



Haltestelle

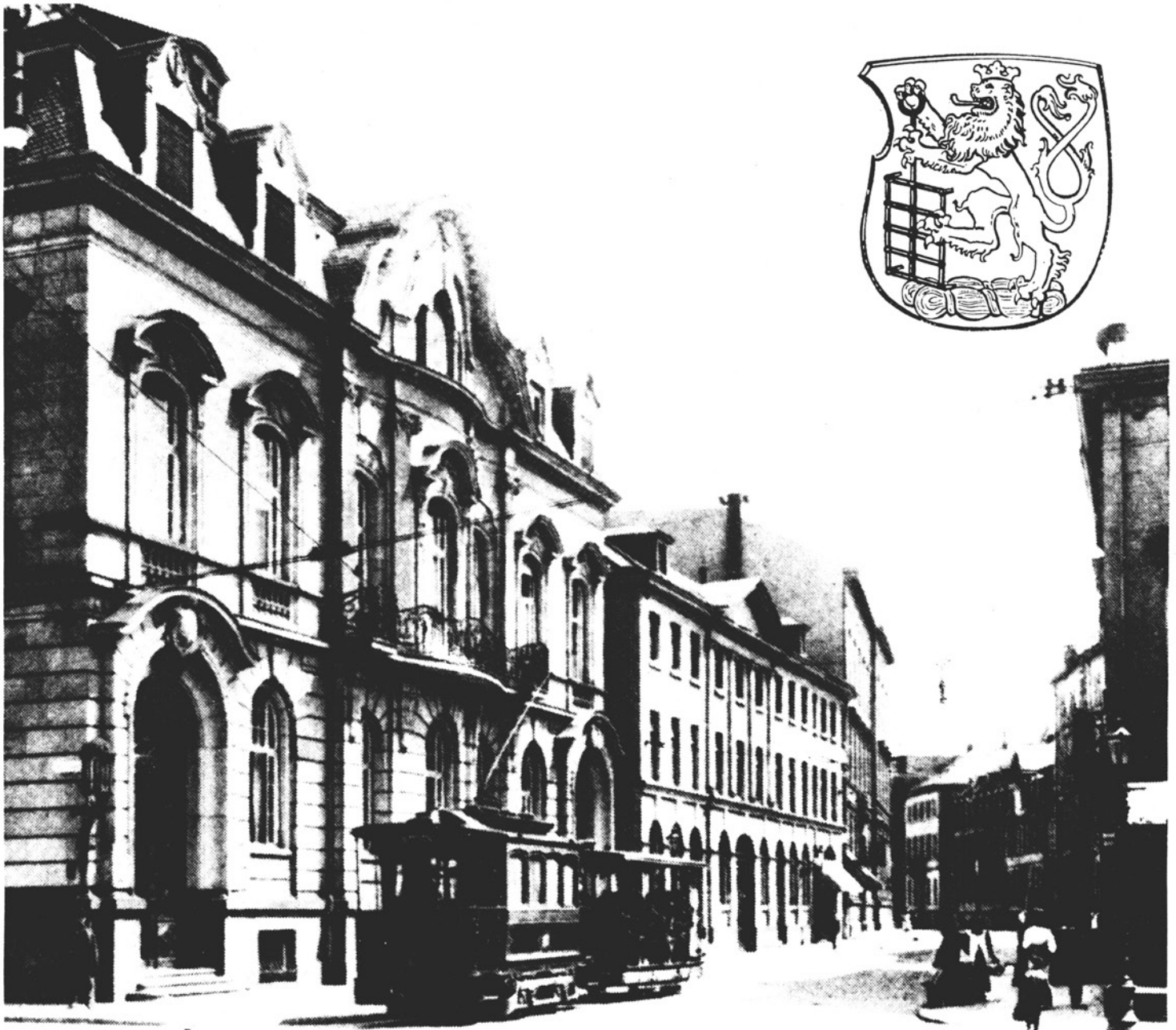
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Ende Februar / Anfang März 1987

Postanschrift:
Postfach 13 1936
5600 Wuppertal 1



Nach 113 Jahren – die letzte Straßenbahn

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
5820 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 Mitgliedsbeitrag 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 Eisenbahnfreunde und in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumsbahnen.

Zur Vermeidung von Fehlleitungen bitten wir alle Mitglieder, 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. Zuwendungen an den Verein sind durch Erlaß des Kultusministers des Landes NRW vom 6.10.1980 unter der Nr. IV B 1-04-57-64/80, sowie des Finanzamtes Wuppertal-Elberfeld unter Nr. 81 Gem A 466/21. 9. 81 steuerbegünstigt abzugsfähig.

Durch die Änderung der Einkommensteuer-Richtlinien sind ab 1. Januar 1983 Beiträge an den Verein nicht mehr steuerbegünstigt. Für Spenden gilt folgende Regelung:

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 Finanzamt der Einzahlungsbeleg als Spendenquittung. Aus diesem Beleg muß jedoch die Stadt Wuppertal als Empfänger ersichtlich sein.

Die neue BMB-Broschüre

rundschau am Wochenende

Samstag, 31. Januar 1987

Trams in Warteposition: Die offizielle Eröffnung der Fahrbetriebe zwischen Cronenberg und Kohlfurth läßt zwar noch auf sich warten, doch mit der neuen Schrift legt der Verein Bergische Museumsbahnen jetzt eine interessante Information über das Projekt vor.



Auf gut 40 Seiten der neuen Broschüre der Bergischen Museumsbahnen e. V. geht es rund um das Thema Schmalspur im Bergischen Land. Neben einem historischen Rückblick werden vor allem die eigene Strecke im Kaltenbachtal, der Fahrzeugpark und grundlegende Aspekte des öffentlich anerkannten Denkmalprojektes vorgestellt.

Schon 1891 fuhr ein „feuriger Elias“ von Ronsdorf Richtung Müngsten. Noch heute erinnert die Straßenbezeichnung „Am Stadtbahnhof“, an diese längst vergangene Epoche. In Remscheid startete 1893 die erste elektrische Tram Westdeutschlands. Dem zunächst technischen Wagnis folgten bald Bahnen im gesamten Bergischen.

Am 1. August 1970 war mit der

Stilllegung der letzten Wuppertaler Schmalspurlinie alles vorbei. Fast alles, denn Technik- und Heimatfreunde schlossen sich zusammen, um die markante Waldstrecke der früheren Linie 5 nach Solingen auf dem Abschnitt zwischen Cronenberg-Mörschenborn und Kohlfurth durch einen historischen Museumsbetrieb der Nachwelt zu erhalten. In der neuen Schrift werden die Probleme genannt, die es zu lösen galt und gilt.

Auch die vorhandenen Fahrzeuge kommen nicht zu kurz. Da gibt es den Güterwagen der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn, Baujahr Anno 1894 und zugleich das älteste Stück der Sammlung. Ältere Wuppertaler werden sich bestimmt an die „Talbot“- , Uerdinger- und Vier-

achser-Triebwagen erinnern, die jahrzehntelang den Nahverkehr auf schmaler Spur bestimmten.

Trams aus Remscheid, Bochum-Gelsenkirchen, Hagen, dem Recklinghäuser Vest und Reutlingen runden das Angebot ab. Und betriebsbereit, fix und fertig frisch generalüberholt, warten zwei Exemplare in Düsseldorf und Essen auf den künftigen Einsatz im Kaltenbachtal. Mehrere historische Fotos vom früher umfangreichen Meterspurbetrieb einschließlich Bergbahn fehlen ebenso nicht.

Die informative Broschüre zum Preis von 10 DM ist u. a. im Betriebshof Kohlfurth samstags erhältlich. Der Erlös dient zum weiteren Aufbau der Museumsbahn.

Wir haben größere Mengen

KAMINHOLZ

abzugeben.

Es handelt sich um gesundes, kerniges Holz verschiedener Arten. Durchmesser bis 50 cm.

Abholung gegen eine Spende sonnabends im Betriebshof Kohlfurth.

Geben Sie das auch Ihren Bekannten weiter!

Unser Titelbild ist der Ausschnitt aus einer Postkarte und zeigt das Gebäude der Wichelhausbank Ecke Neunteich - Hofkamp (damals Elberfeld, Berliner Str.). Davor ein Zug der Straßenbahn Barmen - Elberfeld mit einem Triebwagen der ersten Serie 1 - 65 aus dem Jahre 1896 mit einem Sommerwagen. In der Mitte erkennen wir die Fahrleitung der Straßenbahn Brausenwerth - Ostersbaum, die am 12.7.1908 eröffnet wurde. Am 15. Mai 1936 übten dann die Wuppertaler auf dieser Strecke zum ersten Mal das Umsteigen auf den Bus. Zum Zeitpunkt der Aufnahme wandten beide Bahnen dasselbe Stromabnehmersystem an (Trolley, Stange und Rolle), hatten aber unterschiedliche Spurweite (SBE = 1.435 mm, Brausenwerth - Ostersbaum = 1.000 mm).

Offizielle Einladung lt. Art. 8 Abs. III unserer Satzung.

Jahreshauptversammlung

Samstag, den 4. April 1987

Beginn: 13,30 Uhr

Treffen im Betriebshof
Kohlfurther Brücke,
Streckenbereisung

Fortsetzung um 15.00 Uhr im Versammlungsraum
Johannes-Calvin-Haus
Karl-Greis-Straße
Wuppertal-Cronenberg

VRR-Linien: Kohlfurther Brücke: Linie 605
Cronenberg : Linie 65 ("Samba")
Linien 605, 613, 625

Tagesordnung

1. Begrüßung
Schweigeminute
Ehrung von Mitgliedern
2. Jahresberichte, Bericht der Kassenprüfer
3. Entlastung des Schatzmeisters
4. Entlastung des Vorstands
5. Wahl der Kassenprüfer für 1987
6. Referat des Bauausschusses (Hallenbau)
7. Sonntagsdienst im Infowagen im Sommerhalbjahr
Meldungen erbeten!
8. Sonderfahrt mit unseren belgischen Gästen
in Dortmund und auf der Almetalbahn
am 23./24. Mai 1987 (Heinz Johann)
- P a u s e
9. Referat unseres Betriebsleiters zu
Fragen der Aufnahme des Fahrbetriebs
10. Anträge von Mitgliedern, Ausschlüsse,
Verschiedenes, Waldwoche 29.6.-3.7.1987
11. Gemütlicher Teil, Ausklang

Lichtbildervortrag mit Bildern von Karl Heinz Barth, Karl-Heinz Kelzenberg, Günter Reith und Klaus Sieper:

Auf Meterspur durch das Bergische Land

Der BMB - Vertrieb bietet Ihnen sein Sortiment an, Getränke werden vom Hausmeister zur Verfügung gehalten.

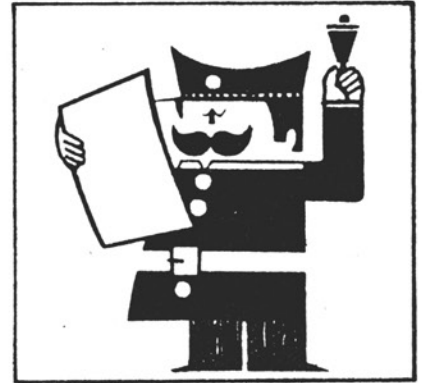
Herr Kaufmann aus Ennepetal stellt mit seinem Sohn ein Strassenbahn - Diorama (Thema BMB) aus. Die Handarbeitsmodelle dieses Teams sind wirklich Spitzenklasse!

Gäste sind herzlich willkommen, Förderer und Spender ebenfalls!

Alle Mitglieder, die neben TOP 10 ein Loch eingestanzt finden, haben noch Beitragsrückstände! Wir bitten höflich um Ausgleich bis zur JHV. (Auskunft: H. Beiersmann, Tel. 0202 / 701644 abends)

Wir hoffen auf eine rege Beteiligung an der Jahreshauptversammlung.

Emil R. Dicke, Vors.



Bericht des Vorstands

Das Jahr 1986 stand für die BMB, wie Sie dem techn. Leistungsbericht entnehmen können, im Zeichen des Fortschrittes der Bau- und Unterhaltungsarbeiten an der Anlage und den Fahrzeugen. Die Bilanz weist unser Unternehmen erneut positiv aus und gibt den Anlaß, zunächst für die Zuführungen von Spenden zu danken.

So konnten wir am 06.11.1986 der Stahlbaufirma Op de Hipt in Geldern, die auch die Stahlkonstruktion des 1. Bauabschnittes gefertigt hat, - einen Bauauftrag in Höhe von 58.026.-DM erteilen. Der Auftrag umfaßt das Schließen der Giebel und die Verkleidung der linken, hinteren Hallenseite. Wir hoffen, daß die Bauarbeiten zur JHV durchgeführt sind.

Die Mittel für diese Baumaßnahme sind uns zugeflossen aus der Bausteinaktion der Mitglieder und Förderer, (am 31.01.1987 ca. 23.000.-DM) einer Spende der Stadtparkasse Wuppertal in Höhe von 20.000.-DM und einem Zuschuß des Landschaftsverbandes Rheinland in Höhe von 15.000.-DM.

Unsere Gleichrichterstation am Schütt ging am 02.01.87 ans Netz.

Der laufende Zuschuß der Stadt Wuppertal wurde in 1986 angehoben und bedeutet für uns eine spürbare Entlastung von inzwischen eingetretenen neuen Ausgaben wie Müllabfuhrgebühren, Funkgebühren für unsere Betriebsfunkanlage, sowie Beleuchtung der Halle, des Hallenvorfeldes und die Beheizung der Gleichrichterstation.

Kontakte mit der techn. Aufsichtsbehörde beim Regierungspräsidenten haben ergeben, daß mit der Erteilung einer Genehmigung für den Fahrbetrieb zunächst bis zur Haltestelle Friedrichshammer zu rechnen ist. Auf dem oberen Streckenteil sind noch umfangreiche Arbeiten zu tätigen.

Die Wuppertaler Stadtwerke AG haben ihre Bereitschaft erklärt, bei der Stilllegung des Straßenbahn - Restbetriebes in 1987 für die BMB altbrauchbares Material zur Verfügung zu stellen. Ob die WSW uns bei der angestrebten Aufarbeitung eines Wuppertaler Fahrzeuges helfen können, steht z.Zt. noch nicht fest.

Zur Öffentlichkeitsarbeit haben wir eine neue Broschüre entworfen und drucken lassen. Wir möchten mit dieser Schrift, die im Kunstdruck mit farbigem Titel ausgeführt wurde, weitere Kreise der Bevölkerung für unser Projekt und unser Wirken interessieren, sowie auch den geschichtlichen Hintergrund dokumentieren.

Der Fortschritt der Dinge hat uns mit der Tatsache konfrontiert, daß wachsende Aufgaben eine größere Anzahl aktiver Mitarbeiter erfordern werden. Gleiches gilt auch für die Verwaltungs - und Öffentlichkeitsarbeit. Wir bitten alle Mitglieder, die eine Möglichkeit dazu haben, - sich für Mitarbeit am Projekt zur Verfügung zu stellen. (Sonnabends)

Auch der Sonntagsdienst im Info - Wagen braucht für die Doppelbesetzung von Mai bis Oktober noch Helfer.

Der BDEF (Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde) plant durch eine Änderung der Satzung die korporative Mitgliedschaft zu stornieren, was für uns evtl. eine Erhöhung des Beitrages bedeuten kann. In diesem Zusammenhang bedauern wir die Tatsache, daß die Freunde der Strassenbahn im Gegensatz zu den Eisenbahnfreunden weit weniger geneigt sind, sich zu organisieren.

Die Mitgliederzahl der BMB blieb auch im Jahre 1986 konstant, wir hoffen aber, daß sich wieder eine Fortsetzung nach oben bemerkbar machen wird.

Zur JHV soll folgenden Mitgliedern die Goldene Ehrennadel der BMB mit einer Urkunde überreicht werden:

Herrn Guido Silvestri, Ennepetal
Herrn Ernst - Günter Beiersmann, Wuppertal
Herrn Klaus Sieper, Wuppertal

Wir danken diesen Herren für Ihren überdurchschnittlichen Einsatz bei der Finanzierung der Halle, sowie für langjährige gewissenhafte Verwaltungs - und Öffentlichkeitsarbeit.

Hier möchten wir auch unsere neuen Mitglieder herzlich begrüßen:

Herrn Hartmut Oberhoff, Solingen - Burg
Herrn Helmut Kerz, Essen
Herrn Dirk Middeldorf, Wuppertal
Herrn Christian Ernst, Köln
Herrn Andreas Ernst, Köln
Herrn Volker Streppelmann, Hagen
Herrn Gerd Wippermann, Wuppertal

ferner gratulieren wir herzlich zur Hochzeit im Nov. 1986 unserem Mitglied, Herrn Martin Rausch, Remscheid und seiner Gattin

Es folgt hier die Auflistung der Förderer der BMB für 1986:

Rheinische Bahngesellschaft AG	Stadt Wuppertal
Essener Verkehrs AG	Stadtsparkasse Wuppertal
Stadtwerke Remscheid GmbH	Bürgerverein Südstadt, Wuppertal
Wuppertaler Stadtwerke AG	Landschaftsverband Rheinland
Fa. Klett und Schürhoff, Soling.	Fa. Kiepe - Elektro, Düsseldorf

Für Geld - und Sachspenden danken wir:

Manfred Höver, Leichlingen	Reinhard Siekmann, Braunschweig
Heinz Johann, Hückeswagen	Reinh. Meier-Dietrich, Bielefeld
Klaus Sieper, Wuppertal	Wolfgang Schultz, Wuppertal
Ulrich Sunder, Düsseldorf	Walter Barfurth, Dinslaken
Wolfgang Meier, Düsseldorf	Volker Farfsing, Aalen
Michael Dickmann, Wuppertal	Harald Günzel, Herten
Martin Rausch, Remscheid	Hans - Jürgen Lanski, Pulheim
Stadtwerke Remscheid GmbH	Wilh. Trant, Wuppertal
Tonographie-Apparatebau, W'tal	Uwe Poppel, Berlin
Richard Jacobi, Meerbusch	Karl - Heinz Lerch, Wuppertal
Klaus Totzkowski, Solingen	Eisenbahn-Touristik e.V. Hildesheim
Ulrich Boelkens, Wuppertal	Jürgen Hansen, Wuppertal
Dietmar Horsmann, Wiesbaden	Ernst - Günter Beiersmann, Wuppertal
Jürgen Eidam, Bochum	Ralf Faust, Schwelm
Strassenbahnfreunde München	Klett und Schürhoff, Solingen
Freundeskreis Eisenbahn, Köln	Dipl. Ing. Volkmar Pfaff, Düsseldorf
W. Künzel, Wuppertal	Michael Weyrauch, Ludwigsburg
Otmar Großmann, Bergheim	Stadtsparkasse Wuppertal
Dipl. Ing. Ingo Denzel, Düsseldorf	Helmut Schaefer, Leverkusen
Walter Matthes, Meerbusch	Hans Schulze, Viernheim
Erika Nagel, Wuppertal	Ludwig Gärtner, Berlin
Udo Tegtmeyer, Wuppertal	Holger Ott, Wuppertal
Horst Wittmann, Solingen	Lukas Kaufhold, Freiburg
Hans Severmann, Unna	Andreas Kaufhold, Freiburg
Dipl. Ing. Karl-H. Wamhof, Düsseldorf	Frank + Klaudia Kreutzberg, Wuppertal
Guido Silvestri, Ennepetal	OFM Horst Fink, Hilden
Friedr. Faust, Kiel	Alfred Manzick, Brücker Hof, W'tal
Hans Ludwig, Bochum	Emil R. Dicke, Sprockhövel
Manfred Streppelmann, Hagen	Bergische Blätter Verlags GmbH, W'tal
Andreas Unebel, Hagen	Michael Schumann, Wuppertal
Friedhelm Wiel, Leverkusen	Gerd Lieberqall, Wuppertal
Hanns-Joachim Heinen, Bremerhaven	
Firma Westinghouse-Fanal, Wuppertal	

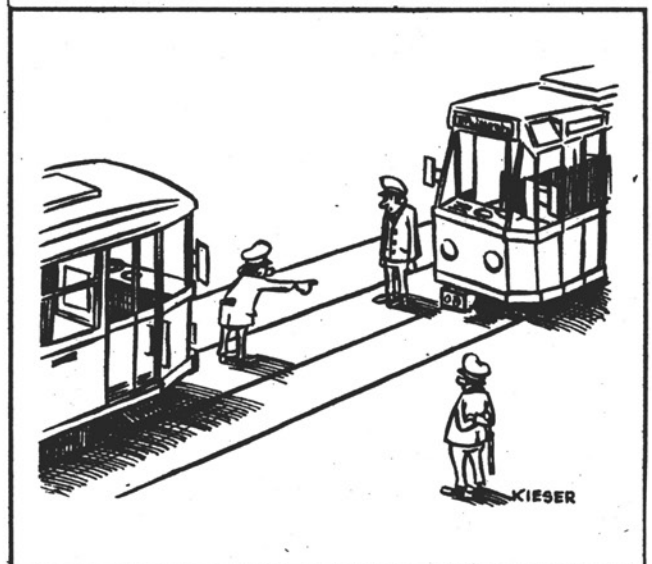
Bilanz zum 31. Dezember 1986				Ergebnisrechnung 1986			
Aktiva		Passiva		Aufwand		Ertrag	
Wagenhalle 1, Bauabschnitt	248 162,--	Wertberichtigung Forderungen	500,--	Miete	7 070,40	Reitragseinnahmen	12 471,--
Wagenhalle 2, Bauabschnitt	35 615,31	Reitragsvorauszahlungen	1 397,--	Strom, Wasser	4 467,14	Spenden	776,50
Unterwerk	36 664,--	Verbindlichkeiten	30 000,--	Kosten Zahlungsverkehr	276,23	Sachspenden	2 768,88
Bauten Möschenborn	759,--	Vermögen	375 372,93	Telefon	620,51	Erlöse	377,--
Stromanschluß	1,--			Kleinmaterial	2 521,61	Erlöse Kasse Kohlfurth	14 313,74
Zaun	1,--			Haltestelle	2 501,81	Spenden über Stadtkasse	33 445,45
Gleisanlage	8 993,--			Porti	173,30	Auflösung Wertberichtigung	300,--
Wasserlauf	4 736,--			Versicherungen	1 841,20	Zuschuß Landschaftsverband	18 000,--
Fahrzeuge	4 530,--			Sonstiges	216,93	Zinsen	666,21
Maschinen	3 474,--			Verbrauchsmaterial	6 265,31	Zuschuß Stadt Wuppertal	2 900,--
Einrichtung	806,--			Aufwendungen für Kohlfurth	5 069,61		
Postbankkonto	960,09			Forderungsverluste	667,--		
Sparkasse Baukonto	41 109,54			AFA	11 984,48		
Sparkasse lfd. Konto	16 096,66			Zuführung an BMB-Vertrieb	613,48		
Volksbank	964,18			Überschuß	41 729,77		
Sparbuch	217,41				86 018,78		86 018,78
Kasse Kohlfurth	172,74						
Anzahlungen	3 000,--						
Reitragsforderungen	1 008,--						
	417 269,93		407 269,93				

Entwicklung des Anlagevermögens				Entwicklung des Anlagevermögens					
Entwicklung des Anlagevermögens:				Wagenhalle	Wagenhalle	Unterwerk	Bauten am	Stromanschluß	Zaun
Stand 1. Januar 1986	333 643,16			1. Bauabschn.	2. Bauabschn.		Möschborn		
Überschuß	41 729,77								
Stand 31. Dezember 1986	375 372,93	Stand 31. Dez. 1985	253 436,--			37 921,--	910,--	85,--	62,--
		Zugänge			35 615,31	894,46			
		AFA 1986	5 274,--			2 151,46	151,--	84,--	61,--
		Stand 31. Dez. 1986	248 162,--	35 615,31	36 664,--	759,--	1,--	1,--	
				Gleisanlage	Wasserlauf	Fahrzeuge	Maschinen	Funkanlage	Gesamt
		Stand 31. Dez. 1985	4 733,--	5 051,--	5 580,--	5 517,--			318 295,--
		Zugänge					921,02		37 430,70
		AFA 1986	740,--	315,--	1 050,--	2 043,--	115,02		11 984,48
		Stand 31. Dez. 1986	8 993,--	4 736,--	4 530,--	3 474,--	806,--		343 741,11

Bergische Museumsbahnen e.V.
BMB - Vertrieb

Ergebnisrechnung 1986

Einnahmen		15 412,63 DM
Wareneinkauf	9 727,39	
Porti	476,07	
Inserate, Werbung	786,88	
Büromaterial	16,--	
Postgirogebühren	56,19	
Verpackungsmaterial	329,36	- 11 391,89 "
Zwischensumme		4 020,74 "
Forderungsbestand 1.1.1986		- 529,-- "
Warenbestand 1.1.1986		- 903,77 "
Verbindlichkeiten 1.1.1986		+ 236,02 "
Rückstellung Gewerbesteuer		+ 1 966,-- "
Zahlung der Gewerbesteuer		- 1 764,-- "
Steuerlicher Gewinn		3 025,99 "
Zahlung der Körperschaftsteuer		- 1 410,-- "
Überschuß 1986		1 615,99 "



Leistungsbericht

Im Jahre 1986 lagen die Arbeitsschwerpunkte an der Strecke und, im 1. Halbjahr, in der Trafostation. Der Betriebshof und die Baumaßnahmen in der Halle (Gleisfundamente und Fußboden) wurden erst im 4. Quartal verstärkt in den Arbeitsablauf einbezogen.

Das Wetter spielte, wie jedes Jahr, nicht richtig mit. War der Schnee im Januar recht unangenehm, wurde die Arbeit durch Dauerfrost im Februar doch erheblich behindert. Dauerregen, wie am 26.4., 31.5., 7.6., 26.7. und am 22.11., ist zwar störend, es wird aber weiter gearbeitet.

Eine Erhöhung der Stundenzahl konnte 1986, gegenüber 1985, nur im Promillebereich festgestellt werden. Bemerkenswert ist ein Absinken der Arbeitsstunden an Samstagen, andererseits ein Ansteigen der Stundenzahl an Werk- und Sonntagen.

Auflistung der einzelnen Arbeitsschwerpunkte.

Die Strecke.

Das ganze Jahr über war eine Arbeitsgruppe (3 - 4 Personen) auf der Strecke mit Grabenreinigung und Ausholzung beschäftigt. 2 Mastlöcher wurden in Felsen getrieben (Mast 65 und 88) 2 Mastlöcher in aufgeschütteten Boden gegraben. (Mast 52 und 53)

Die Gruppe wurde beim Aufstellen der Masten um zwei bis drei Personen verstärkt. Mast 31 und 32 sind in Höhe des Betonsockels abgebrochen worden. Auf den Stümpfen sind dann neue Masten aufgeschweißt, geschuht und einbetoniert worden. Alle Masten bekamen einen erhöhten Betonsockel.

An 4 Masten (je Feld einer) wurden Blitzschutzeinrichtungen montiert und bezeichnet. Die neu aufgestellten bzw. reparierten Masten bekamen einen Rostschutzanstrich und teilweise schon Fertiganstrich.

In der Urlaubswoche, Mitte Juni, wurde die Kurve Friedrichshammer fertiggestellt. Der Abspannmast und das Geländer mußten geerdet werden, ein Haltestellenmast wurde gesetzt und die Pflasterung der Haltestelle konnte zu Ende geführt werden.

Die Strecke ist in ihrer Länge genau vermessen worden (3170 m), dabei ist die Lage der Weichen und der Masten in den Plan mit eingetragen worden.

An zwölf Schienenstößen sind die vorgeschriebenen Stoßverbinder (Stromleiter) angeschweißt worden.

Natürlich hatten wir auch wieder diverse Sturmschäden zu beseitigen, den kapitalsten am 20. November. (Haltestelle Nr. 48) Dieser Sturm bescherte uns einen kräftigen Schaden an der Fahrleitungsaufhängung.

Kleinere Arbeiten sollen hier nicht weiter behandelt werden.

Die Trafostation.

In der Trafostation wurden am Jahresanfang die letzten Verschönerungsarbeiten vor der Inbetriebnahme durchgeführt.

Zum Einschalten sollte es aber noch nicht kommen.

Da der Traforaum nicht beheizt wird, trat bei Temperaturwechsel von kalt nach warm eine starke Kondenswasserbildung auf den Metallteilen und den Isolatoren der Trafos auf.

Bei einer solchen Kondenswasserbildung wurde mit einer Prüfspannung der Bahntrafo durchgemessen, bei ca. 6000 V traten die ersten Überschläge auf.

Nun war guter Rat teuer. Der Bahntrafo muß in jeder Situation, ob naß oder trocken, ob kalt oder warm, einschaltbereit sein. Eine Heizung des Raumes mußte aus Kostengründen entfallen.

Die zweite Möglichkeit bestand darin, den luftgekühlten Trafo durch einen ölgekühlten Trafo zu ersetzen; diese Trafobauart ist unempfindlich gegen Witterungseinflüsse.

Nach mehreren Telefongesprächen wurden wir fündig.

Bei einem Elektromaschinenhändler im Ruhrgebiet war ein entsprechender Trafo auf Lager. Nach einer Besichtigung wurden die Kaufverhandlungen durchgeführt. Wir bekamen den Trafo im Tausch gegen unsere zwei Trafos, lediglich ein paar Zusatzeinrichtungen mußten bezahlt werden.

Am 17. März konnte der Tausch durchgeführt werden, nach 2 Stunden stand der neue Trafo, mit Unterstützung eines schweren Kranwagens (kostenlos) an seinem Platz. Die Installationsarbeiten konnten schnell durchgeführt werden, da die Anschlußstellen geblieben waren.

Vor dem Einschalten bekamen wir die Empfehlung, die ganze Anlage einem Fachmann zu zeigen. Bei einer Besichtigung vor Ort wurde dann aufgelistet, was vor dem einschalten noch an Mängeln zu beseitigen sei.

Die Trafostation und ihre Einrichtung bekamen die Note "gut", an der Fahrleitung müßte aber noch viel getan werden.

Bevor eingeschaltet wird, sollen die Masten mechan. in Ordnung gebracht werden, alle Isolatoren geprüft und abgefahrene Fahrleitung ersetzt sein.

Im abgelaufenen Jahr wurde nun wieder stärker an der Fahrleitung und an den Masten gearbeitet. (Streckenbericht)

Auf dem Betriebshof und in der Halle.

Die üblichen Aufräumarbeiten hielten sich im letzten Jahr in Grenzen. Lediglich das Hallenvorfeld wurde mit Schotter, den wir beim Ausrichten des Hallengleises 6 bargehen, aufgefüllt.

In der Halle wurde Gleis 5 und 6 ausgerichtet und auf einer Länge von 12 m in Beton gegossen. Zwischen den Gleisen konnte dann der Fußboden betoniert werden.

Fahrzeuginstandhaltung.

Das ganze Jahr über wurde am Tw 342 gearbeitet. Die Lackarbeiten konnten, bis auf die unteren Seitenflächen, abgeschlossen werden. Die Lackierung, einschließlich der ganzen Vorarbeiten, wurde von einem Fachmann durchgeführt.

Die Montage überarbeiteter Teile und den Zusammenbau bestimmter Baugruppen erfolgte durch unsere Aktiven, von denen ständig zwei am Wagen waren.

Auch am Verkaufswagen erfolgte einseitig der Fertiganstrich.

An den in Betrieb befindlichen Fahrzeugen wurden keine Aufarbeitungen durchgeführt, auftretende Defekte mußten natürlich beseitigt werden.

Sonstiges.

Auch im letzten Jahr bekamen wir wieder brauchbares Altmaterial, zum einen 5 schwere Masten, zum anderen 50 - 60 m Rillenschienen, dazu diverses Kleinmaterial für den Fahrleitungsbau.

Geld aus Verschrottungsaktionen fiel nicht an, da es nichts zu verschrotten gab.

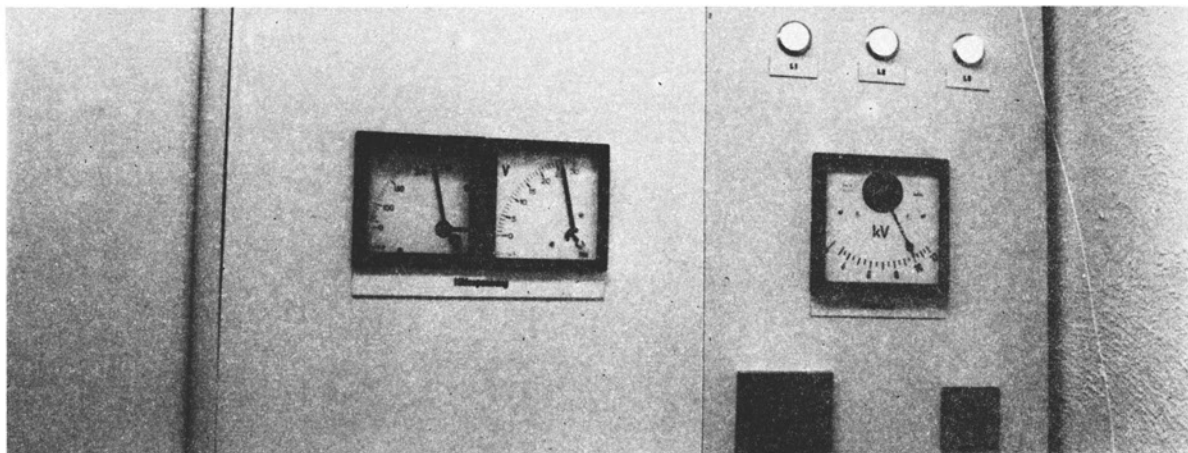
Vorschau.

1987 werden wir verstärkt an den Masten und an der Fahrleitung arbeiten können, da die Aktiven, die an der Trafostation und in der Halle beschäftigt waren, für diese Arbeiten jetzt wieder zur Verfügung stehen.

M. Höver

Kurz und schmerzlos

wurde die große Trafostation am 2. Januar 1987 in Betrieb genommen. Techniker der WSW überprüften nochmals kurz die Anlage, dann wurde geschaltet. Nach Einschalten des Eigenbedarftrafos kam Leben in die Anzeigeeinstrumente. Angezeigt wird die Eingangsspannung 10 kV, die Steuerspannung 220V und die Batterieladespannung 24V.



Die Leitung zum Speisemast wurde vorsorglich mechan. unterbrochen (Trennmesser), dann konnten der Bahntrafo und die Gleichrichter zugeschaltet werden.

Befreites Aufatmen und strahlende Gesichter bei den Anwesenden, eine Flasche Sekt wurde geöffnet und der Inhalt in edle Trinkgefäße, sprich Kunststoffbecher, verteilt.

Launige Gespräche über die kurze Bauzeit der Station und die Schwierigkeiten bei der Beschaffung des Installationsmaterials hoben die Stimmung.

Anschließend wurden noch ein paar Fotos gemacht, dann verabschiedeten sich die Herren der WSW von uns. Die Gleichrichter und der Bahntrafo mußten aus techn. Gründen wieder abgeschaltet werden.

(Siehe techn. Leistungsbericht 1986) Die Trafostation ist jetzt voll funktionsfähig und der Bahnstrom kann jederzeit, sobald es die Fahrleitung erlaubt, eingeschaltet werden.

Die letzten Tätigkeiten an der Station sind Verkleidungsarbeiten an den Außenwänden unten links und rechts, sowie die Ableitung des Sickerwassers. Das Wasser wird dann mittels Druckpumpe zum höher liegenden Bach befördert.

Sobald die Witterung es zuläßt, wird mit diesen letzten Arbeiten begonnen, und im Laufe des Jahres dürfte dann das Kapitel "Trafostation" beendet sein.



M. Höver

Deutschlands größter Straßenbahn-Güterverkehr Hannover 1899 - 1953

von Horst Moch, 258 Seiten, 345 Fotos und diverse Streckenzeichnungen, Format 26,5 x 20,5 cm, Preis: 30,-- im BMB-Vertrieb

Die ÜSTRA betrieb bis 1953 den größten Straßenbahngüterverkehr in Deutschland. Dieser Güterverkehr war keineswegs nur „Zubrot“ zur Personenbeförderung: In zwei Fällen wurde hierdurch auch der Anstoß zum Bau bzw. zur Verlängerung von Außenstrecken gegeben. Auf den Außenlinien überstiegen die Einnahmen des Güterverkehrs viele Jahre lang sogar diejenigen des Personenverkehrs.

Aufarbeitung der Haltestellenbereiche.

Außer den im technischen Bericht beschriebenen Arbeiten wurde - hauptsächlich in Sonntagsarbeit - damit begonnen, die Haltestellen im Streckenverlauf instandzusetzen.

Angefangen wurde mit der Haltestelle Petrikshammer. Hier wurde das aus alten Vignolschienen und Winkelprofilen bestehende ca. 30 m lange Geländer repariert, gründlich entrostet und mit einem dreifachen Anstrich versehen. Der Haltestellenmast erhielt seine alte Funktion zurück. Außerdem wurde wieder eine Bank aufgestellt, die von den Wanderern bereits dankbar angenommen wurde.

Auch an der Haltestelle Unterkohlfurth wurde mit entsprechenden Arbeiten begonnen. Die am Bahnübergang stehenden Schilder und das unmittelbar am Wartehäuschen befindliche Geländer wurden - in gleicher Weise wie am Petrikshammer - instandgesetzt. Die Aufarbeitung des Wartehäuschens selbst und des Geländers unterhalb des Bahnüberganges soll in diesem Jahr folgen.

Die Haltestellen Unterkohlfurth, Petrikshammer und Friedrichshammer erhielten neue Hinweistafeln (siehe Foto). Es hat sich nämlich in der Vergangenheit gezeigt, daß viele Spaziergänger gar nicht wissen, was es mit der "seit Jahrzehnten stillgelegten Strecke" auf sich hat. Die neuen Schilder sollen informieren und zu einem Abstecher zum Betriebshof einladen.

Wenn die hier beschriebenen Arbeiten auch nicht direkt zu unserem Ziel, der baldigen Betriebseröffnung, beitragen, so sind sie doch notwendig, denn auch der Laie sieht jetzt, daß sich auf der Strecke etwas tut. So sind die aufgewendeten 150 Arbeitsstunden sicher keine Fehlinvestition. Wir werden deshalb diese Arbeiten fortsetzen, sobald das Wetter dies erlaubt.

M. Schumann



Hinweistafel an der Haltestelle Friedrichshammer

DIE WELT - Nr. 31 - Freitag, 6. Februar 1987

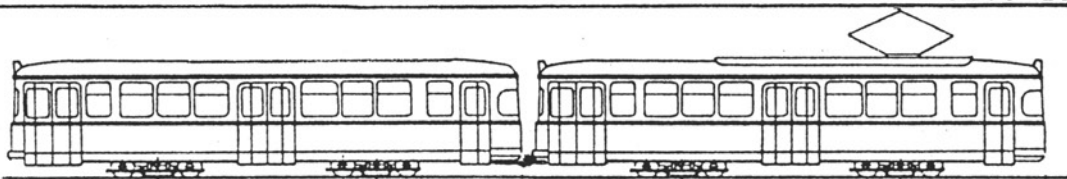
Bald wieder Straßenbahnen in London?

SAD, London
35 Jahre nach der letzten Fahrt der

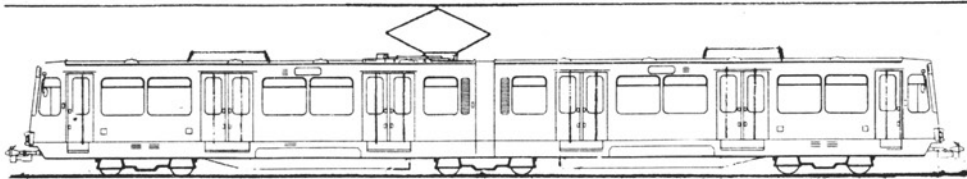
Londoner Straßenbahn wird das Verkehrsnetz der britischen Hauptstadt möglicherweise bald wieder um ein altes Beförderungsmittel reicher. Die Londoner Verkehrsbetriebe (LRT) gaben, wie gestern bekanntgegeben wurde, eine Studie über die

Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs auf einer 80 Kilometer langen Strecke im Londoner Süden in Auftrag. Die Straßenbahnen sollen dort Autobusse ersetzen. Doch auch von einer Straßenbahnverbindung in die Innenstadt wird gesprochen.



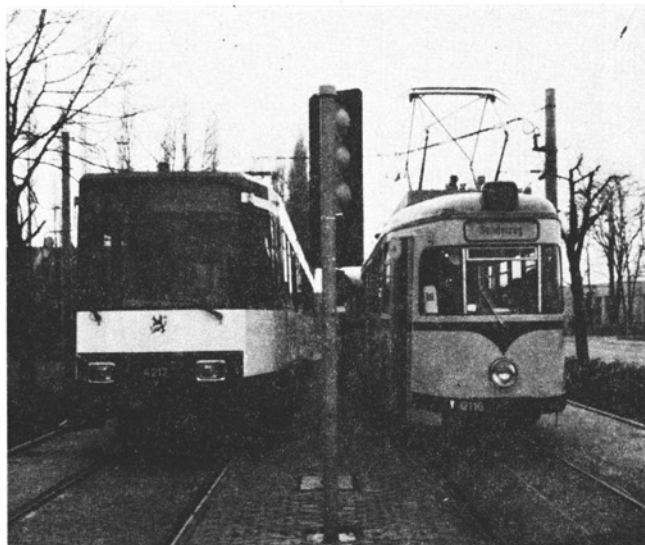


Nikolausfahrt mit der Rheinbahn



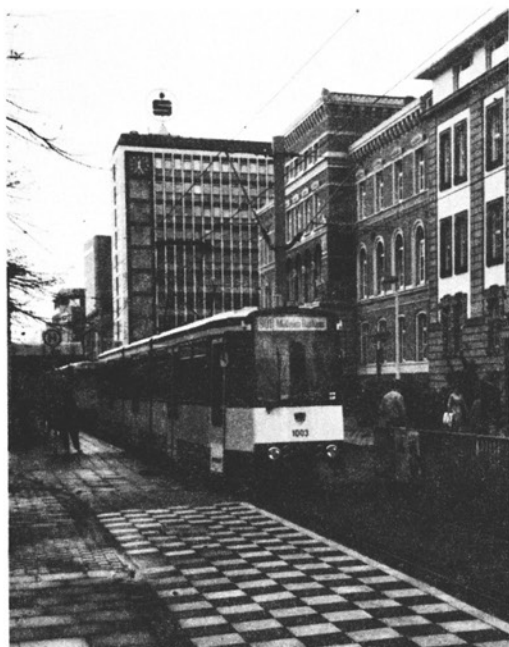
Ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren und Ausführenden der Nikolausfahrt vom 7.12.1986!

Anfang und Vollendung des Fahrzeugbaus der Nachkriegszeit wurden uns vorgeführt. Mit dem Stadtbahnwagen mit Drehstromantrieb ging es über die Oberkasseler Brücke auf die klassische Rheinbahnstrecke nach Haus Meer. Im Betriebshof Heerdt (Foto Klaus Sieper) wurden die Pferde gewechselt. Der Vierachserzug brachte uns über Neuß und die Südbrücke zur Mittagspause am Jan-Wellem-Platz. Danach wurde es noch recht lustig: Viele Schleifen und als Besonderheit die Strecke nach Gerresheim wurden befahren. Dabei gab es Gelegenheit, die Bestimmungen für den Einsatz auf der Steilstrecke zu erklären und praktisch darzustellen. In Gerresheim wird die Endschleife umgebaut, so daß die Gleisverschlingung entfällt. Volmerswerth und sein Gleisdreieck wurden schon bei Dunkelheit erreicht, und an der Vennhauser Allee waren Aufnahmen nur noch mit Blitzlicht möglich. Wir freuen uns jetzt schon wieder auf den Nikolaus!



KSW

BDEF Regionaltagung West Duisburg



Die Eisenbahnfreunde gingen in den Untergrund - das wäre der Titel für die Radaupresse. Wir danken den Duisburger Freunden für die Ausrichtung der Regionaltagung und das eindrucksvolle Besichtigungsprogramm. Hier werden Hunderte von Millionen DM in den Untergrund gesteckt. Für Techniker ist das eine herrliche Aufgabe, der Kaufmann muß aber Bedenken anmelden, denn es gibt eine gut zugängliche Straßenbahn in der Königstraße, die zur Fußgängerzone wurde. Dort verkehrt auch der jüngste deutsche Straßenbahntyp, ein achtschiger Zweirichtungswagen mit einer Breite von 2,20 m! Der nächste Verbandstag ist in Passau: Auskunft: BDEF, Postfach 1667, 2300 Kiel 1. Termin: 28.-31-5-1987
Foto: Tw 1003 der Duisburger Verkehrsges. am 22.11.1986 in der Königstraße. KSW

Maximumwagen der Leipziger Außenbahn



Der historische Außenbahnwagen 20 Text und Foto: Matthias Mitdank

Am Samstag, dem 1. November 1986 stellte die Arbeitsgemeinschaft 6/44 "Historische Straßenbahn" Leipzig den neuen alten Triebwagen 20 der ehemaligen Leipziger Außenbahn (siehe Straßenbahn-Magazin Nr. 2) erstmals der Öffentlichkeit vor. Der Anlaß war ein Tag der offenen Tür bei den Leipziger Verkehrsbetrieben im Straßenbahnhof der DSF.

Seit 1976 war die AG 6/44 in Zusammenarbeit mit den LVB bemüht, aus dem ehemaligen Lenkdreiechser 1383 den historischen Tw 20 so original wie möglich herzurichten. Dazu mußte der Wagen völlig umgebaut werden.

Hierzu waren mehr als 5.000 freiwillige und unbezahlte Arbeitsstunden notwendig. So befindet sich der Wagen äußerlich im Zustand von 1910, während die elektrische Ausrüstung etwa der von 1925 entspricht. Im folgenden soll das Fahrzeug in seinen technischen Daten vorgestellt

werden:

Wagenlänge: ca. 11 m, Wagenbreite: 2,20 m, Sitzplätze: 28 Plüschsitze, Heizung: Ofenheizung/elektrische Heizung, Gebrauchsbremse: Druckluft mit Motorkompressor, Gefahrenbremse: elektrische Widerstandsbremse, Fahrschaltertyp: 2 x FB3 Sp. 41, Motorentyp und Leistung: USL 323a = 2 x 34 kW, Stromabnehmer: Lyrabügel System K&S (Eigenentwicklung).

Im Sommer 1987 soll nach vollständiger Fertigstellung der Wagen feierlich in Betrieb genommen werden. Interessant dürfte in diesem Zusammenhang noch sein, daß die LVB auch die Genehmigung zur Erhaltung eines Lenkdreieckachsers erteilt haben. Dazu wurde der Tw 1378 ausgewählt, der bis zur Herrichtung als Dienstwagen 5096 im Bestand geführt wird. Allerdings werden noch einige Jahre vergehen, bis sich der historische Lenkdreieckschser stolz der Öffentlichkeit präsentiert.

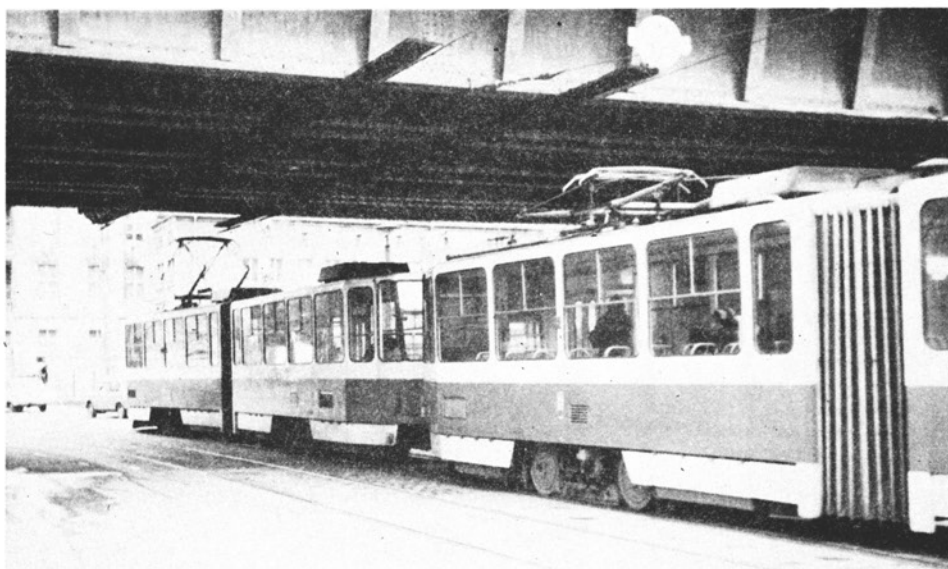


Dreischienengleis in Karl-Marx-Stadt

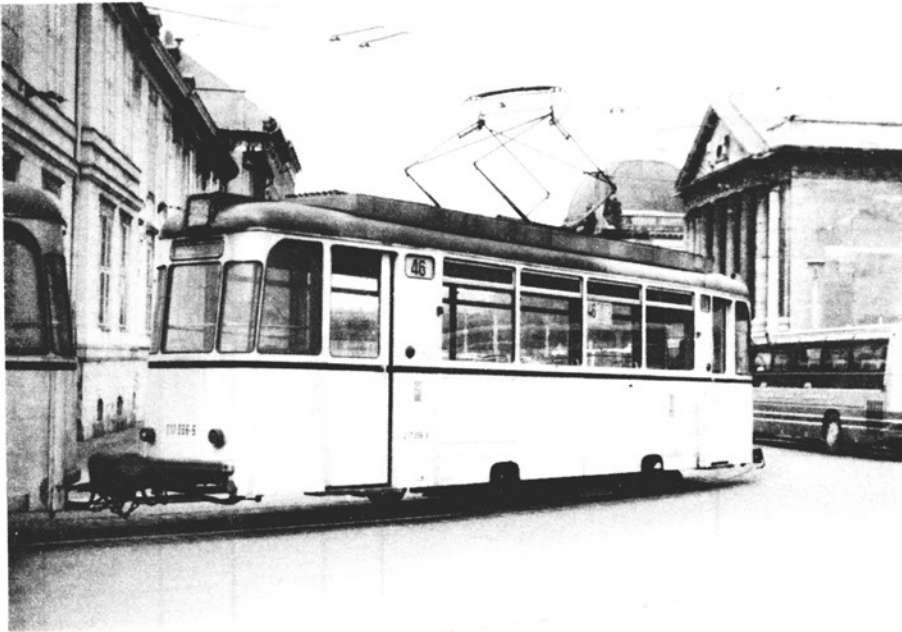


Das deutsche Straßenbahnwesen hat eine neue Attraktion. Im Zuge der Anbindung der Hauptwerkstatt Kappel an das Normalspurnetz wurde der Altstadt-ring aufgehoben, so daß die letzte Linie auf 925 mm - Spur abseits der Zentralhaltestelle endete. Die Anlage eines Dreischienengleises 925 - 1.435 mm beendete diesen für die Fahrgäste lästigen Zustand. Unser Foto (Matthias Mitdank) entstand auf der Wilhelm-Pieck-Straße. Das Haus im Hintergrund markiert den früheren Abzweig der Linie 8 über die Kaßbergauffahrt zur Weststraße. Diese interessante Streckenführung besteht nicht mehr.

Straßenbahn in Berlin



Die frühere Reichshauptstadt war von Beginn des Schienenverkehrs an auch einer seiner Mittelpunkte. Hier fuhr die erste elektrische Straßenbahn, hier fand der Versuchsbetrieb mit Einphasenwechselstromtriebwagen statt, hier entstand eines der größten Stadtbahnnetze, zuerst mit Dampfbetrieb, dann mit Gleichstromtrieb-



wagen. Die in den zwanziger Jahren beschafften Züge laufen heute noch – das Prinzip hat sich bewährt. Nicht vergessen sei auch die umfangreiche Industrie als direkter und indirekter Zulieferer des Schienenverkehrs. 1967 verschwand die Straßenbahn aus dem Straßensystem im Westteil der Stadt. Man setzte auf U-Bahn und Bus. Im Ostteil dagegen wurde das Straßenbahnnetz beträchtlich erweitert.

So wurde sogar jüngst im Bereich der Siedlung Marzahn die Stadtgrenze überschritten. Neben zwei- und vierachsigen Fahrzeugen der Waggonfabrik Gotha und sogenannten Reko-Fahrzeugen aus dem RAW Schöneeweide bestimmen die vierachsigen Kurzgelenktriebwagen der Tatra-Werke in Prag das Geschehen. Sie werden meistens in Doppeltraktion eingesetzt. Nicht unerwähnt sollen die liebevoll aufgearbeiteten historischen Straßenbahnwagen bleiben, die sicher auch einen Teil der Veranstaltungen zum 750-jährigen Stadtjubiläum



bestreiten werden.

Die Bilder zu unserem Aufsatz wurden im vorigen Jahr von Bärbel Sieper aufgenommen und entstanden in der Schleifenanlage zwischen Friedrichstraße und Museumsinsel. Sie zeigen einen Kurzgelenkzug unter einer Stadtbahnbrücke, einen Reko-Tw hinter dem Pergamonmuseum, einen Reko-Dreierzug und einen Kurzgelenkzug am Kupfergraben.

Wie lautet doch ein Werbespruch? Berlin ist immer eine Reise wert, auch für Straßenbahnfreunde, besonders aber im Jubiläumsjahr.

KSW



Vom feurigen Elias zur Stadtbahn

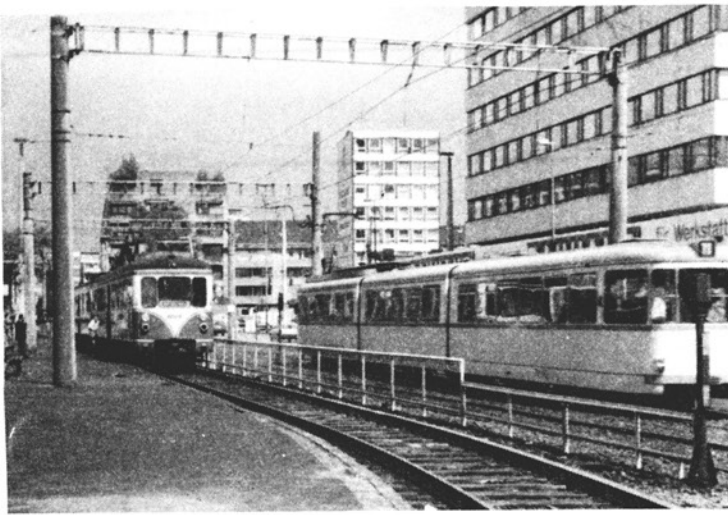


Während von den Dampfschmalspurstrecken Burg - Wermelskirchen, Ronsdorf - Müngsten und Heiligenhaus - Hösel nichts übriggeblieben ist, nahm die Vorgebirgsbahn eine ganz andere Entwicklung. Am 20. Januar 1898 wurde die Gesamtstrecke Bonn - Köln (Trierer Straße) für den öffentlichen Verkehr in Betrieb genommen. Die HALTESTELLE kann auf eine Reihe von Fotos zurückgreifen, die aus alten Geschäftsberichten der

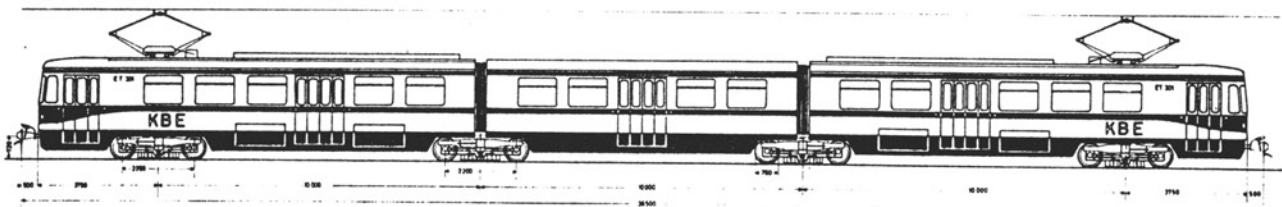
Köln-Bonner Eisenbahnen stammen, die uns von Herrn Alfred Schmitz überlassen wurden. Er hat sie zusammen mit seiner Frau Ellen in seinem Werbeatelier gestaltet, und aus der Feder von A + E Schmitz, Wuppertal, stammt auch die Zeichnung auf der übernächsten Seite. Die beiden Fotos



aus Schwadorf und vom Barbarossaplatz vom vergangenen Jahr stammen von Bärbel Sieper. Am 31. März 1901 wurde die Strecke Vochem-Brühl-Wesseling dreischienig (1.435 und 1.000 mm) eröffnet. Nach einer Umstellungsphase, die vom 1.7. 1929 bis zum 7.10.1934 dauerte, fuhr die Vorgebirgsbahn durchgehend normalspurig und elektrisch von Bonn nach Köln. Das obere Bild zeigt einen meterspurigen Dampfzug auf dem Friedensplatz in Bonn. Vom 26.10.1985

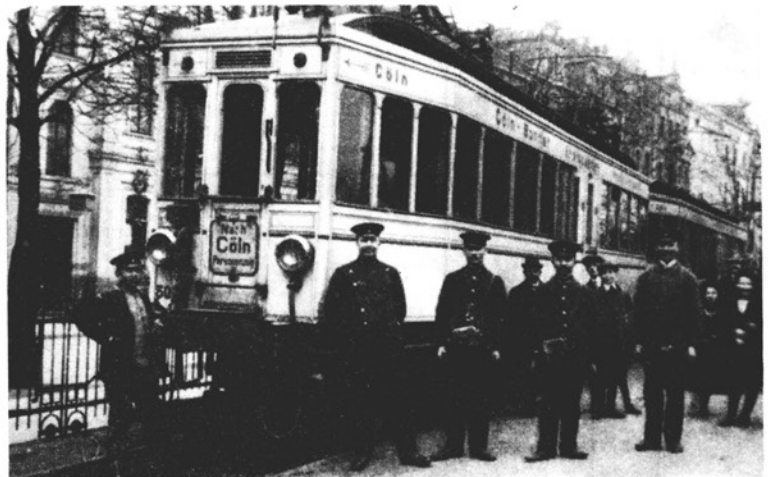


bis zum 9.11.1986 mußten die Fahrgäste in Schwadorf von Bonner Stadtbahnwagen in Triebwagen der KBE umsteigen. Seit diesem Datum ist das gesamte Netz der KBE, was den Personenverkehr anbelangt, auf Stadtbahnbetrieb umgestellt. In den fünfziger Jahren begegneten einander noch KBE-Triebwagen und Dreiaxser der KVB mit KSW-Beiwagen. 1986 war die Szene am Barbarossaplatz nüchterner. Der Straßenbahnbetrieb in Köln wird mit Düwag-Achtachsern (und Stadtbahnwagen) abgewickelt.



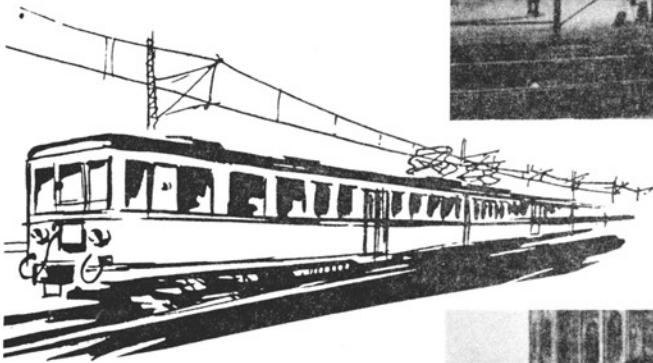
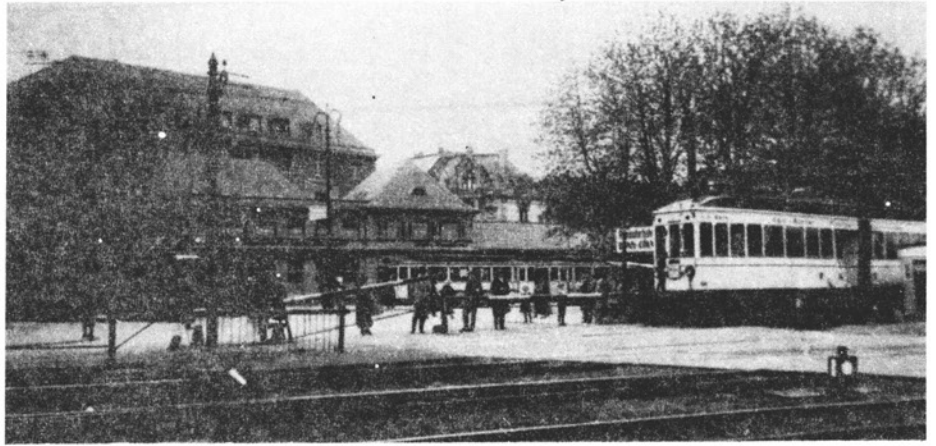
Noch 1968 war geplant, die Verbindungen Köln-Bonn auf den Betrieb mit achtachsigen Doppelgelenktriebwagen abzustellen. 15 Züge waren bereits bestellt (siehe oben). Es kam dann aber zur einheitlichen Bestellung des Stadtbahnwagens B durch KVB, KBE, SWB und SSB.

Seit dem 27.1.1906 verkehrte die Rheinuferbahn, von Anfang an als normalspurige elektrische Hauptbahn, und seit dem 15.2.1906 mit



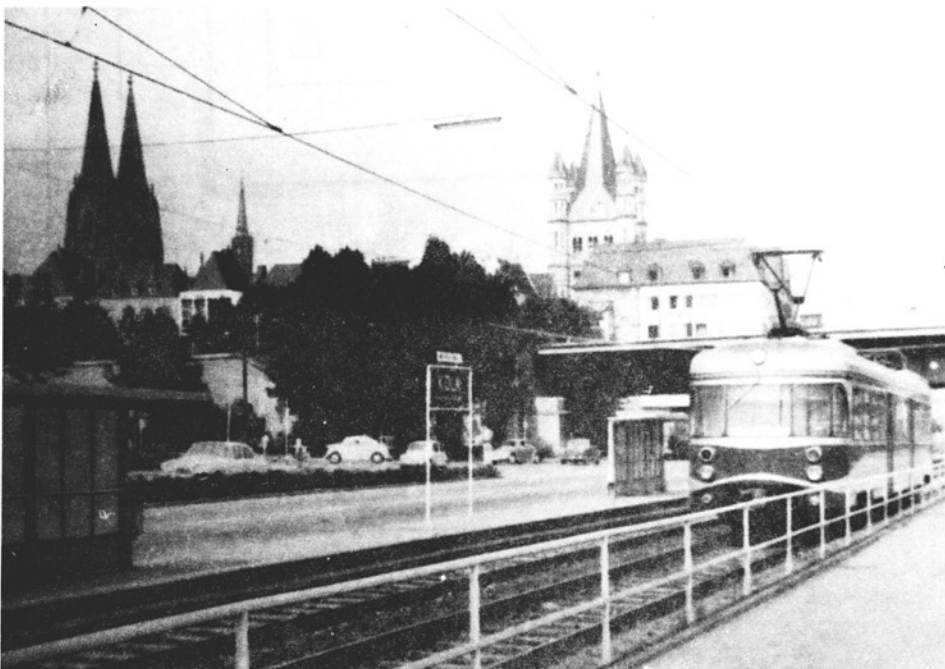
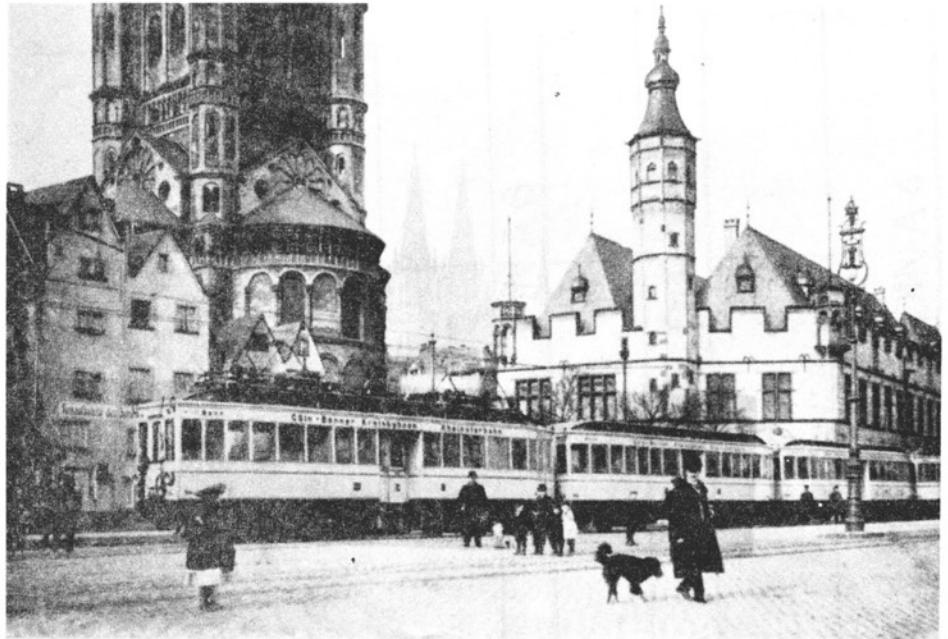
Schnellzügen. Sie war über Jahrzehnte ein Stern am deutschen Eisenbahnhimmel. Aus der Frühzeit stammen die Bilder von der Bonner Endstelle, oben mit dem Zupersonal, links neben einer ausfahrbereiten Schnellzuglokomotive der preußischen Baureihe S 10. Das Bild auf der nächsten Seite zeigt drei elektrische Bahnen gleichzeitig: in der Mitte die Straßenbahn Bonn -

Bad Godesberg - Mehlem, links die Bahn nach Siegburg, rechts die Rheinuferbahn. Am 15.5.1935 wurde der neue Rheinuferbahnhof in Bonn eröffnet. Am 11.8.1978 fuhr der letzte Zug der Rhein-



uferbahn dort ab. Als Linie 16 von Köln-Mülheim bis Bad Godesberg hält die Stadtbahn im U-Bahnhof Bonn HBF. Nachdem am 26.10.1985 auch die Strecke Bonn - Schwadorf der Vorge-

bingsbahn von Stadtbahnwagen befahren wurde, lag der Bahnhof verlassen und wurde abgebrochen. Freuen wir uns noch an zwei Fotos aus Köln, wo die Endstellen mehrfach wechselten, bis sie für beide Bahnen (L. 16 u. 18) ins Bergische Land (Köln-Mülheim) verlegt wurden. Rechts ein Vierwagenzug auf der Rheinuferstraße mit Groß-St. Martin und

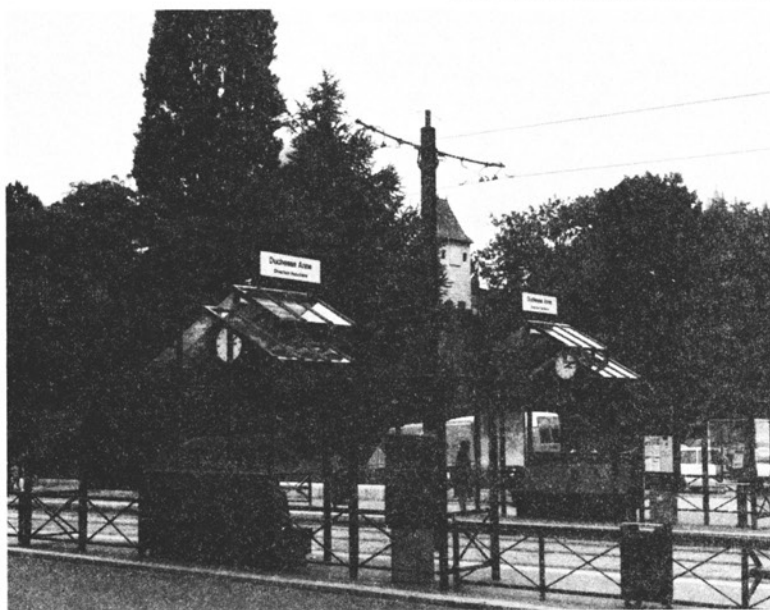
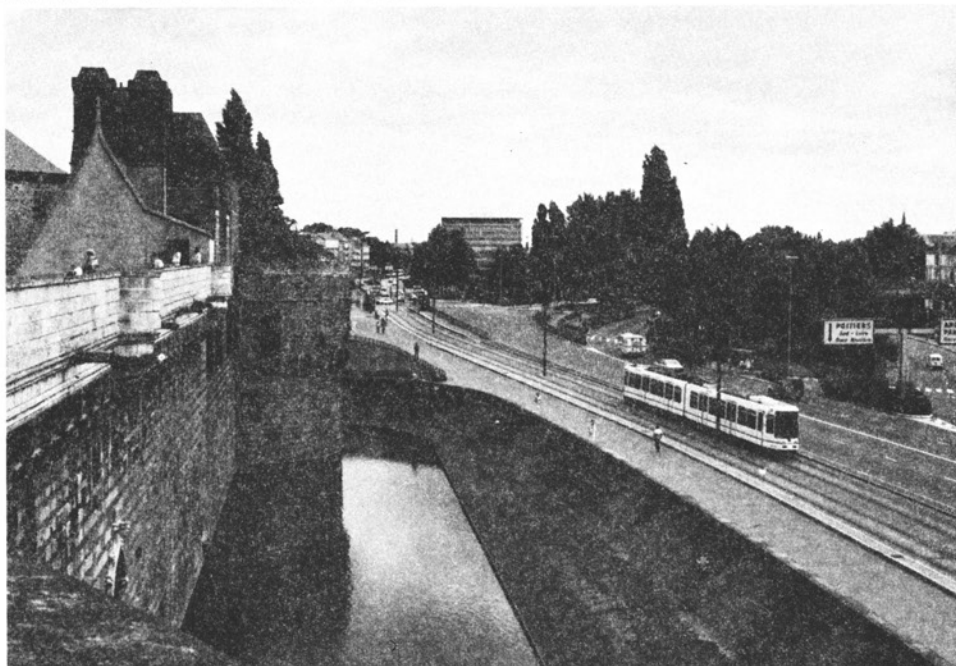


den Domtürmen im Hintergrund. Beide Kirchen bilden auch die Staffage zum letzten Foto, auf dem auch die letzte Entwicklung der Köln-Bonner Eisenbahnen zu ihrem Recht kommt: einer der Silberpfeile, die einen Höhepunkt des deutschen Schienenfahrzeugbaus darstellen. Wir wünschen den KBE als Teil der Stadtbahn Rhein-Sieg eine gedeihliche Weiterentwicklung und dazu kräftige Zuwächse beim Güterverkehr und Hafenumschlag.

Klaus Sieper

Neue Straßenbahn in Nantes

Unser Gründungsmitglied Jürgen Eidam brachte drei schöne Fotos von einer ganz jungen Straßenbahn mit. Die alte Straßenbahn in Nantes war am 27.1.1958 verabschiedet worden. Der Fahrplanbetrieb der neuen Bahn begann am 7.1.1985 auf der Strecke Haluchère - Commerce, und am 18.2. wurde die Strecke Commerce - Bellevue in Betrieb genommen. In Dalby wurden Wagenhalle bzw. Abstellanlage, Betriebswerk-



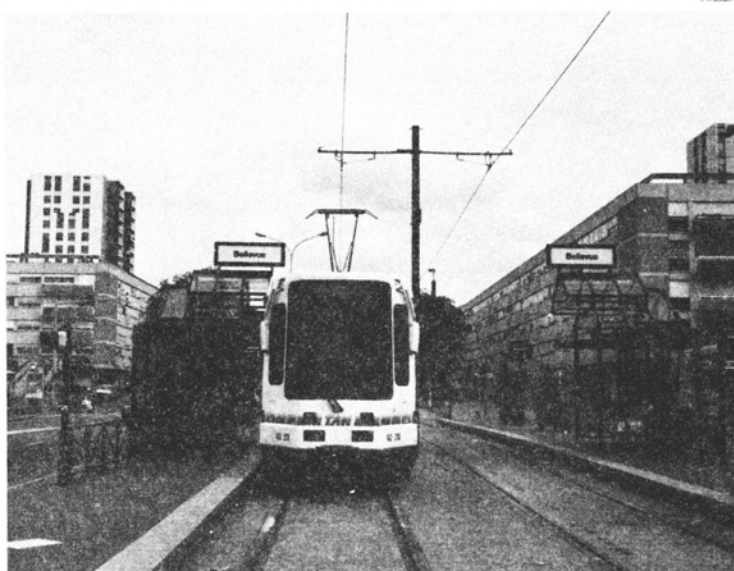
statt und Verwaltungsgebäude errichtet, die auch den Busbetrieb der SEMITAN umfassen, der seit dem 15.4.1985 ganz auf die Straßenbahnlinie 1 ausgerichtet wurde. Der neuen Straßenbahn wurde, wo immer möglich, Vorfahrt verschafft. Die neuen Fahrzeuge, sechsachsige Zweirichtungs gelenkwagen, haben folgende Hauptmerkmale:

Länge über alles	28,5 m
Breite über alles	2,3 m
Kastenhöhe	3,25 m
Gesamthöhe	3,6 m
Drehgestellabstand (Mitten)	10,65 m
Drehgestellachsstand	1,9 m

Raddurchmesser	0,66 m
Türweiten	0,75/1,5 m
Fußbodenhöhe	0,87 m
Leergewicht	40,1 t
Motore	2 x 150 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Sitz/Stehplätze	60/108

Das mittlere Bild zeigt eine der gediegen ausgestatteten Haltestellen. Die Bahnsteighöhe beträgt 80 mm, die -länge 60 m. 20 Wagen Nr. 301 - 320 bilden die Erstausrüstung.

Alle Angaben: Modern Tramway
Die nächste Straßenbahneröffnung in Frankreich ist in Grenoble in Sicht. Vive le Tramway! KSW





Vor 25 Jahren: „Strom aus“ für das Benrather Netz

Nach 64-jähriger Dienstzeit kam am 15. April 1962 das Aus für das Benrather Meterspurnetz. Als letzter Zug der Straßenbahnlinie 0, Ohligs - Benrath verließ der Triebwagen 114 mit Beiwagen 836 die Endstelle Ohligs Bahnhof. Gegen 18.00 Uhr schlossen sich zum letzten Mal die Tore im Betriebshof Benrath, und beendeten somit ein Stück Bergische Straßenbahngeschichte. Bereits am 07. Mai 1961 wurde die Linie V zwischen Benrath und Vohwinkel eingestellt und im Schienenersatzverkehr bedient. Anlaß hierfür war u.a. die Höherlegung der Eisenbahnbrücke am Bhf. Haan. Anstelle der Straßenbahnlinie 0 verkehrte jetzt die Buslinie 83, aus der Buslinie V wurde die Linie 84.

Zu § 61, Seite 63.

Absatz 1) Gemeinsames Befahren des Gleises der Rheinischen Bahngesellschaft unter der Schwebebahn.

Die Fahrer dürfen erst in das gemeinsam befahrene Gleisstück einfahren, wenn sie sich davon überzeugt haben, daß das Gleis frei ist.

Die Wagen der Rheinischen Bahngesellschaft haben das Vorfahrtrecht. An der Haltestelle vor der alten Post darf nur zum Aussteigen gehalten werden.

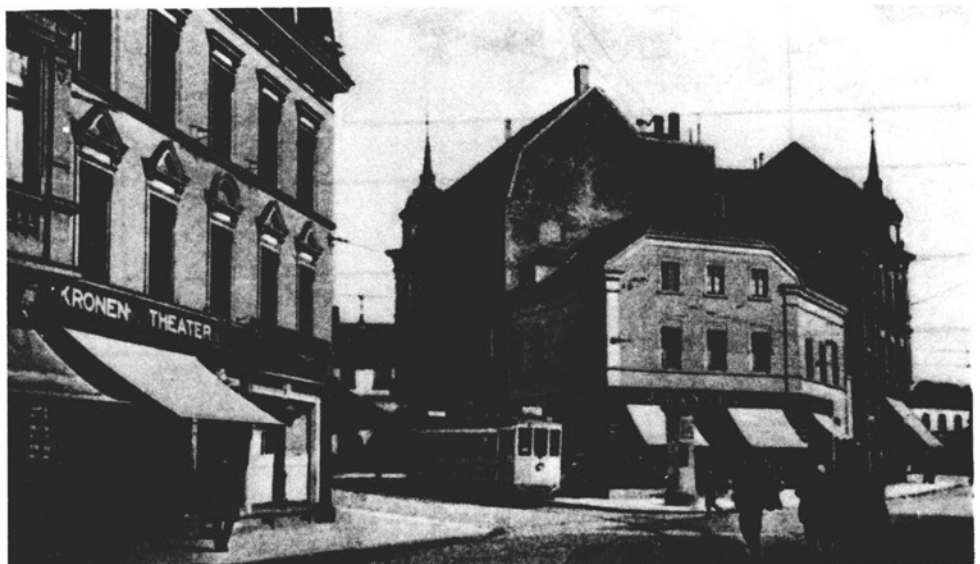
An der Endstelle der Linie V in Vohwinkel bestand eine Gleisverbindung zur Solinger Straßenbahn. Hierzu nebenstehender Absatz aus der Dienstanweisung der Stadt. Straßenbahnen Solingen.



1938 präsentiert sich einer der neuen 4-Achser der Serie 106-119 an der Endstelle Ohligs. Im Hintergrund das alte Ohligser Bahnhofsgelände.

Bereits in den dreißiger Jahren bestanden Überlegungen, das Benrather Netz stillzulegen, denn Gleisanlagen und Fahrzeugpark stammten noch aus den Eröffnungsjahren. Die Anliegergemeinden als Miteigentümer verhinderten jedoch die geplante Stilllegung. So bestellte die Rheinbahn 1934 bei der Düsseldorfer Waggonfabrik 14 vierachsige Triebwagen mit den Nr. 106-119. Diese Fahrzeuge besaßen bereits Stahlaufbau mit fünf großen Seitenfenstern und Doppelschiebetüren, die Wagenlänge betrug 11,80 m, die Breite 2,20 m, das Eigengewicht 17,3 t. Die Drehgestelle wurden bereits für Normalspur ausgelegt, falls das Netz einmal umgespurt werden sollte. Der Antrieb erfolgte über vier Tatzlagermotoren von je 55 KW Leistung. 1935 wurden die Wagen 110-113 geliefert, zunächst noch mit Rollenstromabnehmer. Die 1936 gelieferten Fahrzeuge 106-109 und 114-119 besaßen bereits zwei Scherenstromabnehmer, Dachwiderstände, Fahrtrichtungsanzeiger und automatische Scharfenbergkuppungen, die Wagen 110-113 wurden entsprechend nachgerüstet. Bericht von Ralf Bendig, Fotos Stadtarchiv Solingen.

Die alten 4-Achser, ex Bergische Kleinbahnen, hatten nun ausgedient.



BMB



BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e. V.

BMB - Vertrieb -
Verlagsbuchhandel der
Bergische Museumsbahnen e.V.
Wuppertal
C/O Emil R. Dicke
Am Susewind 17
4322 SPROCKHÖVEL 2
Postkto. 9072-438 PSA Essen

ANGEBOTE DES BMB-VERTRIEBS 1/1987

Alle Preise sind gebundene Ladenverkaufspreise. Preisänderungen der Verlage vorbehalten.

Diese Liste ist nicht umfassend! Wir können auch zahlreiche weitere Eisenbahn- oder Straßenbahnbücher liefern. Falls Sie Bücher bestellen möchten, die Sie nicht in dieser Liste verzeichnet finden, bitten wir jedoch um die Einräumung einer Lieferfrist von ca. zwei Wochen. Vorbestellungen für Neuerscheinungen werden gerne notiert und sofort nach Erscheinen ausgeliefert.

Bestell-Nr.	Titel	Preis
-------------	-------	-------

1. Museumsbahnen, Jahrbücher, Kalender

0100	BMB-Katalog (Neuauflage 1987)	10,00 DM
0101	BMB-Postkarten-Serie	5,00 DM
0102	Bergische Blätter, Sonderheft Barmer Bergbahn	2,50 DM
0103	BMB-Info-Paket (Haltestelle, BMB-Katalog; bitte Vorkasse!)	10,00 DM
1401	Katalog "Museums-Eisenbahnen in Deutschland"	1,00 DM
1402	Straßenbahn-Atlas 1986 (Blickpunkt Straßenbahn)	12,00 DM
1403	Kursbuch der Deutschen Museumsbahnen 1987	nach Erscheinen
1404	Katalog "Straßenbahn-Museum Skjoldenaesholm", DK	9,50 DM
1405	Katalog "Straßenbahn-Museum Crich, Derbyshire", GB	9,50 DM
1301	BDEF-Jahrbuch 1987 (reich bebildert)	nach Erscheinen
1325	Dörner, Düsseldorfer Straßenbahn-Kalender 1987	11,00 DM

2. Allgemeine Straßenbahn- und Eisenbahn-Literatur

1300	150 Jahre Deutsche Eisenbahnen, Offizieller Jubiläumsband der DB, ELV-Verlag, München, 316 S.	RESTPOSTEN 50,00 DM
1304	Hendlmeyer, Handbuch der Deutschen Straßenbahngeschichte Bd.1	110,00 DM
1305	dto., Bd.2 (Karten und Tabellen)	88,00 DM
0201	Höltge, Deutsche Strassen- und Stadtbahnen, Bd. 1, Bayern	59,50 DM
0202	dto., Bd. 2, Baden-Württemberg-Nord	z.Zt. vergriffen
0203	dto., Bd. 3, Baden-Württemberg-Süd	z.Zt. vergriffen
0204	dto., Bd. 4, Rheinland-Pfalz und Saarland	69,50 DM
0805	dto., Bd. 1 (Verlag EK), Hessen	58,00 DM
0806	dto., Bd. 2 (Verlag EK), Niedersachsen, Bremen	68,00 DM
0600	Pabst, Taschenbuch Deutsche Straßenbahn-Triebwagen, Bd. 1	18,80 DM
0601	dto., Bd. 2 (1931 bis heute)	18,80 DM
0602	Pabst, Taschenbuch Deutsche Straßenbahn-Beiwagen, Bd. 3	18,80 DM
1324	10 Jahre Stadtbahnwagen M/N	19,60 DM
0700	Fiegenbaum, Die Straßenbahn-Betriebe in der BRD	89,00 DM
0701	Höltge, Die Deutschen Straßenbahn-Gelenkwagen	89,00 DM
0604	Lawrenz, Ein Jahrhundert Feldbahnen	29,50 DM
0606	Löttgers, Die Akkutriebwagen der DB (ETA 150 und 176)	26,00 DM
0607	Löttgers, Der Uerdinger Schienenbus (1985)	29,50 DM
0608	Löttgers, Schienenbusse in Deutschland (1982) (14 Tg. Lieferz.)	19,80 DM
0609	Gottwald, Autos auf Schienen	29,50 DM

3. Straßenbahnen/Nahverkehr - Bundesrepublik/Berlin

0406	Berlin	Lemke/Poppel, Berliner U-Bahn (1985)	20,00 DM
0401		Bley, Berliner S-Bahn, (3. Aufl. 1985)	22,00 DM
0705		Gottwald, Die S-Bahn in Berlin	79,00 DM
0306		Hilkenbach u.a., Berliner Strassenbahnen, Bd. 1	59,00 DM
0331		dto., Berliner Strassenbahngeschichte, Bd. 2	59,00 DM
0346		dto., Die Strab-Linien im westl. Teil Berlins	59,00 DM
0352		dto., Strab-Linien in Berlin (West), Bd. 4	59,00 DM
1317	Kiel	ISK, 100 Jahre Nahverkehr in Kiel	10,00 DM
0400	Nordsee	Rogl, Die Nordsee-Inselbahnen	18,00 DM
0511	Bremen	Mausolf, Bilder von der Bremer Straßenbahn	48,00 DM
0343	Osnabrück	Spühr, Die Osnabrücker Strassenbahn	59,00 DM
1102	Minden	Schütte, Minden und seine Straßenbahn	42,00 DM
1101	Herford	Kotte, Die Herforder Kleinbahn	nach Erscheinen
1319	Wattenscheid	Schönefeld, Die Kommunale (Strab. Watt.-Herne)	19,80 DM
0512	Mülheim	Hoffmann/Oehlert, Bilder v. d. Mülheimer Strab.	48,00 DM
1407	Hagen	100 Jahre Hagener Straßenbahn	12,00 DM
0802	Wuppertal	Reimann, Wuppertaler Bahnen 1890-1940	29,80 DM
1307		Fahrplan Wuppertaler Bahnen AG 1940	9,00 DM
1325		Schnöring, Abschied von der Straßenbahn	16,80 DM
0405	Düsseldorf	Schild/Waltking, Die Rheinbahn (2. Aufl.)	22,00 DM
0803		Jacobi/Zeh, Die Geschichte der Düsseld. Strab.	68,00 DM
0502	Aachen	Schweers/Wall, Bilder v. d. Aachener Straßenb.	38,00 DM
0402		Krettek u.a., Strab. im Aach. Dreiländereck	22,00 DM
1308	Rhein-Sieg	Frickhöfer, Die Rhein-Sieg-Eisenbahn	15,00 DM
1500		BVA-Postkartenserie Rhein-Sieg-Eisenbahn	12,00 DM
1501	Brohlthal	BVA-Postkartenserie Brohlthal-Eisenbahn	12,00 DM
0703	Mainz	Neise, Mainz und seine Straßenbahn 1883-1983	49,90 DM
1309	Kassel	Stör, Die Herkulesbahn in Kassel	48,00 DM
0318	Frankfurt	Michelke/Jeanm., 100 Jahre Frankfurter Strab.	59,00 DM
0344	Heidelberg	Heidelberger Strassenbahn	nach Erscheinen
1324	Heilbronn	Bauer, Einmal Harmonie bitte	44,00 DM
0504	Karlsruhe	Wagner, Bilder v. d. Karlsruher Straßenbahn	48,00 DM
0505	Albtal	Wagner, Bilder von der Albtalbahn	48,00 DM
1503		BVA-Postkartenserie Albtalbahn	12,00 DM
0391	Pforzheim	Kraus, Bilder von der Pforzheimer Strab. und der Kleinbahn Pforzheim-Ittersbach	nach Erscheinen
1502		BVA-Postkartenserie Pforzheim-Ittersbach	12,00 DM
1316	Baden-Baden	Hartl, Bilder v. d. Baden-Badener Straßenbahn und Bergbahn	48,00 DM
0341	Freiburg	Hettinger/Jeanm., Die Freiburger Strassenbahnen	n. E.
0351		dto., Die Freiburger Straßenbahnen, Bd. 2	n. E.
0326	Stuttgart	Bauer u.a., Stuttgarter Strassenbahnen, Bd. 1	59,00 DM
0333		dto., Die Fahrzeuge der Stuttg. Strab., Bd. 2	59,00 DM
0347		dto., Strassenbahnen um Stuttgart, Bd. 3	59,00 DM
0334	Reutlingen	Gassmann/Jeanm., Reutlinger Strassenbahn	59,00 DM
1504	Zell-Todtnau	BVA-Postkartenserie Zell-Todtnau	12,00 DM
0342	München	Sappel/Jeanm., Städt. Strassenbahn München	59,00 DM
0403		Wasil, Münchner Tram	18,00 DM

4. Straßenbahnen/Nahverkehr - DDR und Osteuropa

1318	Butte	Buße, Straßenbahnen in Ost- und Westpreußen	38,00 DM
0325		Lehnhart/Jeanmaire, Straßenbahnen in Osteuropa, Bd. 1	59,00 DM
0332		dto., Straßenbahnen in Osteuropa, Bd. 2	59,00 DM
0506	Dönges	Bilder von der Chemnitzer Straßenbahn	58,00 DM

0211	Straßenbahn-Archiv DDR, Bd. 1: Geschichte, Technik, Betrieb	39,90 DM
0212	dto., Bd. 2: Raum Görlitz, Dresden	39,90 DM
0213	dto., Bd. 3: Raum Leipzig, Plauen, Karl-Marx-Stadt	39,90 DM
0214	dto., Bd. 4: Raum Erfurt, Gera, Halle (Saale), Dessau	39,90 DM
0215	dto., Bd. 5: Berlin (Ost) und Umgebung	39,90 DM
0216	dto., Bd. 6: Raum Cottbus, Magdeburg, Schwerin, Rostock	39,90 DM
0217	dto., Bd. 7: Arbeits- und Güterstraßenbahnfahrzeuge	39,90 DM

5. Straßenbahnen/Nahverkehr – Österreich

1312	Laula, Die Straßenbahn Ybbs	10,00 DM
1313	Stern- & Hafferl-Bahnen, Bd. 1 (Bahn im Bild Bd. 12)	22,80 DM
1314	Stern- & Hafferl-Bahnen, Bd. 2 (Bahn im Bild Bd. 26)	22,80 DM
1315	Die Stubaitalbahn (Bahn im Bild Bd. 19)	22,80 DM
1321	Sternhart, Straßenbahn Linz	* 41,40 DM
1322	Sternhart, Straßenbahn Graz	* 41,40 DM
1323	Mayer/Prix, Die Klagenfurter Straßenbahn	* 70,30 DM
0310	Jeanmaire/Lehnhart, Die Wiener Strassenbahn 1945–1971	59,00 DM
0315	Lehnhart/Jeanmaire, Die alten Wiener Tramways 1865–1945	59,00 DM

* = Preise freibleibend

6. Straßenbahnen/Nahverkehr – Schweiz

0340	Jeanmaire, Die Waldenburgerbahn	36,00 DM
0300	Waldburger, Das war die Sernftalbahnhof	39,00 DM
0348	Jeanmaire, Die Berninabahn	nach Erscheinen
0394	Jeanmaire, Die Lötschbergbahn	nach Erscheinen
0305	Jeanmaire, Die Strassenbahnen von Bern und Thun	59,00 DM
0327	Ziegler/Jeanmaire, Bieler Strassenbahnen	59,00 DM
0311	Stamm/Jeanmaire, Die Überlandbahnen von Bern nach Worb	59,00 DM
0344	Jeanmaire, Basler Strassenbahnen 1880–1895–1968	59,00 DM
0345	Jeanmaire, Basler Verkehrsbetriebe	59,00 DM

7. Straßenbahnen/Nahverkehr – Belgien

1320	100 Years SNCV (224 S., in engl. Sprache, Verlag LRTA)	119,00 DM
-	Bilddbände des Verlages Europäische Bibliothek, Zaltbommel, über das gesamte Netz der SNCV in Belgien mit knappen Begleitttexten in franz. und niederl. Sprache. Bitte Gesamtliste anfordern!	
		Je Band 31,50 DM

8. Verschiedenes

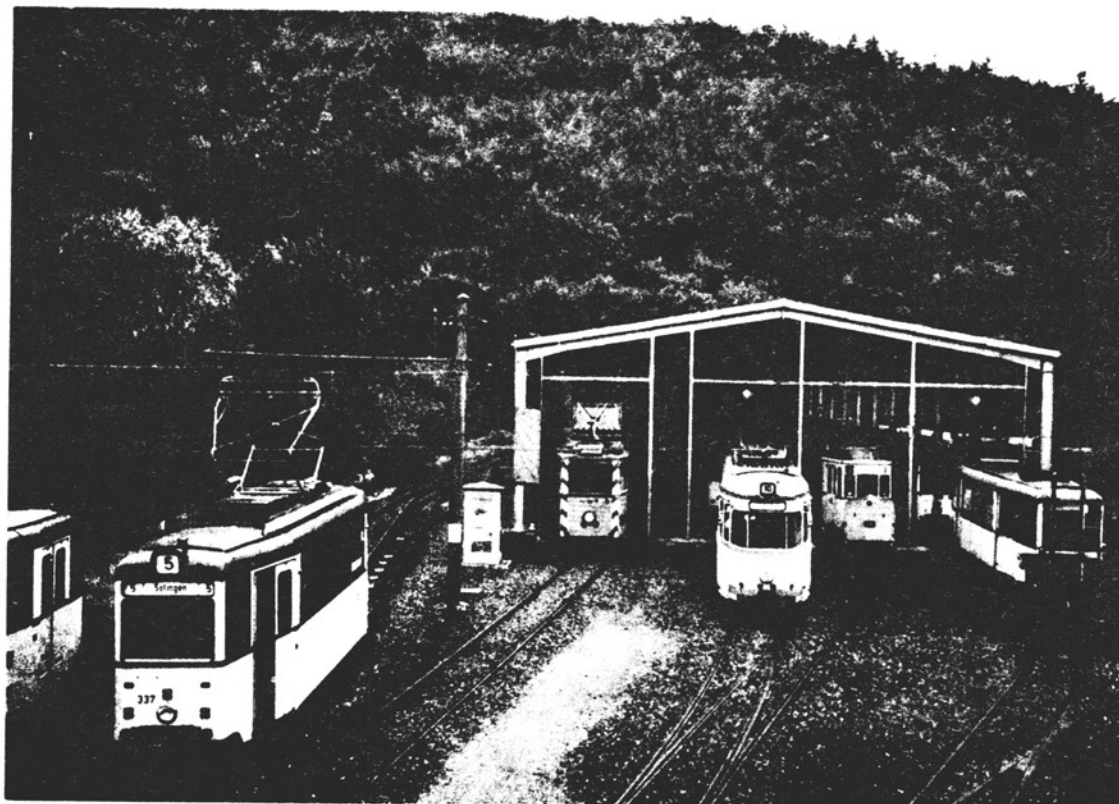
Postkartenserien des Bureau Vaudois d'Adresses (BVA), Lausanne (CH)	
Bitte Gesamtliste anfordern!	Je Serie 12,00 DM
BMB-Vereinsnadel	5,00 DM
BMB-Aufkleber	3,00 DM
BDEF-Nadel	1,50 DM

Endlich ist er da! Lange erwartet – lange versprochen:

Der neue **BMB-Fahrzeug-Katalog** enthält neben einem farbigen Titelbild 39 s/w- Fotos und zahlreiche Abbildungen von Fahrscheinen, Plänen usw. aus Geschichte und Gegenwart der Museums-Straßenbahn im Kaltenbachtal. Ein unbedingtes "Muß" für jeden Freund der BMB !

Nur 10,00 DM!

Unser Informationswagen im Betriebshof Wuppertal - Kohlfurter Brücke ist sonnabends von 9.00 bis 17.00 Uhr geöffnet, in den Sommermonaten (Mai - Okt.) auch sonntags von 11.00 bis 17.00 Uhr.



In unserem Informationswagen finden Sie eine große Auswahl von Postkarten-Motiven aus dem In- und Ausland, ferner antiquarische Zeitschriften, Bücher, Fahrpläne und Informationen zum Thema Straßenbahn und Nahverkehr. Auch ein Teil dieses Buchangebotes ist dort erhältlich.

Der BMB-Vertrieb arbeitet ehrenamtlich; alle Erträge kommen dem Verein Bergische Museumsbahnen e.V. in voller Höhe zugute! Jeder Kauf, auch Ihr Kauf, trägt zur Vollendung des Projektes BMB bei.

BMB-Vertrieb
Verlagsbuchhandel
c/o Emil R. Dicke
Am Susewind 17
4322 Sprockhövel 2

Verkauf im Namen und für Rechnung:
Bergische Museumsbahnen e.V.
Postfach 13 19 36
5600 Wuppertal 1

Wir berechnen für jede Bestellung einen Porto- und Verpackungsanteil von 1,50 DM (Inland) bzw. 2,00 DM (Ausland).

Lieferung erfolgt gegen Rechnung mit einem Zahlungsziel von 14 Tagen. Bitte keine Skontoabzüge!

Es gelten in jedem Falle die am Tage der Lieferung von den Verlagen festgesetzten Preise. Gerichtsstand ist Wuppertal. Eigentumsvorbehalt nach § 455 BGB.

Manche Titel bedingen Lieferfristen, wir bitten um Verständnis!
