



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Junl Juli 1983

Postanschrift:
Postfach 131936
5600 Wuppertal 1

Museumsbahnen sind unter Dach



nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Wir danken allen, die gekommen waren, das Hallenfest mitzufeiern. Damit haben wir einen wichtigen Abschnitt unserer Vereinsgeschichte abgeschlossen. Aber schon geht der Blick in die Zukunft. Die Halle braucht noch Wände, Tore und Fenster, dazu einen Boden. Und dann wollen wir auch ans Fahren kommen. Dazu brauchen wir neben einer Genehmigung auch den passenden "Saft" in der Oberleitung.

Eine Unterwerksausrüstung steht nunmehr aus den Beständen der stillgelegten Straßenbahn Bremerhaven zur Verfügung. Es gibt dazu auch die erforderlichen Konstruktionszeichnungen, so daß in diesem Jahr auch unser erstes Gebäude am Schütt mit einer Einrichtung versehen werden kann. Ferner müssen zwei Abspannmasten gesetzt werden. Schienen sind auszuwechseln. Langeweile bleibt ein Fremdwort.



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 0202-715330

Manfred Höver
Höhscheid 9
5653 Leichlingen 2
Telefon 02174-3382

Betriebshof
Wuppertal-Kohlfurthbrücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr. Fernsprechanschluß: (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 (0 2339) 3608

BMB-Vertrieb
BMB-Sonderkonto Postscheckamt 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.

Eine Reihe wichtiger Mitteilungen finden Sie auf Seite 6. Wir weisen besonders auf die richtige Benutzung der verschiedenen Konten hin: Beiträge laufen unverändert über die im Impressum der HALTESTELLE genannten Konten. Geldspenden über DM 100,--, für die eine Spendenquittung gewünscht wird, sind grundsätzlich über die Konten der Stadtkasse Wuppertal abzuwickeln.

Der Bezug der HALTESTELLE ist in den Mitgliedsbeitrag eingeschlossen. Einzelstücke werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben. Nachdrucke und Auszüge sind nur bei voller Quellenangabe gestattet. Belege werden erbeten.

Der Verein BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V. ist korporatives Mitglied des Bundesverbandes deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF).



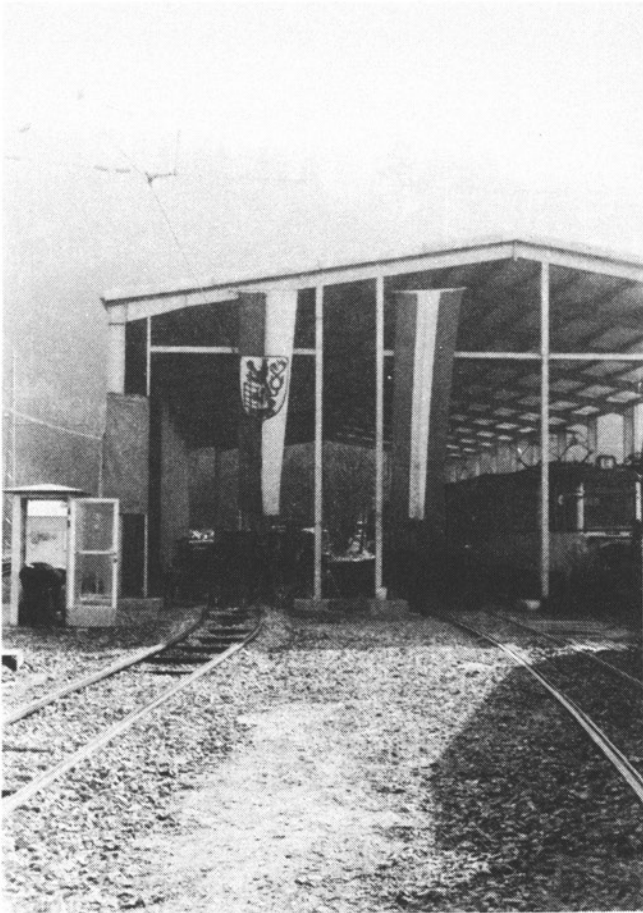
NACHRUUF

Wir trauern um den
Heimgang unseres
Mitgliedes

Willy Langenbeck.

Sein frohes Wesen,
sein Wissen um die
Straßenbahn
werden uns fehlen.

Bild links:
Willy Langenbeck im
Kreise unseres Nach-
wuchses. So werden
wir ihn in Erinnerung
halten.



Die Halle im Flaggenschmuck.
Fotos: Klaus Sieper

Protokoll der Jahreshauptversammlung

Mit geringer Verspätung eröffnete Vorsitzender Emil R. Dicke die Jahreshauptversammlung am 16.4. 1983 gegen 15.45 Uhr im Calvin-Haus in Wuppertal-Cronenberg. Er begrüßte neben 69 Mitgliedern auch 7 Gäste.

Die Versammlung erhob sich zum Gedenken der verstorbenen Mitglieder

Hans Schutte und
Willy Langenbeck.

In Verfolgung der Tagesordnung, die in HALTESTELLE 36 auf Seite 2 veröffentlicht wurde, erhielt eine Reihe von verdienten Mitgliedern die goldene Ehrennadel der BMB. Die Namen dieser Mitglieder wurden ebenfalls in HALTESTELLE 36 abgedruckt.

Zu ToP 2 wurden keine grundsätzlichen Fragen vorgebracht.

ToP 3: H.H. Börß erläuterte den Kassenbericht. Die Kassenprüfung

Bergische Museumsbahn feierte Hallenbau

Es war ein wirklich schönes Fest am Samstag, dem 16. April 1983. Dazu schien die Sonne strahlend von einem wolkenfreien Himmel. Landtagsabgeordneter Reinhard Grätz legte nachträglich den Grundstein für die Wagenhalle. Danach besichtigten die Gäste den Rohbau und die Strecke mit Tw 337. Besondere Aufmerksamkeit zog unser "Bergbahn-Denkmal" am Möschenborn auf sich. Im Beiwagen 131 war zum Abschluß ein kleiner Imbiß gerichtet. Arnt-Ulrich Mann hatte besonders eingebrautes "Mölmsch" gestiftet.

Um 14 Uhr war dann die Reihe an den Mitgliedern, die Feier fortzusetzen. Durch Besichtigung mit folgender Streckenbereisung konnten sich auch die auswärtigen Mitglieder vom Fortschritt überzeugen, den unser Projekt zu verzeichnen hat.

Vorsitzender E.R. Dicke bei der Begrüßung der Gäste.





fand am 25.2.1983 statt. Es gab keine Beanstandungen.

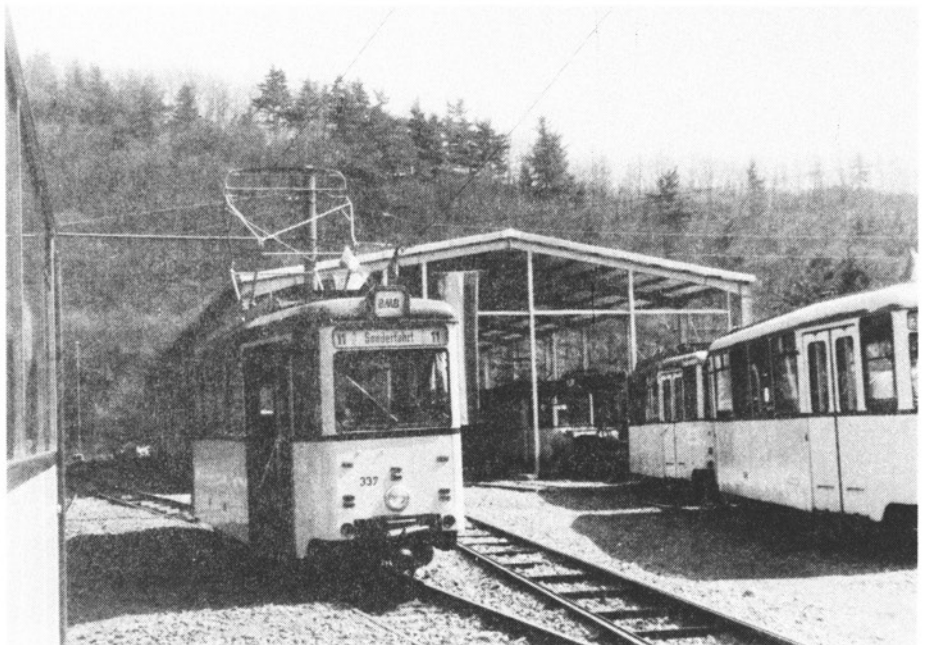
ToP 4: Dem Antrag auf Entlastung des Gesamtvorstands folgte die Versammlung einstimmig ohne Enthaltung.

ToP 5: Emil R. Dicke schilderte den Stand der Finanzierung der Halle und begründete den Antrag zur Erlaubnis, einen Kredit in Höhe von DM 25.000,-- aufzunehmen. Die Versammlung nahm den Antrag einstimmig an.

ToP 6: Die Herren H.-H. Börß und Horst Westermann wurden bei 2 Enthaltungen wiederum zu Kassensprüfern gewählt.

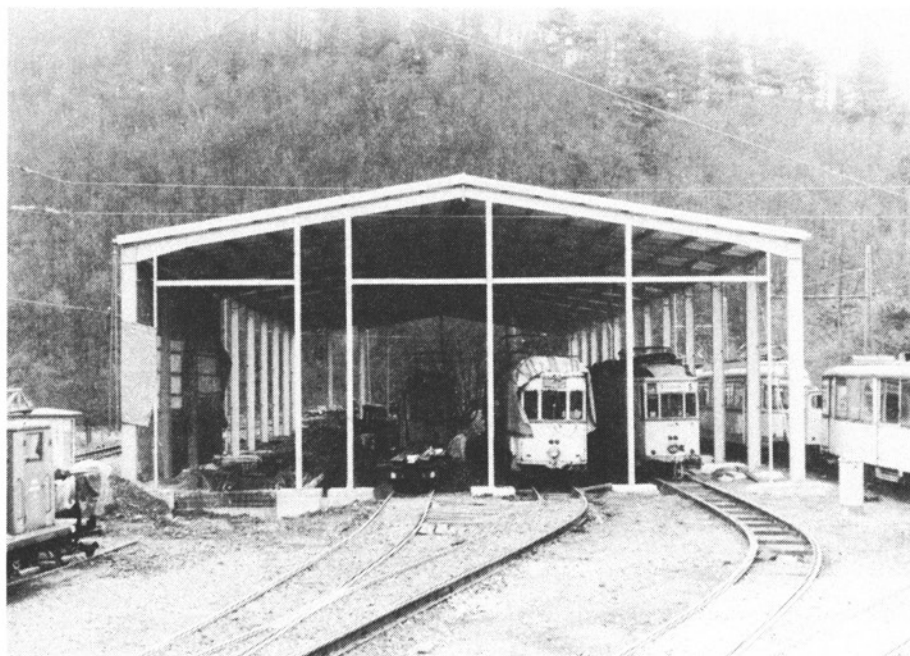
ToP 7: Der Antrag auf Ausschluß von säumigen Mitgliedern wurde mehrheitlich angenommen.

Im Zusammenhang mit der Öffnung des Straßenbahnmuseums an Sonn- und Feiertagen muß ein Dienstplan aufgestellt werden.



Dieser besteht inzwischen für die Monate Mai bis Juli 1983. Es scheint, daß auf diese Weise der Kreis der Aktiven beträchtlich wächst. Hier sind alle die Mitglieder aufgerufen, die nicht mit Hammer, Schraubenzieher, Schaufel oder Baumsäge für unseren Verein tätig sein wollen.

Fotos ohne Texte:
Die Sonderfahrt für geladene Gäste.
Fotos: Klaus Sieper



Zum Abschluß wagte Emil R. Dicke dann eine Prognose, um den vielen Fragen nach einem Fahrbetrieb zu begegnen. Danach schwebt uns folgender Terminplan vor:
Bis zum Frühjahr 1984 wird das Unterwerk am Schütt betriebsbereit sein. Im Hinblick darauf werden wir uns im Herbst 1983 um eine behördliche Genehmigung für den Fahrbetrieb bemühen. Wie das aussehen wird und mit welchen

Auflagen das verbunden sein wird, vermögen wir zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zu sagen. Wir rechnen damit, daß wir im Herbst 1984 oder im Frühjahr 1985 die ersten Fahrten der Öffentlichkeit anbieten werden.

Wolfgang Schultz ergänzte die Ausführungen von Emil R. Dicke zum Hallenbau und zeichnete noch einmal den Weg von der Idee bis zum Rohbau nach.

Im gemütlichen Teil sahen wir Diapositive aus Lissabon (siehe auch S. 12/13), Süddeutschland, Zürich und Erfurt (DR Baureihe 74!) und einen Film von den Bahnen in Salzburg und Oberösterreich, wo die Lokomotiven der Hatzfelder Güterbahn eine Heimstatt gefunden haben.

Wuppertal, den 5. Juni 1983 gez. Klaus Sieper

MIT DER HISTORISCHEN ELEKTROBAHN DURCHS EXTERTAL

Termine: 31.7., 28.8. und 25.9.1983

Lage der Betriebsstelle km	H a l t e p u n k t	An-kunft	Ab-fahrt	An-kunft	Ab-fahrt	An-kunft	Ab-fahrt
		Zug 81		Zug 83		Zug 85	
0.0	Barntrup				14.00		17.20
5.1	Alverdissen			14.15	14.17	17.35	17.37
11.1	Bösingfeld		11.20	14.35	14.40	17.45	
16.1	Almena-Rickbruch	11.35	11.35	14.55	15.00		
19.3	Bögerhof	11.45	11.50	15.10	15.15		
21.3	Krankenhagen	11.56	12.00	15.20	15.24		
23.3	Rinteln-Süd	12.10		15.34			
		Zug 82		Zug 84			
23.3	Rinteln-Süd		12.20		15.45		
21.3	Krankenhagen	12.30	12.30	15.55	15.55		
19.3	Bögerhof	12.36	12.40	16.01	16.05		
16.1	Almena-Rickbruch	12.49	12.52	16.14	16.15		
11.1	Bösingfeld	13.10	13.15	16.30	16.35		
5.1	Alverdissen	13.30	13.35	16.50	16.55		
0.0	Barntrup	13.50		17.10			

1. SPENDENBESCHEINIGUNGEN FÜR DAS JAHR 1982

Mit Schreiben des Finanzministers des Landes NRW vom 24.05.1983 unter dem Aktenzeichen S 2223 - Ber 47 - VB 2 ist uns mitgeteilt worden, daß alle für Zahlungen im Jahre 1982 vom Verein BMB e.V. ausgestellten Spendenbescheinigungen hiermit nachträglich durch den Finanzminister mit den durch eine Körperschaft des öffentlichen Rechts oder eine öffentliche Dienststelle ausgestellten Bescheinigungen gleichgestellt werden und steuerlich berücksichtigt werden. Bei Rückfragen Ihres Finanzamtes geben Sie bitte das o.a. Aktenzeichen an. (siehe auch unser Rundschr. v. 15.01.1983)

2. ZAHLUNGEN FÜR DEN VEREIN (gültig ab 01. Januar 1983)

a.) Beiträge, wie bisher auf die Konten 909 564 Stadtsp. Wuppertal
2258 15-439 PSA Essen
(Beiträge können nicht mehr mit einer Spendenbescheinigung belegt werden.)

b.) Spenden, auch Zahlungen der Mitglieder, die beitragsfrei sind:
über die Konten der Stadtkasse Wuppertal

100 719 Stadtsp. Wuppertal
14 820-430 PSA Essen
6549-506 PSA Köln

mit dem Vermerk: für Haushaltstelle

3600.177.000.04
für Bergische Museumsbahnen e.V.

Für Spenden und Zuwendungen unter 100.-DM über diese Dienststelle genügt zur steuerlichen Geltendmachung die Vorlage der Zahlungsquittung beim Finanzamt, über 100.- wird durch die Stadt Wuppertal eine Spendenbescheinigung erteilt.
Der Verein darf selbst keine Bescheinigungen mehr ausstellen.

3. ÄNDERUNG UNSERER POSTFACH-NUMMER

Durch einen Umbau des Postamtes Wuppertal - Elberfeld haben wir ab 30.05.1983 eine neue Postfachanschrift erhalten:

Neue Anschrift: Bergische Museumsbahnen e.V.
Postfach 13 19 36
5600 Wuppertal 1

Wir bitten um Beachtung beim Schriftverkehr!

4. ÖFFNUNGZEITEN IM BETRIEBSHOF KOHLFURTHER BRÜCKE

Unser Betriebsgrundstück ist Sonnabends von 9 - 17 Uhr, in den Sommermonaten auch Sonntags von 11 - 17 Uhr für die Öffentlichkeit geöffnet.

Für den Sonntagsdienst suchen wir noch geeignete Mitarbeiter.
Die nächste Besprechung findet am Sonnabend, den 16. Juli 83 im Betriebshof statt.

5. ANTRAG DES VORSTANDES AUF EINE SATZUNGSÄNDERUNG

Im oben angeführten Schreiben des Finanzministers sind wir gebeten worden, unsere Satzung der rechtlichen Situation anzupassen. Die Formulierungen der Abs. 1, Art. 2, sowie Art. 11 der Satzung müssen hinsichtlich der Zwecke des Vereins (neu : Pflege und Erhaltung von Kulturwerten und die Förderung der Denkmalpflege) überarbeitet und der neuen steuerrechtlichen Situation angepaßt werden. Hinzu kommt, daß mit Schr. der unteren Denkmalbehörde Wuppertal aus 5/83 die gesamte Anlage der BMB e.V., sowie die Fahrzeuge in die Denkmalliste des Landes NRW aufgenommen wurden, somit jetzt das Gesamtprojekt unter Denkmalschutz steht.

Wir werden Ihnen dazu zur nächsten Jahreshauptversammlung 1984 alle nötigen Formalitäten mitteilen.

WZ General-Anzeiger

Montag, 18. April 1983

Jeder Meter ist Geschichte: Bummel mit dem „Gänseblümchen-Express“

Seltene Gelegenheit: Verein Bergische Museumsbahnen lud zur Fahrt nach Cronenberg

Von unserem Redaktionsmitglied Stephan A. Heuschen

„Vorne fertig, hinten fertig. Feddich. Abfahren!“ Wie die Straßen- und Schwebbahnschaffner ist auch ihr „Stations-Schlachtruf“ Sparopfer geworden. Auf einer Straßenbahnstrecke allerdings lebt er noch — zeitgemäß mit „ok“ garniert: Zwischen Kohlfurth und Cronenberg — auf der inzwischen historischen Strecke der alten Linie 5 zwischen Wuppertal und Solingen von 1914, die seit 1973 dem Verein Bergische Museumsbahnen gehört. Wenn die Mitglieder zur Berg- und Tal-

fahrt ausrollen, halten sie es preußisch: Vorne Fahrer, hinter Fahrer, zwei Zugbegleiter, Glockenton und Abfahrtsruf. „Bei uns ist jeder an seinem Platz,“ erklärt Vorsitzender Erich Dikke. Viele fühlen sich berufen, nur wenige sind auserwählt: „An die Kurbel darf längst nicht jeder.“ Am Samstag konnten die geschulten Hobby-Fahrer wieder einmal sichere Hand am Hebel beweisen.

Das Erlebnis, mit einem Schienenoldtimer die 50-Pro-mille-Steigungsstrecke hinaufzukrackeln, ist selten. Der regelmäßige Transport von Fahrgästen ist für den Verein in der Kohlfurth Zukunftsmusik. Noch macht die 70 000 Quadratmeter große Anlage samt 27 Fahrzeugen aus Düsseldorf, Ennepetal oder Aachen unterschiedlichen Alters noch Arbeit. 20 geladene Gäste hatten die Fahrt am Samstag einem Glücksumstand des Vereins zu verdanken: Die sorgsam gesammelten und — zum Teil — gepflegten Wagen haben in der Kohlfurth nun endlich nach jahrelangem Hin- und Her dank eines Landeszuschusses von 100 000 Mark ein Dach über dem Kopf. Grund zum Feiern und Fahren.

Setzt sich ein Wagen dann für 85 Mark Stromkosten pro Fahrt in Bewegung, wird es geschichtlich, träumen die Mitglieder von einer attraktiven Zukunft:

Es geht stetig bergauf,

durch Wald, vorbei an einem kleinen Teich, an Fachwerkhäuschen, durch kleine Fels-schluchten — Ziel ist nicht, wie das Schild ausweist Brekerfeld bei Gevelsberg, son-



Landtagsabgeordneter Reinhard Grätz legte nachträglich den Grundstein für die Wagenhalle des Vereins in der Kohlfurth. Zur Feier des Tages lud man zur 3,5 Kilometer langen Fahrt ein.

dern der Greuler Weg in Cronenberg, wo Fotografen und Kinder die Ankunft erwarten.

Jeder Meter, den der „Gänseblümchen-Express“ zurücklegt, ist Straßenbahngeschichte: Die alten Masten der fast 70jährigen Strecke sind sorgsam hergerichtet, ersetzte Schienen stammen vom Hatzfeld, aus der Varresbeck, aus Remscheid oder Hagen. Am Ende eine kleine Sensation, die Bürgermeister Drees spontan anrührt: Ein Stück Zahngestänge der Barmer Bergbahn. Drees macht einen Balanceakt: „Ein Industriedenkmal.“ Wie die Bahn mit allem Drum und Dran.

Die — noch ferne — Zukunft sieht der Verein keineswegs durch die Brille versponnener Hobbyisten: Mit dem Garten- und Forstamt ist man sich einig, die Wald-Strecke in ein Netz aus Wanderwegen einzubetten. Später einmal könnte man mit dem ältesten Stück in der Sammlung, einer Lore von 1896 der Ronsdorf-Müngstener-Bahn, Fahrräder

auf die Höhen schaffen, die Ausflügler im Tal wieder abgeben können. „Die Bahn könnte ein Ausflugsziel werden.“ Kein kleines Disney-World, dazu stehen die Privatbahner (der Verein hat 257 Mitglieder) auf zu realistischen Beinen. Auch die Nostalgie-Welle ist es nicht, die ihr Engagement und ihren Idealismus beflügelt. Man will wie andererseits ein Stück Nahverkehrsgeschichte fachgerecht dokumentieren, bevor es ganz von den Straßen verschwindet. Der Idylle müssen sie dabei nicht nachhelfen.

Noch mangelt es für den regelmäßigen Betrieb an Geld, obwohl Zuschüsse und Spenden einkommen. Bürgermeister Drees: „Die Spenderliste muß aber noch länger werden.“ Ob der Finanzierungsvorschlag eines der Zugbegleiter Erfolg hätte? „Wie wäre es, wenn wir einen Lumpensammler einrichten.“ Für die freitäglichen Kneipengänger, die ihr Auto im Stall lassen wollen.

wuppertaler rundschau

Donnerstag, 28. April 1983

Wuppertal (mm). Die Freunde der Bergischen Museumsstraßenbahn hatten allen Grund zu feiern. Die langersehnte Fahrzeughalle ist im Rohbau fertig, ein Wunsch ging damit in Erfüllung.

Seit 1973 baut der Verein Bergische Museumsbahn in der Kohlfurth das Straßenbahnmuseum auf und bereitet die Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Cronenberg-Lenzhaus vor. Rund 30 Fahrzeuge befinden sich in der Kohlfurth, bisher unter freiem Himmel den Unbilden des Wetters ausgesetzt.

In den vergangenen Jahren verbrachten die Museumsbahner ihre meiste Zeit mit der Streckenüberholung. Schwellen und Gleise, Masten und

Fahrdraht wurden ausgetauscht und eine neue Umsetzanlage am Cronenberger Endpunkt der Trasse gebaut. Trotz Fleiß und Idealismus reichten die eigenen Mittel nicht für die seit langem erforderliche Wagenhalle. Erst ein Landeszuschuß in Höhe von 100 000 DM brachte die Wende. Im Herbst des vergangenen Jahres begannen die Arbeiten an der Stahlkonstruktion. Vorläufig bleiben allerdings die Seitenwände offen, für die endgültige Fertigstellung fehlen noch „ein paar Mark“.

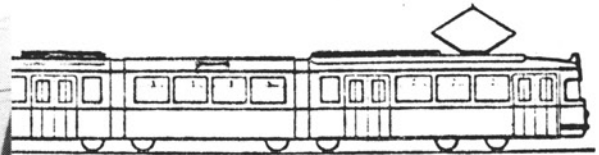
Trotzdem sind die Hobby-Straßenbahner zufrieden. Die für einen späteren Fahrbetrieb erforderliche Unter-suchungsgrube samt Radsatzschleifmaschine ist jetzt vor-

handen, Instandsetzungsarbeiten an den Schmalspurveranen können wetterunabhängig durchgeführt werden. Nun durfte eine erfreuliche Zwischenbilanz gezogen werden. Der Vereinsvorstand hatte zahlreiche Ehrengäste eingeladen und Landtagsabgeordneter Reinhard Grätz, der sich schon in der Vergangenheit engagiert für die Museumsbahn einsetzte, legte nachträglich den Grundstein für die Wagenhalle. Anschließend befuhr man die gesamte Strecke nach Lenzhaus und überzeugte sich von der bisher geleisteten Arbeit.

Im vergangenen Jahr erbrachten die Aktiven des Vereins 6000 Arbeitsstunden in

ihrer Freizeit. Freunde und Mitglieder trugen mit einer „Bausteinaktion“ ebenfalls zum Hallenbau bei: Sie spendeten über 100 000 DM.

Die Prominentenfahrt wird zunächst jedoch eine Ausnahme bleiben. Schon jetzt fragen oft Besucher nach dem Termin der offiziellen Betriebsaufnahme. Bis es soweit ist, müssen noch viele getröstet werden. Denn die Vorbereitungen gehen zwar mühsam, dafür aber mit bergischer Gründlichkeit voran. In den nächsten Monaten wird der Betriebshof an Sonntagen geöffnet sein und Besuchern die Möglichkeit gegeben, sich selbst vom Fortschritt der Aktivitäten zu überzeugen.



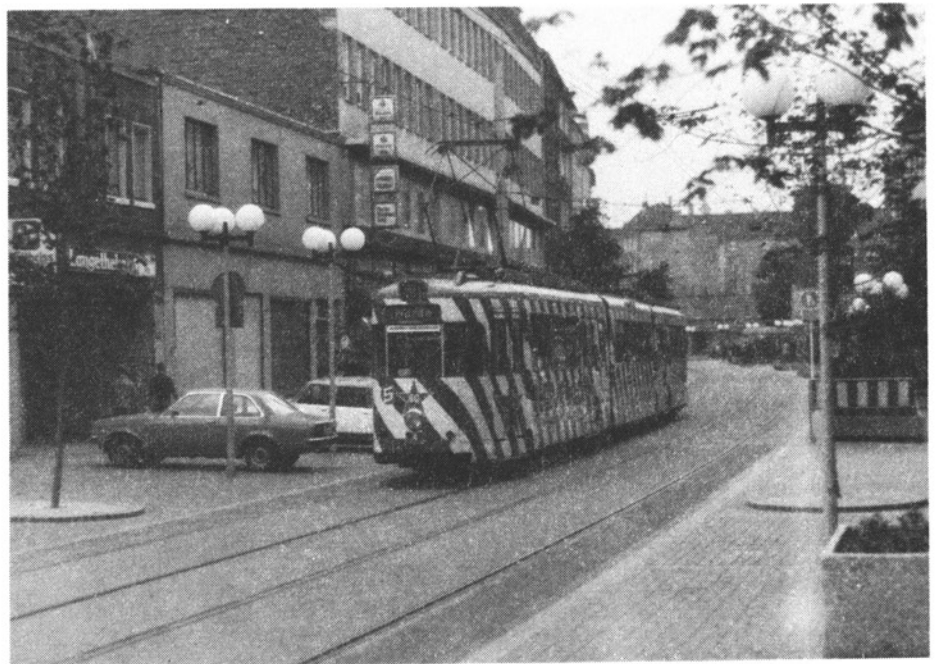
Herzlichen Gruß aus Dortmund

Wie wir schon in der letzten HALTESTELLE berichtet haben, übernahmen die Wuppertaler Stadtwerke eine Reihe von gebrauchten Achtsachsern von den Dortmunder Stadtwerken, um die vierachsigen Doppelgelenktriebwagen, deren Unterhaltungszustand und Fahreigenschaften sehr zu wünschen übrig ließen, zu ersetzen.

Die Vergabe der Wagennummern erfolgte so:

Dortmund	Wuppertal
60	3823
42	3824
75	3825
47	3826
43	3827
44	3828
46	3829
45	3830

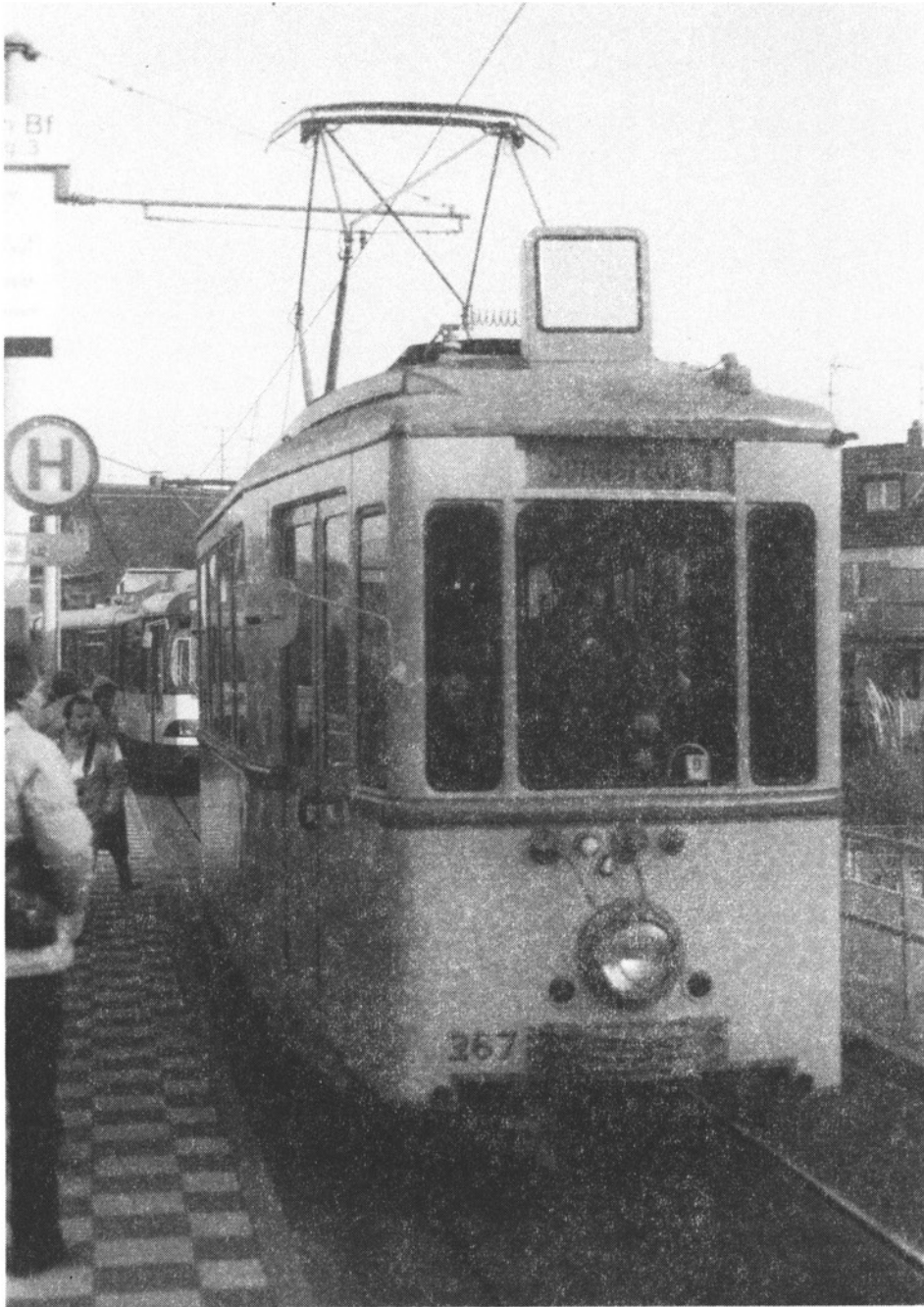
Peter Lechtenböhrer hat drei der Dortmunder Auswanderer fotografiert, als sie noch auf heimischen Gleisen fuhren: Wagen 47 auf der



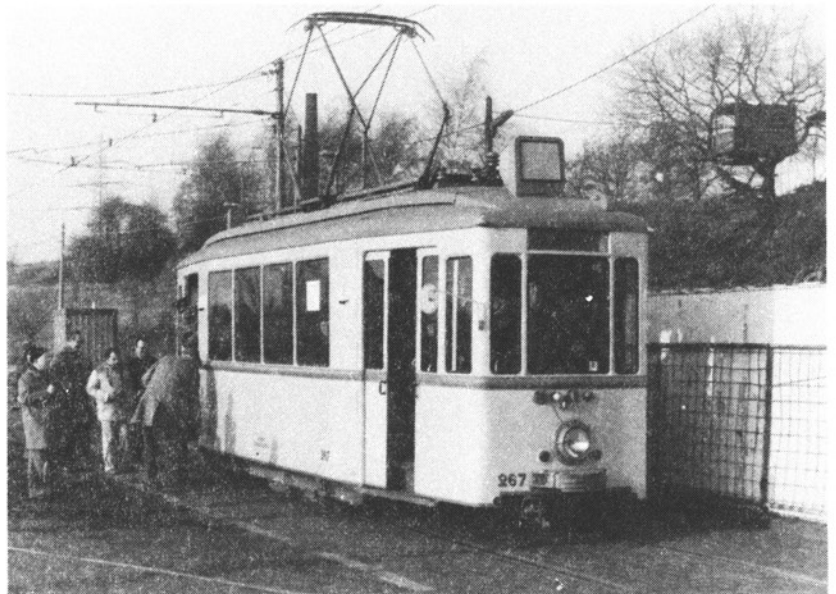
Fahrt nach Brambauer (oben), Wagen 60 in Blue Jeans auf der Fahrt nach Hörde in der Fußgängerzone - wie gut das geht! - und Wagen 46, auch auf der Fahrt nach Brambauer.

An anderer Stelle wollen wir sehen, wie die Wagen inzwischen in Wuppertal heimisch geworden sind. Nr. 3826 erhielt sogar den traditionellen Anstrich - gelb mit grünem Band - der Wuppertaler Bahnen.





Bei Herausgabe der HALTESTELLE 36 fehlten uns Aufnahmen von der Nikolausfahrt 1982 in Düsseldorf. Peter Lechtenböhrer hat die Bilder auf den Seiten 9 und 10 nachgereicht, und wir hoffen, daß wir damit unseren Freunden bei der RHEINBAHN eine kleine Freude bereiten. Für die Nichtortskundigen nennen wir die Standorte des Fotografen:
Großes Bild oben:
Tw 267 in der Schleife Unterrath
Bild rechts:





Tw 267 im Gleisdreieck Hamm.

Bild links:

Tw 3027 im Gleisstutzen
Rath.

Bild oben:

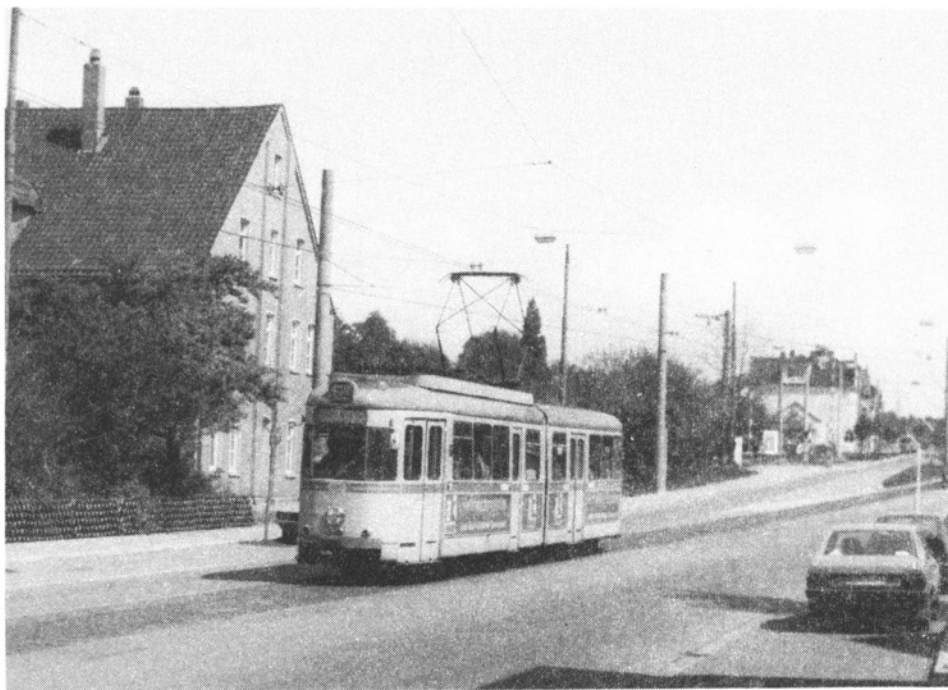
Unsere beiden Sonderwagen
an der Endhaltestelle Hamm.

Tw 3027 machte seine Abschieds-
fahrt im Originalzustand vor
seinem Umbau zum tunnelgängi-
gen Fahrzeug.

Découvrez le SUPER MONGY

Zwei schöne Fotos
von der Vestischen
Straßenbahn, die
Peter Lechtenböhmer
einsandte, veran-
lassen uns zu der
nachstehenden Be-
trachtung. Während
die sechssachsigen
Gelenktriebwagen
aus dem "Vest" ver-
bannt wurden, hat
man mit ihnen im
nordfranzösischen
Industriegebiet
noch große Dinge



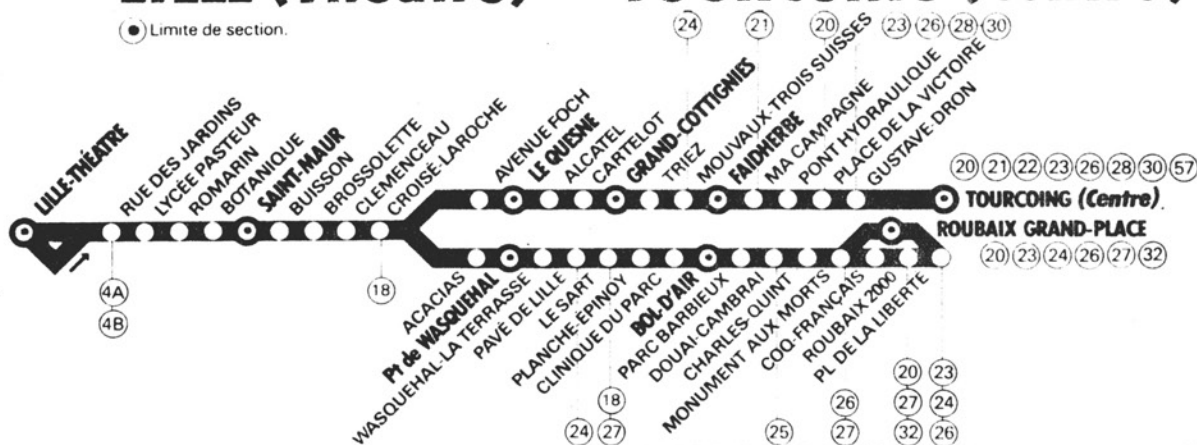


vor. Es wurde in dieser Zeitschrift schon des öfteren erwähnt, daß in Frankreich die Tendenz zum elektrischen Nahverkehrsmittel besteht. Die nach einer beispiellosen Stilllegungswelle erhalten gebliebenen 3 Straßenbahnbetriebe - von 145 Betrieben - werden jetzt erweitert und modernisiert. Marseille erhält ein paar neue Wagen, St. Etienne verlängert die bestehende Strecke, und die Bahn Lille - Roubaix -

LILLE (Théâtre)

TOURCOING (Centre)

● Limite de section.



T
LIGNET

R
LIGNE R

LILLE (Théâtre)

ROUBAIX (Gd Place)

Tourcoing übernahm die Sechsbachser der "Vestischen". Sie werden gründlich aufgearbeitet und erhalten eine neue Bestuhlung. Eine Postkarte (Sammlung Klaus Sieper) aus dem Kriegsjahr 1917 zeigt den Marktplatz von Tourcoing mit Droschken, Gleisen und einem Straßenbahnwagen, damals ein Knotenpunkt.

Tourcoing Gesamtansicht des Marktplatzes.



tramviaria lissabonensis



Wir erinnern uns noch gern an den wunderschönen Lichtbildervortrag von Guido Korff im Anschluß an die Jahreshauptversammlung.

Heute können wir wiederum auf sehr schöne Fotos aus der portugiesischen Hauptstadt zurückgreifen. Wir verdanken sie Ronald Biese, der Ende April 1983 Lissabon besuchte.

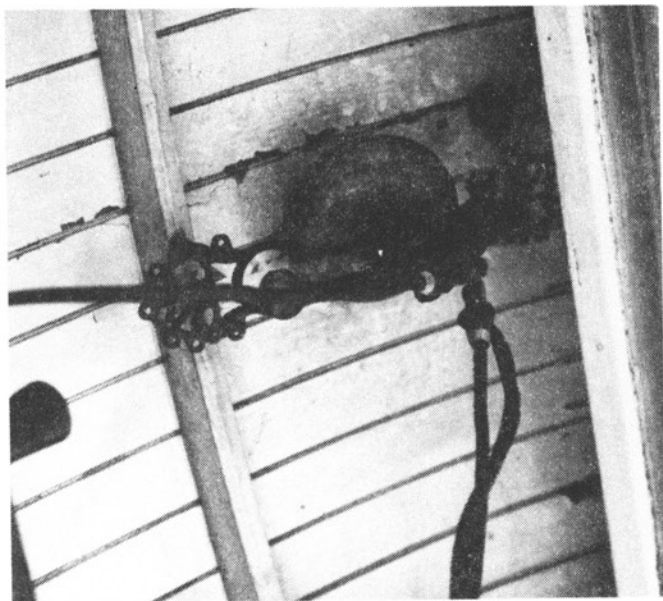
Der Straßenbahnbetrieb von Lissabon liefert ein deutliches Beispiel für die Langlebigkeit von Straßenbahnwagen. Die Mehrzahl der Wagen stammt noch aus den ersten Fahrzeugserien, und Neubeschaffungen erfolgten überhaupt nicht. Dennoch kann man in keiner Weise von einem abgewirtschafteten Betrieb sprechen. Den Wuppertaler Straßenbahnfreund interessieren natürlich besonders die Vierachser mit Maximum-Drehgestellen und Laternendach. Ähnliche Fahrzeuge beschaffte die Barmer Bergbahn im Jahre 1902/03 für die Strecke Toelleturm - Müngsten. Selbst die umlegbaren Rückenlehnen sind in Lissabon noch im Gebrauch. Wäre der Gedanke allzu kühn, ein solches Fahrzeug für unsere Museumsbahn zu erwerben, um damit alte Zeiten wieder aufleben zu lassen? Wir erinnern an unseren Bericht in HALTESTELLE 12 über die Neuerrichtung eines Straßenbahnbetriebs in Detroit mit alten Zweiachsern aus



Lissabon. Und wenn schon die MAN unseren 159 nicht rekonstruiert, warum dann nicht einen noch originelleren Vierachser nehmen? Hirngespinnste? Man sollte ein paar Gedanken darauf verwenden. Die unterschiedliche Spurweite von 900 mm in Lissabon und 1000 mm bei BMB ist sicher das geringste Hindernis.

Nun aber genug der Phantasie. Die Bilder sollen noch

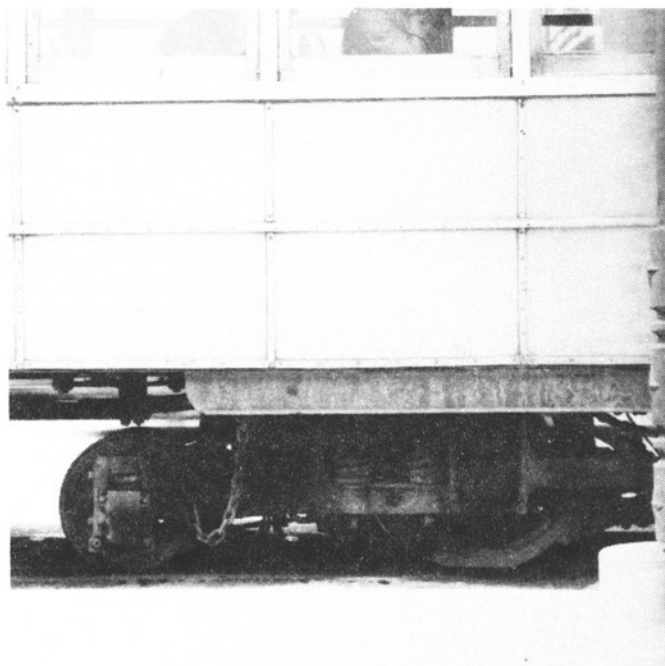




jedem Straßenbahnfreund wohlbekannt. Sie dient in Lissabon zur Anzeige des Haltewunsches und wird vom Fahrgast gezogen. Rechts das Maximum-Drehgestell in seiner "vollen Schönheit". Unten eine Haltestelle mit einem völlig re-

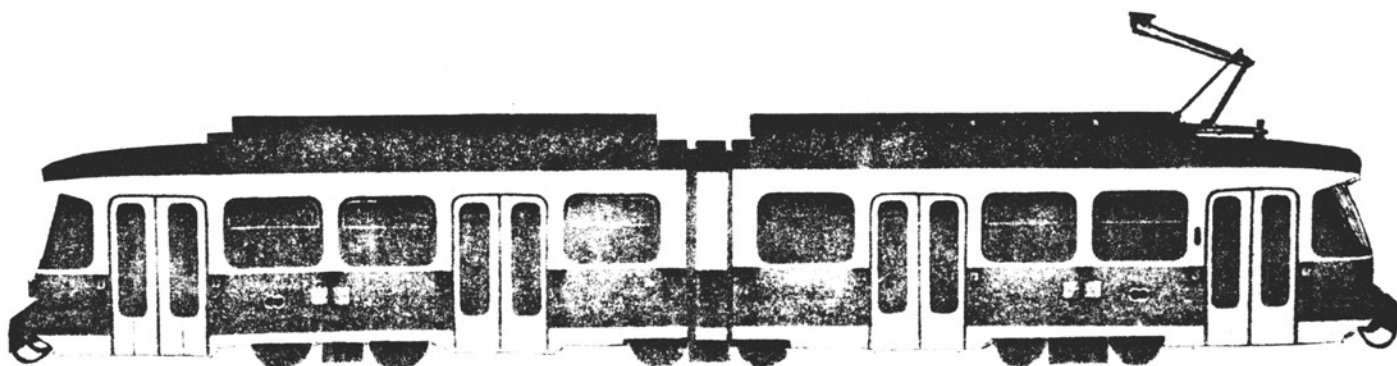


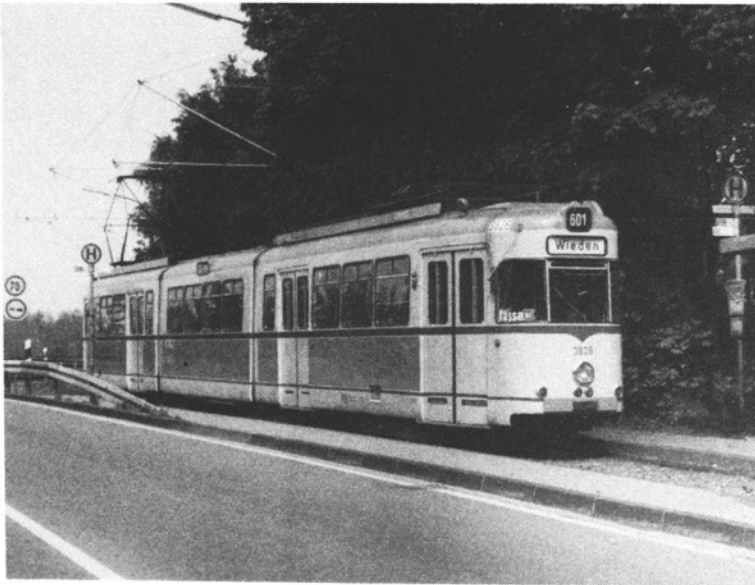
kurz erklärt werden, ohne mit besonderer Ortskenntnis aufwarten zu wollen. Die Serie beginnt mit einem rekonstruierten Brill-Zweiachser (Tonnendach). Im Hintergrund die Masten eines Segelschiffs (Viermaster!). Über den Vierachser mit Laternendach habe ich mich schon gründlich ausgelassen. Seine Frontpartie ist noch einmal besonders abgebildet, jedoch stammt sie von einem anderen Fahrzeug mit Tonnendach. Die Signalglocke ist



konstruierten Zweiachser. Kein Papierschnipsel liegt am Boden! Hinter den Bäumen verläuft eine Eisenbahnstrecke mit Gleichstrom-Oberleitung. Und nicht nur Nostalgie haben wir zu verbreiten: Aus Mfss entnehmen wir die Skizze des Sechssachsers, der für die Ausfallstrecken des Straßenbahnnetzes in Lissabon beschafft werden soll. Aber vom Maximum-Vierachser gilt: Este trem já tem 80 años.

KSW





Nach unserem Portugal-Ausflug kommen wir auf heimischen Boden zurück.

Günter Reith hat sich der Dortmunder Wagen in Wuppertal angenommen:

3826 (ex 47) am Schliepershäuschen in WSW-"Altlack".

3823 noch als 60 auf Probefahrt am Döppersberg.

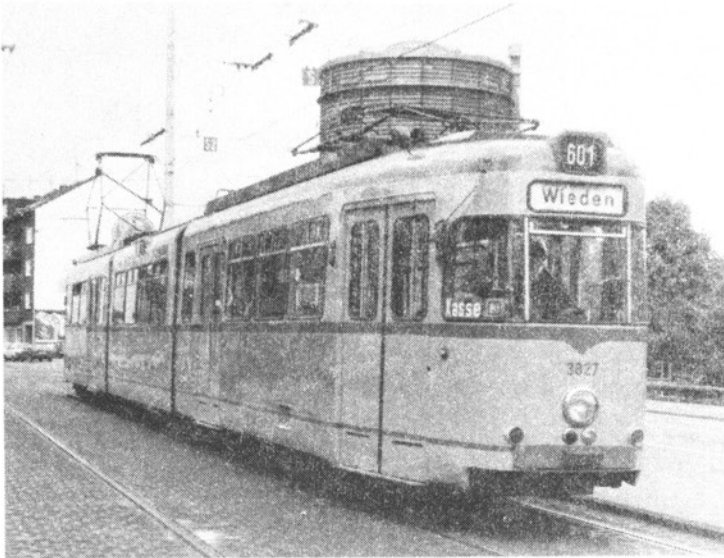
3829 (ex 46) auf Bremsprobefahrt (daher beide Stromabnehmer am Fahrdrabt) am Opernhaus.

Ein besonders schönes Motiv entdeckte Günter Reith auf der Briller Straße.

Der Gelenkzug bietet einen reizvollen Kontrast zu den Fassaden aus der

Gründerzeit. Das gesamte Ensemble ist denkmalwürdig. Erinnern wir uns, daß diese Fassaden schon auf die Wagen der Bergischen Kleinbahnen herabsahen, als sie über die Briller Straße auf Meterspur nach Neviges fuhren. Vor wenigen Jahren noch lief die Straßenbahnstrecke eingleisig am Bürgersteig entlang, und die talwärts fahrende Bahn war ein



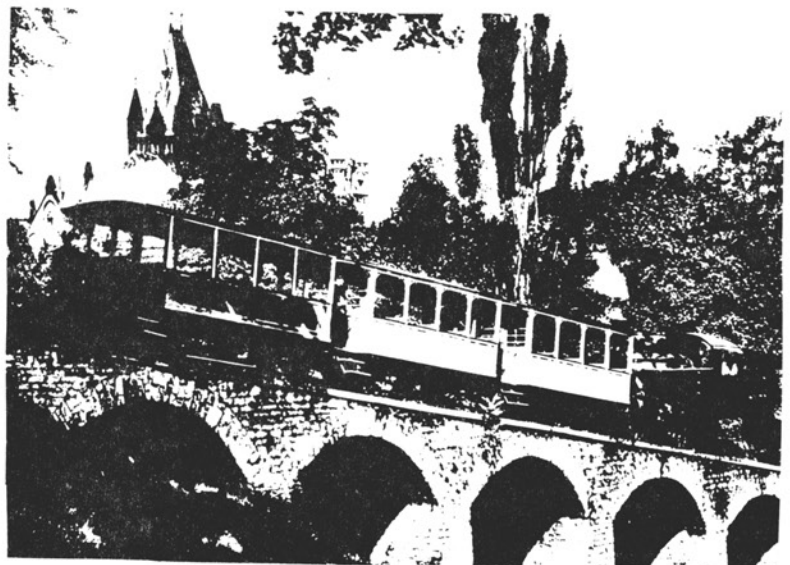


Schrecken für entgegenkommende Autofahrer. Jetzt fügt sich die Bahn anstandslos in den Fahrzeugstrom ein. An einer anderen geschichtsträchtigen "Ecke" fotografierte Günter Reith Nr. 3827 (ex 43) im "Schwebebahn-Look". Knapp hinter dem Wagen kreuzte einst die Eisenbahn Rittershausen - Lennep die Heckinghauser Straße. Die Zufahrt zum Depot Walterstraße liegt auf dem alten Bahnkörper. Auch "Auf der Bleiche" zeugt das Anschlußgleis zum Oberbarmer Güterbahnhof noch von der alten Eisenbahnverbindung. KSW

100 Jahre Bergbahnen in Deutschland



älteste Bergbahn hat Geburtstag



Vor hundert Jahren, am 29. August 1881, wurde die Konzession zum Bau der ersten Bergbahn Deutschlands von Königswinter am Rhein auf den Drachenfels erteilt. Knapp zwei Jahre später war der Bau beendet. Die erste Fahrt machten die Damen der örtlichen Würdenträger - am Freitag, den 13. Juli 1883. Die offizielle Eröffnung fand am darauffolgenden Dienstag statt. Nachdem die Deutsche Lokal- und Straßenbahngesellschaft die Konzession erhalten hatte, ließ sie die Bergbahn von der Maschinenfabrik Esslingen nach dem Vorbild der Zahnradbahn von Vitznau auf die Rigi in der Schweiz bauen. Die Drachenfelsbahn erhielt eine Spurweite von einem Meter und das Zahnstangensystem Riggenbach. Die Pläne für die Betriebsmittel bearbeitete Niklaus Riggenbach selbst, wobei für die drei Dampflokomotiven teilweise neue Konstruktionen notwendig waren.

Seit 12. Juni 1953 wird die 1480 Meter lange Strecke elektrisch betrieben. Die letzte Dampflokomotive fiel im September 1958 einem Unfall zum Opfer. Seither fahren

nur noch elektrische Triebwagen von der Talstation auf die Bergstation in 289 m Höhe über Normalnull. Sie bewältigen dabei 219,6 m Höhenunterschied.

Auf der Strecke zum Drachenfels, deren Neigung zwischen 100 ‰ und 200 ‰ liegt, sind 19 km/h Fahrgeschwindigkeit zugelassen. Damit

dauert eine Fahrt in Berg- und Talrichtung etwa acht Minuten.

Heute wird die Drachenfelsbahn von der Bergbahn im Siebengebirge AG, Königswinter, mit fünf elektrischen Triebwagen für 750 V Gleichstrom betrieben. RRR

Der diesjährige Bundesverbandstag des BDEF stand ganz im Zeichen des Dampfbetriebs. Es dampfte auf der Dampfkleinbahn Mühlenstroth auf 600 mm Spurweite, es dampfte auf der Teutoburger Wald Eisenbahn mit der 01 150 des Herrn Seidensticker und der 38 1772 unter der Regie des "Eisenbahn-Kurier". Es wurde aber auch in der Eröffnungsveranstaltung kräftig angeheizt. Die Deutsche Bundesbahn plant, im Jahre des 150-jährigen Eisenbahnjubiläums 1985 auf ausgewählten Strecken von Dampflokomotiven geführte Züge fahren zu lassen. Aber auch die Nahverkehrsfreunde kamen nicht zu kurz. Die Stadtwerke Bielefeld zeigten in mustergültiger Weise ihren Betriebshof Sieker, einen Stadtbahnwagen MBC und den Partiewagen, dessen Hinterteil aus einem KSW-Anhänger besteht, der von der Solinger Straßenbahn stammt. Vereinsinterna wurden diesmal mit beachtenswerter Reibungslosigkeit abgewickelt. Der neue Vorstand hat seine Linie gefunden. KSW



Wagen 105 hat die Kohlfurth verlassen und befindet sich jetzt bei der EVAG in Essen. Er wird dort aufgearbeitet und als historisches Fahrzeug zum Einsatz gelangen. Wir werden auch selbst Sonderfahrten mit ihm durchführen können. Unser letztes Foto, das Günter Reith am 7.3.1970 am Westfalenweg aufnahm, zeigt unseren Wagen noch einmal auf heimischen Gleisen. Nach mehreren Jahren wird er wieder nach Wuppertal zurückkehren.

