder das eine noch das andere.

Vier Straßenbahnzüge laufen derzeit mit einer Sondergenehmigung des Regierungspräsidenten: Sie haben seit ihrer letzten Generalüberholung schon mehr als acht Jahre auf dem Buckel und müßten schnellstens „TÜV-frei“ gemacht werden. Diese aufwendige Überprüfung ist kein Pappenstiel: pro Wagen kostet sie zwischen einer halben Mio. und dreiviertel Mio. Mark. Die Kapazität des noch verbliebenen Betriebshofes in Heckinghausen reicht bei weitem nicht aus, diese Fahrzeuge fristgemäß zu überholen. „Wir stehen in Verhandlungen mit auswärtigen Unternehmen, die ebenfalls Generalüberholungen machen“, erklärt Dieter Sack. Daß dies nicht billig wird, pfeifen die Spatzen von den Dächern.

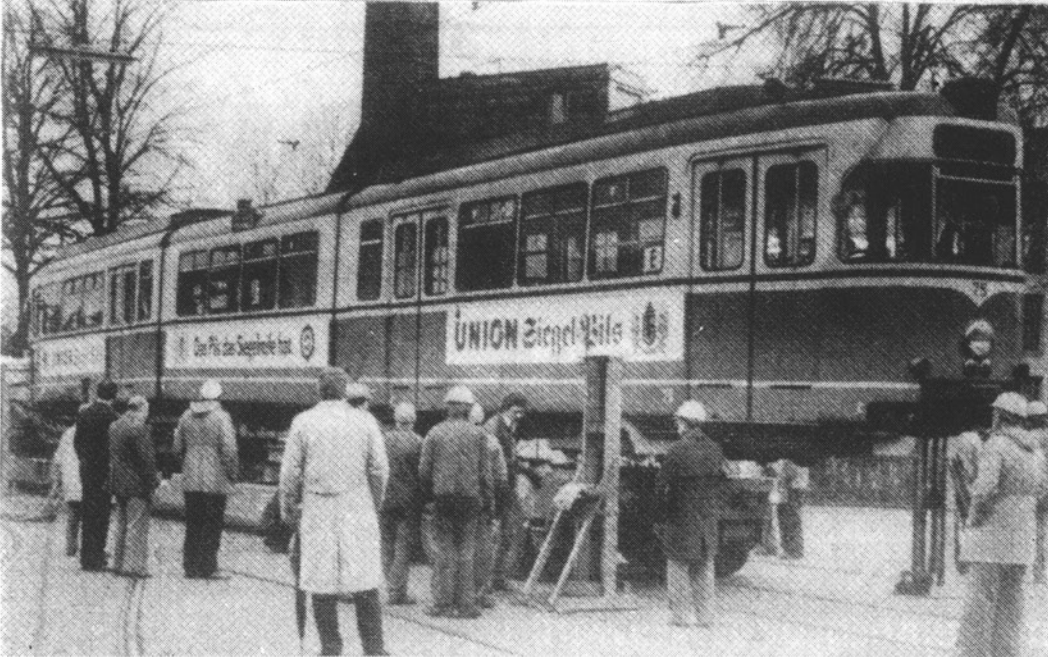
Pünktlich zum 30. September sind auch die Zuschußanträge für den Kauf von fünfzehn neuen sechsigen Gelenkzügen nach Düsseldorf geschickt worden. Soll die Straßenbahn für Wuppertal eine Zukunft haben, geht es nicht ohne Neuwagen. Nur, mit einem positiven Bescheid rechnet man nicht bei den Stadtwerken. Der SPD-Antrag hat ja keinesfalls den Bestand der Straßenbahn garantiert. In zwei Jahren, wenn die Finanznot der Stadt mit großer Wahrscheinlichkeit eher zugenommen hat, kann die Diskussion über die Bahn wieder auf der Tagesordnung stehen. Ob sich die Bewilligungsbehörden trotz der immer noch ungewissen Zukunft der Straßenbahn auf den Handel einlassen und mehrere Millionen Mark für den Ankauf neuer Züge locker machen, darf auch angesichts der prekären Haushaltslage des Landes angezweifelt werden.



Die Straßenbahn-Veteranen müssen nicht länger bei Wind und Wetter im Freien stehen. Das Land bewilligte einen Zuschuß zum Bau einer Fahrzeughalle. Foto: Rainer Haldenwang

Die acht vorhandenen vierachsigen Straßenbahnwagen der Wuppertaler Stadtwerke müssen in den nächsten Wochen und Monaten einer Hauptuntersuchung und Grundüberholung unterzogen werden. Wegen des Alters der

Fahrzeuge ist dabei mit sehr hohen Kosten zu rechnen. Deshalb haben sich die Stadtwerke seit längerem in der Bundesrepublik umgesehen, ob irgendwo gebrauchte Straßenbahnfahrzeuge zu haben sind.



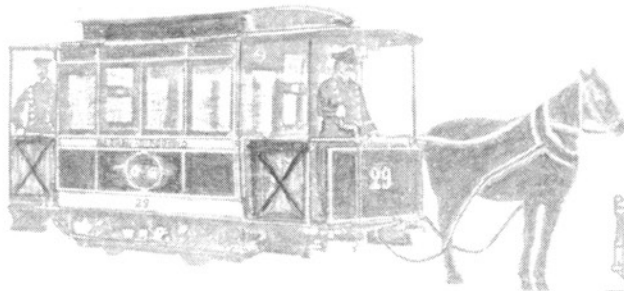
In der Heckinghauser Wagenhalle trafen gestern die beiden Dortmunder Straßenbahnwagen ein, deren Einsatzmöglichkeit auf dem Wuppertaler Streckennetz überprüft werden soll.

Foto: Wolfgang Westerholz

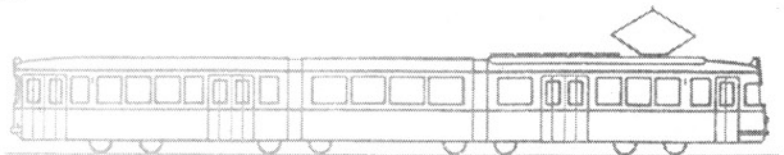
In Dortmund werden jetzt Straßenbahnfahrzeuge frei, weil dort neue Stadtbahnfahrzeuge eingesetzt werden. Diese Dortmunder Straßenbahnwagen stimmen in ihren wesentlichen technischen Daten mit den Wuppertaler Fahrzeugen überein. Sie sind jedoch zehn Zentimeter breiter.

Die Dortmunder Stadtwerke haben sich bereit erklärt, den Stadtwerken zwei ihrer Fahrzeuge zur Erprobung zu überlassen, damit vor Ort eine Überprüfung der Einsatzmöglichkeit erfolgen kann. Erst wenn diese Ermittlungen abgeschlossen sind, kann entschieden werden, ob statt der instandzusetzenden Wuppertaler Vierachser acht Dortmunder Wagen eingesetzt und gekauft werden können. Die Prüfung wird sich auf Technik und Wirtschaftlichkeit erstrecken. Der Entscheidung des Rates über das ÖPNV-Konzept wird durch den Kauf nicht vorgegriffen.

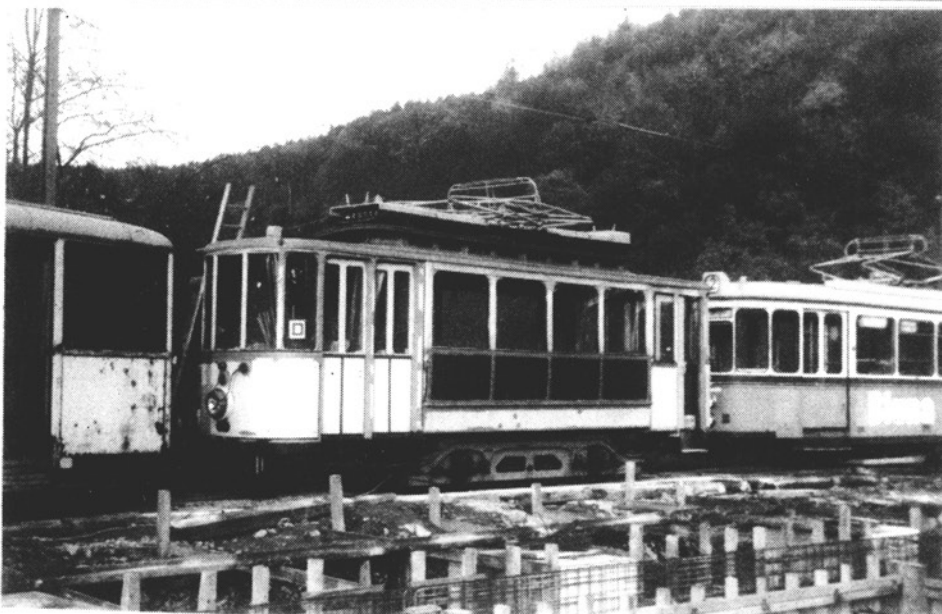
Die Dortmunder Wagen sind Zweirichtungswagen, sie haben vier Türen und sind 27 Meter lang. Weitere Daten: Wagenbreite: 2,30 Meter, Sitzplätze: 54, Stehplätze: 175, Plätze insgesamt 229.



Jubiläen



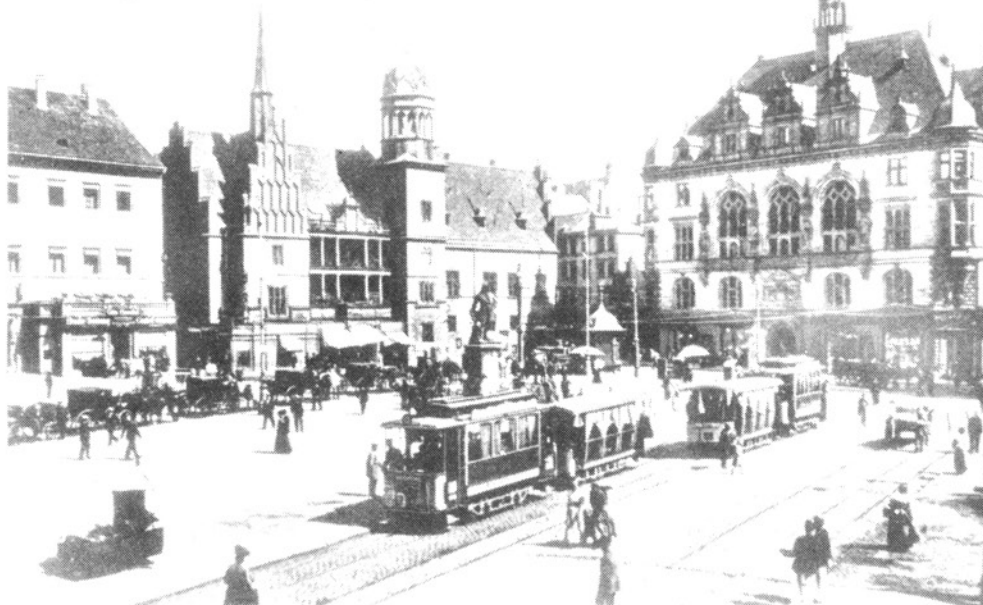
100 Jahre... Wir erinnern uns, daß Wuppertal dieses Ereignis bereits im Jahre 1974 feiern konnte. Zu diesem Anlaß erschien die erste Ausgabe unserer Vereinsmitteilungen HALTESTELLE als Sondernummer.



In Remscheid startete 1893 die elektrische Straßenbahn, die erste in Westdeutschland. Wir sollten alles daransetzen, bis 1993 ein Remscheider Fahrzeug auf unseren Geleisen der Öffentlichkeit zur Benutzung anbieten zu können.

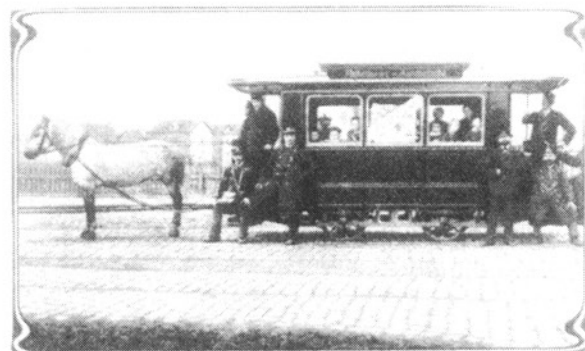
Foto: 21.11.1982
Klaus Sieper

100 Jahre Straßenbahn Halle · 1882 · 1982



Halle an der Saale feierte am 15.10.82 das Hundertjährige der Straßenbahn. Die ersten Linien fuhren noch mit Pferdekraft. 1891 erfolgte die erste Elektrifizierung, das erste elektrische Straßenbahnnetz in Deutschland. Heute gehört zu den 64 km Streckenlänge auf Meterspur die längste Strab.-linie der DDR: Halle-Trotha - Ammendorf - Schkopau - Merseburg - Leuna - Bad Dürrenberg (Bild u. Heimat)

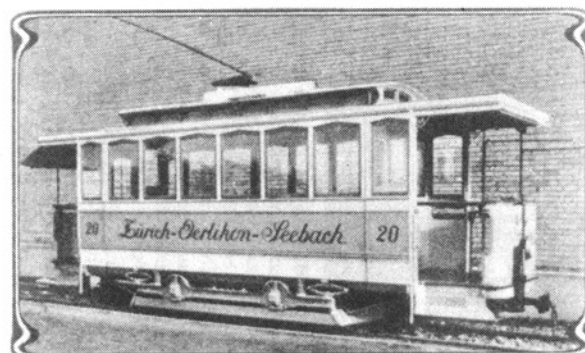
Ein Ereignis, das die gesamte Schweiz bewegte - eine Sonderbriefmarke ist erschienen - war das Jubiläum des Zürcher Trams. Wir geben eine Übersicht der verschiedenen Wagentypen. Diese entnahmen wir dem TRAM-ANZEIGER, dem Jubiläums-Extrablatt der VBZ-Fahrgastzeitung Nr. 24, 10. Jahrgang, vom 5. September 1982.



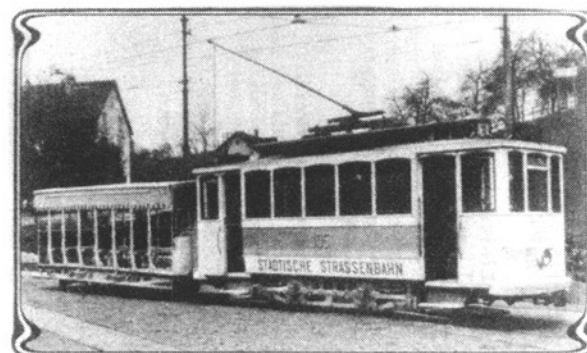
1882 5 m lang, 12 Sitz- und 12 Stehplätze, 8-9 km/h



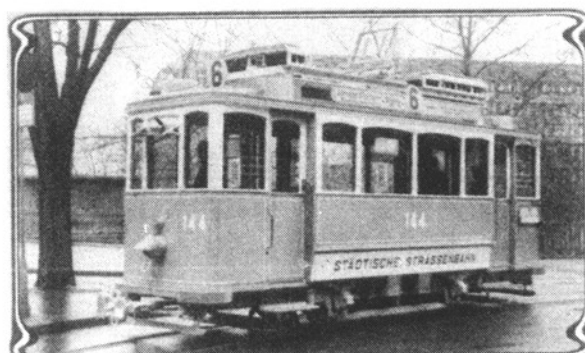
1894 6,5 m lang, 12 Sitz- und 14 Stehplätze, 15 km/h



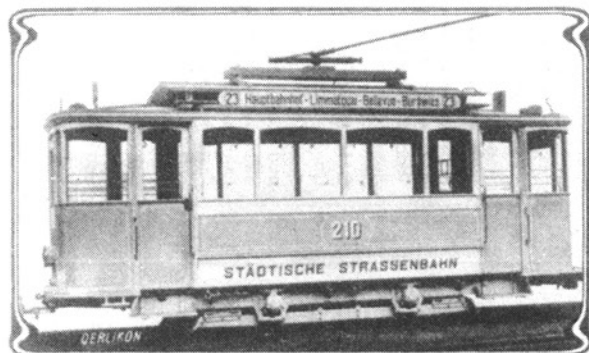
1897 8,1 m lang, 20 Sitz- und 17 Stehplätze, 20 km/h



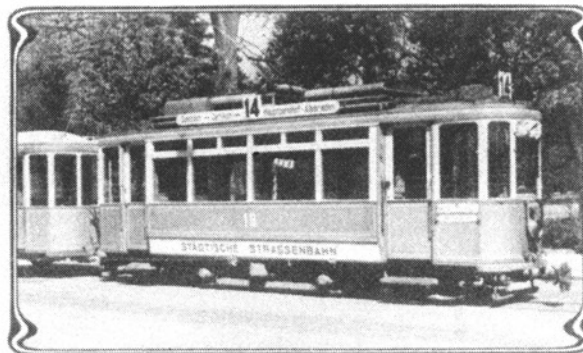
1900 8,2 m lang, 16 Sitz- und 17 Stehplätze, 18 km/h



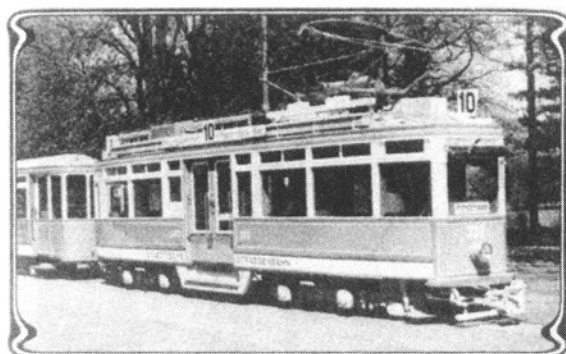
1909 8,2 m lang, 16 Sitz- und 17 Stehplätze, 25 km/h



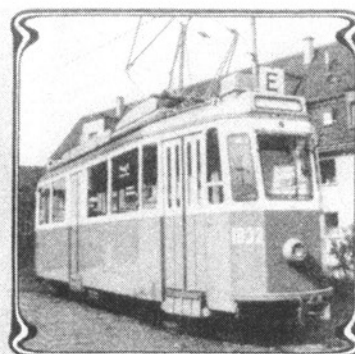
1913 8,2 m lang, 16 Sitz- und 17 Stehplätze, 25 Km/h



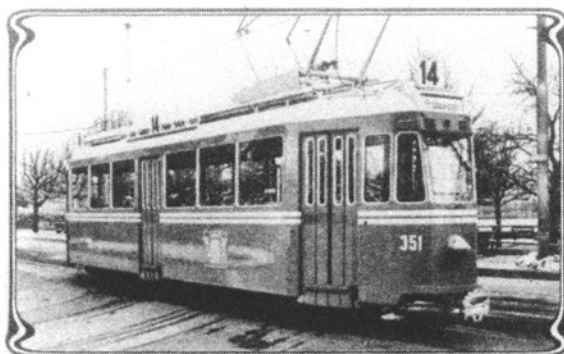
1928 Letzter Zweiachser, Typ «Goldige Sächser»
9,6 m lang, 20 Sitz- und 21 Stehplätze, 38 km/h



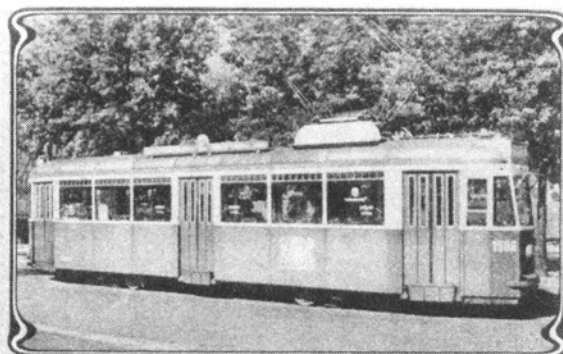
1929–31 Schwerer Vierachser mit Mitteleinstieg
12,2 m lang, 25 Sitz- und 32 Stehplätze, 38 km/h



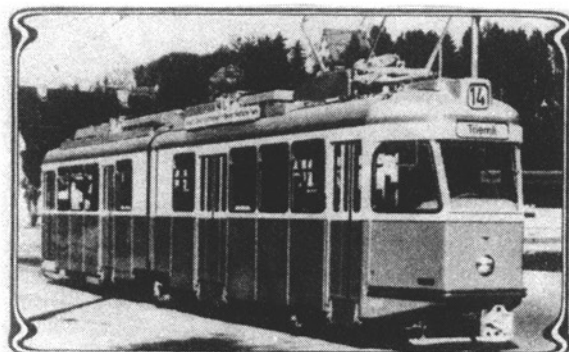
1939 Leichtbau Prototyp 3-achsig
12,3 m lang, 20 Sitz- und 67 Stehplätze, 55 km/h



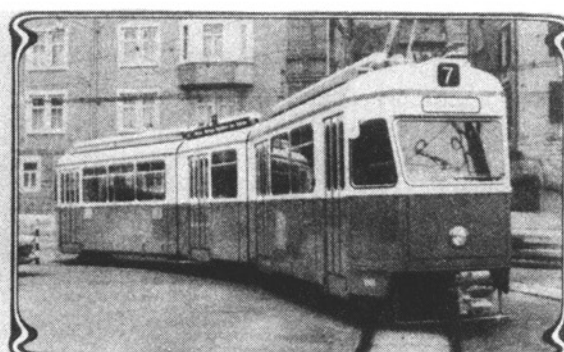
1940 Vierachs-Motorwagen, erste Serie
13,95 m lang, 27 Sitz- und 73 Stehplätze, 55 km/h



1941 13,95 m lang, 27 Sitz- und 73 Stehplätze, 55 km/h



1960 Erster Gelenktriebwagen
20,15 m lang, 44 Sitz- und 116 Stehplätze, 60 km/h



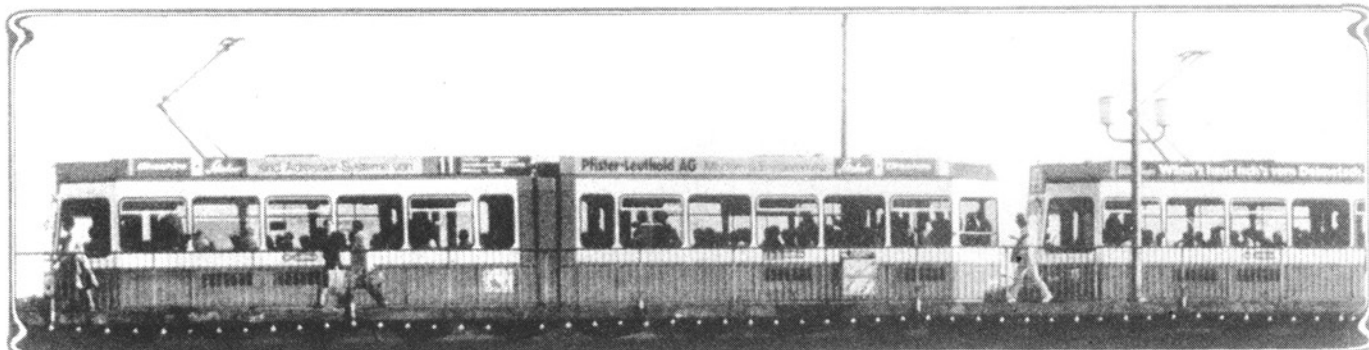
1966 Gelenkwagenzug
20,9 m lang, 43 Sitz- und 122 Stehplätze, 60 km/h

VBZ

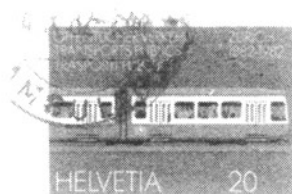
Züri  Linie

Seit 1882 tagtäglich auf Achse

Aus 8 Kilometern Pferdebahnstrecke auf Normalspur entstand ein Straßenbahnbetrieb auf Meterspur mit einem Wagenbestand von 380 Triebwagen und Anhängern. Dazu kommen 73 Obusse, 188 Omnibusse und 2 Standseilbahnwagen. Das macht zusammen 82.835 Sitz- und Stehplätze.



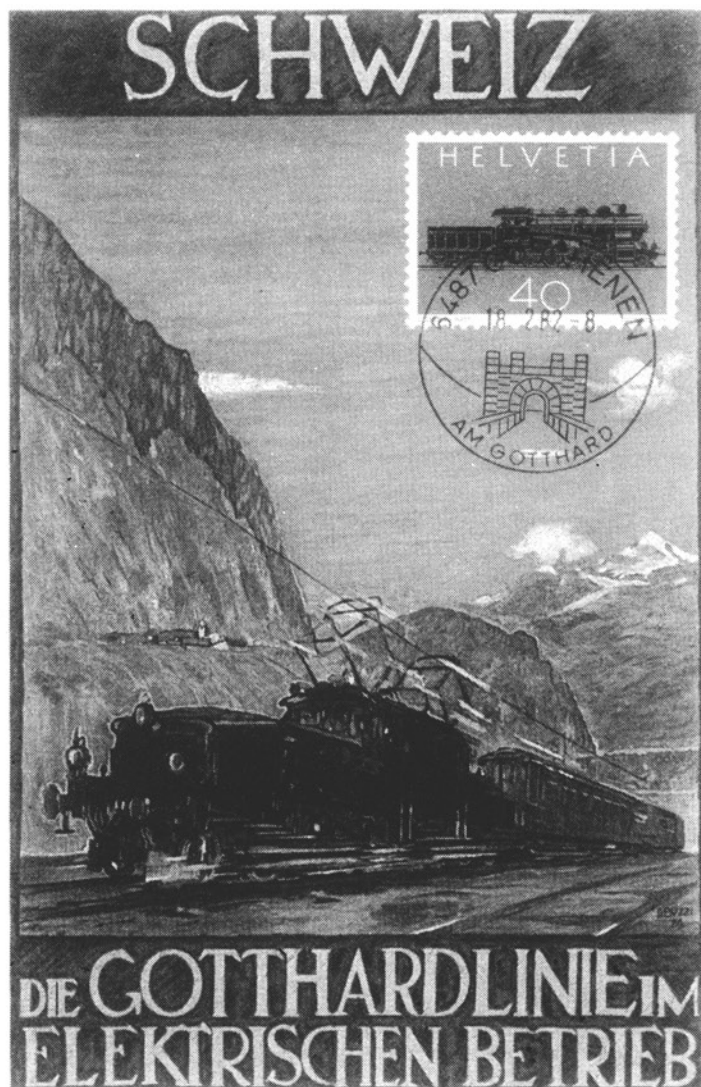
1976 Tram 2000 mit motorisiertem Anhänger 21,4 m lang, 50 Sitz- und 107 Stehplätze, 65 km/h (Daten ohne Anhänger)



Ebenfalls mit Sonderbriefmarken feierte die Schweiz 100 Jahre Gotthardbahn. Historische Züge fuhren schon im vergangenen Jahr, um die mit dem Taktfahrplan nun stärker belastete Strecke nicht auch noch mit den langsameren Museumszügen zu überfüllen. Man sah die Krokodile auf ihrer Stammstrecke wieder, Dampfzüge und den berühmten "roten Pfeil".

Dazu wurde das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern um eine große Fahrzeughalle erweitert.

Jedem Leser sei ein Besuch dort wärmstens empfohlen, denn eine Menge von Straßenbahn- und Schmalspurfahrzeugen ist dort ausgestellt. Die Sammlung ist hervorragend gepflegt.

**BDEF**

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

Unser Dachverband hatte zur Regionaltagung West nach Marl eingeladen. Gastgebender Verein war der Marler Eisenbahnclub e.V. Ihm gebührt der Dank für eine tadellose Organisation. Im Rahmenprogramm: Besichtigung des Werksbahnhofs der Chemischen Werke Hüls. Auf die Eisenbahnfreunde im weitesten Sinne kommt eine große Herausforderung mit dem 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1985 zu. Die Bundesbahn als größtes deutsches Eisenbahnunternehmen erwartet Vorschläge. Da wird jedes Mitglied gefordert, und auch die, die sonst nur die angenehmen Seiten des Hobbys sehen, sollen ihren Beitrag leisten. Wie wäre es mit einer Dokumentation, vielleicht in Zusammenarbeit mit dem MEC Wuppertal?

Im Übrigen muß der Dachverband schnellstens wieder zu sich selbst finden und Initiativen entwickeln, die die Mitgliedsvereine und deren Mitglieder mitreißen. Der Kleinkrieg um Beitragsanteile muß beendet werden. Die Freunde der Schiene sind keine Krämer; unser Verein z.B. wäre schon längst vergessen, wenn sich ein solcher Geist dort eingeschlichen hätte.

KSW

INTERCITY. NUR DIE STRASSENBAHN FÄHRT ÖFTER.



Mit einer Erinnerung an den Betrieb auf unserer Strecke begann dieses Heft; es soll auch damit enden: Eine Ansicht vom Adelenblick (heute zugewachsen) auf den Bahnhof Kohlfurtherbrücke im Winter. Die Strecke ist zweigleisig bis zum Schütt. Man erkennt die Fahrleitung nach Muster der preußischen Staatsbahn. Am Stumpfgleis ist deutlich zu sehen, wo über Nacht der Güterwagen für den Stückgutverkehr nach Solingen-Nord gestanden hat.

Fotonachweis: Archiv Foto Hensel, Repro Klaus Sieper.

