



Haltestelle

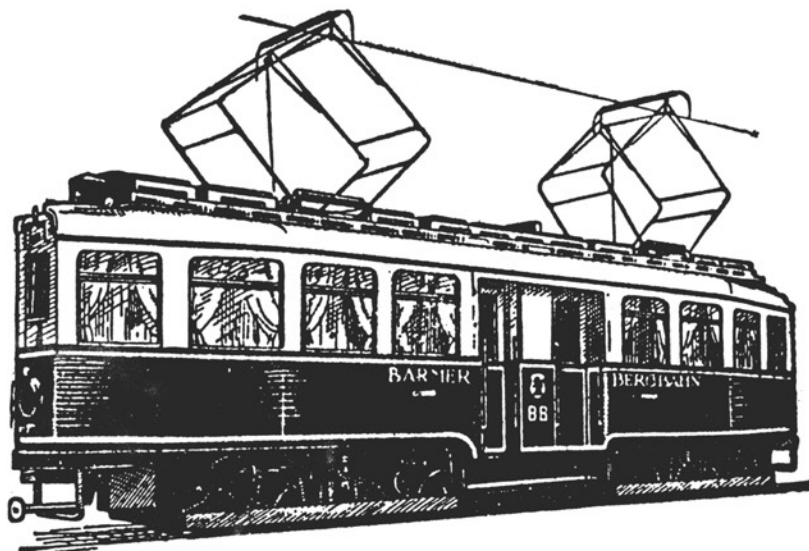
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 - 439

August 1986

Postanschrift:
Postfach 13 1936
5600 Wuppertal 1



BARMER BERGBAHN A.-G. u. BARMER STRASSENBAHNEN

BARMEN, Gemarkerufer 25, Fernruf: 385, 858 u. 7344

Straßenbahnlinien:

- Linie 2: Krankenhaus - Beck-
acker - Hiddinghausen
Linie 3: Lennepstr. - Schlach-
thof - Hatfeld
Linie 4: Wichlinghauser Markt
Schillerstr. - Forsthaus
Toelleturm
Linie 5: Barmen Hauptbahnhof
Langerfeld - Schwelm -
Milspe

Bergbahnlinien:

- Linie 6: Elberfeld Ostertbaum -
Hauptbahnhof - Cro-
nenberg - Sudberg -
Solingen
Linie 7: Elberfeld Hauptbahn-
hof - Cronenberg -
Remscheid - Hasten

- Linie 8: Barmen Bergbahnhof -
Toelleturm - Ronsdorf
Remscheid (Schöne
Aussicht.)

- Linie 9: Clarenbach - Gerstau -
Müngsten

- Linie 10: Ronsdorf Fachschule -
Ronsd. Reichsbahnhof

Autobuslinien:

I.

- Elberfeld Ostertbaum - Barmen
Bahnhof Loh - Krankenhaus -
Schlachthof - Wichlinghauser
Markt - Bahnhof Rittershausen -
Jesinghausen - Langerfeld - Püls-
öde - Ochde - Kemna - Beyen-
burg

II.

- Altermarkt - Bendahl

III.

- Barmen - Dönberg - Langenberg

IV.

- Beyenburg - Lüttringhausen -
Remscheid

V.

- Dortmund Hauptbahnhof - Oes-
pel - Stockum - Witten - Bom-
mern - Hattinghausen - Barmen

VI.

- Barmen-Sprockhövel-Hattingen
-Bodum
Sprockhövel-Blankenstein
Hattingen - Altendorf - Dahl-
hausen

IMPRESSUM**Berg. Museumsbahnen e. V.**

Postfach 13 19 36
5600 Wuppertal 1
Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal
Konto-Nr. 909 564
Postgiroamt Essen
Konto-Nr. 2258 15 - 439

Betriebshof

Wuppertal-Kohlfurthbrücke.
Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab
8.30 Uhr. Tel.: (02 02) 47 02 51

Technische Leitung

Dr. Ing. Gundo Riechelmann

Am Kotten 5
2850 Gevelsberg
Ruf (0 23 32) 1 05 14

Ralf Faust
Lindenstr. 24
5830 Schwelm

Ruf (0 23 36) 25 42
Manfred Höver
Höhscheid 9

5653 Leichlingen 2

Ruf (0 21 74) 33 82

Udo Tegtmeyer

Berliner Str. 185

5600 Wuppertal 2

Ruf (02 02) 66 33 71

Vorsitzender

Emil R. Dicke

Am Susewind 17

4322 Sprockhövel 2

Ruf (0 23 39) 36 08

2. Vorsitzender

Wolfgang Schultz

Hugostr. 19 - 21

5600 Wuppertal 2

Ruf (02 02) 50 40 50

Schatzmeister

Ernst-Günter Beiersmann

Alfred-Dobbert-Str. 25

5600 Wuppertal 1

Ruf (02 02) 70 16 44

BMB - Vertrieb / Verlagsbuchhandel

Postgiro Essen 9 072-438

Emil R. Dicke

Am Susewind 17

4322 Sprockhövel 2

Ruf (0 23 39) 36 08

Schriftleitung HALTESTELLE

Klaus Sieper

Hünefeldstr. 103

5600 Wuppertal 2

Ruf (02 02) 8 14 56

Unsere Beitragsordnung Gruppe A (allgemein) = DM 7,-

monatlich, DM 84,- jährlich, Gruppe B (ermäßigt) =

DM 3,50 monatlich, DM 42,- jährlich.

Der Bezug der HALTESTELLE ist in dem Mitgliedsbei-

trag eingeschlossen. Einzelstücke werden gegen eine

Spende von DM 2,50 abgegeben. Nachdrucke und

Auszüge sind nur bei voller Quellenangabe gestattet.

Wir sind Mitglied im Bundesverband Deutscher Eisen-

bahnfreunde und in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher

Museumsbahnen.

Zur Vermeidung von Fehlleitungen bitten wir alle Mit-

glieder, ANSCHRIFTENÄNDERUNGEN, Erklärungen

usw. SOFORT bzw. zum Ende des Geschäftsjahres

schriftlich an uns zu richten. Sie ersparen uns unnötige

Arbeit und Kosten.

Unser Postfach: 13 19 36, 5600 Wuppertal 1. Zuwen-

dungen an den Verein sind durch Erlaß des Kultus-

ministers des Landes NRW vom 6.10.1980 unter der

Nr. IV B 1-04-57-64/80, sowie des Finanzamtes Wupper-

tal-Elberfeld unter Nr. 81 Gem A 466/21. 9. 81 steuer-

begünstigt abzugsfähig.

Durch die Änderung der Einkommensteuer-Richtlinien

sind ab 1. Januar 1983 Beiträge an den Verein nicht

mehr steuerbegünstigt. Für Spenden gilt folgende Rege-

lung:

Zahlen Sie diese bitte an die Stadtkasse Wuppertal,

Konto bei der Stadtsparkasse Wuppertal Nr. 100 719

(BLZ 330 500 00) mit dem Vermerk:

Haushaltstelle 3600.177.000 04 für BMB e.V. Die

Stadt Wuppertal stellt Spendenbescheinigungen erst

ab Spenden von DM 100,- aufwärts aus. Bei geringeren

Beträgen genügt als Nachweis gegenüber dem Finanz-

amt der Einzahlungsbeleg als Spendenquittung. Aus

diesem Beleg muß jedoch die Stadt Wuppertal als

Empfänger ersichtlich sein.



Liebe Leserin,
lieber Leser,

Sie halten diese HALTE-
STELLE diesmal sehr
spät in Ihren Händen.

Die Schriftleitung
entschuldigt sich für die Ver-
spätung. Halten Sie uns bitte
zugut, daß wir neben unserem Hobby
ja auch noch einen Beruf aus-
üben müssen, der gelegentlich
auch außergewöhnliche Anforde-
rungen stellt. Wir werden uns
bemühen, per Oktober/November
eine weitere Ausgabe in Ihr Haus
flattern zu lassen.

Wenn es dann in diesem Jahr ins-
gesamt nur drei Ausgaben werden,
dann bedenken Sie einmal den
Umfang von 20 Seiten, zum anderen
die Ersparnis von Druckkosten
und Versandspesen, so daß unsere
schwache Kasse entsprechend ge-
schon wird. Denn Sie kennen ja
unser Prinzip: Wir machen, was
möglich ist, aber Schulden machen:
N E I N !

KSW

T W 105

Sonderfahrt am 7.9.1986

nach Hattingen und Bochum-Dahlhausen

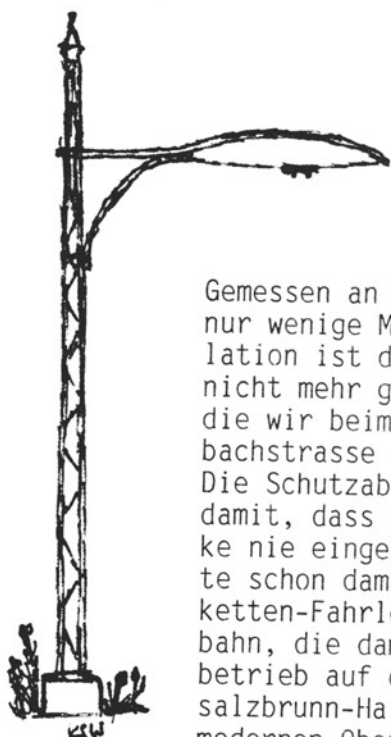
Abfahrt 11.00 Betriebshof Essen-Mitte

Rückkunft ca. 17.00 ebendort.

Fahrpreis DM 40.00

Konto 3 49 186 Michael Dickmann

Blz 370 605 90 Sparda Köln e.G.



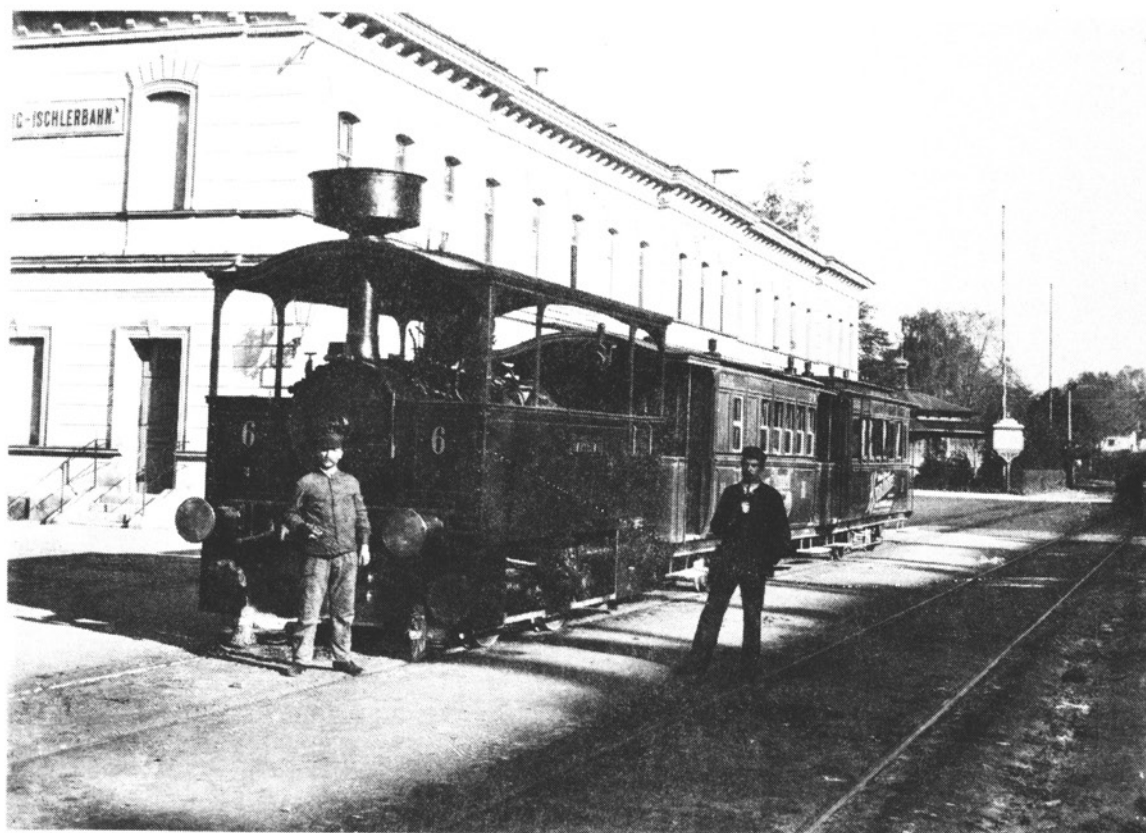
O B E R L E I T U N G

Zählen Sie einmal nach: 106 Maste tragen die Fahrleitung der Museumsbahn. Davon sind 23 Betonmaste, die natürlich "pflegeleicht" sind. Bis auf wenige Ausnahmen, die wir auch noch selbst geschaffen haben, stehen alle anderen schon seit der Eröffnung unserer Strecke im Jahre 1914.

Gemessen an diesem Alter ist der Zustand noch recht gut, und nur wenige Maste mussten vollständig ersetzt werden. Die Isolation ist durchweg in einem guten Zustand. Leider wird es nicht mehr gestattet, die schönen Bogenausleger zu benutzen, die wir beim Abbau der Strassen- und Kleinbahnstrecke Winchenbachstrasse - Hatzfeld erhalten, bzw. selbst abgebaut haben. Die Schutzabstände sind nicht mehr zulässig. Trösten wir uns damit, dass solche Ausleger auf unserer heutigen Museumsstrecke nie eingebaut waren! Im Gegenteil; die Barmer Bergbahn baute schon damals nach dem neuesten Stand der Technik: eine Hochketten-Fahrleitung nach dem Vorbild der preussischen Staatsbahn, die damals ihre ersten Versuche mit dem elektrischen Zugbetrieb auf den Strecken Dessau-Bitterfeld-Leipzig und Niedersalzbrunn-Halbstadt unternahm. Im Jahre 1926 kamen dann zu der modernen Oberleitung auch die entsprechenden Triebwagen der Firma Van der Zypen & Charlier in Köln-Deutz mit der elektrischen Ausrüstung von Siemens-Schuckert. Mit eben diesen Triebwagen warben die Barmer Bergbahnen in einer Anzeige im "Führer durch die Strassenbahn-Ausstellung Essen 1928". Diese Anzeige haben wir leicht vergrößert und als Titelbild der vorliegenden Ausgabe der HALTESTELLE wiedergegeben.

100 JAHRE SALZBURGER LOKALBAHN

Am 10. August 1886 fuhr der erste Dampftranwayzug der Salzburger Lokalbahn vom Bahnhof in die Stadt Salzburg. Foto Kraus Archiv R. Fuchs



Jahreshauptversammlung

Blatt 2 zum Protokoll der Jahreshauptversammlung der BMB, 12.4.1986

c) Wahl des 2. Vorsitzenden

Einziger Vorschlag: Wiederwahl
Gewählt mit 1 Gegenstimme und 1 Enthaltung:
Wolfgang Schultz

d) Wahl des Schatzmeisters

Einziger Vorschlag: Wiederwahl
Gewählt mit 1 Enthaltung: Ernst-Günter Beiersmann.

Herr Sieper gibt die Leitung an Herrn Dicke zurück.

e) Bestellung des Beirats

HALTESTELLE, Öffentlichkeitsarbeit: Klaus Sieper (10 Enth.)
Bauausschuß: Dr. Ing. Gundo Riechermann und Wolfgang
Schultz (3 Enth.)

Kasse Kohlfurth: Hanns Heinen (1 Enth.)
BMB-Vertrieb: Wegen der besonderen Lage verschoben auf
Punkt 9c.

TOP 6 : Bestellung der technischen Leitung

Technischer Leiter: Dr. Ing. Gundo Riechermann
Stellvertreter: Manfred Höver, Ralf Faust
Sicherheitsbeauftragter: Michael Schumann
Versicherungen: Ralf Faust
Personalschulung: Udo Tegtmeyer, Ralf Faust

TOP 7 : Sonntagsdienst 1986

Herr Dicke weist auf die Wichtigkeit des Sonntagsdienstes
hin und ruft zur Beteiligung auf.

TOP 8 : Referate der Herren Dr. Riechermann und Schultz

Der Ausbau des Unterwerks ist bis auf Kleinigkeiten
abgeschlossen. Die Einschaltung kann erfolgen, wenn
die erforderlichen Sanierungsarbeiten an Fahrleitung
und Fahrleitungsträgern abgeschlossen sind.
Durch die Hilfe eines befreundeten Verkehrsbetriebes
kann nun die Betriebsleiterfrage gelöst werden. Damit
können auch die Gespräche mit der Aufsichtsbehörde
der Entscheidung nähergeführt werden.

TOP 9 : Ermächtigung des Vorstandes zum Abschluß von Verträgen und Einteilung von Bauaufträgen

a) Bauaufträge bis zur Höhe von DM 60.000,-- für den
Hallenbau dürfen erteilt werden. Es ist noch einmal
zu prüfen, ob ein Verschließen der Halle mit Stahlbau-
teilen (zu realisieren in ca. 6 Jahren) oder mit
glasfaserverstärktem Polyester (zu realisieren in 1 - 2
Jahren) erfolgen soll. Dabei ist der Einfluß von
Temperaturschwankungen besonders zu untersuchen. Nach
Lage der Dinge werden wir die Halle wohl nie heizen können.

- 3 -

BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V., 5600 Wuppertal 1, Postfach 13 19 36

P R O T O K O L L

der Jahreshauptversammlung vom Samstag, dem 12. April 1986,
Johannes-Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, Carl-Greis-Str. 6.

TOP 1 : Begrüßung, Jahresberichte, Bericht der Kassenprüfer

Vorsitzender Emil R. Dicke begrüßt nach verspäteter Eröffnung
der Versammlung um 15.25 Uhr 85 Anwesende, davon 72 stimmberech-
tigte Mitglieder. Vorausgegangen war eine Streckenbereisung, die
wegen der starken Beteiligung auf zwei Fahrten aufgeteilt werden
mußte.

Es wird besonders auf die Zahlungsabwicklung von Spenden und Bei-
trägen hingewiesen, damit Fehler vermieden werden. Herr Dicke ver-
weist auf seine Stellungnahme "Museumsbahnen und Museumsbahner"
in HALTESTELLE 46, Seite 6.

Für den Hallenbau stehen DM 16.000,-- bereit, außerdem erwarten
wir im Juni eine Spende der Stadtsparkasse Wuppertal, so daß wir
bis zur Jahresmitte über ca. 36.000,-- verfügen können.

Durch den hohen Gewinn des Buchvertriebs im vergangenen Jahr (1984)
hellhörig geworden, ließ uns das Finanzamt schon einen Hinweis
auf die fällige Körperschaftsteuer zukommen. Aus diesem Grunde
wurden alle nicht von Verlagen bezogene Erzeugnisse abgeschrie-
ben, so daß für 1985 ein Verlust entstanden ist, der im Zusammenhang
mit dem Vorjahrgewinn gesehen werden muß. Es wird ausdrücklich
betont, daß alle Überschüsse aus dem Buchverkauf ohne Ausnahme
den Aufgaben der BMB zugeführt werden.

Herr Beiersmann gibt einige Erklärungen zum Kassenwesen.

TOP 2 : Ausschuß von Mitgliedern mit Beitragsrückstand

Die Versammlungen beschließt mit einer Stimmhaltung den Aus-
schuß von 3 Mitgliedern.

TOP 3 : Entlastung des Schatzmeisters

Dem Schatzmeister wird einstimmig Entlastung erteilt.

TOP 4 : Entlastung des Vorstands

Dem Vorstand wird bei 2 Enthaltungen Entlastung erteilt.

TOP 5 : Wahlen

a) Wahl der Kassenprüfer

Bei 4 Enthaltungen wählt die Versammlung die Herren
Straka und Schumann, als Ersatz die Herren Lohmann
und Sieper.

Herr Sieper übernimmt die Leitung der Versammlung,
die bei 4 Enthaltungen die Wahl der Vorstandsmitglieder
per Handzeichen beschließt.

b) Wahl des 1. Vorsitzenden

Einziger Vorschlag: Wiederwahl
Gewählt mit 1 Enthaltung: Emil R. Dicke.

- 2 -

Blatt 3 zum Protokoll der Jahreshauptversammlung der BMB, 12.4.1986

- b) Der Vertrag mit dem designierten Betriebsleitersoll nun erarbeitet und abgeschlossen werden. Ein Stellvertreter wird noch gesucht.
- c) Wegen der besonderen Lage des Buchvertriebs wird es erforderlich, die Arbeitszeit, den Lagerraum und die Aufwendungen des Herrn Dicke zu vergüten. Diese Vergütungen sind vertraglich festzulegen. Die Vergütung werden dem Verein in Form von Spenden wieder zufließen. Der Vorstand wird mit 1 Enthaltung zum Abschluß des Vertrages beauftragt.

TOP 10 : Verschiedenes

Die Sonderfahrten mit Tw 105 in Essen finden 4.5. und am 6.7. (nicht im Juni, wie in HALTESTELLE 46 berichtet) statt.

Die Teilnehmerzahl der Sonderfahrt mit Tw 105 nach Hattingen ist auf 25 Personen beschränkt. Termin: 7.9.1986.

Die diesjährige Belgienfahrt führt nach Gent und Ostende. Termin 10./11. 5.1986, Teilnehmergebühr DM 50,--.

TOP 11 : Gemütlicher Teil

Wir danken Herrn Schultz für die traditionelle Gebäckspende. Wir danken Herrn Joachim Wiebel für die Entleihung seines Projektors mit dem Schwebefilm. Außerdem sahen wir den Film "Letzte Straßenbahn auf Meterspur - 25".

Ende gegen 19 Uhr.

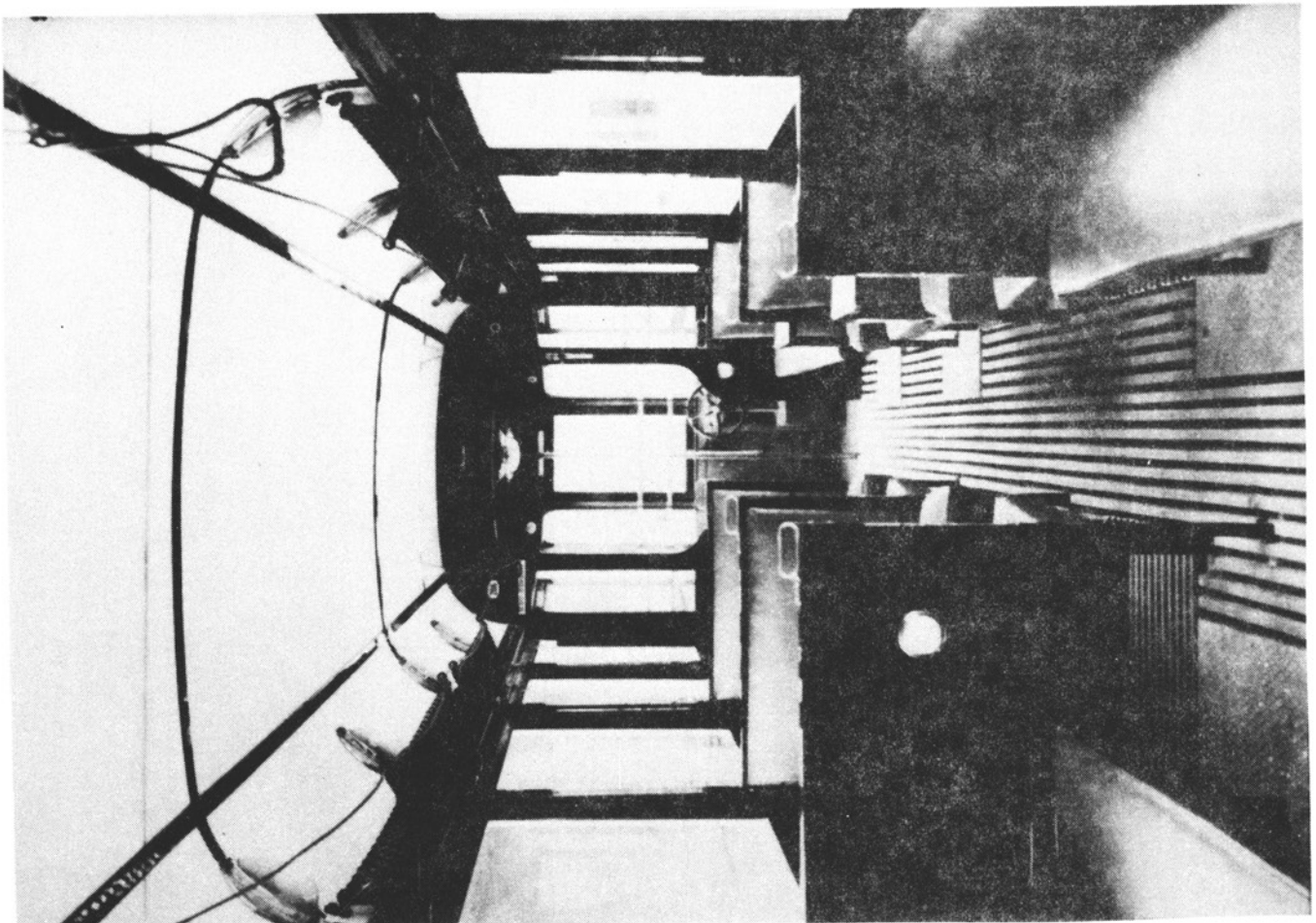
Protokoll: Klaus Sieper

Wuppertal, den 2.5.1986

(Klaus Sieper) (Emil R. Dicke)

So wie es in der Politik ein Sommerloch gibt, so haben wir auch regelmäßig ein Sommerloch in unserer Kasse. Wir bitten deshalb alle Mitglieder, die ihren Beitrag noch nicht gezahlt haben, dies jetzt schon zu tun. Der Schatzmeister wird es Ihnen danken!

Links blicken wir in den Innenraum eines Beiwagens der Serie 261 - 266 der Bergischen Kleinbahnen AG., die die Wagen 1925/26 von der MAN zusammen mit den Triebwagen 151 - 161 übernahmen. Mit diesen Fahrzeugen bekam der Nahverkehr im Bergischen Land eine neue Qualität. Werkfoto MAN.



VERKEHR

DER SPIEGEL Nr. 10/1986

Trend zur Tram

Großstädte wie Frankfurt und München wollen die letzten Straßenbahnen aufs Abstellgleis schieben – obwohl ein Expertengutachten die Elektrische als ideales Nahverkehrsmittel empfiehlt.

Wenn Gisela Rüdiger, 43, von ihrer Wohnung in Frankfurter Nordend in die Innenstadt fahren muß, ist das für die Hausfrau und Mutter „kein Umstand“. Zur nächsten Straßenbahnhaltestelle sind es „nur wenige Schritte“, und die Fahrt mit der Linie 12 ist „schnell und bequem“.

Empört ist Frau Rüdiger, ebenso wie viele ihrer Mitbürger, denn auch über Pläne des Frankfurter Magistrats, die Linie 12 im Herbst dieses Jahres zu kappen und langfristig ganz einzustellen. Dann wäre die City für sie nur noch mit Bus, U-Bahn und vielfach „lästigem Umsteigen“ erreichbar, mitunter bei doppelter Fahrzeit.

Mehr als 10 000 Tram-Freunde, darunter Prominente wie Zoo-Professor Bernhard Grzimek, haben bereits Einspruch erhoben. Mit einem Bürgerbegehren „Rettet die Straßenbahn“ wollen die Tram-Anhänger die Stadt zwingen, das Thema erneut zu debattieren. Die „erforderlichen 42 000 Unterschriften“, sagt Reinhart Köstlin, Sprecher eines eigens gegründeten „Arbeitskreises Nahverkehr Frankfurt“ (AKN), seien schon „so gut wie im Kasten“.

Während die AKN-Aktion „immer mehr Zulauf“ („Frankfurter Rundschau“) registriert, spitzt sich ein ähnlicher Straßenbahnstreit in München sogar zum „Top-Thema des Jahres 1986“ zu („Süddeutsche Zeitung“). Dort haben gut 100 000 Fahrgäste gegen den Beschluß der örtlichen Verkehrsgesellschaft protestiert, den Tram-Verkehr Ende des Jahres einzuschränken und schließlich ganz aufzugeben.

Entflammt ist die jähre Bürgerliebe zur Elektrischen in einem denkwürdigen Abschnitt der Verkehrsgeschichte, in dem das Schicksal dieses Verkehrsmittels politisch schon besiegelt schien.

Die Glanzzeiten der Straßenbahn, die 1879 erstmals von Werner von Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung vorgeführt wurde und zwei Jahre später Premiere auf der ersten Berliner Linie hatte, sind längst vorüber. Seit den dreißiger Jahren, als in 170 deutschen Städten und Gemeinden rund 16 500 Fahrzeuge rollten, wurde die Straßenbahn Zug um Zug abgeschoben. Gerade ein knappes Dutzend westdeutscher Kommunen setzt derzeit noch vorrangig auf die Tram.

Dabei haben die Straßenbahn-Fans eine Fülle guter Argumente. In München wie in Frankfurt etwa verweisen sie auf den „außerordentlichen Fahrkomfort“ (Köstlin): kein lästiges Treppensteigen in U-Bahn-Schächten, in die sich abends ohnehin viele nicht trauten, kein Hin-und-her-Gerucke in anfahrenden und abbremsenden Bussen, die selten pünktlich seien.

Statt dessen, schwärmt Köstlin, rauche die Tram auf mitunter eigener Spur vorbei an allen Staus, und auf vielen Strecken biete sie den Fahrgästen sogar einen rollenden Schaufensterbummel.

Gewichtigere Gründe können die Bürgerinitiativen neuerdings der Expertise eines hochkarätigen Gremiums von Verkehrswissenschaftlern und Unternehmensberatern entnehmen, das ebenfalls für die Elektrische plädiert. Verblüffendes Fazit: Ausgerechnet die schon als altmodisch abgeschriebene Straßenbahn zeige aus umfassender „gesamtwirtschaftlicher Sicht“ im Vergleich mit Bus und U-Bahn „eindeutige Vorteile“.

Das im Auftrag der Stadt München gefertigte und von Verkehrspolitikern als sensationell empfundene sogenannte Heimerl-Gutachten – benannt nach dem Kommissionsvorsitzenden Professor Gerhard Heimerl, Direktor des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart – räumt auf mit der Ansicht, die Straßenbahn sei überflüssig.

Dieser Ruf hängt der Tram seit den fünfziger Jahren an, als die kommunalpolitischen Verfechter einer autogerechten, schienenfreien Innenstadt in ihren Verkehrsleitplänen kaum Platz vorsahen für das technische Fossil aus der Gründerzeit.

Im Bemühen um Weltstadtniveau stürzten sich nicht nur Millionenstädte wie München, Hamburg und Berlin in den kostspieligen und langwierigen U-Bahn-Bau. Selbst Nürnberg und Hannover mußten ihre Underground haben. Anderswo sollte zumindest der Omnibus, das große Auto des kleinen Mannes, Fortschritt und Flexibilität signalisieren.

So verschwand die Straßenbahn schließlich aus Städten wie Kiel und Koblenz, Oberhausen und Offenbach, Wiesbaden und Völklingen. In Berlin hat die Bahn seit 1967 ausgeblüht, in Hamburg fuhr die Linie 2 im Herbst 1978 ihre Schlußschleife.

Insgesamt, hat der Verkehrsexperte Eckehard Frenz ausgezählt, sind seit 1948 rund 3000 Schienenkilometer stillgelegt worden, 66 Verkehrsbetriebe gaben die Straßenbahn zwischen 1950 und 1983 auf. In den meisten Fällen wurden, ungeachtet aller Energiespar-Diskussionen, die Strecken rigoros verdieselt. Begründung: mangelnde Rentabilität der Bahn.

Um etwa die Stilllegung der Hamburger Straßenbahn zu rechtfertigen, rechneten die Kaufleute der städtischen Verkehrsgesellschaft vor, daß ein „Personenkilometer“ bei der Tram mitunter um mehr als eine Mark teurer sei als beim Bus – vor allem wegen der Kosten für Bau und Unterhaltung von Straßenbahngleisen und -hochleitungen.

Auch in München kalkulierten die Buchhalter der Verkehrsbetriebe Anfang der achtziger Jahre die Straßenbahn in die roten Zahlen. Gegenüber einem Bussystem, schrieben sie in einem Gutachten, habe die Stadt bei „Erhalt der Straßenbahn“ künftig mit „jährlichen Mehrkosten von rund 20,5 Millionen Mark zu rechnen“; daher sei auf die Bahn langfristig „zu verzichten“.

Erst nach massiven Protesten zufriedener Tram-Fahrer lenkten die Münchner Verkehrsbetriebe ein: Vor der endgültigen Demontage sollten unabhängige Experten ein Urteil über die Straßenbahn abgeben. Die mit der Studie beauftragte Heimerl-Kommission allerdings machte den Verkehrsmanagern eine völlig unerwartete Rechnung auf.

Zwar veranschlagten die Experten für eine Modernisierung des Münchner Wagenparks sowie für einen von ihnen empfohlenen Streckenausbau um 16 Kilometer gut 400 Millionen Mark mehr als für die Bus-Alternative. Diese Mehrausgaben für die Tram würden jedoch, so die Kommission, durch eine dreimal so lange Lebensdauer der Straßenbahn sowie durch geringere Betriebskosten weitgehend aufgehoben.

So verbraucht die umweltfreundliche Straßenbahn mit einem 160-Personen-Wagen auf 100 Kilometer nur für etwa 50 Mark Strom, beim stinkenden Gelenkbus (Fassungsvermögen 100 Fahrgäste) hingegen schlagen die Treibstoffkosten mit gut 70 Mark zu Buche. Und im Gegensatz zu ihren Vorrechnern kalkulieren Heimerl und Kollegen auch nicht mit sinkenden Fahrgastzahlen bei der Tram – im Gegenteil.

Die Wissenschaftler und Managementberater rechnen damit, daß in eine

modernisierte Münchner Tram täglich über 30 000 Personen, vorwiegend Pkw-Fahrer, mehr einsteigen würden als in einen Bus. Ganz nebenbei, ermittelten die Gutachter, blieben der Umwelt durch das Umsteigen auf die Straßenbahn jährlich 1817 Tonnen Kohlenmonoxid, 142 Tonnen Kohlenwasserstoffe, 96 Tonnen Stickoxide und 14,8 Tonnen Schwefeloxide erspart.

Die Überlegenheit einer modernen Straßenbahn bestätigen jene zehn Städte, die einer Erhebung des „Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe“ zufolge in den letzten Jahren entgegen dem Trend vor allem ihr Straßenbahnnetz konsequent ausgebaut haben**.

** Augsburg, Bremen, Braunschweig, Darmstadt, Freiburg, Karlsruhe, Kassel, Krefeld, Mainz und Würzburg.

Die Straßenbahn, lobt etwa der Werkleiter der Karlsruher Verkehrsbetriebe, Dieter Ludwig, sei mittlerweile „ein unverzichtbares Strukturelement unserer Stadt“, die ohne Tram „undenkbar“ sei. In Karlsruhe nahm nach einem Ausbau der Tram-Strecken und der Umstellung von Bus auf Bahn das Beförderungsaufkommen auf manchen Linien um bis zu 80 Prozent zu.

Anders allerdings als es in den sogenannten autogerechten Städten der fünfziger und sechziger Jahre üblich war, hat in Orten wie Karlsruhe heute die Straßenbahn Vorfahrt. Auf ihren separat geführten Gleisen sind die geräumigen Waggon, elektronisch gesteuert, stets etliche Minuten schneller als Busse oder Privatwagen.

In manchen Städten haben die wiederentdeckten Vorteile der Tram, so Experte Heimerl, schon „Ansätze einer Renaissance der Straßenbahn“ bewirkt. Köln will statt Bussen vermehrt Straßenbahnen einsetzen. Düsseldorf hat letztes Jahr ein 130 Millionen Mark teures Nahverkehrsprogramm mit dem Schwerpunkt Straßenbahnausbau verabschiedet.

Selbst im Auto- und U-Bahn-fixierten New York wird geprüft, ob die vor rund 40 Jahren abgeschaffte Elektrische nicht zumindest teilweise wieder eingeführt werden soll. Ähnliche Pläne werden in London, Straßburg und Paris diskutiert.

Ermutigt durch das jüngste Verkehrsgutachten, hoffen überzeugte Straßenbahner wie der Frankfurter Köstlin, daß auf „das historische Heimerl-Werk“ nun die „längst fällige Wende im Nahverkehr“ folgt, ein neuer Trend zur Tram.

Immerhin stehen die Chancen nicht schlecht, daß die Straßenbahn in München und Frankfurt überlebt. In München, wo bis Ende des Jahres über Sein oder Nichtsein der Elektrischen entschieden werden soll, hat Dietmar Kees, Chef der SPD-Mehrheitsfraktion im Rathaus, bereits zugesichert: „Die Tram hat bei uns Zukunft.“ Und auch in Frankfurt sind die Anhänger der Elektrischen sicher, daß für sie der Zug noch nicht abgefahren ist.

Zwar hält der Frankfurter Verkehrsverbund am Generalverkehrsplan des Magistrats fest, der langfristig ausschließlich auf Bus und U-Bahn setzt. Nur so, belehrt der christdemokratische Oberbürgermeister und Verkehrsverband-Aufsichtsrat Walter Wallmann die Kritiker, sei der „Erlebnisraum der Innenstadt zu erhöhen“.

Doch wenn die Straßenbahn-Zukunft nach erfolgreichem Bürgerbegehren erst erneut im Stadtparlament diskutiert werden müsse, glaubt AKN-Sprecher Köstlin, werde der Magistrat seine Anti-Tram-Haltung „gegen Sachverstand und Volkes Stimme“ kaum durchhalten können.

„Gegen die Elektrische“, meint Köstlin, „bleibt der Wallmann auf der Strecke.“

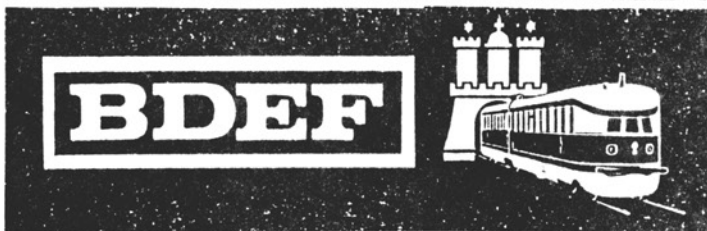


Während sich allenthalben im Lande Befürworter der Straßenbahn melden, wurde die letzte Runde der Wuppertaler Straßenbahn eingeläutet. Die aus Dortmund und Karlsruhe erworbenen Triebwagen wurden per Juli 1987 zum Verkauf angeboten.

Dagegen erhält Göteborg zur Zeit 30 neue Gelenktriebwagen mit einer Option für weitere 50 Wagen (Bild unten).

In Zürich wurde die Neubaustrecke nach Schwamendingen eröffnet, und für Würzburg werden neue Gelenkwagen mit behindertenfreundlichem Einstieg entwickelt.



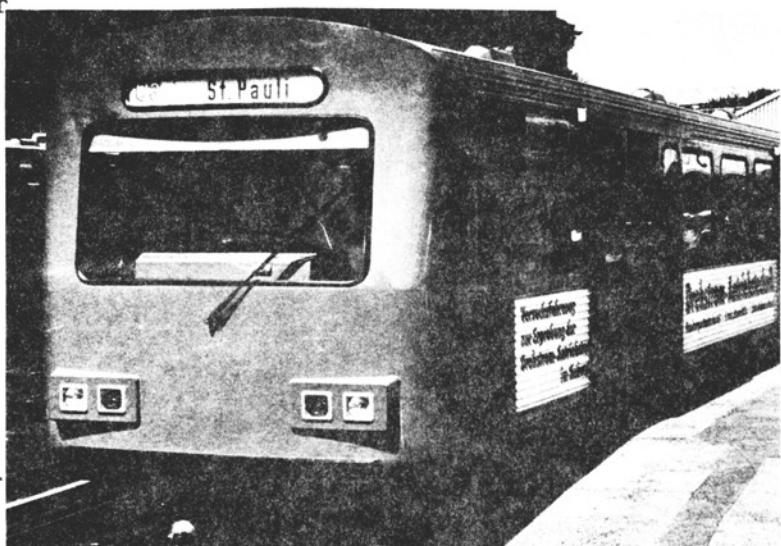
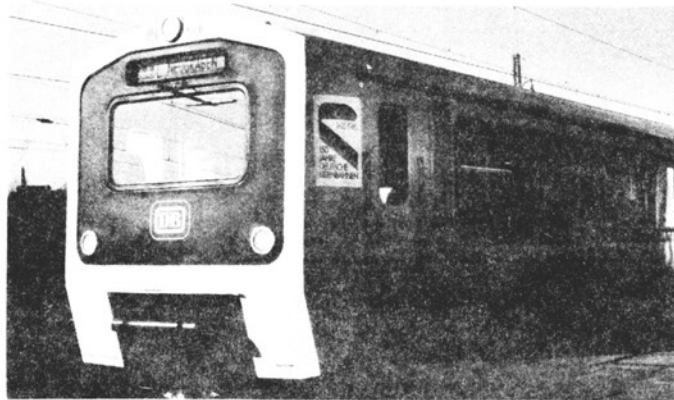
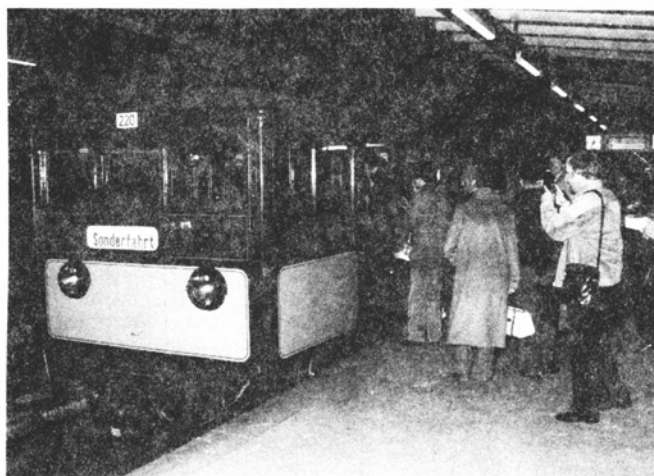


Fotos: FAHR MIT UNS, HVV

29. Bundesverbandstag in Hamburg

Ein herzliches Dankeschön an die Kollegen von FdE, MEHEV und HMVE! Zu schnell vergingen die Tage in Hamburg.

Wenn auch Hamburg keine Straßenbahn mehr hat, so kommt doch der Nahverkehrsinteressent voll auf seine Kosten. Vom "schweren" bis zum "leichten" Schienenverkehr sind alle Arten vertreten. Die U- und Hochbahn hat die Rolle der Straßenbahn übernommen. Eine neue Fahrzeuggeneration ist soeben bei der Industrie bestellt worden. Rechts unten ist der "Versuchsträger" für den Drehstromantrieb abgebildet. Sein Gegenstück ist der historische Triebwagen rechts oben, der zu Sonderfahrten eingesetzt war. Den schweren Stadtverkehr besorgt die Deutsche Bundesbahn mit der S-Bahn, die ihre Fühler jetzt bis Neugraben, Pinneberg und Aumühle ausstreckt. Am 1. Oktober 1907 wurden die elektrischen Züge im Planbetrieb eingesetzt, die Strecke Blankenese - Ohlsdorf war mit Oberleitung ausgerüstet worden, die mit Einphasenwechselstrom von 6.300 V bei 25 Hz gespeist wurde. Am 22.5.1955 fuhr der letzte Wechselstromzug, nachdem seit 1939 die Umstellung auf Stromschiene mit 1.200 V Gleichstrom betrieben wurde. Dieses Netz wurde konsequent ausgebaut. Im Nordosten ergänzt die Altona - Kaltenkirchen - Neumünster - Eisenbahn (AKN) das Netz mit Dieseltriebzügen. Wir empfehlen das BDEF-Jahrbuch 1986 zu DM 15,-- im BMB-Vertrieb. Sie finden allein 21 Seiten über die Hamburger Straßenbahn! Auch die anderen hier beschriebenen Bahnen sind reichlich vertreten.



BMB - Report - BMB - Report

Alles Neu

Wie hörte man selbst auf der Hauptversammlung: der Rost wird ja immer schlimmer! - Dass auch dies nicht so ist, zeigen diese Bilder von Holger Ott. Auch hier gilt das an anderer Stelle Gesagte: -man sieht Vieles erst dann, wenn die Arbeit fertig ist, weil die Arbeiten kompliziert und damit langwierig sind.

Beispiel ist TW 342, der sich in HU befindet. Niemand bemerkte, dass Bügel und Widerstände überholt wurden und zeitweise nicht anwesend waren. Auf dem

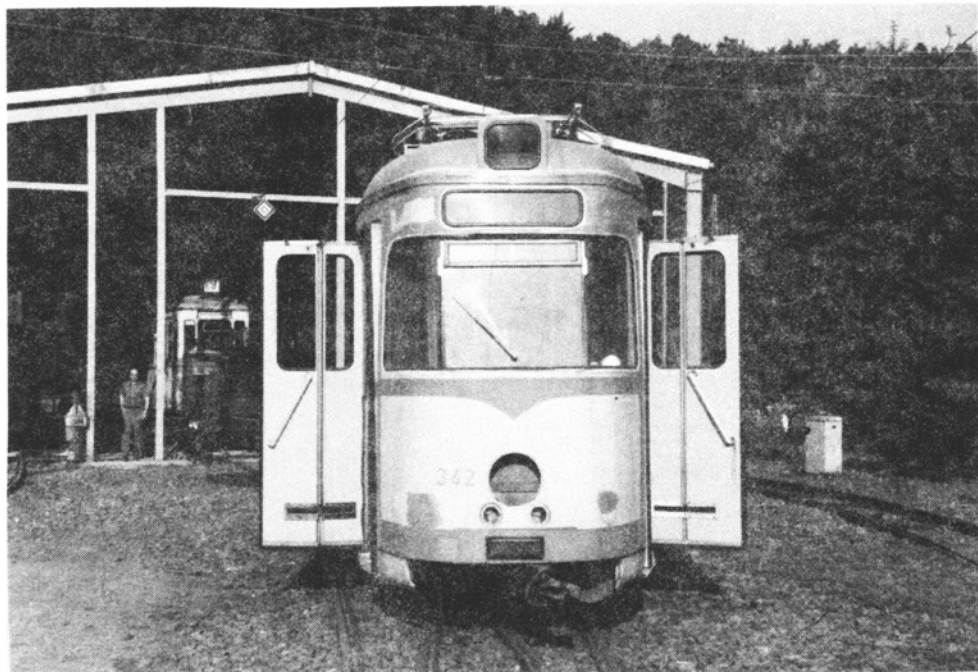


Bild sind die Türen zur Demontage ausgeklappt und fehlen auf dem nächsten Bild ganz, weil sie in der Werkstatt sind. Auf den Bildern sieht man aber den Fortgang der Spach-

teil- und Schleifarbeiten. Und Niemand sieht zunächst, dass im Innenraum sämtliche Verkleidungshölzer erneuert wurden.

Bis zur Wiederindienststellung allerdings ist noch ein weiter Weg.



BMB - Report - BMB - Report

M A S T E --
=====

D B - Mai & Co.- B M B
=====

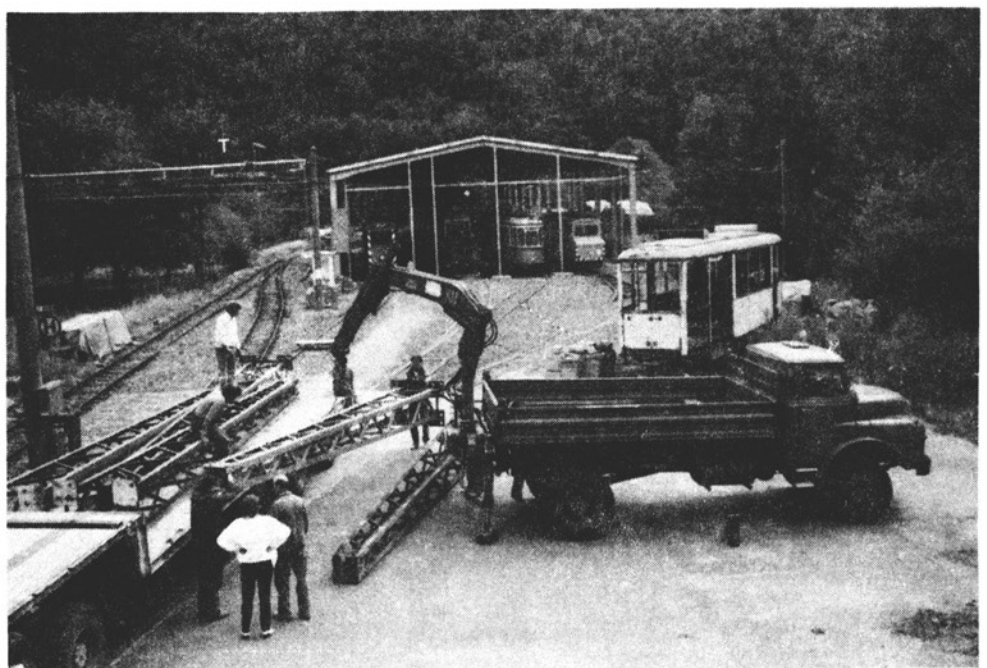
Wie reibungslos das Zusammenspiel der Kräfte funktionieren kann, zeigte die neuerliche Mastaktion:

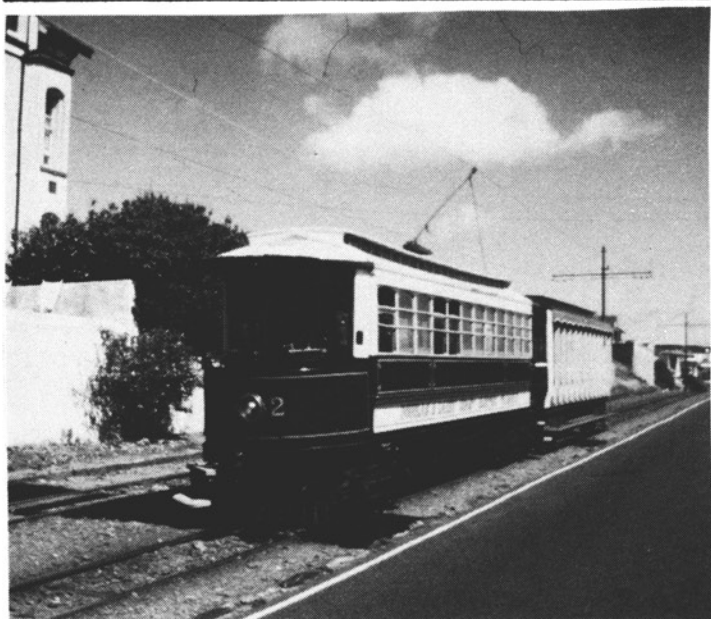
Die Bundesbahn zederte die 5 Maste, die Firma Mai & Co. spendierte den Riesen-Tieflader, den Fahrer zahlte unsere Kasse Kohlfurt, den MAN mit Ladegerät stellte die Firma Otto E. Schultze KG (wieder einmal) zur Verfügung und Handlanger u. Kraftprotze waren die Aktiven der BMB.

Samstagfrüh um sechs gings ab von Wuppertal zum Bf. Neandertal, wo die Masten geladen wurden (Bild oben). Dann ging die ganze Kavalade ab nach Kohlfurt. Bild mitte zeigt das viel Geschick erforderliche Rückwärts-Rangieren in den Betriebshof hinein und Bild unten (beide Holger Ott) das Abladen der Maste.

Danach folgte das Laden der Maste auf Transportloren und das Lagern ausserhalb des Depots.

Danach konnte die übliche Samstagarbeit beginnen, dauerte den ganzen Tag bis abends 19 Uhr. Danach waren die an der Mastaktion Beteiligten herzlich müde. Bilder: Michael Schumann, Holger Ott





Wo findet der Strassenbahn- und Eisenbahnfreund heute noch Fahrzeuge aus der Zeit vor der Jahrhundertwende?: bei den Isle of Man Railways. Inmitten der Irischen See gelegen, fast gleich weit von England und Irland, liegt diese Isle of Man - und darauf ein wahres Eldorado an historischen Bahnen, die nach wie vor in strammem täglichen Betrieb sind.

Die Isle of Man betreiben

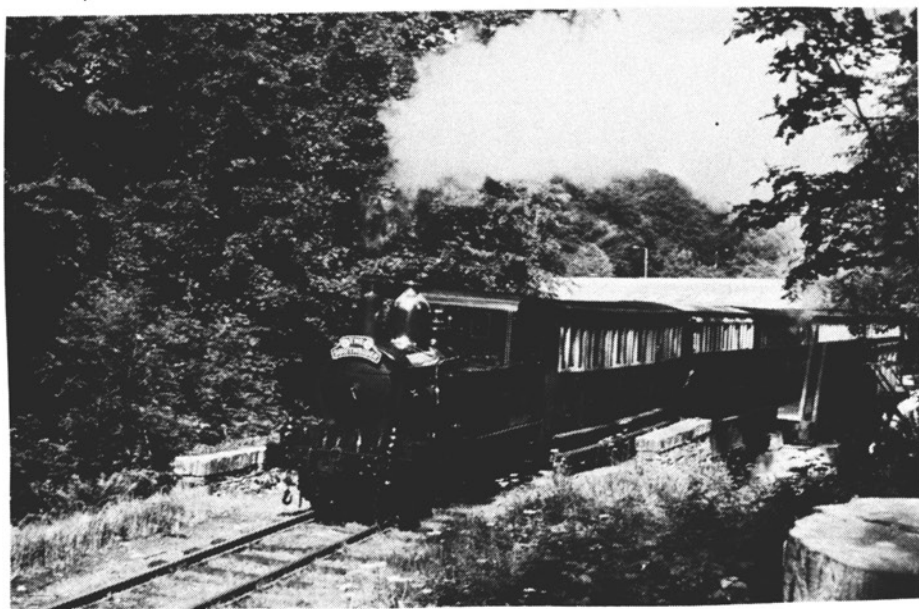
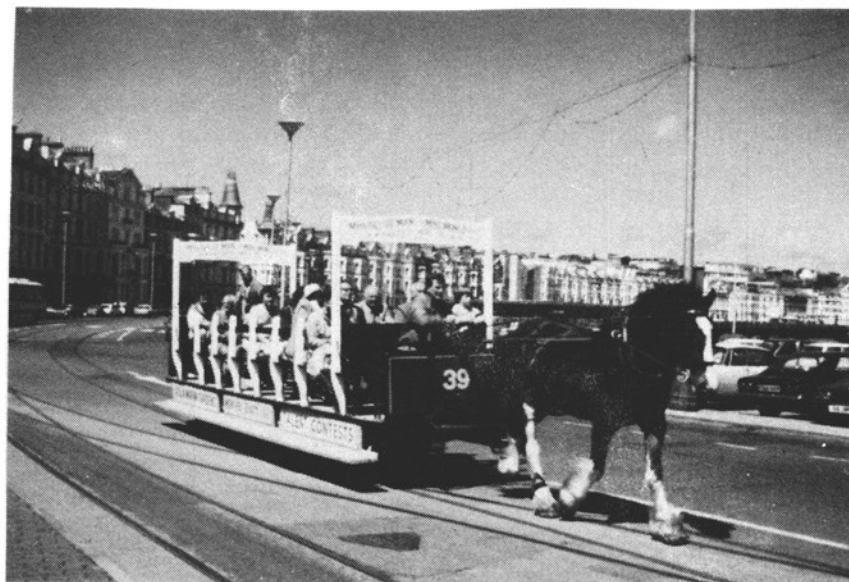
- 1.) die "Manx Electric Railway", eine 28 km lange Überlandstrassenbahn mit einer Spurweite von 914 mm 500 Volt Gleichstrom-Betriebsspannung von Douglas über Laxey nach Ramsey.
- 2.) die "Sneafell Mountain Railway" von von Laxey aus 7 km zum Sneafell-Gipfel, ebenfalls 500 Volt Gleichstrom, jedoch Kapspur 1067 mm. Die Fahrzeuge vom Baujahr 1895 haben Fellsche Zangenbremse und Hopkinson-Bügel.

Railways



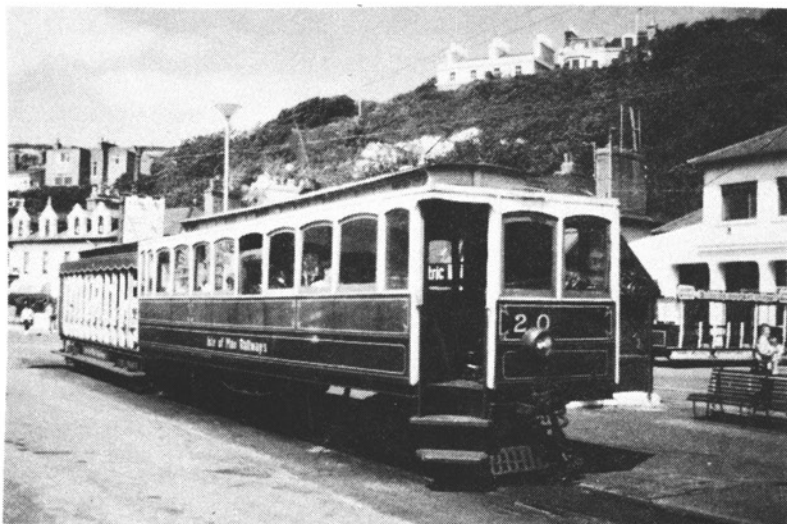
IN THE
ISLE OF
MAN

Bericht und Fotos:
Ralf Bendig



- 3.) die 914 mm Schmalspur-Dampfbahn von Douglas nach Port Erin, 23 km langer Rest eines ehemals ausgedehnten Netzes mit Dampfloks aus den Jahren 1874 bis 1910.
- 4.) eine echte Pferdestrassenbahn in Douglas vom Victorie Pier bis Derby Castel, Spurweite ebenfalls 914 mm.

Für den Strassenbahnfreund dürfte die "Manx Electric Railway" wohl die interessanteste aus diesem Kranz an Historie sein. Sie verbindet Douglas, die Hauptstadt der Insel, mit Ramsey und dient



Heutiger Betrieb

Die Linie Douglas-Ramsey wird über Tag in halb- bis ganzstündlichem Intervall betrieben. Morgens und abends fahren einige Züge ohne Beiwagen nur bis Laxey. Bei schönem Wetter fahren E-Wagen bis herunter zum 10-Min.Takt als Zubringer zur Sneafell Bahn.-

Als E-Wagen dienen die von 1893 stammenden Wagen 1 u. 2, die damit die ältesten planmässig in Betrieb stehenden Strassenbahnwagen der Welt sein dürften.

Die Triebwagen der Manx Electric Railway

Nr.	Typ	Baujahr	Aufbau	Fahrwerk	Motore
1-2	offene Plattf.	1893	Milnes	Brush	4 x 34 kW
5-7,9	geschlossen	1894	Milnes	Brush	4 x 34 KW
14,15, 17-18	Sommer-TW	1898	Milnes	Milnes	4 x 27 KW
16	Sommer-TW	1898	Milnes	Brush	4 x 34 KW
19-22	Geschlossen	1899	Milnes	Brill	4 x 34 KW
23	Lokomotive	1900	Eigenbau	-	2
25-27	Sommer-TW	1898	Milnes	Brush	4 x 34 KW
28-31	Sommer-TW	1904	ERTCW	Milnes	4 x 27 KW
32-33	Sommer-TW	1906	UEC	Brill	4 x 37 KW

Alle TW sind 4-achser

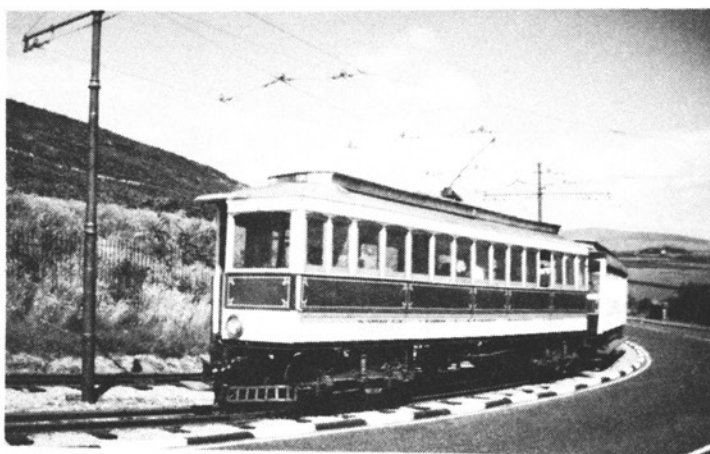
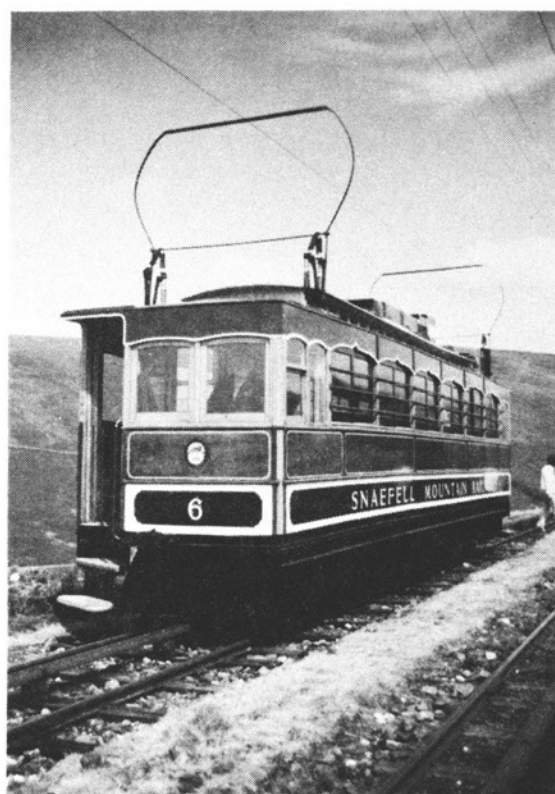
TW 15, 17, 28 und 31 stehen mit Beiwagen zum Verkauf an.

heute hauptsächlich als Zubringer für die in Laxey beginnende "Sneafell Mountain Railway.

1892 erhielt der Ing. Federick Souderson die Konzession für eine Tram nach Groudle und eröffnete den Betrieb auf der eingleisigen Strecke am 7.9.1893. Doch bald schon wurde die Bahn von der neugegründeten "Douglas and Laxey Coast Electric Tramway Co.Ltd." übernommen. Bis zum 28.7.1894 wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut und bis Laxey verlängert.

Nach erneutem Besitzwechsel an die Isle of Man Tramways & Electric Power Co.Ltd." wurde die Verlängerung der Strecke nach Ramsey betrieben.

Ab 2.8.98 konnte bis Ballure und nach Fertigstellung der dortigen Fachwerkträgerbrücke ab 24.7.1899 ins Zentrum von Ramsey gefahren werden.





Endlich steht der neue Mast in der neuen Mast in der 180°-Kurve unterhalb der Spielwiese, der uns so lange gequält hat, weil das Loch für sein Fundament in nackten Fels gebrochen werden musste. Eine Quelle am Hang sorgte zusätzlich dafür, dass während der Buddellei eine Wasserpumpe ununterbrochen in Betrieb sein musste.

Foto Höver ✓

BMB - Report - BMB - Report - BMB -

Mehr wäre besser ...

Immer wieder werden wir gefragt, wann endlich die BMB mit dem so lange geplanten Museumsfahrtrieb beginnen wolle; man sehe nicht, dass die Arbeiten vorangingen.

Nun denn, wir stehen nicht täglich in den Zeitungen, was in bezug auf den Bekanntheitsgrad sehr hilfreich wäre; aber wir entscheiden darüber auch nicht allein - und deutsche Behörden brauchen geraume Zeit für das Genehmigungsverfahren.

Ganz offensichtlich aber lesen selbst unsere Mitglieder die Hefte der Haltestelle nicht gründlich genug, weil ihnen aufgefallen sein müsste, dass die Leistungen unserer Aktiven von Jahr zu Jahr zugenommen haben (Heft 46, Seite 10).

Wir sollten daraus Lehren ziehen, und zwar die, in der Haltestelle mehr als bisher über die Tätigkeiten an Depot, Strecke und Fahrzeugen zu berichten.



Fast an der gleichen Stelle bemüht sich eine zweite Arbeitsgruppe, Gleiskörper und Gräben von Unrat und Unkraut zu säubern, denn gerade in diesem Einschnitt muss dafür gesorgt werden, dass die Feuchtigkeit abziehen kann, damit die Schwellen intakt bleiben.

Foto Höver ✓

BMB - Report - BMB - Report - BMB - Report - BMB

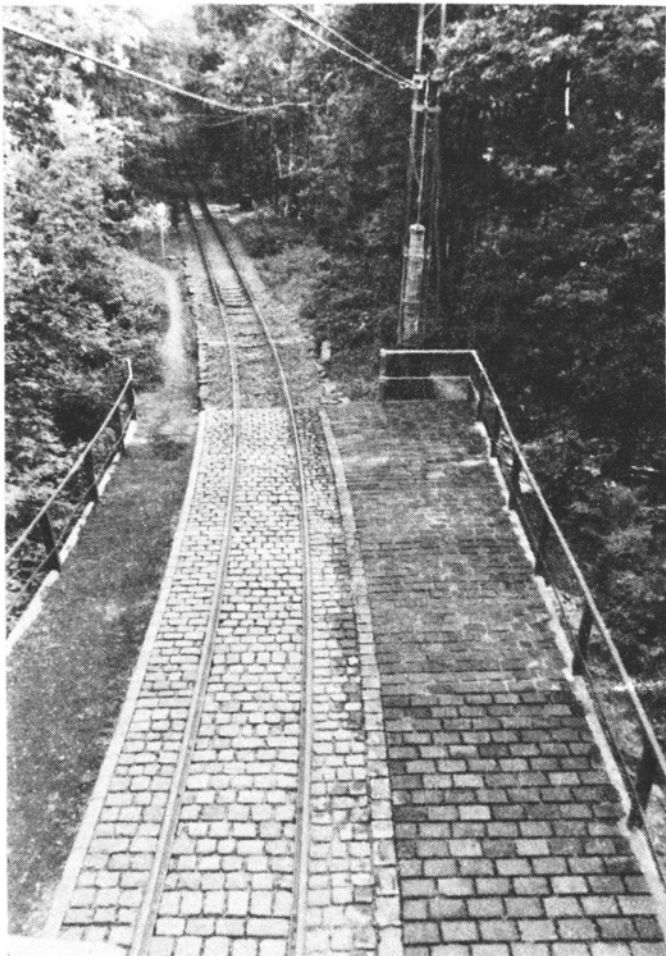
Ende gut ...

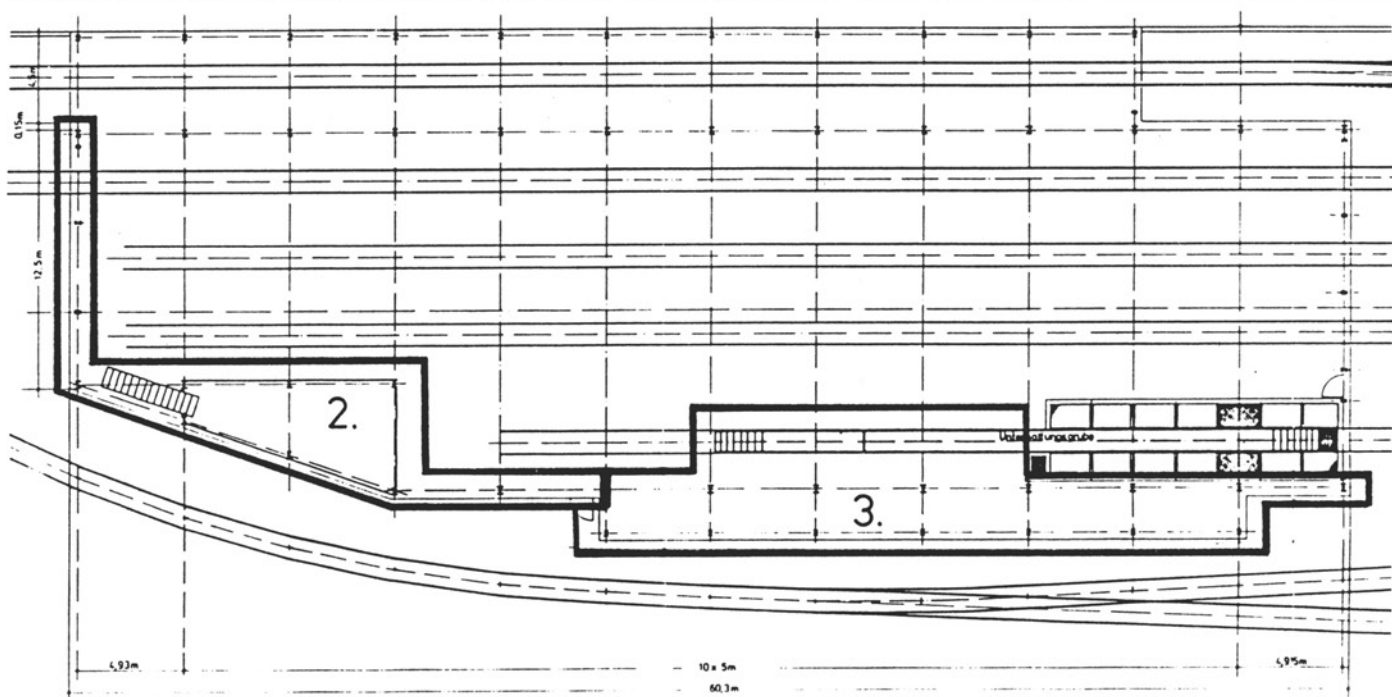
=====

In den letzten Jahren hatte jeweils eine Anzahl von Aktiven einen Teil ihres Urlaubs für eine "Waldwoche" geopfert, um neben den offiziellen Arbeitstagen die Haltestelle Petrikshammer fertigzustellen. Unser Hamburger Dieter Paas war auch diesmal wieder dabei. Unsere Bilder zeigen (alle Manfred Höfer) nun das fertige Ergebnis: das in schönem Altpflaster eingebettete neuverlegte Gleis, restaurierte und frisch grün gestrichene Geländer und das Haltestellenschild - eine Augenweide. Auch die auf den Bildern sichtbaren Maste sind völlig neu; der stabile Abspannmast mit seinem Spannwerk, der Schmalmast darunter und selbst der Vierkantmast links hinter dem Turmwagen.

Wer sich erinnert, wie dieser Bereich noch vor vier Jahren aussah, wird mit uns einer Meinung sein: bei unseren Aktiven wird hart und ständig gearbeitet; man sieht es allerdings zumeist erst dann, wenn eine Arbeit komplett beendet ist.

Fotos: Manfred Höver





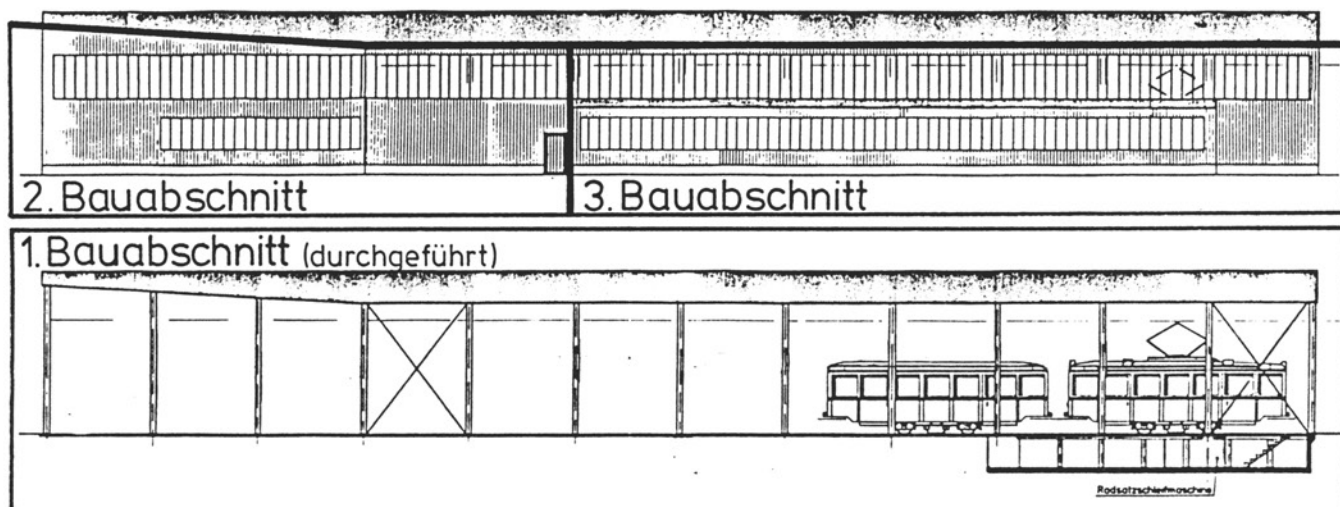
HALLENBAU - NÄCHSTER BAUABSCHNITT

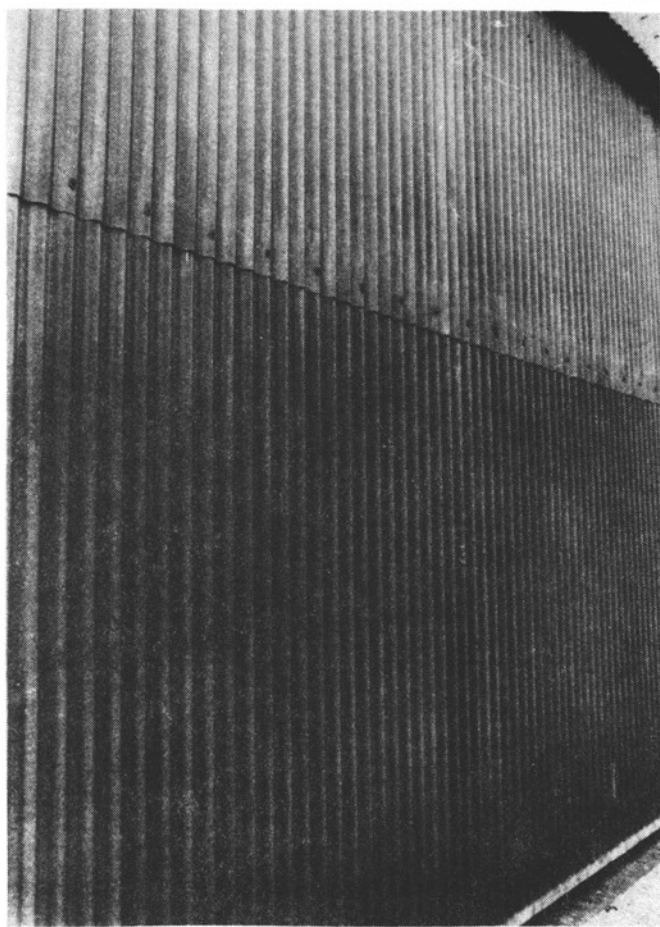
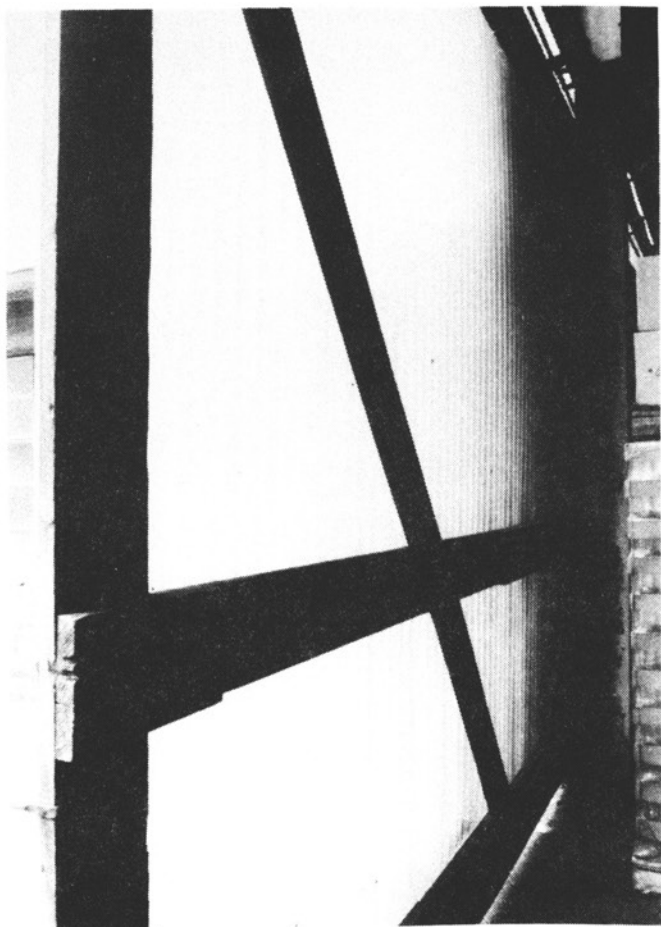
Wenn man genügend Geld hat, ist alles kein Problem. Den Rohbau haben wir ja geschafft, aber unserer Halle fehlen der Boden, die Wände und die Tore.

Es ist geplant, an der Westseite eine Werkstatt ein- und teilweise anzubauen. Dafür ist von unseren Aktiven bereits ein Teil des Hallenbodens hergerichtet worden. Die Inspektionsgrube wartet noch auf die Erstellung der Seitenwände und soll außerdem noch verlängert werden.

Mit den zu erwartenden Geldbeträgen aus Spenden und Zuschüssen wird es auf absehbare Zeit - man sprach von 6 Jahren - nicht möglich sein, den Hallenboden vorschriftsmäßig herzurichten und die Wände mit den geplanten Stahlverbundelementen zu verschließen. Was bleibt uns also anders übrig, als wieder einmal Provisorien ins Auge zu fassen. So zeigen die Bilder auf der nächsten Seite, wie der Idealzustand sein sollte - Bilder unten - und wie ein Provisorium aussehen könnte, das sich an anderer Stelle schon über 20 Jahre bestens bewährt hat. Diese Ausführung mit glasfaserverstärkten Polyesterselementen hat darüber hinaus noch den Vorteil, daß wir die Montage mit eigenen Kräften durchführen können und die Materialkosten im Gegensatz zu den Metallelementen bedeutend geringer sind. Der Bauausschuß wird sich mit diesem Problem sehr eingehend befassen.

Klaus Sieper

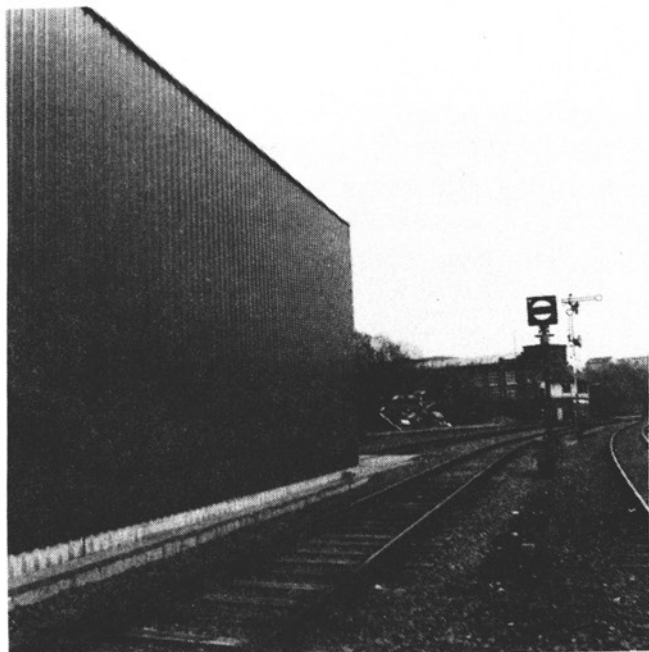
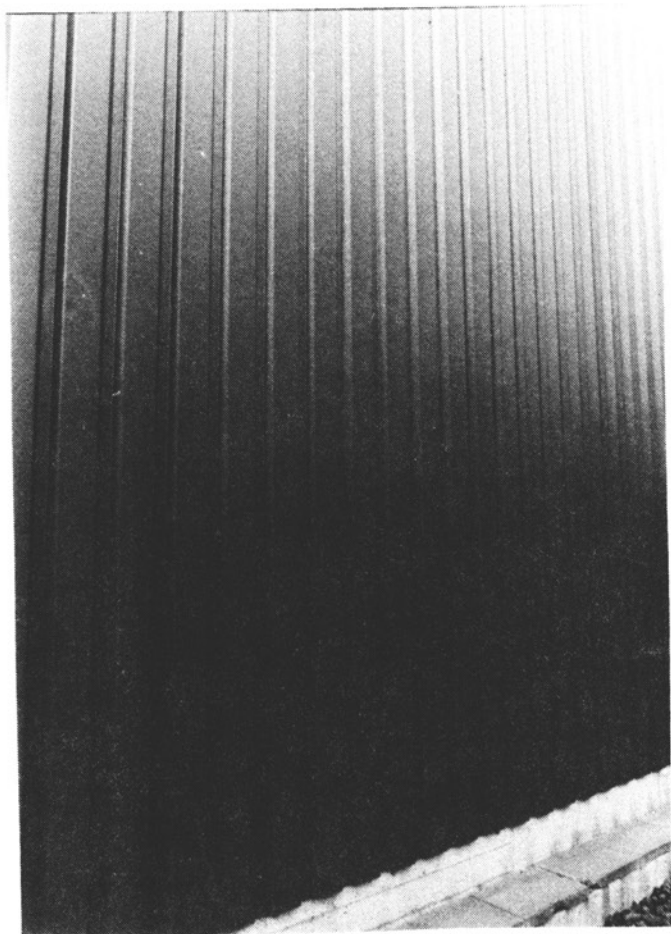


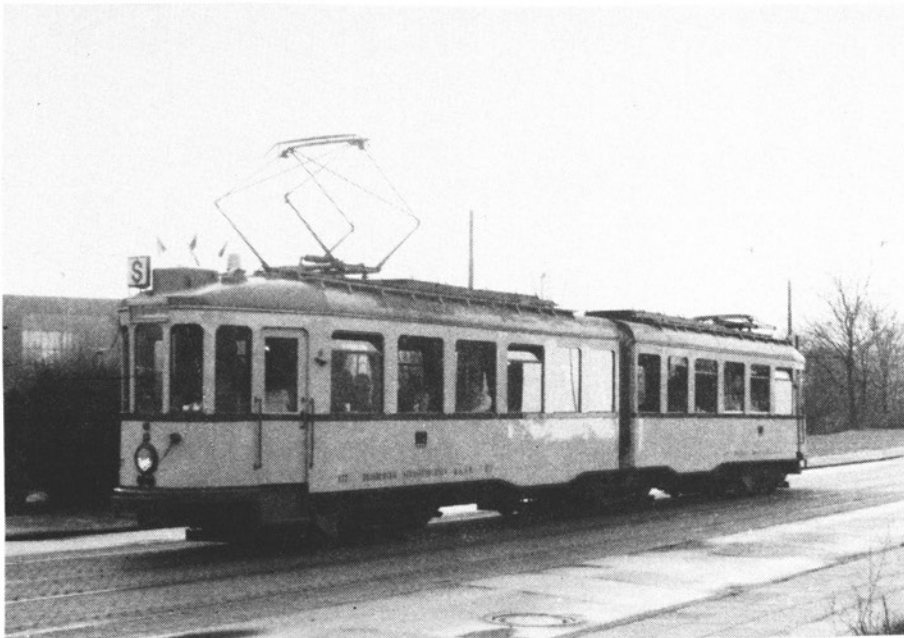


WÄNDE FÜR UNSERE WAGENHALLE

Oben die provisorische Lösung mit Elementen aus glasfaserverstärktem Polyester.

Unten eine Ausführung mit Stahlelementen, die den Idealzustand darstellt.
Fotos: Klaus Sieper





DER HARKORT-WAGEN

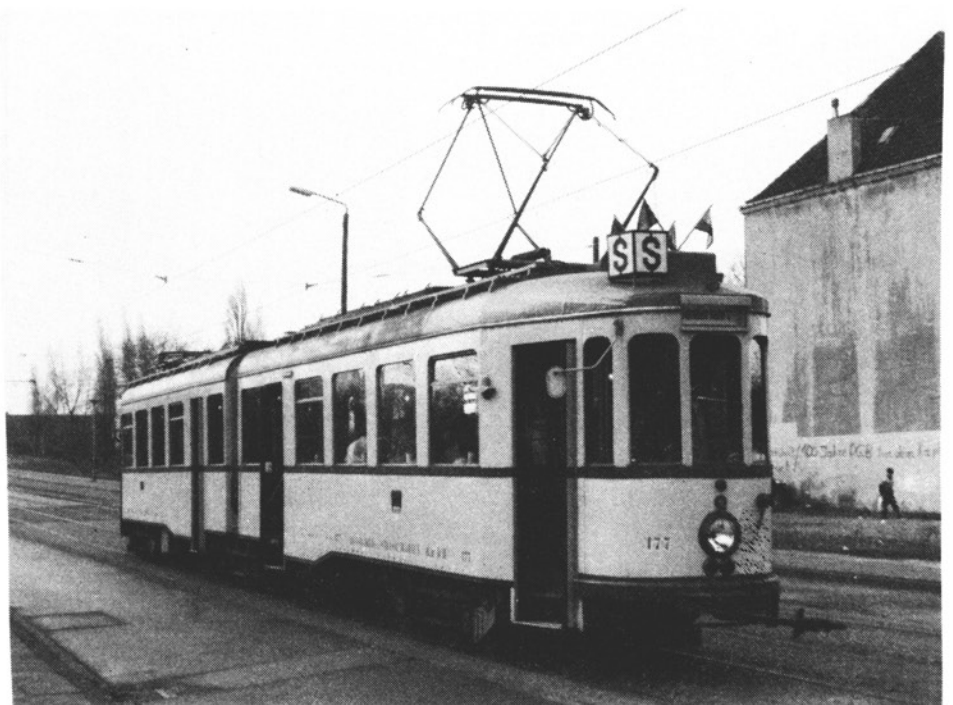
Ein Bericht von
Michael Kühle, der
auch die Fotos machte.

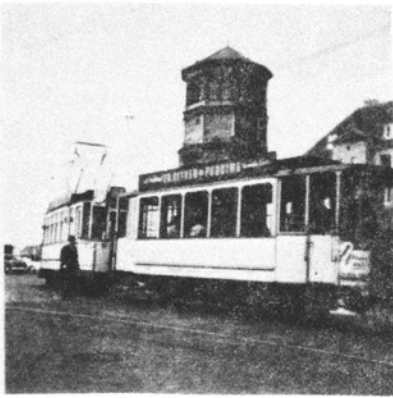
Am 25.1.1986 veranstaltete die Interessengemeinschaft historischer Schienenverkehr - IHS - mit dem Harkortwagen in Duisburg eine Sonderfahrt. Pünktlich um 11 Uhr ratterte der elfenbein mit grünen Zierlinien gestrichene Harkort-Oldtimer in die Haltestelle Mercatorstraße ein. Jeder Finchen- oder Kaiserwagenverwöhnte hatte seine Freude daran. Liebevoll

war Nr. 177, früher 1177, mit nostalgischen Lämpchen, Vorhängen, Messinggriffen und Schildchen eingerichtet worden; selbst Tische mit Glas- und Flaschenhaltern fehlten nicht! Die Holzsitze waren mit einem Kissenüberzug versehen, also fast die alte zweite Klasse. Neben den 37 Sitzplätzen gab es eine moderne Küche, eine Toilette und eine Garderobe, alles solide verarbeitet.

Zur Geschichte des Harkortwagens: Die Duisburger Verkehrsgesellschaft ließ die sechsachsigen Gelenktriebwagen 176 und 177 im Jahre 1926 als Zweirichtungswagen bauen. Die Fahrzeuge konnten neben 37 Sitzplätzen noch 135 Stehplätze bieten! 1967 bekamen sie die Nummern 1176 und 1177 und blieben im Depot Speldorf als Reserve. 1970 wurde Nr. 1176 als Partytram wieder in Betrieb genommen, doch im Februar 1983 beendete ein Brand seine Karriere. So ist 1177 sein Nachfolger geworden und befährt seit Juli 1984 das DVG-Streckennetz.

Vorher ließen wir noch die Linie 79 nach Düsseldorf HBF vor. Es waren die Stadtbahnwagen 4718 mit Speiseabteil und 4712. Zuerst ging es nach Mülheim Rathaus, danach durch Ruhrort über Pollmann, vorbei am stillgelegten DB-Bahnhof Hamborn, zur Schleife Obermarxloh. Teilweise bekam ich von Duisburg sehr deprimierende Eindrücke, doch die Außenbezirke entschädigten uns dafür. In der Schleife gab es ein Stelldichein der Wagen 1038 (Fahrschule), 1973, 1065 und 1057. Danach führte uns der Weg nach Dinslaken. Über Pollmann, Hamborn, Meiderich, Neudorf, Grunewald erreichten wir gegen 15 Uhr den Ausgangspunkt Mercatorstraße; der Harkortwagen entschwand unseren Blicken. Es war eine schöne und interessante Fahrt.





Unsere Pflichtlektüre
Nr. 2 ist erschienen:

DM 68,--

Jacobi/Zeh

Von der Pferdetram zur Rheinbahn



Die Geschichte der Düsseldorfer Straßenbahn

Nach "Wuppertaler Bahnen" von Wolfgang R. Reimann erschien jüngst in demselben Verlag - Eisenbahn-Kurier- das mit Spannung erwartete Buch über die Düsseldorfer Straßenbahn. Wer knochentrockenes Ingenieurwissen sucht, wird möglicherweise enttäuscht sein. Hier ist mehr entstanden. Mit Liebe und Sorgfalt wurde eine Schilderung der Geschichte der Düsseldorfer

Straßenbahn zusammengetragen, die deutlich macht, was viele unserer Mitglieder ihr Herz ausgerechnet der Straßenbahn zuwenden ließ: Die Schienenstränge zwischen Benrath und Duisburg, Gerresheim und Krefeld, Ratingen und Volmerswerth, Grafenberg und Neuss verbinden Siedlungen und

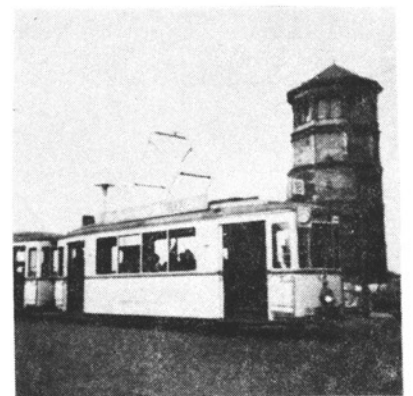
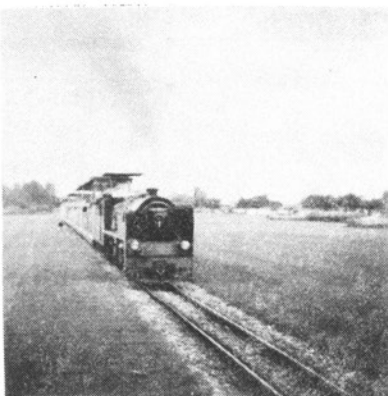


damit Menschen untereinander. Dazu kommen die Spinnendrähte der Oberleitungen, die den Fahrzeugen unsichtbar und umweltfreundlich die Antriebsenergie zuführen. Selbstverständlich sind auch die Strecken beschrieben, die heute nicht mehr von der Straßenbahn bedient werden:

Grafenberg und Mettmann, Mettmann und Vohwinkel, Wülfrath und Tönisheide, Vohwinkel, Ohligs, Hilden und Benrath, Meerbusch und Moers, Meerbusch und Handweiser. Dann die erste elektrische Schnellbahn des Kontinents, die Straßenbahnen mit Speisewagen und welche Besonderheiten es sonst noch gibt!

Die HALTESTELLE ergänzt die vielen interessanten Bilder des Buches noch um ein paar Raritäten aus dem Nachlaß des Herrn Sondermann, unter anderem auch mit einem Bild der Dampflokomotive der Liliputbahn, allerdings in Köln aufgenommen. Das Bild in der Mitte stammt von einem Prospekt der Stadt Düsseldorf. Wir empfehlen auch diesmal wieder den Kauf des Buches

beim BMB-Buchvertrieb. Alle Überschüsse kommen dem Verein Bergische Museumsbahnen zugute und dienen zur Verfolgung der Ziele dieser Vereinigung: Errichtung des Bergischen Straßenbahnmuseums und Museumsbahnbetrieb auf der bald letzten Straßenbahnstrecke des Bergischen Landes (außerhalb Düsseldorfs), wobei auch die Nichtdüsseldorfer die Verbindung zur Rheinbahn bekunden.



Rheinländer besuchten Straßenbahnmuseum



Zur Besichtigung des Bergischen Straßenbahnmuseums an der Kohlfurth traf sich gestern der CDU-Arbeitskreis Kultur der Landschaftsversammlung Rheinland in Wuppertal. Als sachkundiger „Museumsführer“ fungierte der Wuppertaler Stadtverordnete und Vorsitzende des Arbeitskreises, Klaus Goebel, für seine Kollegen, die aus dem gesamten Rheinland angereist waren. Der Besuch diente zur Vorbereitung der nächsten Kulturausschußsitzung der Landschaftsversammlung.

WZ-Foto: Hannelore Förster

WZ Dienstag, 17. Juni 1986

Bergische Blätter

Wuppertal/Solingen. Der CDU-Kulturarbeitskreis der Landschaftsversammlung Rheinland (LVR) besichtigte das im Entstehen begriffene Straßenbahnmuseum in der Kohlfurth. Der 2. Vorsitzende des Trägervereins Straßenbahnmuseum, Schuß, informierte die Kulturpolitiker über die bisherigen Eigenleistungen des Vereins in Höhe von etwa 1,5 Millionen Mark. Er dankte mehreren westdeutschen Verkehrsgesellschaften, so der Rheinbahn Düsseldorf, den Essener, Hagener, Bochumer und Gelsenkirchener Verkehrsbetrieben für ihre tatkräftige Unterstützung. Auf Grund der noch notwendig werdenden Vorarbeiten und fehlender Mittel soll das Museum mit der nach Wuppertal-Cronenberg führenden, 3,4 Kilometer langen Straßenbahnstrecke erst 1988 eröffnet werden. Der ebenfalls anwesende Direktor des Rheinischen Museums-

amtes des LVR, Dr. Alfons Biermann, unterstrich die überregionale Bedeutung des zukünftigen Museums für die Nahverkehrsgeschichte. Es stehe in Nordrhein-Westfalen einzigartig dar.

Der Vorsitzende des Arbeitskreises und Wuppertaler Stadtverordnete Prof. Dr. Klaus Goebel bat Biermann, das Museum in den Rheinischen Museumsplan aufzunehmen, der im September beraten wird. Goebel sprach die Hoffnung aus, daß der LVR die Museumsbahnen demnächst auch finanziell zu fördern vermag. Es sei jedoch erforderlich, daß sowohl die Wuppertaler Stadtwerke, die sich bisher zurückgehalten hätten, wie auch die Stadt selbst sich stärker engagierten. Die CDU bereite daher entsprechende Initiativen vor, so daß sowohl der Rat der Stadt mit seinen Ausschüssen wie der Aufsichtsrat der Stadtwerke Entscheidungen treffen könnten. Nach Meinung von Prof. Dr. Klaus Goebel verdient das Museum als Traditionsträger der Straßenbahngeschichte im Bergischen Raum mehr Anerkennung und Förderung als bisher.

Die letzten beiden Seiten des vorliegenden Heftes führen in bessere Tage der Wuppertaler Bahnen zurück. 1925/6 wurden die Vierachser der Bergischen Kleinbahnen, Serie 151 - 160 geliefert. Wir zeigen ein Werksfoto der MAN, der Wagen hat noch keine Stromabnehmer. Die elektrische Ausrüstung kam von SSW. Im Jahre 1970 fuhren zum letzten Mal Meterspurstraßenbahnen im Bergischen Land. Günter Reith fotografierte einen einrückenden Dreiwagenzug an der Haltestelle

Kohlstraße.

Aus den dreißiger Jahren stammt eine Postkarte von der Westkotter Straße in Höhe Klingelholz mit einem Triebwagen der Serie 45 - 64 auf seiner Fahrt in Richtung Alter Markt - Loher Straße - Krankenhaus. Späteren Datums ist das Bild vom Wichlinghauser Markt mit Tw 250 (ex 50) mit KSW-Beiwagen. Der Zug hat soeben die Fahrleitungskreuzung der Obuslinie nach Schellenbeck hinter sich gelassen. BMB-Archiv

BILDUNGSURLAUB FÜR STRASSENBAHNFREUNDE:

Straßenbahn heute und morgen - das Beispiel Karlsruhe
23. - 27. März 1987 in Karlsruhe

Historische Straßenbahn Hannover e.V., Postfach 2863, D-3000 Hannover 1

Interessierten wird das vorläufige Tagungsprogramm sofort und das endgültige Programm mit Anmeldeunterlagen und näheren Hinweisen sofort nach Erscheinen übersandt, wenn **DM 2,00** in Briefmarken an unsere o.a. Postanschrift gesandt oder auf eines unserer Konten überwiesen werden. **Geben Sie dabei bitte Ihre Anschrift deutlich lesbar und vollständig an!**

