



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

JULI 1987

Postanschrift:
Postfach 13 1936
5600 Wuppertal 1



das erbe der väter



mit einem 18 - stündigen fest wurde am 30. mai 1987 nach 113 jahren der klägliche rest des wuppertaler strassenbahn-netzes stillgelegt.

es sei mir erlaubt, jetzt eine kurze reminiscenz aus der sicht der bmb abzugeben.

anders als seinerzeit bei der stilllegung der barmer bergbahn, (zahnradbahn) mit der das sterben des wuppertaler strassenbahn - netzes eingeläutet wurde, - konnten die verantwortlichen politiker und betreiber des wuppertaler nahverkehrs ausser der schwebebahn das erbe unserer väter harmonisch verabschieden.

die bmb hat sich aus guten gründen nicht in verkehrspolitische diskussionen und meinungsbildungen eingeschaltet. ich möchte jetzt auch einmal dazu stellung nehmen, zumal inzwischen im gegensatz zu den anfangsjahren der bmb der beweis erbracht worden ist, daß auch ein verein durchaus in der lage ist, ein projekt wie die bmb finanziell und technisch zu bewältigen.

wir sind heute aufgerufen und angetreten, das erbe unserer väter im bergischen land weiter zu erhalten und auszubauen. die bmb ist das letzte existierende teilstück einer großen vergangenheit, - ein stück zeitgeschichte.

große worte, doch ist es ein bei der vereinsgründung 1969 noch nicht absehbares argument für die museums - strassenbahn.

doch, genau wie der öffentliche betrieb zwar viele freunde, aber nicht in gleichem maße fahrgäste vorweisen konnte, - konnte und kann die bmb zwar genügend interesse vorweisen; doch ist die differenz zwischen dem schleppen einer umfangreichen foto,- film - oder video - ausrüstung und dem persönlichen engagement als mitglied, förderer oder gar aktives mitglied zur erhaltung der bahn ein himmelweiter unterschied.

jeder von uns kann heute stolz auf das erreichte bei der bmb sein. es muß aber auch unmißverständlich gesagt werden, daß in unserer anfangszeit mangelndes vertrauen und zögernde unterstützung mit dazu beigetragen haben, daß uns leider ein teil der substanz verrottet ist. doch haben wir uns dazu, keinerlei vorwürfe zu machen, auch das ist ein stück zeitgeschichte. wir sind jedenfalls in der lage, mit dem vor dem schrotthändler geretteten material einen querschnitt des meterspurbetriebes und ein fahrzeug des normalspur-betriebes für spätere generationen zu bewahren.

in einer zeit, in der eine ganze reihe von kommunen und verkehrsbetrieben mit großem aufwand die erhaltung historischen materials betreiben, - und das nicht nur in der bundesrepublik, sind wir gefordert, dieses für unseren bereich für die kommune und den verkehrsbetrieb als nachfolgebetrieb anzustreben und sind zuversichtlich, das auch in teilbereichen schon erreicht zu haben.

das erbe der väter für den bereich bergisches land bestmöglich zu erhalten, ist jetzt unsere aufgabe. wir bitten hiermit alle verantwortlichen politiker und auch fachleute um ihre hilfe bei der realisierung dieses zieles!

emil r. dicke
vorsitzender



Es stimmt schon nachdenklich: Dem Ende des letzten Straßenbahnbetriebs im Bergischen Land folgt die 50. Ausgabe unserer HALTESTELLE. Anlaß genug, die gelegentlich derartiger "Rundungen" üblichen Blicke zu riskieren: den zurück und den nach vorn.

Keine Sorge - wir verrenken uns dabei nichts! Der Blick zurück ist für die BERGISCHEN MUSEUMSBAHNEN der nach vorn. Wenn der in zwei Jahrzehnten vollzogene Niedergang des hiesigen Meterspurnetzes unsere Aktivitäten ausgelöst hat, dann läßt sich heute schlicht feststellen: Die Straßenbahn im Bergischen Land sind wir.

Das Meterspurnetz charakterisierte früher den Schienennahverkehr der bergischen Städte und ihrer Überlandverbindungen. Es erregte die Aufmerksamkeit von Straßenbahnfreunden weit über den heimischen Bezirk hinaus. Nun ist es auch um das durch weniger spektakuläre Streckenführungen gekennzeichnete Normalspurnetz geschehen. Feierten wir 1974 noch das hundertjährige Bestehen der Wuppertaler Straßenbahn, hieß es "Meterspur" schon damals nur noch bei den BMB. Jetzt - die öffentlichen Hände hierzulande ihrer Last entledigt - erwächst den BERGISCHEN MUSEUMSBAHNEN ihre wirkliche Bedeutung.

18 Jahre Mühe und Schweiß werden nicht umsonst gewesen sein. Unser Ziel - beileibe nicht Endstation -, der öffentliche Fahrbetrieb, ist näher denn je. Vieles wurde geleistet, geschaffen, erreicht. Rückschläge machten nicht mürbe, bewirkten kein Aufgeben. Die - stets zu geringe - Schar der Aktiven stand zusammen, hielt durch, allen Widrigkeiten zum Trotz. Hilfe gab es von außen, die BMB wurden zum Begriff, zum Gegenstand öffentlichen und behördlichen Interesses. "Man" weiß, daß zwischen Cronenberg und Kohlfurth etwas entsteht, das weit über die Steckenpferdreierei hinaus Attraktivität besitzt.

Darin liegt unsere Legitimität als Museumsbahner: Unsere Arbeit entspricht dem Wunsch vieler Menschen, etwas bewahrt zu wissen, das vordergründig museal wirken mag. Die gute alte Straßenbahn: Symbol wehmütiger Erinnerungen an gemächlichere Zeiten, aber auch technisch-wirtschaftlicher Leistungen, die keineswegs vergessen sind. Technik, die dem Menschen gerecht wurde - und wird. Zeigt die heutige Entwicklung nicht, daß das Schneller, Höher, Weiter auch eine Kehrseite kennt, nicht alleiniges Maß allen Fortschritts ist?

Nochmals: Die gute alte Straßenbahn - sie wird von vielen als nicht so unzeitgemäß empfunden, daß man ihr Andenken ungestraft vernachlässigen könnte. Andernorts spricht man von ihrer Wiedergeburt. Im Bergischen Land bleibt sie durch uns am Leben.

Wenn wir heute zum 50. Mal eine HALTESTELLE auf unserer schwierigen, durch Täler und Höhen führenden Strecke ausrufen, dann mit einem herzlichen Dank an alle, die dies ermöglichten: den Mitarbeitern, Helfern und Sympathisanten der BMB. Mögen noch viele HALTESTELLEN unsere Fahrt zu etwas Nachdenklichkeit unterbrechen und, vielleicht zur 20-Jahr-Feier der Vereinsgründung, den öffentlichen Fahrbetrieb ankündigen. In diesem Sinne: die nächste HALTESTELLE kommt bestimmt!



PROTOKOLL



der Jahreshauptversammlung von Samstag, dem 4. April 1987,
Johannes-Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, Carl-Greis-Str. 6.

TOP 1 : Begrüßung, Schweigeminute, Ehrung von Mitgliedern

Nach vorangegangenem Treffen im Betriebshof Kohlfurtherbrücke mit Streckenbereisung begrüßt Vorsitzender Emil R. Dicke 85 Anwesende, davon 9 Gäste und 76 stimmberechtigte Mitglieder.

Die Versammlung erhebt sich im Gedenken an das verstorbene Mitglied
Hanns Heinen.

Für besondere Verdienste um die BMB verleiht E.R. Dicke folgenden Mitgliedern die Ehrenurkunde und die goldene Ehrennadel:
Ernst-Günter Beiersmann, Wuppertal; Volkmar Pfaff, Dipl.-Ing.,
Kaarst; Klaus Sieper, Wuppertal; Guido Silvestri, Ennepetal.

TOP 2 : Jahresberichte, Bericht der Kassenprüfer

Der Bericht des Vorstands, die Jahresabrechnung 1986 und der technische Leistungsbericht wurden in HALTESTELLE 49 veröffentlicht. Das Verhältnis zum Bundesverband deutscher Eisenbahnfreunde BDEF wird durch die Absicht seines Vorstands belastet, die korporative Mitgliedschaft zu streichen. In diesem Fall wird sich unser Verein vom BDEF zurückziehen.

Kassenprüfer M. Schumann stellt die Ordnungsmäßigkeit der Kassenführung und der Buchhaltung fest.

TOP 3 : Entlastung des Schatzmeisters

Erfolgt einstimmig.

TOP 4 : Entlastung des Vorstands

Erfolgt einstimmig.

TOP 5 : Wahl der Kassenprüfer für 1987

Gewählt werden die Mitglieder K.-H. Lerch, U. Tegtmeyer und K. Sieper.

TOP 6 : Referat des Bauausschusses (Hallenbau)

Wolfgang Schultz berichtet: Die Finanzlage gestattete die Vergabe des Schließens der Wände in der ursprünglich vorgesehenen massiven Form an der Rückwand mit Ausnahme der geplanten Tore, an der westlichen Seitenwand über die Länge der geplanten Werkstatt und am Giebel der Stirnwand. Beauftragt wurde wieder die Firma Op de Hipt, die auch den Rohbau erstellt hat.

TOP 7 : Sonntagsdienst im Infowagen im Sommerhalbjahr

E.R. Dicke bittet um rege Beteiligung. Neben der fachgerechten Betreuung von Gästen ist der Verkauf im Wagen eine wichtige Finanzquelle für unser Projekt.

TOP 8 : Sonderfahrt mit unseren belgischen Freunden

Heinz Johann stellt das Programm für den 23./24.5.1987 vor.

Seite 2 zum Protokoll der Jahreshauptversammlung vom 4.4.1987

TOP 9 : Referat unseres Betriebsleiters zu Fragen der Aufnahme des Fahrbetriebs

Dipl.-Ing. Karl-H. Wamhof gibt einen Überblick über den Stand der Arbeiten an der Strecke. Diese werden im kommenden Jahr einen Teilbetrieb ermöglichen. Die Ausbildung des Fahrpersonals schreitet fort. Wir brauchen darüber hinaus noch einen Stellvertreter für Herrn Wamhof.

TOP 10 : Anträge von Mitgliedern, Ausschlüsse, Verschiedenes, Waldwoche 29.6.-3.7.1987

Anträge lagen nicht vor. Es wurden 4 Mitglieder wegen Säumigkeit ausgeschlossen.

TOP 11 : Gemütlicher Teil, Ausklang

Die Versammlung endete mit dem Lichtbildervortrag von Klaus Sieper: Auf Meterspur durch das Bergische Land.

Wir danken den Herren Kaufmann aus Ennepetal, die mit der Ausstellung ihres Dioramas ungeteilten Beifall und Anerkennung erhielten.

Wuppertal, den 1.5.1987

Klaus Sieper
Klaus Sieper



30. Bundesverbandstag des **BDEF** in der Dreiflüssestadt Passau

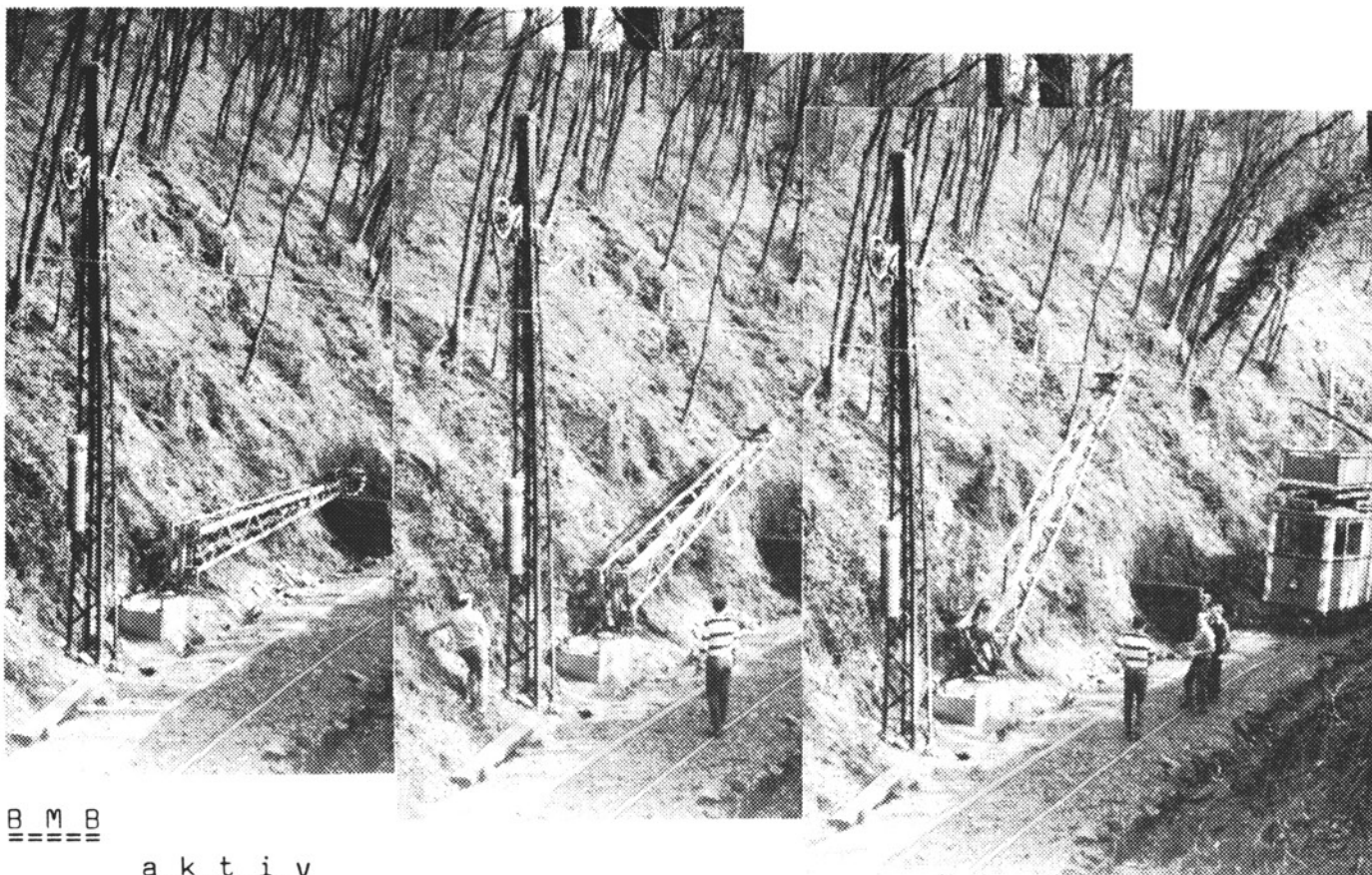
28. Mai bis 31. Mai 1987

Ein besonderes Dankeschön vorab an Herrn Wünniger für seine vorbildliche Betreuung! Er ließ die drangvolle Enge der Unterkunftsmöglichkeiten vergessen.

Höhepunkte waren der Dampfschnellzug "Donaufeier" mit den ölgefeuerten Dampfloklokomotiven 41 018 und 01 509 über Linz/Donau nach Amstetten mit herrlichem Fotohalt in Haiding und die große Rundfahrt mit dem "Zug der Nationen" über Passau - Mühldorf - Traunstein - Freilassing - Salzburg - Freilassing - Mühldorf - Landshut - Neufahrn - Straubing - Passau. Die Besonderheiten für den Straßenbahnfreund: Die Linzer Straßenbahn auf 900 mm-Spur, die Salzburger Lokalbahn mit neuen Stadtbahnwagen, einer neuen Ellok, den Silberpfeilen der KBE und einer Ellok der Bahnen der Rheingemeinden (Monheim), sowie der Obusbetrieb der Stadtwerke Salzburg.

Zu unserer Überraschung standen zwei Anträge auf der Tagesordnung der Delegiertenversammlung, die Satzungsänderungen zum Ziel hatten, die korporative Mitgliedschaft zu streichen. Wir gehören zu den großen Vereinen im BDEF und sind mit der korporativen Mitgliedschaft zufrieden gewesen. Uns war Mitarbeit wichtiger als Einfluß über Stimmrechte. Die mit einer Annahme der Anträge verbundene Beitragserhöhung für die BMB wäre für uns untragbar. Aus diesem Grunde haben wir klipp und klar erklärt, daß mit der Annahme eines oder beider Anträge die Mitgliedschaft der BMB im BDEF endet. Nach kontroverser Diskussion zog der Vorstand seinen Antrag zurück. Der noch weiter gehende Antrag fünf norddeutscher Vereine wurde von der Mehrheit abgewiesen. Man bedenke: Per 1.3.1987 meldete der BDEF die Mitgliedschaft von 349 Vereinen mit 20.817 Mitgliedern. Davon sind nur 21 Vereine korporative Mitglieder, bringen aber 8.518 Einzelmitglieder ein. Diese Zahlen sprechen eigentlich für sich.

Klaus Sieper

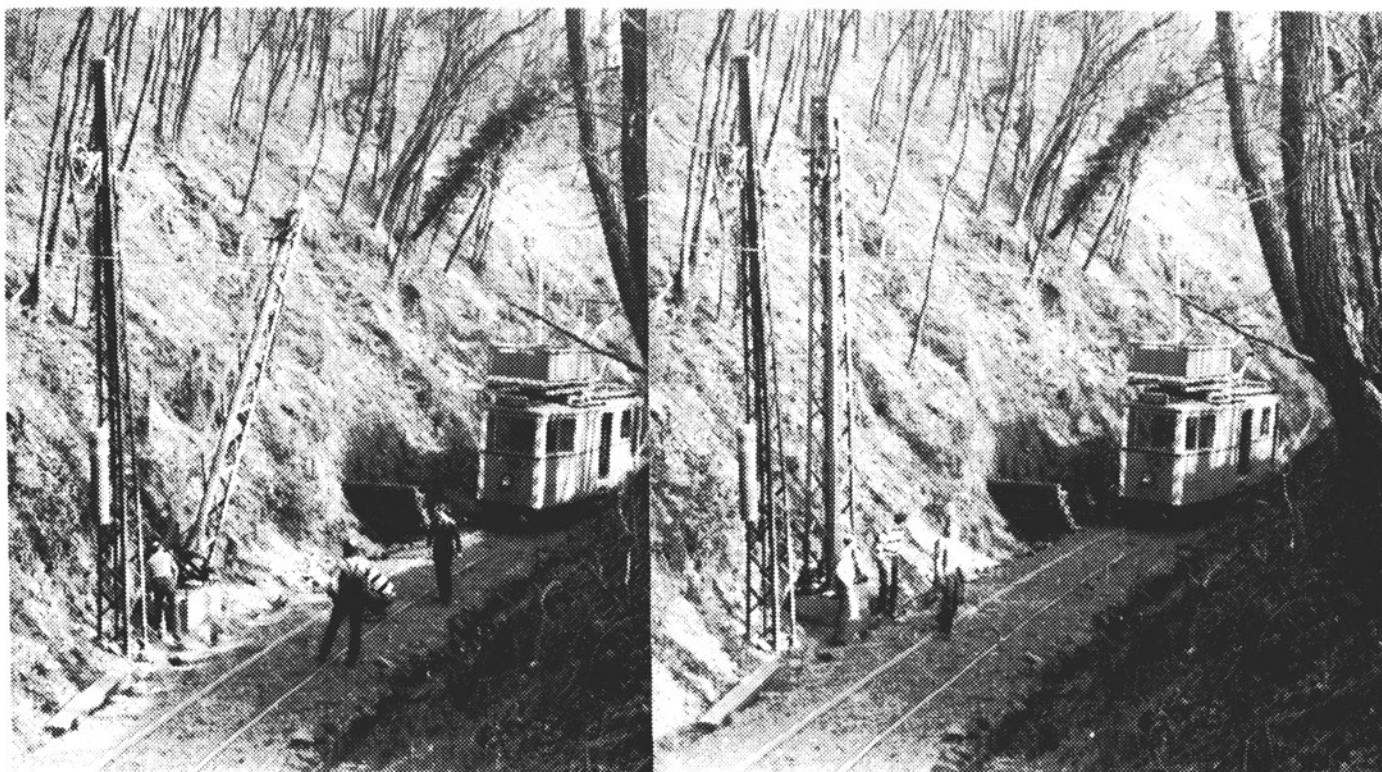


B M B

a k t i v

Mit Hochdruck wird an der Sanierung der Oberleitung gearbeitet, wozu zuerst das Ersetzen nicht mehr reparaturfähiger Maste gehört. Als Beispiel für viele zeigen wir eine Bildfolge vom Aufsetzen des Abspannmastes im Einschnitt oberhalb der Haltestelle Unterkohlfurth. Wie so oft werden die eigentlichen Akteure gar nicht gezeigt. Die sitzen nämlich im Wald auf den Böschungen und bedienen die beiden Flaschenzüge. Auch die Zugseile sind auf den Fotos nicht zu erkennen. Inzwischen wurde die Fahrleitung am neuen Mast befestigt und der alte verschrottet.

Fotos: Klaus Sieper



Vor 90 Jahren in Solingen.

Mitte Februar 1897 standen in der neuerbauten Wagenhalle der Stadtbahn an der Kullerstraße 12 Straßenbahnwagen – grün und gelb lackiert – fertig montiert. Dampf- und Dynamomaschinen in der Kraftstation auf dem Schlachthofgelände am Nordbahnhof waren betriebsbereit. Solingen fieberte der Eröffnung seiner Straßenbahn entgegen.

Das kam zum Beispiel in (Spott-)Gedichten im "Solinger Kreis-Intelligenzblatt" zum Ausdruck. Hier eine Kostprobe – natürlich in Solinger Platt:



"Dat Solig endlich Grutstadt wierd,
wer twiefelt do noch dran?
Elektrisch, wie et sech gehürt
löpt baul de Strotenbahn.
Die löpt su rasch, die löpt su flöck,
dat geit geweiß noch kruhs.
Dröm baut betieden noch en Stöck
ant städt'sche Krankenhaus.



Aber noch lief die Straßenbahn weder rasch noch flott. Vorerst lief sie überhaupt noch nicht. Grundstücksschwierigkeiten am Ufergarten verhinderten zunächst einmal die Fertigstellung der Strecke zur Krahenhöhe. Es waren nicht die ersten und schon garnicht die letzten auf dem langen Weg Solingens zur Straßenbahn.

Bereits am 23. Februar 1889 hielt der damalige Solinger Bürgermeister van Meenen den Zeitpunkt für gekommen, mit einer Denkschrift an die Öffentlichkeit zu treten:

"Schon seit Jahren ist die Frage der Herstellung einer Pferdebahn ventiliert und dabei allgemein die Ansicht vertreten worden, daß die Rentabilität eines solchen Unternehmens als gesichert zu betrachten sei."

Von der Notwendigkeit eines öffentlichen Nahverkehrsmittels auf den Höhenrücken der Stadt vom damals noch selbständigen Höhscheid bis zum Stöckerberg und von der Krahenhöhe bis zum Mangenberg also überzeugt, war man doch derart mit anderen Dingen beschäftigt, daß sich das "Solinger Kreis-Intelligenzblatt" bemüht fühlte, am 11. Januar 1895 zu schreiben: "Die Zahl der Solingen und die Umgebung betreffenden Bahnprojekte beginnt nach und nach ins Ungemessene zu steigen. Hoffentlich kommt etwas Vernünftiges dabei heraus."

Etwas Vernünftiges war inzwischen mit der Eröffnung der ersten elektrischen Straßenbahn Westdeutschlands in der Nachbarstadt Remscheid am 9. Juli 1893 zustande gekommen. Nun wollte und konnte Solingen nicht mehr zurückstehen. Aber jetzt war man sich über die Antriebsart nicht einig. Elektrisch? Das hieße ja die Remscheider kopieren. Das Pferd schied schon aus Pietätsgründen aus. Rauch und Dampf hatte man von der Staatsbahn und auch die nicht sehr glückliche Beteiligung an der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn ließen eine Dampfbahn nicht sehr geeignet erscheinen.

Aber da war ja noch der Gasmotor, und die Versuche mit Gasbahnen in Dessau und Dresden schienen sehr vielversprechend. Schließlich hatte man ja auch die schöne neue Gasanstalt am Grünwald und deren auf Absatz bedachter Direktor Klose Sitz und Stimme in der Straßenbahnkommission.

Aber die Versuche mit der Gasbahn in Dresden verliefen dann doch nicht so erfolgreich; was zur Folge hatte, daß die Solinger Straßenbahnkommission am 23. September 1895 beschloss, von der Ausführung einer Gasbahn Abstand zu nehmen.

Daraufhin wiederum sprach sich die Stadtverordnetenversammlung am 7. Oktober 1895 in 2. Lesung dafür aus, den Bau einer elektrischen Straßenbahn konkurrierend zwischen den Firmen Schuckert & Cie., der Union, AEG und Siemens & Halske auszuschreiben.

Den Zuschlag erhielt schließlich nach einem teilweise heftigen Schlagabtausch zwischen der Union und Schuckert & Cie. die Union Electricitätsgesellschaft Anfang Dezember 1895.

Jetzt konnte es also losgehen.

Nach der landespolizeilichen Prüfung des Projektes der Stadtbahn am 22. Juli 1896 traf fünf Tage später der erste Waggon mit Schienen am Nordbahnhof ein.

Es dauerte dann aber doch noch fast ein Jahr, bis der erste Straßenbahnwagen durch Solingens Straßen fuhr. Es war der Wagen Nr. 12, der am 20. April 1897 - von drei Pferden gezogen und von Oberingenieur Stahl eigenhändig "gesteuert", den Neumarkt erreichte, um die Geleise zu erproben.

Aber dann ging es sozusagen Schlag auf Schlag:

- 5. Mai Kraftstation in Betrieb
- ab 6. Mai Anlieferung von 8 Sommerbeiwagen
- 7. Mai Abnahme der 12 Triebwagen
- ab 17. Mai nächtliche Probefahrten unter den Augen tausender Zuschauer
- 18. Mai erster Wagen erreicht den Südbahnhof
- 30. Mai erster Wagen erreicht die Krahenhöhe
- 1. Juni landespolizeiliche Abnahme

und dann war er da -

DER GROSSE TAG DER BETRIEBSERÖFFNUNG.

Muß das ein toller Tag gewesen sein, dieser 2. Juni 1897.

Obwohl Mittwoch, ein Werktag also, herrschte in Solingen Rosenmontags- und Schützenfeststimmung zugleich.

Vom frühen Morgen an wurden die Wagen im Sturm genommen. In einem Triebwagen nebst anhängender Gartenlaube - wie man die offenen Sommerbeiwagen nannte - wurden 103 Fahrgäste gezählt. In verschiedenen Wagen schmolzen infolge Überlastung die Bleisicherungen. Ein Wagen geriet sogar in Brand, konnte jedoch gelöscht werden und war am folgenden Tag wieder betriebsbereit. Wagen 11 hatte eine schwere Karambolage mit einem Fuhrwerk und wurde erheblich beschädigt.

Das alles jedoch tat der allgemeinen Begeisterung keinen Abbruch. Etwa 6000 Fahrscheine wurden verkauft; dann gingen gegen Abend die "Billets" aus. Den Schaffnern wurde wegen Überfüllung das Kassieren sowieso unmöglich gemacht.

Zuzüglich der "Blinden" schätzte man die Gesamtzahl der Fahrgäste am ersten Tag auf etwa 10 000. Ungefähr die gleiche Anzahl fand keinen Platz zum Mitfahren.

Und dann, nur drei Tage nach der Eröffnung, passierte es -

Es kam zu einer echten Solinger Tragikomödie, wie sie sich kein Filmeschreiber schöner hätte ausdenken können - der Straßenbahnverkehr kam auf ganz außergewöhnliche Weise zum Erliegen. Die Wagen fuhren immer langsamer. Blieben stehen. Nichts lief mehr.

Und Schuld daran war nicht etwa ein technischer Defekt oder die Un-erfahrenheit des Betriebspersonals. Schuld war die Putzwut der bergischen Hausfrauen.

Pfingsten stand vor der Tür. Und während am 5. Juni, dem Pfingstsamstag, alle weiblichen Hände in einer wahren Wasserschlacht damit beschäftigt waren, die Häuser vom Keller bis zum Dachboden, Bürgersteige und Straßen, Menschen und Vieh in einen blitzblanken Feiertagszustand zu versetzen, tröpfelte das Wasser immer langsamer aus den Hähnen, um schließlich ganz zu versiegen. Die Kapazität des damaligen Wasserwerks in Müngsten mit seinen Brunnen im Wupper- und im Moßbachtal war dieser Wasserorgie nicht gewachsen. Die Talsperre im Sengbachtal gab es zu dieser Zeit ja noch nicht.

Solingen lag trocken.

Auch die bahneigene Kraftzentrale hatte kein Speisewasser mehr. Ohne Speisewasser kein Dampf, ohne Dampf kein Strom. Und Strom brauchte die Straßenbahn nun mal zum Fahren.

Gottlob dauerte die Störung nur zwei Stunden. Sie machte aber die Notwendigkeit eines eigenen Brunnens für die Kraftstation deutlich.

Die eigentliche Belastungsprobe für die neue Bahn brachten dann aber die beiden Pfingstfeiertage.

Von 5 Uhr in der Frühe bis um 1 Uhr nachts waren alle zwölf Triebwagen und die acht Sommerlauben zwischen Stöckerberg und dem Hauptbahnhof sowie Neumarkt und Krahenhöhe im 7 1/2 Minuten-Takt im Einsatz. Und als dann abgerechnet wurde, hatte man am ersten Feiertag 17 044, am zweiten sogar 18 362, insgesamt also 35 406 Fahrscheine verkauft. Und man hätte gut und gerne noch einmal die gleiche Anzahl umsetzen können, wenn der Platz ausgereicht hätte. So mußten viele Bürger und Angereiste, die zum Mitfahren gekommen waren, das Wunderwerk der Technik zunächst einmal von außen bestaunen.

Es stellte sich schon in den ersten Tagen heraus, daß der vorhandene Wagenpark nicht ausreichte.



5000 KM Transsibirische Eisenbahn

Interessenten, die im Sommer 1988 an einer 15-tägigen Gruppenreise mit der Transsibirischen Eisenbahn teilnehmen wollen, werden um unverbindliche Kontaktaufnahme mit Bernd Höver, Allgäustraße 13, 5650 Solingen 1, Tel. (02 12) 4 41 12 gebeten. Geplant ist der Besuch der Städte Moskau, Bratsk und Irkutsk und ihrer Verkehrseinrichtungen (Eisenbahn, Metro, Strab, Obus) sowie weiterer Sehenswürdigkeiten. Der Reisepreis beträgt bei Abflug ab Berlin-Schönefeld inkl. Vollpension ca. 1750,00 DM und erhöht sich bei Abflug von Düsseldorf bzw. Bahnfahrt ab Wuppertal um ca. 200,00 DM. Genaue Angaben können nach Feststehen der Teilnehmerzahl und dem Reisewunsch der Mehrheit im Frühjahr 1988 gemacht werden.

Warum sich der Trolley-Bus trollte

Rundschau am Wochenende

(mm). Vor 15 Jahren hieß es zum letzten Mal Stangen ab: Die einzig übriggebliebene Obuslinie im Tal verschwand sang- und klanglos. Ein neu erschienenes Buch zeichnet die geschichtliche Entwicklung dieses Verkehrsmittels nach und gefällt durch ein umfangreiches Bildmaterial, das bislang unveröffentlicht, interessante Einblicke und Erinnerungen an das Wuppertal im Umbruch der 50er und 60er Jahre ermöglicht.

Gut 24 Kilometer Streckenlänge und vier Linien — das war das Netz des Wuppertaler Trolleysystems. Autor Bernhard Terjung hat auf rund 100 Seiten viel Wissenswertes darüber zusammengetragen.

Anfänge

Die nahe Provinz machte den Anfang. Im Jahr 1930 entstand zwischen Mettmann — Grünten die erste moderne deutsche Obusanlage. In Wuppertal dauerte es allerdings noch bis zum 1. Oktober 1949, als die

frisch gegründeten Stadtwerke mit dem Elektrobus die Verbindung nach Beyenburg auf Vordermann brachten. Abfahrtpunkt war das Rauental, das Ziel beliebt und schon 1951 „schaukelten“ täglich je Wagen durchschnittlich 1163 Personen, mehr als bei der Schwebebahn, dem Ziel entgegen.

Ausbau

Am Heiligabend 1950 rollte der erste Trolley von Oberbarmen zur Schellenbeck. 1954 folgte die Erweiterung nach Jesing-

hausen. Als dann 1959 die Bergbahn das Zeitliche segnen mußte, wurde der Obus auch hier als moderner Ersatz favorisiert. Zwar hatte man kurz zuvor für 121.000 Mark noch ein neues Normalspurgleis bis zum Lichtscheid verlegt, doch die ursprünglich avisierte Tramverlängerung Richtung Ronsdorf blieb aus.

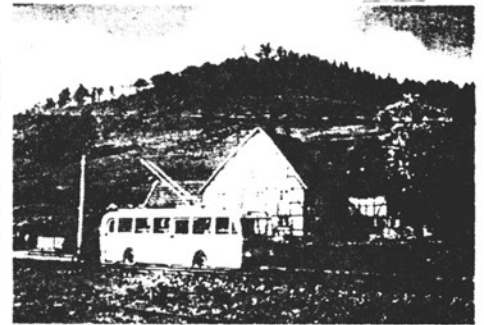
Abfuhr

Das kleine Wuppertaler Obussystem kam beim Straßenneubau „unter die Räder“. Die Neugestaltung der Heckinghauser und Brändströmstraße brachte beispielsweise die Linie 10 zu Fall. Aber auch der Umstand, daß ab den 60er Jahren Neufahrzeuge nicht mehr serienmäßig zu bekommen waren, half nach beim Abschied auf Raten.

Schmankerl

Als Schmankerl für jeden Heimatfreund erweisen sich die zahlreichen Bebilderungen. Da „springt“ ein Obus über die alte Heckinghauser Brücke, die Landschaftsidylle der Beyenburger Strecke wurde meisterhaft auf die Platte gebannt, der „olle Wichlinghuser Matt“ mit dem „Tonnenschupo“ weckt Erinnerungen, die Schellenbeck ohne Autobahn oder die „Rittershauser Ladenstraße“, lange bevor der Berliner Platz kam, zeigt, daß die Neugestaltung des Wuppertals erhebliche Eingriffe im Stadtbild hinterließ.

Das Buch „Der Obus in Wuppertal“ von Bernhard Terjung ist im Fachbuchverlag Monika Reimann erschienen.



Unterwegs nach Beyenburg: Der Obus galt in den 50er Jahren als man längst noch nicht vom Umweltschutz sprach, als modernes Transportmittel. Heute ist er in Solingen nach wie vor aktuell.

BMB - Vertrieb / Verlagsbuchhandel
Post giro Essen 9 072-438

DM 29 80

Neue Obuslinie soll später die Bergbahn ablösen

Stadtwerke geben Beschluß des Aufsichtsrats bekannt / Die Verkehrssicherheit steht im Mittelpunkt

Die Diskussion um die Barmer Bergbahn tritt in ein neues und entscheidendes Stadium. Oberbürgermeister Herberts verkündete heute mittag einen Beschluß des Aufsichtsrates der Wuppertaler Stadtwerke in dieser Angelegenheit, der gestern mit übergroßer Mehrheit quer durch alle Parteien und Gruppen ging, gefaßt wurde. Danach soll eine neue Obus-Linie eingerichtet werden, die vom Rarmer Bahnhof über den Alten Markt, die Höhne, Berliner Straße, Wupperfelder Markt und Freiligrathstraße bis zum Toelleturm führen wird. Nach Inbetriebnahme dieser Obus-Linie soll die Barmer Bergbahn stillgelegt werden.

Einzelheiten zu diesem grundsätzlichen Beschluß des Aufsichtsrates wurden deutlich, als der Oberbürgermeister davon sprach, daß der Vorschlag im Plenum des Stadtrates vor aller Öffentlichkeit noch beraten werden soll. Zur Einrichtung der neuen Obus-Linie sind zehn Obus-Wagen nötig, außerdem muß eine Oberleitung gebaut werden. Im nächsten Frühjahr dürfen nach Zustimmung durch das Stadtparlament die Arbeiten beginnen, die frühestens in einem Jahr von jetzt an gerechnet, beendet sein könnten. Die Einrichtungen der Bergbahn bleiben so lange erhalten, bis die Obus-Linie ihre Bewährungsprobe abgelegt hat. Ein Antrag auf Stilllegung der Bergbahn bei der Aufsichtsbehörde soll nach der Beratung durch die Stadtverordneten erneut gestellt werden.

Die technischen und wirtschaftlichen Überlegungen, die zu diesem Beschluß führten, gab Verkehrsdirektor Rauschenberger vor der Presse bekannt. Er erwähnte zunächst, daß die große Verkehrszählung vom März 1956, deren Auswertung rund ein Jahr gedauert hat, auch das Problem der Bergbahn neu gestellt habe. Die damaligen Diskussionen seien vergangen, Man habe sich jetzt sachlich, objektiv und ohne jede Gefühlsregung erneut mit dem Problem befaßt. Dabei sei man vom gegenwärtigen Zustand ausgegangen und habe auch den genauen Verkehrswert der Bergbahn ermittelt unter der Fragestellung: Wo geht der Bergbahnverkehr hin und wo kommt er her? Dabei hat sich ergeben, daß rund 2.800 Personen täglich die Bergbahn benutzen, aber nur 5 Prozent davon,

also rund 150 bis 170 Personen, nähmen am inneren Verkehr der Bergbahn teil, d. h. benutzten die Haltestellen auf der Strecke. Der Verkehrswert der Bergbahn läge also nur in ihrer Bedeutung als Durchgang zwischen der Talsohle und den südlichen Höhen.

Daraus hätten sich vier Lösungen herausgebildet. Die erste hätte vorgesehen, daß die Straßenbahnlinien 4 und 14 den bei Stilllegung der Bergbahn zusätzlichen Verkehr übernehmen mußten. Die zweite hätte darin bestanden, einen Beiwagenbetrieb bei der Bergbahn einzuführen, so daß man am Toelleturm an die Linie 10 diese Wagen anhängen könnten. Der dritte Vorschlag hätte eine Omnibuslinie vorgesehen, die von der Talsohle über die Lichtenplatzer Straße nach Lichtscheid hätte führen müssen. Der vierte Vorschlag habe sich auf das in der modernen Verkehrsentwicklung bewährte Mittel der Obus-Linie konzentriert.

Obuslinien haben sich bewährt

Für alle Lösungen hätte man den Verkehrswert festgestellt. Dabei habe sich ergeben, daß eine unter ziemlich großen Kosten modernisierte Bergbahn den kürzesten Weg gehabt habe, aber auch die größte Schnelligkeit aufzuweisen habe. Danach sei die Obus-Linie am günstigsten zu beurteilen, da sie sich in einem bergigen Gelände besonders bewähre, weil die Energie aus dem elektrischen Netz genommen würde, das praktisch unbegrenzt sei. Von der Talsohle bis nach Lichtscheid gebrau-

che diese Obus-Linie nur eine Minute länger als die Bergbahn, da ein Umsteigen am Toelleturm in Fortfall kommt.

Die Untersuchung hat auch die Kosten für alle Lösungen berücksichtigt. Die Erneuerungskosten für die Barmer Bergbahn bei ihrem Weiterbestehen betrügen rund 2,5 Millionen, da man die Kosten, die durch die Anhebung der Bergbahnbrücke bei der zukünftigen Elektrifizierung der Bundesbahn mit rund 650.000 DM hinzurechnen müsse. Der Ausbau der Linien 4 und 14 zweigleisig bis Lichtscheid koste 1,5 Millionen, eine parallele Omnibuslinie 1,1 Millionen und die jetzt vorgeschlagene Obus-Linie bis Lichtscheid rund 1,4 Millionen. Der teuerste Vorschlag also bliebe nach dieser Darstellung die Erneuerung der Bergbahn.

Mit dem geringsten Aufwand!

Die Verkehrsabteilung der Wuppertaler Stadtwerke hat sich auch die Mühe gemacht, den jährlichen Betriebsaufwand für die verschiedenen Lösungen zu berechnen. Dieser würde bei einer Erneuerung der Bergbahn 1,73 Millionen, bei dem Ausbau der Linien 4 und 14 1,18 Millionen, bei der parallelen Omnibuslinie 1,474 Millionen und bei der Obus-Linie 920.000 DM betragen. Den geringsten Aufwand erfordere also die Errichtung der Obus-Linie.

Der GA wird morgen zu diesem Grundsatzbeschluß des Aufsichtsrates der Stadtwerke Stellung nehmen. Bei dieser Stellungnahme werden noch einmal genaue Zahlen der notwendigen Investitionen und der Verkehrswirtschaftlichkeit gegenübergestellt. Zunächst bleibt aber zu begrüßen, daß der Aufsichtsrat die Frage der Verkehrssicherheit in den Mittelpunkt stellte und keine übereilten Schritte in Richtung auf die Stilllegung der Bergbahn unternehmen will. Oberbürgermeister Herberts, der als Sprecher des Aufsichtsrates fungierte, betonte wörtlich: „Wir wollen keine Experimente machen!“

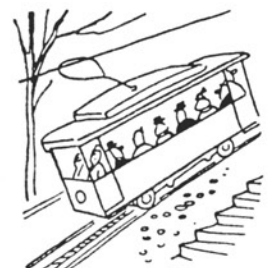
Das Buch Unter dem Fahrdracht

Sie fuhr nach Solingen und Remscheid, verband Wuppertal mit Essen, Hattingen und Ennepetal. Am 30. Mai wird sie nun endgültig stillgelegt. Die Straßenbahn hat ausgedient. Mit den letzten Linien 601 und 611 geht ein bedeutendes Stück Wuppertaler Nahverkehrsgeschichte zu Ende.

„Unter dem Fahrdracht“ lautet der Titel des Buches, das die Stadtwerke aus diesem Anlaß herausgeben und das in Kürze erscheinen wird. Der Autor Herbert Cappel kennt den Nahverkehr des Bergischen Raumes wie seine Westentasche. Er zeigt in diesem Buch die Betriebsgeschichte der „Elektrischen“ von den Wirren und Schwierigkeiten der Kriegsjahre bis zum Tage der Stilllegung auf. Auch für den Laien verständlich geschrieben bringt der Text eine Fülle von technischen Fakten und Details für den echten Stra-

ßenbahn-Fan.

In der Darstellung des Werdgangs dieses beliebten Verkehrsmittels werden sicher viele Wuppertaler ein Stück selbst erlebter Geschichte wiederfinden und auch die Entwicklung der Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg nachvollziehen können. Rund 100, zum größten Teil historische Fotos runden das Buch ab.



Vorbestellung nimmt entgegen:

Ihr BMB-Vertrieb (DM 20,--)

Anschriften siehe Impressum S. 24

Museumsbahn

Wenn 1988 die mehr als hundertjährige Geschichte der Straßenbahn des Wuppertals ihr Ende gefunden hat, wird es dennoch dort weiter eine Straßenbahn geben. Das Verdienst, eine mehrere Kilometer lange Strecke erhalten und dafür Wagen aus ganz Westdeutschland gesammelt zu haben, gebührt dem „Verein Bergische Museumsbahnen“. Er stellt in einer reich illustrierten Broschüre die Entstehung seiner bemerkenswerten Bürgerinitiative vor, die eine technik- und verkehrsgeschichtliche Tat bedeutet. Mit der Broschüre wird die ebenfalls für 1988 geplante Eröffnung des einzigen westdeutschen Straßenbahn-Museums eingeleitet. *Bergische Museumsbahnen (Hg.) - Geschichte und Vorgeschichte des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V. seiner Fahrzeugsammlung und der Strecke im Kaltenbachtal - Selbstverlag, Wuppertal 1986. 48 Seiten.*

■ Bergische Museumsbahnen

Der Bergische Museumsbahnen e.V. (BMB) hat mit dem Titel "Bergische Museumsbahnen" eine neue Broschüre über die Geschichte des Vereins, seiner Fahrzeugsammlung und der Strecke im Kaltenbachtal herausgegeben. Hier will der Verein die Straßenbahnstrecke Kohlfurth - Cronenberg als Museumsbahn wieder in Betrieb nehmen. BMB, Postfach 131936 5600 Wuppertal 1. Die 44seitige Broschüre mit zahlr. Abb. ist erhältlich gegen Vorauszahlung von 10 DM auf das Konto 9072-438 PSA Essen.



▲ Nahverkehrs
Nachrichten
n a n a 9/87

▲ "neues rheinland"
April 1987

Zur Geschichte der Straßenbahnen

Broschüre des Vereins Museumsbahnen

Der Verein Bergische Museumsbahnen, der sich die Wiederinbetriebnahme der früheren Straßenbahnstrecke Kohlfurth - Cronenberg zum Ziel gesetzt hat, legt eine neue Broschüre vor, die über die Ziele des Vereins, aber auch über die Geschichte der heimischen schienenverbundenen Fahrzeuge informieren will.

So gehen die Autoren auf die Geschichte der bergischen Straßenbahnen ein, die einst bis nach Benrath, Werden, Steele oder nach Hattingen fuhren. Im Süden reichte das frühere Straßennetz bis nach Lennep und Wermelskirchen.

Ihre Bedeutung hatten die Straßenbahnen nach den beiden Weltkriegen außer in der Personenbeförderung auch noch beim Transport von lebenswichtigen Gütern.

Weiter zeigt der Verein seine bisherigen Bemühungen um das inzwischen weithin bekannte Straßenbahn-Museum auf, stellt mit vielen Bildern seinen Wagenpark vor und berichtet über die Geschichte des

Vereins Bergische Museumsbahnen.

Doch noch ein Aspekt führte zu dieser Broschüre: „Wir möchten mit der Erhaltung der alten Straßenbahnen immer wieder daran erinnern, daß der Fortschritt des Nahverkehrs, der in manchen Regionen das Verschwinden der Straßenbahnen zur Folge hatte, nicht in jedem Fall einen wirklichen Fortschritt für die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel darstellt.“

Erhältlich ist die Broschüre im Buchhandel, im Betriebshof der BMB in der Kohlfurth (Telefon 47 02 51) oder beim BMB-Vertrieb, Postfach 13 19 36, Wuppertal 1. —hl.

WZ 4.2.1987 ▲

WUPPERTAL MAGAZIN März 1987 ►

Die neue Broschüre:

50 Seiten, farbiger Titel,
Kunstdruck, DIN A5



**Bergische Museumsbahnen
Schmalspur im Bergischen Land
Geschichte und Vorgeschichte
des Vereins BMB e.V.
der Strecke Wuppertal-
Kohlfurth Brücke -
Wuppertal-Cronenberg
und der Fahrzeuge der BMB**

Versand: 10,- DM
Vorauszahlung auf PGiroK 9072-438,
Postgiroamt Essen
(+ BMB-Postkarten-Serie und
Mitteilungsblatt HALTESTELLE
15,- DM)

**BERGISCHE MUSEUMS-
BAHNEN EV**

Postfach 13 19 36 · 5600 Wuppertal 1



Ihr Hobby ist die Straßenbahn

Mit dem Fahrplanwechsel im Mai werden die letzten Straßenbahnen der Linien 601 und 611 durch Busse ersetzt. Die Wuppertaler Stadtwerke folgen damit einem Beschluß des Rates vom 26. September 1983 über die stufenweise Umstellung des Straßenbahnverkehrs auf Busbetrieb.

Doch die alte „Elektrische“, die hoffnungslos in die roten Zahlen gefahren ist, wird in der Erinnerung der Wuppertaler fortleben. Dafür sorgt der Verein Bergische Museumsbahnen, der auf seinem Betriebshof in der Kohlfurth liebevoll restaurierte Straßenbahnwagen präsentiert.

Die Mitglieder und Freunde des Vereins widmen sich nach eigener Aussage der „Traditionspflege und sinnvollen Freizeitbeschäftigung, dem Studium und der Unterstützung des öffentlichen Schienenverkehrs“.

Über die Arbeit des Vereins und seines Straßenbahn-Museums informiert eine reich illustrierte Publikation, die speben im Eigenverlag erschienen ist. Die 45 Seiten umfassende Broschüre mit einem farbigen Titelfoto von Klaus Sieper ist „vor Ort“ im Betriebshof Kohlfurth, im Buchhandel oder gegen Vorauszahlung von DM 10,- auf das Konto des Vereins, Postscheckkonto Essen 9072-438, zu beziehen.

K. S.



Schon bald Geschichte: Straßenbahn in Wuppertal
Ein Foto von Manfred Jakob

K O R R I G E N D A

Leider ist es uns nicht gelungen, unsere Broschüre ganz frei von Druckfehlern zu halten.

Auf Seite 8 im zweiten Absatz sind deren zwei. In der dritten Zeile ist "Während" zu streichen, in der letzten Zeile heißt es richtig "Stadtteile".

Auf Seite 29 geht es um "ganz neu". Ganz neu war der wagenbauliche Teil der vierachsigen Gelenktriebwagen 4501 - 4507, nicht aber deren Antriebs- und Teile der elektrischen Ausrüstung.

Klarheit schaffen wir um die Wagenserie 127 - 131. Diese Wagen kamen zwar im Augsburger Anstrich nach Elberfeld, waren aber in Augsburg nicht im Einsatz. Die Wagennummern wurden übernommen.

Wir danken Herrn Gerd Leimbach für seine sachdienlichen Hinweise.

BUCHBESPRECHUNG

Kurt Schnöring "Abschied von der Straßenbahn"

86 Seiten, 54 Fotos, DM 16,80

Verlag Ute Kierdorf, 5630 Remscheid

Der Leser erfährt erst im zweiten Absatz des Vorworts, um welche Straßenbahn es sich hier handelt: gemeint ist Wuppertal. Sein erstes "Straßenbahn-Erlebnis" hatte der Autor vier Monate nach Kriegsende auf einer Fahrt von Herne nach Ronsdorf, als ihn der trotz des allgemeinen Chaos eingehaltene Fahrplan beeindruckte; immerhin war der Autor damals sechs Jahre alt! Von einem Fahrplan konnte allerdings um diese Zeit noch keine Rede sein, zumal erhebliche Zwischenstücke zu Fuß bewältigt werden mußten.

Gravierende Fehler, zurückzuführen auf mangelnde Recherchen, sowohl in der Einleitung als auch bei den Bildunterschriften sind zu beanstanden. Stellt sich die Frage: Ist das Thema Straßenbahn doch nicht so einfach? Zumal dem Autor auf Grund seiner beruflichen Tätigkeit der Zugang zu verlässlichen Quellen ohne Mühe möglich war.

Hier nun eine kleine Auswahl der Ungereimtheiten: "Möde Rappelskiste": Das abgebildete Fahrzeug ist nicht der letzte Wagen der Pferdebahn, sondern ein Anhänger der elektrischen Talbahn, Baujahr 1898, der anlässlich des "Bunten Bandes" im Jahre 1950 auf Pferdebahn umfrisiert worden war (Seite 19). Der abgebildete Motorwagen auf Seite 22 ist nie Pferdebahnwagen gewesen, sondern von der Waggonfabrik Herbrand in Köln-Ehrenfeld in den Jahren 1895/96 in einer Stückzahl von 65 Wagen zur Elektrifizierung der Talbahn geliefert worden. Seite 35: Die Linie 11 fuhr 1936 von Weiherstraße zum Gabelpunkt, und auf Seite 37 handelt es sich nicht um einen Sommerwagen (denn die hatten keine Seitenwände und keine Fenster); eine offene Plattform macht noch keinen Sommer! Und auf Seite 40 werden wir mit einer bisher völlig unbekannten Straßenbahnlinie am Otto-Hausmann-Ring (nebst Wartehalle) bekanntgemacht. Die Barmer Bergbahn wurde nicht von den Wuppertaler Bahnen übernommen, sondern war gleichberechtigter Partner beim Zusammenschluß im Jahre 1940 (S. 42). Die Linie 2 auf Seite 45 fährt nicht nach Hiddinghausen, sondern zum Barmer Krankenhaus. Der Triebwagen auf Seite 57 stammt nicht aus den dreißiger Jahren, sondern ist Baujahr 1914. Großraumwagen und Gelenktriebwagen (Seiten 63-65) sind ganz unterschiedliche Konstruktionen. Und auf Seite 65 wird der Leser mit der Nachricht überrascht, daß Remscheid sieben Großraumwagen von Wuppertal übernommen hat (trotz verschiedener Spurweiten).

In der Zeittafel setzen sich die Fehler fort; es sei hier u.a. auf die Umstellung der Straßenbahnlinie Oberbarmen - Beyenburg im Jahre 1949 hingewiesen. Hier ist niemals und zu keiner Zeit eine Straßenbahn gefahren (Seite 78). Ebenso finden sich weitere Widersprüche bei Orts- bzw. Linienbezeichnungen oder Eröffnungsdaten (z.B. Cronenberg - Solingen 1912 oder 1914). Die vielen Druckfehler sind wohl weniger dem Autor als dem Verlag Kierdorf anzulasten.

Es sind noch weitere zahlreiche Ungenauigkeiten vorhanden, so daß abschließend festgestellt werden kann: Der "Abschied von der Straßenbahn" ist auch ein Abschied von der geschichtlichen Wahrheit; was bleibt ist ein Bilderbuch.

Gerd Leimbach



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
o	F	K	E	u	0	0	9	1	3	2	u	1	Q	P	f	g			
X	B																		L
X	C	0	1	2	3	4	5	6	7	8									O
X	A	Δ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	F
			E	G	H	M	N	P	U	☆									
X	D	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	S
		S	9	10	11	12	13	14	15	16	17								G
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Wülh. Wandt, Wuppertal.

Wozu diente dieser Fahrschein?

Diese Frage stellt Herr Wolfgang Hilger, Paul-Keller-Str. 12, 5340 Bad Honnef 6 unseren Lesern und auch der Redaktion. Wer die Antwort weiß, möge diese bitte sowohl Herrn Hilger, als auch der Schriftleitung mitteilen. Wir würden uns freuen, auf diese Weise zur Knüpfung neuer Verbindungen beizutragen.

Vom 17. bis 19. November 1938 fand in Düsseldorf eine Tagung des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe statt. Aus diesem Anlaß wurde eine Wagenschau veranstaltet. Die Normalspurfahrzeuge standen in der Schleife Stockumer Kirchstraße, die Meterspurwagen in Benrath in der Schleife Hildener Straße: Saarbrücken Tw 112, Gera Tw 28, Erfurt Tw 93, Aachen Tw 23, Essen Tw 505 (Montoswagen), Zwillingstriebwagen und Rheinbahn Tw 116. Die Essener Wagen reisten mit eigener Kraft an und ab. Die Essener Presse berichtete über die Reise mit nachstehenden Worten:

Straßenbahnfahrt Essen-Benrath

Ein schwieriger Transport — In fünf Stunden geschafft!

Einen nicht alltäglichen Anschauungsunterricht über Vorort-Verkehr und Vorort-Verkehrswege erhielten am Donnerstagnachmittag Pressevertreter auf einer Straßenbahnfahrt von Neviges nach Essen-Steele, zu der die Verwaltung der Essener Straßenbahnen eingeladen hatte. Die Essener Straßenbahn hat nämlich den ebenso aufschlußreichen wie gewagten Versuch gemacht, eine Anzahl von neuen Straßenbahnwagen, die während der Fachgruppentagung in Düsseldorf ausgestellt wurden, auf dem Straßenschienenwege von Essen nach Benrath zu überführen. Der Versuch ist gelungen, wie, darüber gab Oberingenieur Stang von der Essener Straßenbahn vor der Presse interessante Einzelheiten bekannt. Die reine Fahrzeit von Essen nach Benrath hat rund 5 Stunden in Anspruch genommen. Das ist keine Konkurrenz gegen die Reichsbahn!

Wie die neuen Essener Straßenbahnwagen nach Benrath gekommen waren, so wurden sie auch wieder zurückgeführt. Einen besonders großen und modernen Tiefflurwagen hatte sich die Straßenbahn nun in Neviges aufgehoben, um auf einer Fahrt von dort nach Steele der Presse den Wagen in Betrieb und die Verkehrswege in diesem Gebiet zu zeigen. Es war wirklich sehenswert! Wenn die Essener Straßenbahn nicht schon Tage vorher in der Windmüllerkurve zu Neviges mit Abbrucharbeiten an Haus und Bürgersteig begonnen hätte, wären die Vertreter der Presse und der Tiefflurwagen wahrscheinlich heute noch nicht wieder in Essen. Diese Vorrichtungsarbeiten für einen durchgehenden Straßenbahnverkehr Essen - Benrath aber waren schon vor der Hinfahrt bewerkstelligt worden. Am Donnerstag wurde nur noch einmal die bergische Verschalung an einer Metzgerei von dem Wagendach etwas geschrammt, und an der Steeler Ruhrbrücke wurde ein Stück Bürgersteig leicht beschädigt.

Immerhin erregte auch die zweite Durchfahrt eines großen und hochmodernen Straßenbahnwagens durch eine kleine und enge Stadt in Neviges noch berechtigtes Aufsehen.

Als die Essener Pressephotographen sich des seltenen und ganz eigenartigen Vorkommnisses bemächtigten, machte die Geschäftswelt rund um den Tatort kurzentschlossen Werkpause. Weil die Stabilität der im Wege und in Frage stehenden Hauswand an der Windmüllerkurve statisch nicht ganz einwandfrei nachgerechnet werden konnte, ließen die Vertreter der Essener Straßenbahnen und der Essener Presse den neuen Wagen leer durch die Windmüllerkurve fahren, um ihn dann zu Fuß wieder einzuholen. Der Wagenführer war durch die Unfallberufsgenossenschaft gesichert.

Nachdem man sich in Neviges noch einmal davon überzeugt hatte, wie landschaftlich und städtebaulich reizvolle bergische Kleinstadtbilder durch eine stillose, eine geradezu herzlos rohe und polizeiwidrige Weise vermauert wurden, hatte man dann auf der Fahrt über Langenberg - Nierenhof - Kupferdreh auch noch Gelegenheit, die Oberbauverhältnisse zeitgenössischer Kleinbahnstrecken zu studieren. An solchen Strecken müssen alle Versuche in Richtung Verkehrsbeschleunigung scheitern. Der neue Tiefflurwagen, der erhebliche Geschwindigkeiten entwickeln kann, mußte hier sehr vorsichtig und langsam fahren, sollte die Gefahr nicht heraufbeschworen werden, daß der Wagen plötzlich nicht mehr "schienengebunden" war. Hinter dem langsam fahrenden Wagen verlief ein knittriger Schienenstrang, ganz auf Dreck, in der Dämmerung. Die Landschaft an dieser Strecke ist auch an einem grauen Novembertage noch reizvoll genug, um ungetrübten Genuß zu vermitteln. Die Verkehrswege nur, für Straßenbahn, Kraftwagen oder Fußgänger, sind den

heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen, und sie gehören bestimmt in das Jahrhundert, in welchem sie angelegt wurden. Wenn es sich lediglich um ein Ausflugsgebiet handelte, könnte man die überalterten Zustände hinnehmen. Es handelt sich aber um ein Gebiet mit durchaus reger Wirtschaft und starker Industrie, das auf die Dauer unter solchen Verkehrszuständen leiden muß und das bisher noch immer vergeblich auf die große Nord-Süd-Verkehrsverbindung mit der Brücke in Kupferdreh wartet.

Wie das gemacht wird, um in fünf Stunden mit einem Straßenbahnwagen von Essen nach Benrath zu kommen, darüber gab in einem nachfolgenden Vortrag Oberingenieur Stang erschöpfenden Aufschluß. Der Vortragende führte u.a. folgendes aus:

"Ende voriger Woche fand in Düsseldorf auf Veranlassung der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen, Fachgruppe Straßenbahnen, eine Wagenschau statt. Auf dieser Wagenschau wurden von der SEG., Abt. Essener Straßenbahnen, 4 Triebwagen (1 Großraum-, 1 Tiefflur-, sowie 2 Wagen üblicher Bauart mit Zweiwagenzugsteuerung) ausgestellt. Für die Straßenbahn entstand nun die Frage, ob der Transport nach Benrath durch Eisenbahn oder ob die Überführung auf dem Straßenbahngleis nach dort stattfinden sollte. Von dem Transport mittels Waggon wurde abgesehen, da das Auf- und Abladen sehr viel Mühe und Arbeit verursacht und die Beschaffung der Waggons erhebliche Schwierigkeiten macht. Wir entschieden uns daher dafür, die Wagen auf dem Gleiswege nach Benrath zu überführen, welcher Weg zudem die Arbeiten für die Rheinbahn Düsseldorf, die den Transport zum Ausstellungsgelände vorzunehmen hatte, erheblich erleichterte. Es ist ein meterspuriger Gleisweg vorhanden, der von Essen über Steele, Neviges, Elberfeld, Cronenberg, Remscheid, Burg a.d.W., Solingen, Vohwinkel, Haan, Hilden nach Benrath führt.

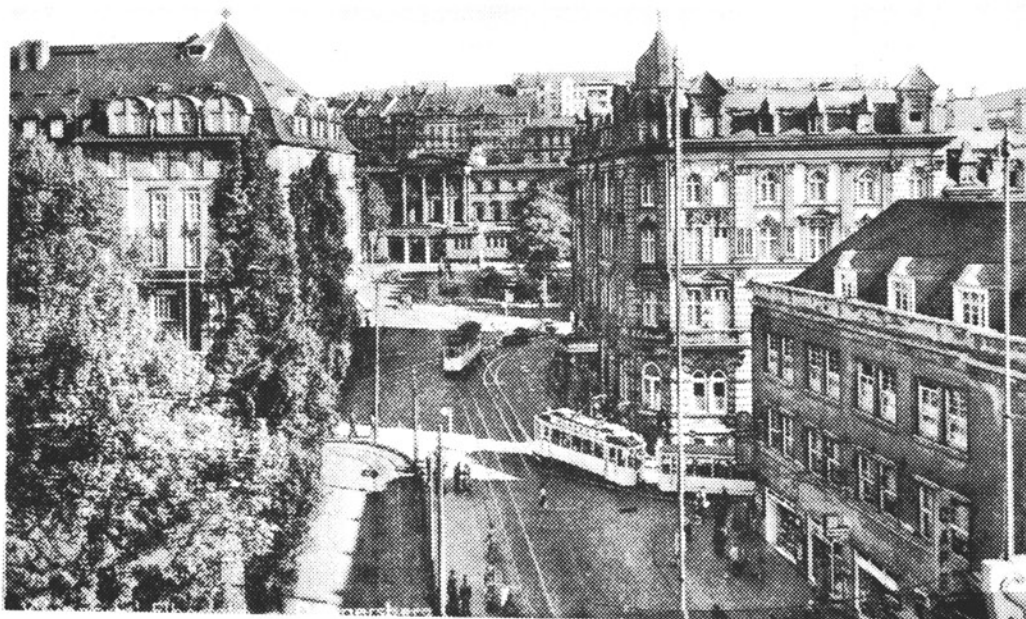
Es galt nun, festzustellen, ob unsere Wagen, von denen der eine einen Radstand von 6,3 Meter besitzt, ohne weiteres übergeführt werden konnten. Die hier vorgenommene Befahrung ergab, daß dies leider bis auf die Strecke Remscheid - Burg wegen der vielen starken Kurven nicht erfolgen konnte; außerdem gab es noch ein zweites Hindernis an der bekannten Windmüllerkurve in Neviges. Diese konnte nur nach teilweiser Beseitigung des Bürgersteiges und der Verschalung eines in das Profil hineinragenden Hauses befahren werden. Von dem Weg über Remscheid - Burg wurde nunmehr abgesehen und von Cronenberg aus auf dem Gleis der Barmer Bergbahn nach Solingen gefahren. Hier ergab sich eine Schwierigkeit insofern, als die Gleise der Barmer Bergbahn und der Solinger Straßenbahn miteinander nicht verbunden sind (die Verbindung wurde später hergestellt, die Red.). An der Hans-v.-d.-Bruck-Straße mußte daher ein Notgleis von etwa 30 Meter Länge gelegt werden, damit die Wagen auf das Solinger Gleis gebracht werden konnten, um von dort aus über Vohwinkel nach Benrath zu kommen. Um eine größere Störung des Straßenbahnbetriebes in Solingen nicht herbeizuführen, fand die Verlegung des Notgleises in der verkehrsstillen Zeit statt. Das Legen und Wegschaffen des Notgleises nahm eine gute Stunde in Anspruch, während der Verkehr der Straßenbahn selbst nur eine halbe Stunde umgeleitet zu werden brauchte.

Die Überführung der Wagen selbst fand am 11.d.M. statt. Die Abfahrt erfolgte 16.45 Uhr ab Essen, Grillostraße. Von Steele benutzten die Wagen das Gleis der Bergischen Kleinbahnen über Neviges nach Elberfeld-Döppersberg, wo wir gegen 19 Uhr eintrafen. Von dort aus ging dann der Weg über das Gleis der Barmer Bergbahn nach Cronenberg bis zur Endstation an der Hans-v.-d.-Bruck-Straße in Solingen (Mühlenplätzchen, die Red.). Auf dem Wege dorthin mußten ganz erhebliche Steigungen überwunden werden, u.a. ist zu erwähnen, daß die Straßenbahn zwischen Cronenberg und Solingen durch einen 200 Meter langen Tunnel fährt. In Solingen trafen wir um 20.15 Uhr ein. Um 22 Uhr begannen die Arbeiten mit dem Legen des Notgleises, und die Wagen konnten um 22.40 Uhr weiterfahren, so daß wir um 24 Uhr in Benrath eintrafen. Die reine Fahrt von Essen nach Benrath beanspruchte somit zirka 5 Stunden.

Die Fahrt war an sich sehr interessant und stellte infolge des hügeligen Geländes sehr starke Ansprüche an das Wagenmaterial, die aber ohne weiteres bewältigt werden konnten. Beim Fahren mußte natürlich größte Aufmerksamkeit

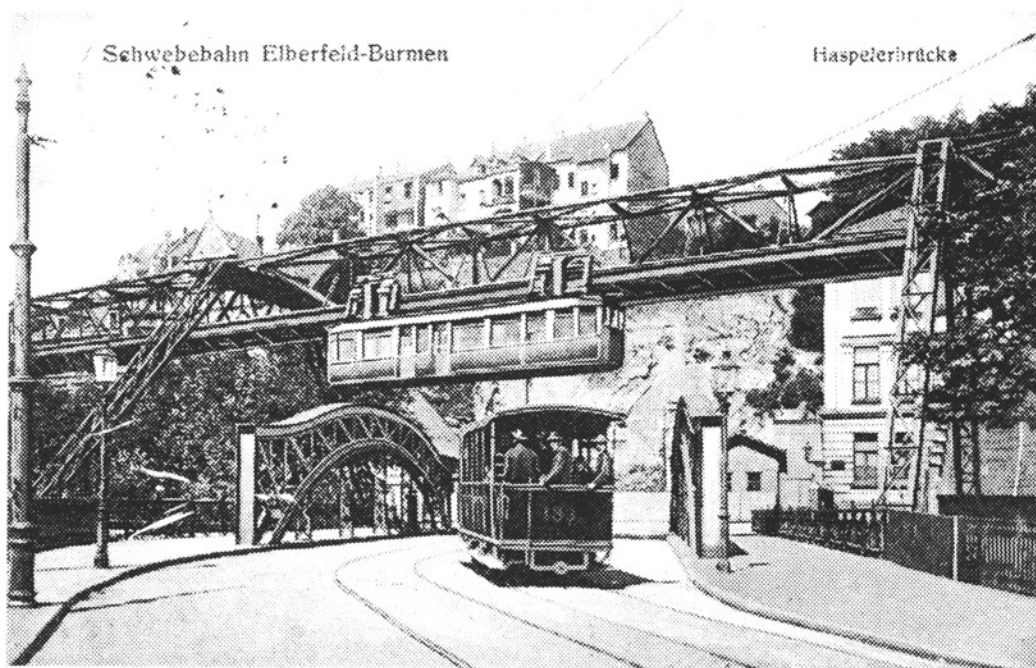
der Strecke geschenkt werden, da an vielen Stellen Gebäulichkeiten sowie Bäume sehr nahe an das Wagenprofil herankamen und stellenweise nur sehr langsam gefahren werden konnte, um ein evtl. Anfahren dieser Hindernisse zu vermeiden. Dank der Mitfahrt des von den verschiedenen Straßenbahnverwaltungen gestellten streckenkundigen Begleitpersonals gelang es uns, sämtliche Wagen unbeschädigt nach Benrath und wieder zurück nach Essen zu bringen."

Nachsatz der Redaktion: Wir haben den Aufsatz unverändert gelassen, damit sich der geschätzte Leser selbst ein Bild von den darin angesprochenen Verkehrsproblemen machen kann - Ruhrtalbrücke in Kupferdreh, Engpaß Langenberg, Umgehung Neviges - und die Fahrt dieses einzigartigen Konvois über die Museumsstrecke nachvollzieht - in Gedanken, versteht sich! Es ist darüber hinaus bekannt, daß wir durch den Überlassungsvertrag für unseren Triebwagen 105 in besonderer Weise mit der Essener Straßenbahn verbunden sind. Über den erwähnten Montoswagen werden wir in einer späteren Ausgabe der HALTESTELLE berichten, zumal die in ihm verwirklichte Technik mit Einzelrädern neuerdings wieder aufgegriffen wurde: Turin ATM 2800, wobei der Antrieb aber in herkömmlichen Drehgestellen liegt.



Auf denselben Gleisen wie der Talbotwagen (Serie 102 - 114) und MAN-Wagen (Serien 127 - 131 und 92 - 101 mit Beiwagen aus 1912) bewegte sich auch der Geleitzug der Essener Ausstellungsstücke über den Döppersberg. Unsere Postkarte gibt den Zustand im Jahre 1938 gut wieder. Im Hintergrund sehen wir den heute zu einem Supermarkt degradierten Bahnhof.

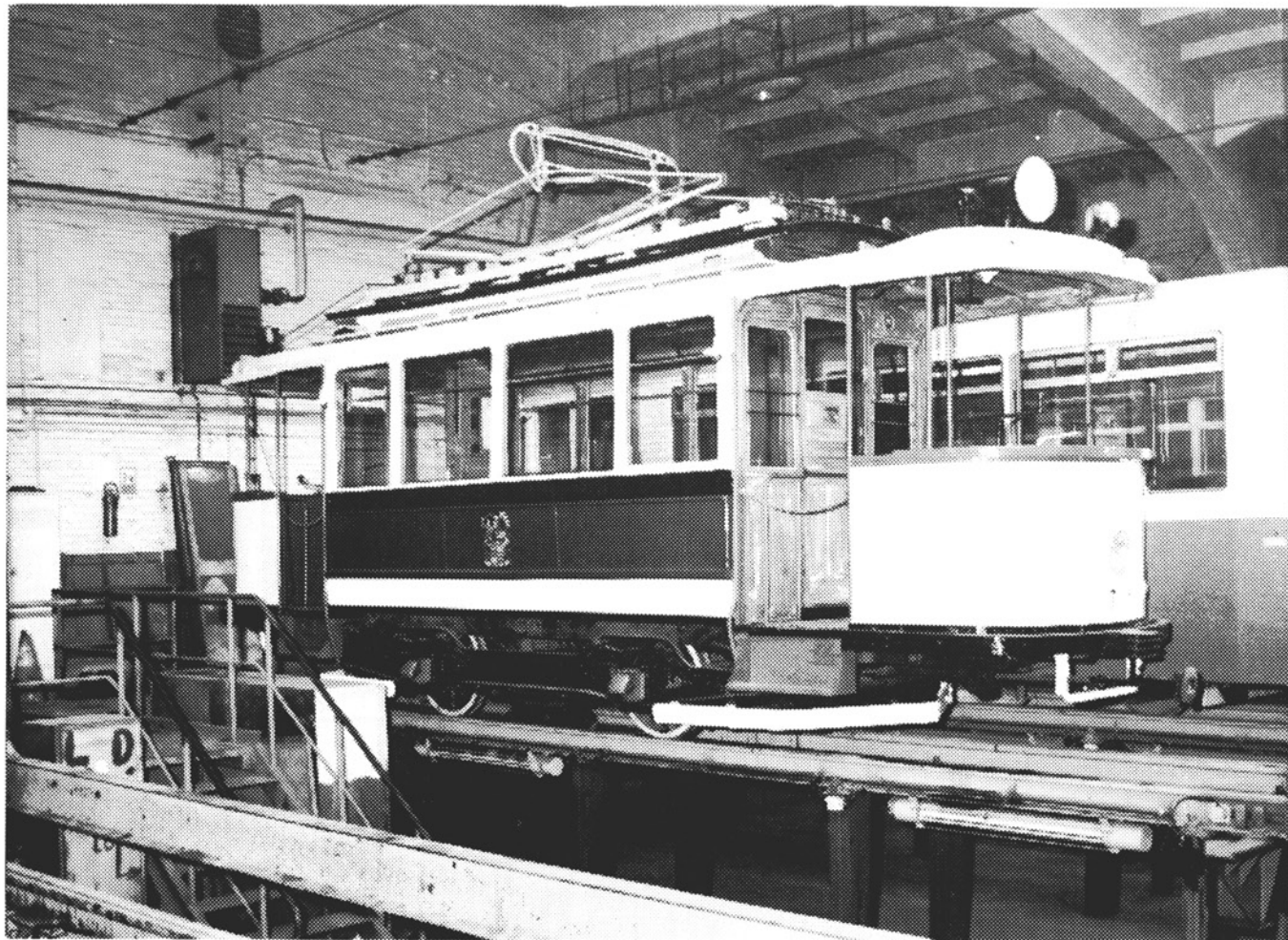
Ein Schwebebahnwagen der Baureihe 03 über einem Straßenbahnzug mit Sommerbeiwagen Nr. 183 auf dem Weg von Barmen nach Elberfeld, während der Schwebebahnwagen in entgegengesetzter Richtung unterwegs ist. Es handelt sich vermutlich um eine gestellte Aufnahme. Wir suchen vergeblich Fußgänger und Kraftfahrzeuge.



Triebwagen 7 - ein historischer Wagen der Straßenbahn Zwickau

Text Matthias Mitdank, Fotos Fotografenmeister Rainer Maßwig

Von MAN Nürnberg wurde im Jahre 1912 eine Serie von 5 Triebwagen an die Straßenbahn Plauen/Vogtland geliefert. Sie schloß sich einer 1911 gelieferten Serie von 6 Wagen an. In Plauen wurde dieser Wagen als Typ 8 bezeichnet und am 23.11.1912 unter der Nummer 44 in Betrieb genommen. Der Achsstand betrug 2,20 m, als Motoren kam der Typ D 53 wc zum Einbau. Dieser Wagen mußte im Laufe der Jahre alle technischen Veränderungen über sich ergehen lassen. Dazu zählte zum Beispiel die Verglasung der offenen Plattformen in den Jahren 1930/31 und die Anbringung von Fahrtrichtungsanzeigern 1936. 1939 erfolgte der Anbau von Scheinwerfern. Da die Plauener Straßenbahn erst 1960 erste Fahrversuche mit Beiwagen durchführte, war dieser Wagen von Anfang an nicht für Beiwagenbetrieb vorgesehen. Da Plauen, im oberen Vogtland gelegen, stets starke Berg- bzw. Gefällstrecken aufzuweisen hat, wurde schon von Anfang an Wert auf gute Bremsen gelegt. Am Typ 8 wurde die Magnetschienenbremse eingeführt. Als Handbremse war eine Klotzbremse vorhanden. Von 1912 bis 1955/64 hatte dieser Wagen einen Lyrabügel, danach einen Scherenstromabnehmer. Der Wagen hat 2 x 16 Sitzplätze auf Längsbänken. Der Anstrich war ursprünglich weiß/grün, später dann elfenbein. Nachdem in der DDR das Einheitswagenprogramm angelaufen war, waren die Verkehrsbetriebe in der Lage, das veraltete Rollmaterial auszusondern. Allerdings war diese Aktion später in Plauen als in Halle, Zwickau und vergleichbaren anderen Städten. In diese Zeit fiel auch der Gedanke von Nahverkehrsfreunden, einige alte Straßenbahnwagen der Nachwelt als technische Denkmale zu erhalten. Erste Erfahrungen sammelten die Leipziger Verkehrsbetriebe zur 800-Jahrfeier der Stadt 1965. Doch da existierten in vielen Städten keine Wagen mehr aus der Gründerzeit der Straßenbahn. So entschloß sich die Zwickauer Straßenbahn, einen Old-Timer aus Plauen zu übernehmen. Am 25.4.1968

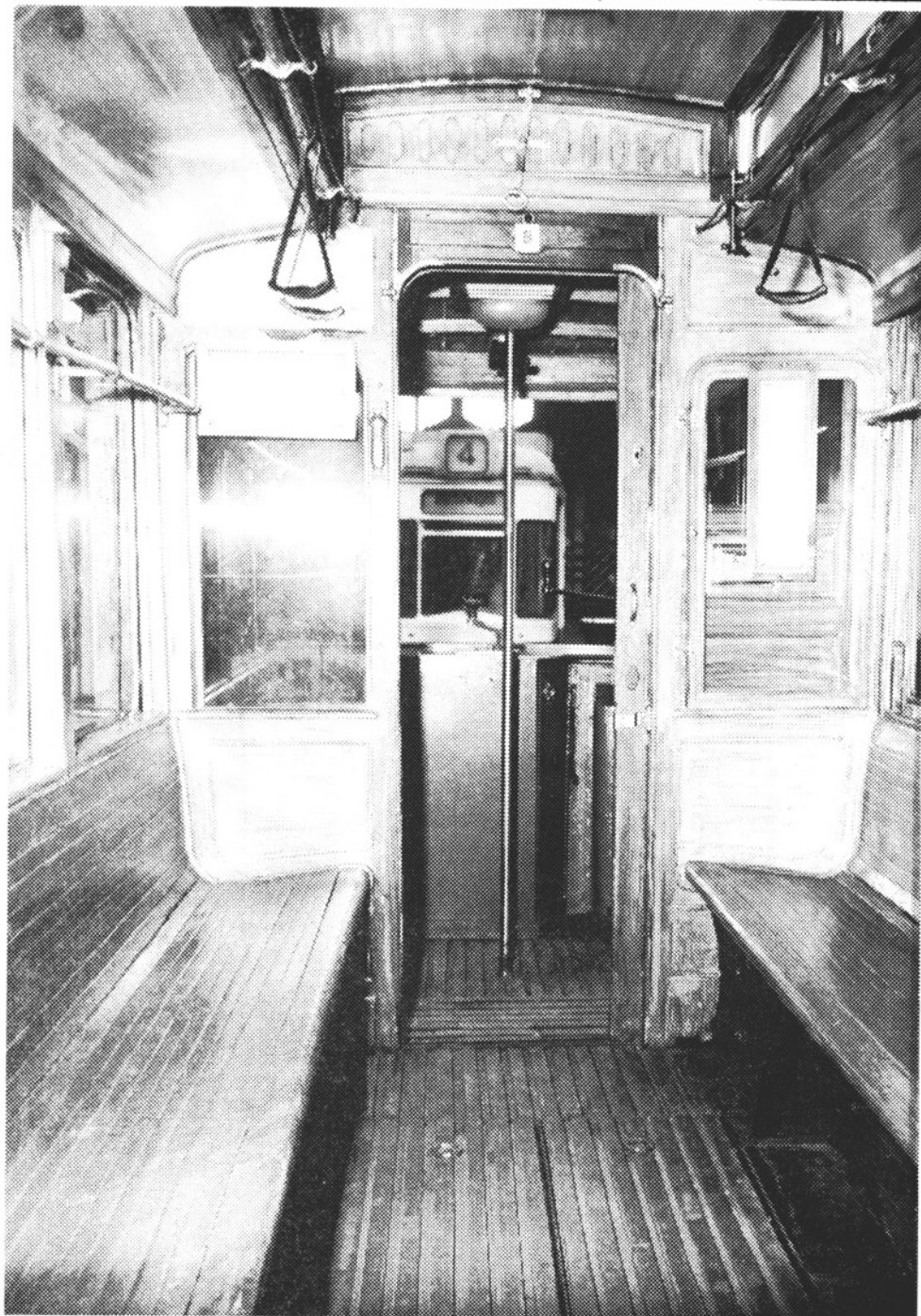


reiste der Tw 44 von Plauen nach Zwickau. Er wurde dort in eigener Werkstatt restauriert und in Anlehnung der Zwickauer Straßenbahn als Tw 7 hergerichtet. Seit dieser Zeit steht er zu Sonderfahrten zur Verfügung. 1985/86 erfolgte eine größere Hauptuntersuchung verbunden mit Neulack. Es ist beabsichtigt, diesen Wagen noch mit Lyrabügel auszurüsten. Damit steht dieses Fahrzeug wieder zu Sonderfahrten bereit.

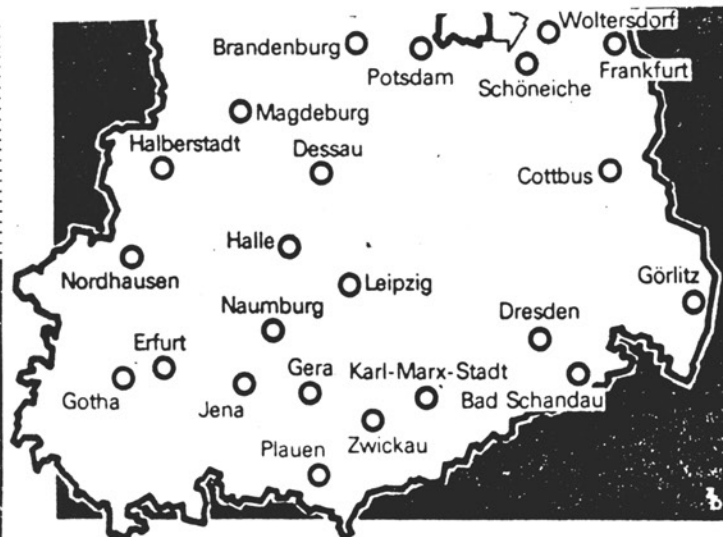


2000 Kilometer Straßenbahn-netz

Rund 2000 Kilometer umfaßt das Schienennetz der Straßenbahnen der DDR. Täglich werden im Durchschnitt über 3,9 Millionen Bürger mit der Straßenbahn befördert. Damit fahren 54,6 Prozent der Nutzer des öffentlichen Personenverkehrs, zu dem auch die Omnibusse im Stadtlinienverkehr sowie die S-Bahnen und in Berlin die U-Bahnen gehören, mit der Straßenbahn.



"Schweriner Volkszeitung" vom 24.02.1987

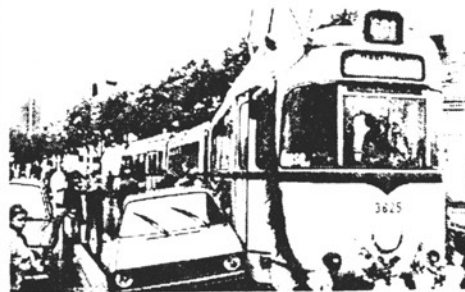




Dr. Kurt Sunkel (rechts) übergibt die Kurbel eines Wagens, der an den Verein Bergische Museumsbahn verschenkt wurde, an die Vorstandsmitglieder Wolfgang Schulz und Emil Dicke.
WZ-Foto: Rainer Haldenwang



Es war schon längst Sonntag, als dem letzten Achtachser-Zug von einer Schar Unentwegter sein letztes Geleit in die Heckinghauser Halle gegeben wurde.
WZ-Foto: Wolfgang Westerholz



Der letzte Unfall in der Wuppertaler Straßenbahngeschichte verlief am Samstagmittag auf der Dusseldorfer Straße relativ glimpflich. Personen kamen nicht zu Schaden.
WZ-Foto: Rainer Haldenwang

Die letzte Straßenbahn hatte Verspätung

Abschied ohne Begräbnisstimmung: Wuppertaler feierten 18 Stunden lang bis spät in die Nacht

Von der letzten Fahrt der Straßenbahn berichten Frank Hänschen und Sylvia Liebsch

18 Stunden lang feierten die Wuppertaler am Wochenende Abschied von der Straßenbahn: Am Samstagmorgen um 7.30 Uhr standen die ersten Andenkenjäger vor den Toren der Heckinghauser Wagenhalle, in der Nacht zum Sonntag schlossen sich dort um 1.45 die Tore hinter dem endgültig letzten Straßenbahnzug Wuppertals.

Offiziell wurde es am Samstag um 8.53 Uhr mit dem Start der Prominenten-Abschiedsfahrt. Die Prominenten-Mannschaft erschien allerdings stark ersatzgeschwächt. Begräbnisstimmung kam aber nicht auf und die befürchteten spontanen Demonstrationen straßenbahnbegeisterter Bürger blieben ebenfalls aus. Die von den Grünen organisierte Demo auf dem Kerstenplatz hatte auch nicht den erhofften Zulauf.

Als offizieller Vertreter der Oberbürgermeisterin bekannte CDU-Fraktionsvorsitzender Hermann Josef Richter: „Ein bißchen Wehmut klingt schon mit.“ „Die Stilllegung ist uns nicht leicht gefallen“, erklärte Dr. Kurt Sunkel, Vorstands-sprecher der Stadtwerke. Bis zum Döppersberg und zurück wurde die Prominenz geschaukelt, vom Klicken zahlreicher Kameras begleitet wie alle Abschiedstouren an diesem Tag. Etwas kosten ließ sich den Spaß ein besonders engagierter Fotograf, der mehrere Fahrten mit dem Ta-

kinghauser Wagenhalle, in der Nacht zum Sonntag schlossen sich dort um 1.45 die Tore hinter dem endgültig letzten Straßenbahnzug Wuppertals.

xi begleitete und aus allen Lagen schoß. Ein nicht eingeplanter Höhepunkt wurde um 13.29 Uhr erreicht: Auf der Dusseldorfer Straße hatte der Fahrer eines Golfs nicht einkalkuliert, daß in Höhe Lüntenbecker Weg die Bahn in seine Fahrspur einschwenkt – das war der letzte Straßenbahnunfall auf Wuppertaler Stadtgebiet.

Lautstark wurde es dann bei der endgültig letzten Fahrt: Nach Mitternacht fuhren zwei Wagen von Wieden zurück nach Heckinghausen, begleitet

von einem ständig hupenden Autokorso. Trotz Blaulicht-Eskorte ging es oft nur im Schritt-Tempo weiter, und an einigen Kneipen, die am Wege lagen, wurde noch ein Bierchen genommen.

Größerer Menschaufbruch auch an den letzten Metern vor dem Heckinghauser Depot, und vielen Stadtwörkern war anzumerken, wie froh sie waren, den letzten Wagen mit leichter Verspätung um 1.45 Uhr endlich in der Halle zu haben.



Wenn die Straßenbahn immer so voll gewesen wäre – man hätte sie kaum stilllegen müssen.
WZ-Foto: Wolfgang Westerholz



Sonderfahrtschein

Letzte Fahrt 30.5.'87

1.-DM

WSW

Gültig für eine Fahrt der Straßenbahn gemäß Tarif und den Beförderungsbedingungen der WSW AG

**100
JAHRE**
1887 **WZ** 1987

Elberfeld, 25. Juli. Durch die Kanalisierung der Wallstraße ist der Pferde-bahnverkehr ungemein erschwert. Auf der Straße vom Rathaus nach der Herzogsstraße und umgekehrt muß das Publikum die Wagen verlassen, damit dieselben langsamen Schritts über die im Bau begriffenen Gewölbe geleitet werden. Da ist nun nachher das Erstürmen der Wagen durch die Mitfahrenden ganz colossall und mit Lebensgefahr verbunden. Namentlich ist dies Sonntags der Fall, wo der Zuzug aus dem benachbarten Barmen nicht gering ist.

WZ Donnerstag, 16. Juli 1987

Im Bereich Nahverkehr setzt Schwerin im Gegensatz zu Wuppertal voll auf Straßenbahnen.

Worte, die in Schulaufsätzen verunglückten

„In der Straßenbahn ist immer viel Betrieb, aber wenn sich die Leute vorn zu sehr vermehren, verhindern sie den Fahrer am Verkehr.“

Nachruf

Die gute alte Straßenbahn! Wir wollten sie nicht verlieren.

Wer mag das wohl gewesen sein?

Wer faßte den Entschluß? Fort mit der alten Straßenbahn.

„Hoch lebe der Autobus!“ Wer's immer auch gewesen ist,

dacht nicht an Umweltschutz,

denn die gute alte Straßenbahn,

hat die Umwelt nie verschmutzt.

Wer's immer auch gewesen ist, hat nicht daran gedacht,

daß diese Menge Autobus die Welt noch schmutziger macht.

Ergo ist eine Phrase nur wenn's von überall her schallt,

„Wir wollen schützen die Natur, erhalten unseren Wald.“

Vielleicht bereut er auch schon bald

was er da hat getan.

Und trauert dann genau wie wir um die verschwundene Bahn.

Irmgard Gerhard Werlestr. 32 5600 Wuppertal 2





WZ-Foto Rainer Haldenwang

Bergische Museumsbahnen auf Normalspur

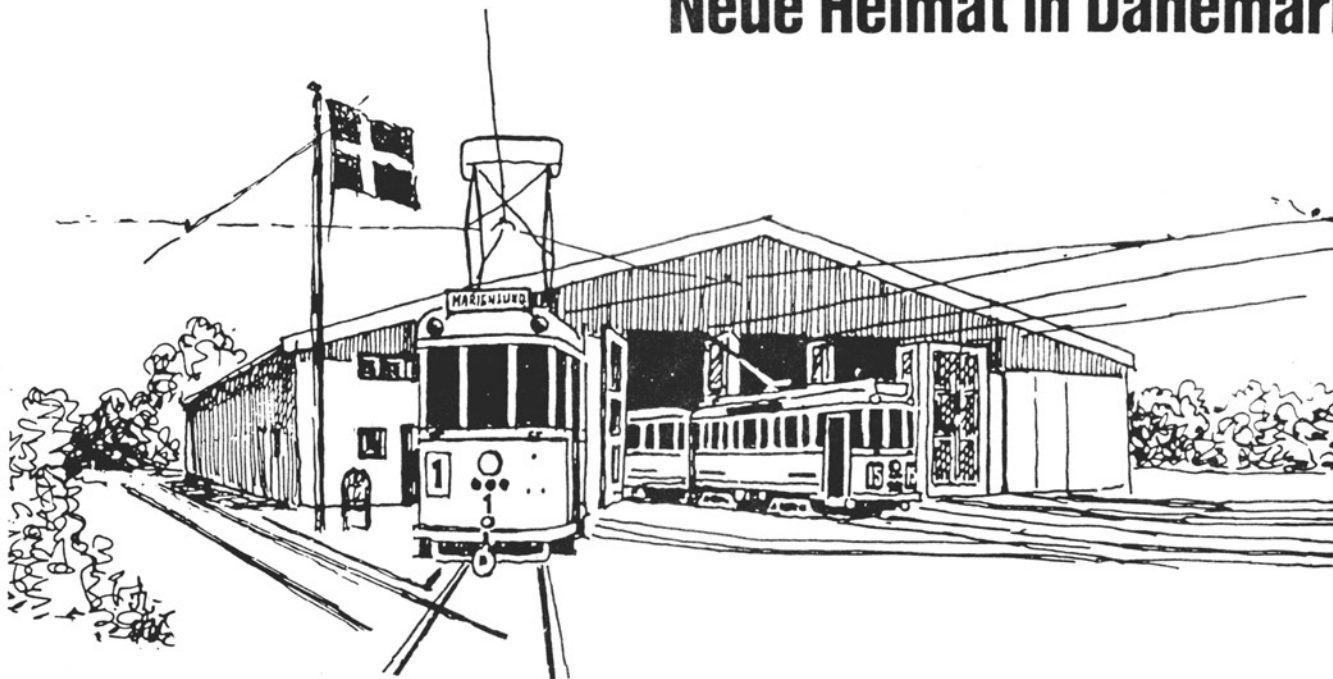
Durch die Übergabe der Kurbel an unseren Vorsitzenden schenkte uns unser Hausherr, Vorstandssprecher Dr. Sunkel, den Triebwagen 3239, Baujahr 1925, Wagenbauteil van der Zypen & Charlier, elektrische Ausrüstung Siemens. Er wurde von der Barmer Straßenbahn beschafft, erhielt bei den Wuppertaler Bahnen AG. die Nummer 239 (vorher 39) und bekam bei den WSW dann noch eine "3" davor, was "Straßenbahnfahrzeug" bedeutete. Sein Überleben verdankt er seiner überaus robusten Bauweise, seinem hohem Fahrgestell, die ihn zum Schneepflugfahrzeug vorbestimmten.

Wir haben ja bisher die Meterspur auf unsere Fahne geschrieben. Nachdem aber jetzt nur noch von den Rheinmetropolen ausgehende Normalspurlinien die Ausläufer des Bergischen Landes berühren, wollen wir auch das Andenken an die normalspurigen Bahnen unserer Heimat wachhalten.

Wir erinnern uns: 1874 fuhr die erste Straßenbahn in Wuppertal, auf Normalspur. Daraus entwickelte sich ein Netz mit Ausläufern bis Milspe, Hiddinghausen, Wieden und Toelleturm. Der Kreis Mettmann baute Verbindungen zwischen Düsseldorf-Grafenberg, Mettmann, Wülfrath, Törsheide, Vohwinkel. Der untere Kreis Solingen baute die Straßenbahn zwischen Ohligs und Opladen mit der Zweiglinie Landwehr - Höhscheid und die Straßenbahn Opladen - Lützenkirchen. Die Rheingemeinden schufen die Strecken Langenfeld - Monheim - Hitdorf - Rheindorf und Monheim - Baumberg. Und ja nicht zu vergessen ist die Straßenbahn im oberbergischen Land; von Gummersbach bis zur Aggertalsperre mit einer Zweiglinie für den Güterverkehr.



Neue Heimat in Dänemark



WZ Freitag, 22. Mai 1987

Nach Dänemark wurde gestern dieser ausgemusterte Schienenschleifwagen der Stadtwerke geschickt. Das Straßenbahnmuseum „Skoldenaesholm“ bei Kopenhagen hat das Gefährt für 3000 Mark gekauft. Der Wagen soll nicht nur zur Besichtigung dienen – er wird in Dänemark auch Schienen schleifen. 1925 wurde er als Personenwagen an die Barmer Straßenbahn geliefert. Dort lief er auf den Linien Schwelm-Milspe, Hatzfeld, Hiddinghausen und Wieden. 1967 bauten die WSW ihn zum Schleifwagen um. Im Winter diente er zudem als Schneepflug. Mit Hilfe des Bergischen Vereins für Museumsbahnen und Siemens-Dänemark wurde der Wagen auf einen Tieflader verfrachtet, der ihn über die Autobahn zur Fahrt bringt.

rundschau *am Wochenende*

Samstag, 23. Mai 1987

Neue Aufgaben erwarten den alten Schienenschleifwagen der Stadtwerke in Dänemark. Der Oldtimer Baujahr 1925 wurde von einem Straßenbahnmuseum 50 Kilometer westlich von Kopenhagen erworben. Am letzten Donnerstag trat die Tram die große Reise Richtung Ostsee an. Während der Wagen auf einem Tieflader der Deutschen Bundesbahn verladen wurde, nahm das alte Personal Abschied vom langjährigen Arbeitsplatz. Kauf und Transport waren durch die Vermittlung der Bergischen Museumsbahnen ermöglicht worden.

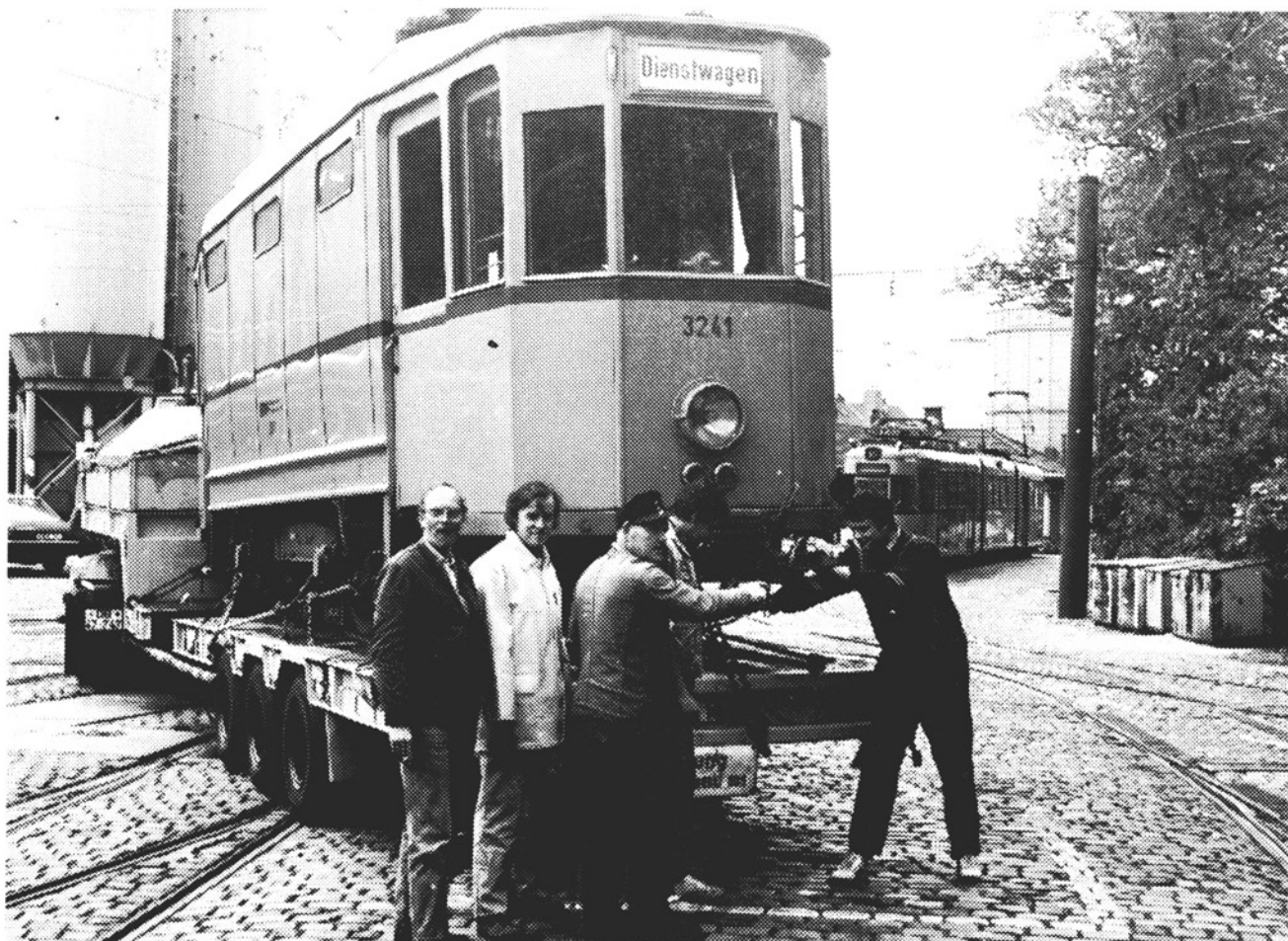


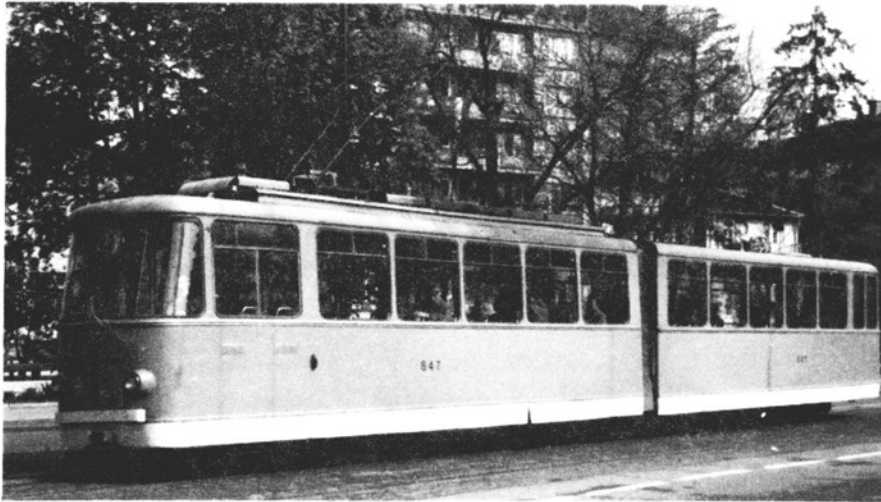
Foto: Michael Malicke

ТРАМВАИ СОФИЯ

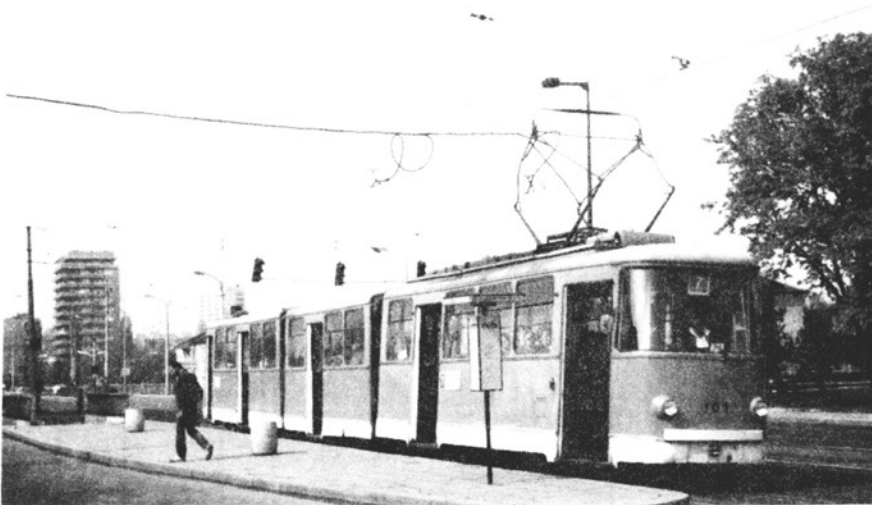
Straßenbahn Sofia

M.Höver

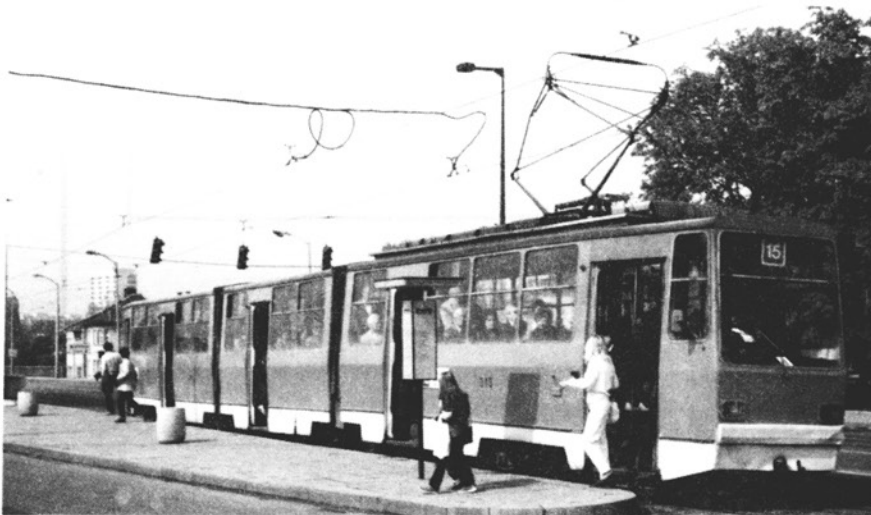
Als einzige Stadt in Bulgarien verfügt Sofia über ein großes Straßenbahnnetz mit 19 Linien. 2 Wagentypen, jeweils als 6xGel. und 8x Gelenktriebwagen sind im Einsatz. Angetrieben werden die Fahrzeuge vom ersten und letzten Drehgestell, hergestellt werden die Wagen in Sofia. Aus Zeitmangel konnten keine weiteren Informationen eingeholt werden.



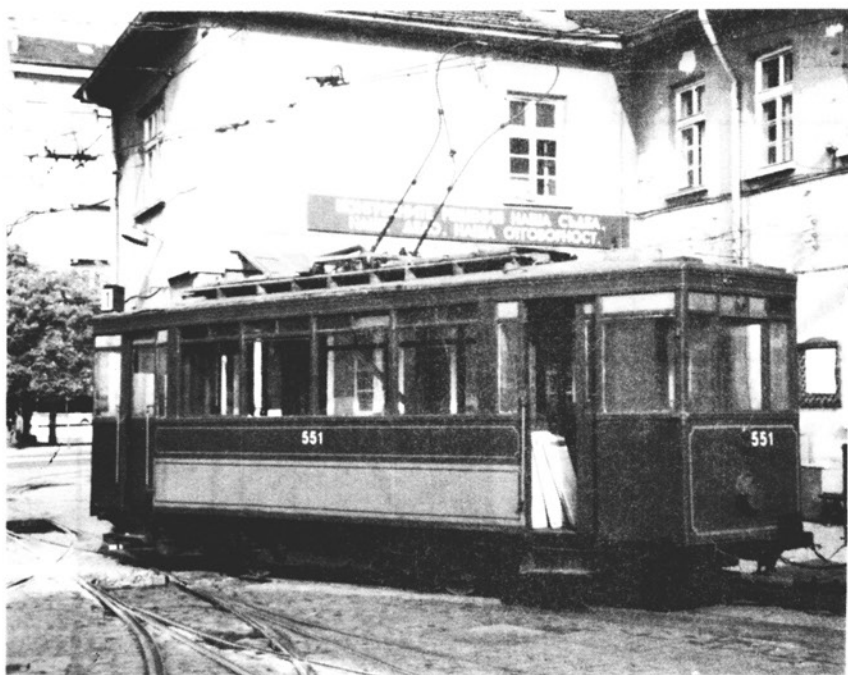
6xGelenktriebwagen, ausgerüstet mit Lyrabügel, auf dem Boul. Ernst Thälmann. Der Lyrabügel ist nur auf den Sechachsern montiert, befahren werden auch nur bestimmte Linien.



8xGelenktriebwagen, fotografiert an der gleichen Stelle, zeigt auch deutliche Gebrauchsspuren. Es waren überhaupt nur wenige Fahrzeuge ohne Blessuren zu sehen, aber man nimmt es hier nicht so genau.



An der gleichen Haltestelle ein 8xGelenktriebwagen neuerer Bauart. Diese Fahrzeuge, als Sechs.- und Achtscher werden noch produziert. Auf dem Hof der Herstellerfirma standen mehrere Wagenkästen in Reihe, fotografieren war nicht gestattet.



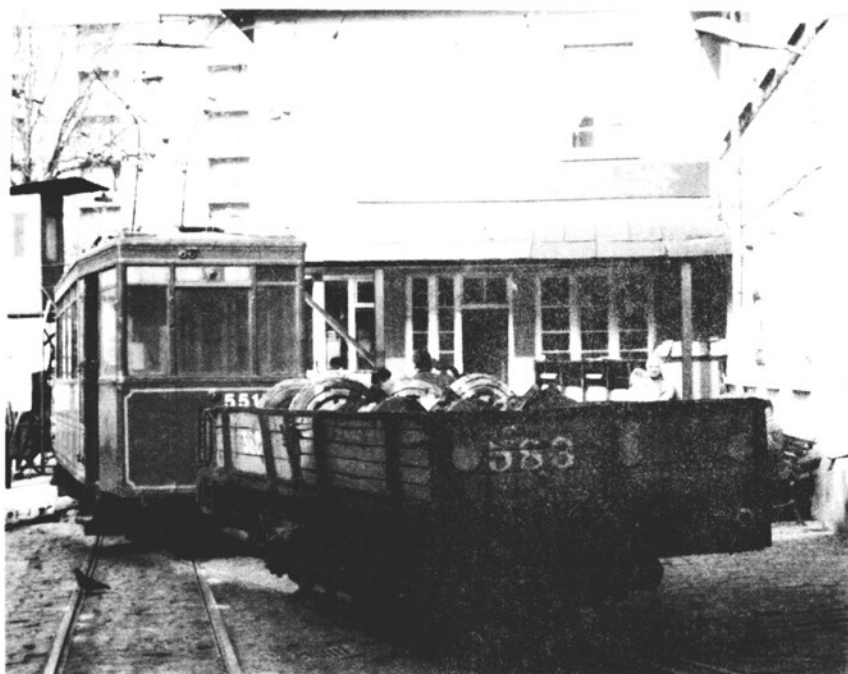
In der Nähe des Hauptbahnhofes, auf dem Boul. Georgi Dimitrov, befindet sich ein kleines Depot. Nach langem Gespräch und mit Hilfe einer BMB Broschüre durfte dieser alte Arbeitswagen fotografiert werden.

Angekuppelt ist ein Güterwagen, beladen mit Radsätzen und Motoren. Ein paar Minuten später fuhr dieser Zug ab zur Hauptwerkstatt, diese durfte leider nicht besichtigt werden.

Noch ein paar Worte zum Fahrbetrieb. Die Züge sind, auch während des Tages, gut besetzt. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt ca. 30 km/h. Kurze Schienenstücke, Flachstellen in den Rädern und der Einzelachsantrieb ergeben einen kräftigen Sound der unüberhörbar ist. In der Hauptverkehrszeit sind die Wagen so voll, dass die Türen erst nach mehreren Metern Fahrt zulaufen.

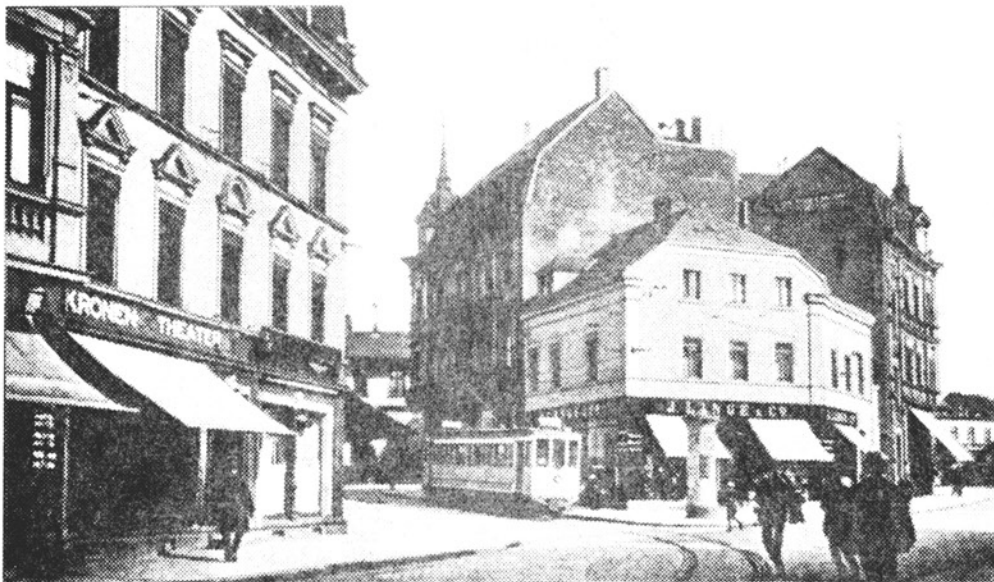
Die Fahrkarten werden an kleinen Büdchen, die an fast je-

der Haltestelle sind, gekauft. Die teuerste Fahrkarte ist die abgebildete Monatskarte für 5 Lewa. (6,80 DM). Mit dieser Karte kann man in jeder Stadt des Landes die öffentlichen Verkehrsmittel, außer der Eisenbahn, benutzen.





In HALTESTELLE 49 hat uns die Reprokamera unserer Druckerei übel mitgespielt. Besonders die herrlichen Bilder von der Rheinbahn in Solingen-Ohligs kamen sehr schlecht heraus. Unser Drucker bittet um Entschuldigung, und wir bringen



die Ohligser Bilder noch einmal, damit Sie, lieber Leser, auch erkennen können, was dargestellt wird. Zweimal sehen wir Vierachser zweier Epochen an derselben Stelle. Das Nahverkehrsmittel mit elektrischem Antrieb ist als Oberleitungsbus noch gegenwärtig. Ohligs wurde Endpunkt der S-Bahn, was hoffentlich nur vorübergehend ist.



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.



Seit dem 1. Juli 1973 hat unser Verein das Bahngelände vom Möschenborn bis zur Kohlfurthbrücke gepachtet. Ziel des Pachtvertrages ist die Wiederherrichtung aller Anlagen einschließlich der Erstellung eines Betriebshofs, noch nicht aber die Eröffnung des Museumsbahnbetriebs, die weiteren juristischen Schritten vorbehalten bleibt.

Wir wollen die Tradition der Barmer Bergbahn, der Remscheider und Solinger Straßenbahnen und der Bergischen Kleinbahnen weiterführen, die schon vor dem Erscheinen des Kraftwagens das Bergische Land mit einem dichten Netz leistungsfähiger Verkehrswege überzogen haben.

Von Solingen-Widdert im Süden bis Essen-Steele im Norden, von Düsseldorf-Oberbilk im Westen bis Remscheid-Lennep im Osten reichte das bergische Schmalspurnetz mit der Zahnradbahn Barmen - Toelleturm und der steilsten Adhäsionsbahn auf der Bismarckstraße in Remscheid als Glanzlichtern. Von jedem etwas vereinigt unsere Waldstraßenbahn im Kaltenbachtal in sich. Sie war ein Teilstück der Verbindung Wuppertal - Solingen, sie ist als richtige Gebirgsbahn trassiert, weist eine durchschnittliche Neigung von 50 Promille auf, berührt einen gut erhaltenen Kotten mit Wasserrad und liegt zentral im Bergischen Land zwischen den Großstädten Remscheid, Solingen und Wuppertal.



Haltestelle

November 1973

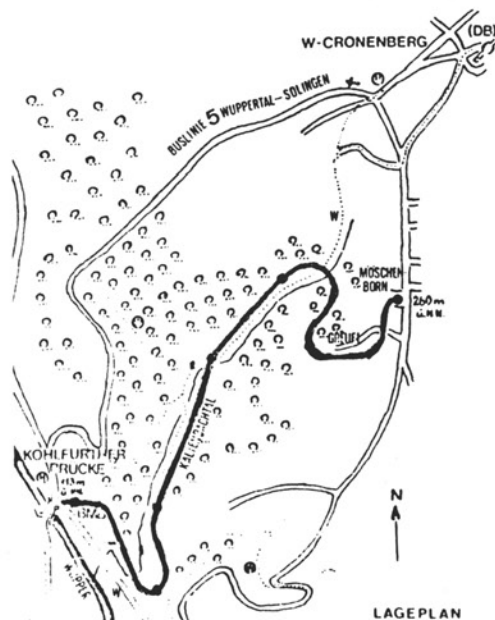
Nachrichten des Vereins

Bergische Museumsbahnen e.V.

Sitz 56 Wuppertal 1, Postfach 131557

Das kühne Projekt verdient auch Ihre Unterstützung. Der Ersatz von Schienen, Schwellen, Oberleitung, der Bau des Betriebshofs, die Herrichtung der Fahrzeuge, all das kostet nicht nur viele, viele Arbeitsstunden, die von unseren Mitgliedern geleistet werden, sondern auch eine Menge Geld. Wir nehmen deshalb jede Spende dankbar an. Sehr wirksam können Sie aber auch durch Ihre Mitgliedschaft helfen, denn Ihr regelmäßiger Beitrag hilft, die beträchtliche jährliche Pachtsumme aufzubringen.

Helfen Sie, daß eines Tages wieder die Schmalspurbahn im Bergischen fährt!



Im Winter 1970/71 entstand unser Titelbild an der Haltestelle Sanderstraße in Wuppertal-Barmen (Foto Klaus Sieper).

Wir schließen diese "Jubiläumsausgabe" mit einer Abbildung der Urausgabe unserer HALTESTELLE. In dieser Form haben wir im November 1973 für unser Vorhaben gewonnen. An der Zielsetzung hat sich nichts geändert. Die Fortschritte sind sichtbar. Unterstützung der Öffentlichkeit hat sich eingestellt. Wir danken allen Spendern. Wir werben weiterhin, besonders Mitglieder, um die finanzielle Basis zu verbreitern und abzusichern. Was wir von uns aus tun können und bisher geleistet haben, ist in den Folgen dieser Vereinsmitteilungen nachzulesen. Wir sind stolz auf unseren gegenwärtigen Status.

Wir werden in diesem Sinne weiterschaffen und uns gern an den oben formulierten Zielen messen lassen. Wir nähern uns damit auch dem Zeitpunkt, zu dem wir das Bergische Land einladen werden, wieder mit der Straßenbahn durch eines seiner schönsten Täler zu fahren... natürlich seine Bewohner, versteht sich!

Wir versprechen, daß diese Vereinsmitteilungen Sie weiterhin begleiten werden. Halten Sie auch uns die Treue! Auf irgendeiner unserer zahlreichen Dialekte wird auch die Schreibweise zutreffen: Wi haulen pohl!

KSW