Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Nr. 6 September 1975

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15-439

Postanschrift:
56 Wuppertal 1
Postfach 131557



Vorlage:
H. Elias

CRONENBERGER WERKZEUGKISTE

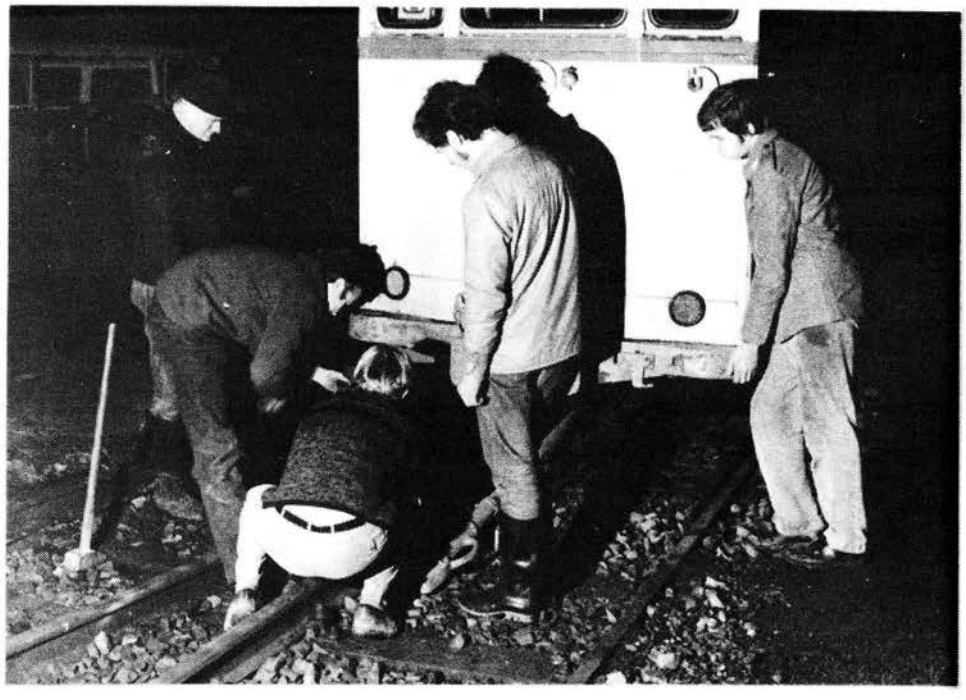
Diese Veranstaltung, deren Reinerlös behinderten Kindern zugute kommt, hat durch den Besuch der Bundestagspräsidentin, Frau Annnemarie Renger, über die Grenzen Wuppertals hinaus von sich reden gemacht. Als Verein, der sein Betätigungsfeld in der Gemarkung Cronenberg findet, haben sich die BMB mit einem Stand beteiligt. Auf einem Tisch war ein frisch lackierter Scherenstromabnehmer aufgestellt, zwischen seinen Holmen hingen Zeichnungen von Straßenbahnwagen, die in Cronenberg verkehrten. 75 Jahre ist es her, seit die erste "Elektrische" durch Cronenberg bimmelte, und die BMB hatten den ersten Fahrplan nachgedruckt und boten ihn zum "Verkauf" an - kostenlos gegen eine Spende. Ein Fahrschalter (Original aus Tw 93) konnte bedient werden, und selbst der Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal, Herr Gottfried Gurland, ließ es sich nicht nehmen, die Kurbel zu drehen. Unsere Standbesatzung konnte am Abend eine erfreuliche Spendensumme einzahlen.

ARBEITEN AN UNSERER MUSEUMSBAHN

(Fotos: Guido Korff)

Wir werden nicht müde herauszustellen, wie wichtig der persönliche Einsatz ist. Leider müssen wir alles selbst machen, denn anderweitig ist eine Finanzierung unseres Projekts kaum denkbar. Umso schöner wird es sein, wenn wir neue Ergebnisse vorweisen werden: Das kommende Unterwerk und die vervollständigte Oberleitung, die neuen Gleise im Betriebshof und die hinzugewonnenen





Fahrzeuge. So wächst eine echte Gemeinschaftsleistung, getragen vom Einsatzwillen der Aktiven und dem Interesse der Spender und "zahlenden" Mitglieder. Helfen Sie weiter, helfen Sie mehr, es geht um unsere gemeinsame Sache!

Oben: Blick in den Betriebshof Kohlfurtherbrücke.

Links: Wenn das Tageslicht nicht ausreicht, wird auch im Scheinwerferlicht weitergearbeitet.

STRASSENBAHNFREUNDE UNTERWEGS

Das ist der Leitgedanke der vorliegenden HALTESTELLE. Gleichzeitig ist es ein Überblick über unsere "Leistungen" auf dem Gebiet der Ausflüge und Besichtigungen. Wir brauchen uns sicher nicht zu verstecken und versprechen gern, auch in Zukunft so zu planen, daß die Fahrten zu "Bonbons" werden. Nur für den Sonnenschein können wir nicht garantieren, aber es gibt ja Filme mit 21/10° DIN Empfindlichkeit...

An dieser Stelle möchte die Redaktion ihre Meinung zu Sonderfahrten ganz allgemein sagen: Wir begrüßen Initiativen grundsätzlich, seien es Fahrten mit der Eisenbahn oder mit Straßenbahnfahrzeugen. Wir neiden niemandem irgend welchen Erfolg. Wir freuen uns, wenn wir mitmachen können, wenn es die Zeit erlaubt. Wir glauben, erwarten zu dürfen, daß auf diesem Gebiet die Grenzen beachtet werden. Dazu gehören auch die Grenzen der Fairness. Wenn eine Gruppe glaubt, sich von uns - oder auch gegen uns - abgrenzen zu müssen, so geht das unseres Erachtens nur durch sachliche Darstellung der Ziele. Alles andere schadet nur den Interessen aller Eisenbahn- und Nahverkehrsamateure im weitesten Sinne. Dann also: Auf gute Nachbarschaft!

Unser Ziel ist die Verwirklichung der Museumsstraßenbahn im Kaltenbachtal. Es erfordert unsere ganze Aufmerksamkeit. Das ist der Grund dafür, daß unser Fahrtenprogramm recht spärlich aussieht. Wir meinen aber, daß wir auf dem richtigen Wege sind.

7.3.1970 WUPPERTALER STADTWERKE AG. Meterspur
(Straßenbahn Elberfeld - Cronenberg - Remscheid, später Barmer Bergbahn AG., Straßenbahn der Stadt Elberfeld (Nord-Süd-Bahn), später Bergische Kleinbahnen AG.)

An diesem Vorfrühlingstag - es lag noch Schnee - eröffneten wir den Reigen der BMB-Sonderfahrten. Damals waren die Museumsfahrzeuge noch im täglichen Einsatz. Ausgangspunkt war die Schleife Johannisberg (Stadthalle) - Döppersberg - Morianstr. - Gathe - Uellendahler Str. - Dönberger Str. und Bahnhofstr. - Kleeblatt - Ferdinand-Schrey-Str. - Augustastr. - Jägerhofstr. - Hahnerberger Str. - Hauptstr. - Rathausstr. - Berghauser Str. - Möschenborn. Wir befuhren das Gleisdreieck Friedenshain, wovon 3 Weichen im BMB-Betriebshof eingebaut wurden. Bei der Rückfahrt wurde am Döppersberg über den Wechsel am Fuß der Rampe gewendet.

18.7.1970 LETZTE BERGISCHE METERSPURSTRECKE

Unsere Abschiedsfahrt erregte Aufsehen, denn die 5 Fahrzeuge paßten "so eben" auf das Bahnsteiggleis am Döppersberg. Voran fuhr der Arbeitswagen Nr. 93, unser ältestes Stück in der Kohlfurth aus dem Jahre 1920, damals von den Bergischen Kleinbahnen AG. beschafft. Viel zu schnell war der letzte Rest bergischer Meterspur abgefahren. Damit waren auch unsere Museumswagen zum letzten Mal für uns im Einsatz. Ein Kapitel war abgeschlossen, das den Anstoß zur Gründung unseres Vereins gegeben hat. Gleichzeitig erlangte unser Name aber seine volle Berechtigung: BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN. So sollen auch diese Zeilen an die Meterspurstraßenbahn erinnern. Wenn es um Straßenbahn überhaupt geht, ist den Wuppertalern ein Trost geblieben: Noch gibt es 5 Straßenbahnlinien auf Normalspur, und am 10.4.1974 konnte diese Einrichtung sogar das hundertjährige Jubiläum feiern. Selbst der Straßenbahngüterverkehr lebt noch auf der Strecke Carnaper Str. - Hatzfeld weiter, und die Schwebebahn ist als Straßenbahn konzessioniert worden und wird - mit neuem Wagenpark - im nächsten Jahr 75 Jahre alt. Sie gilt nach wie vor als ein Musterbeispiel für die Lösung von Nahverkehrsproblemen.

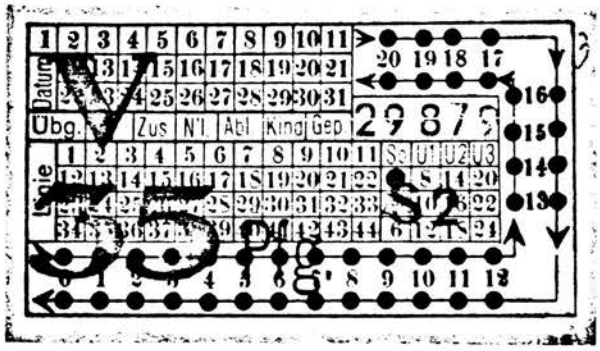
16.5.1971 VESTISCHE STRASSENBAHNEN

Wir wagten uns erstmals auf fremde Pfade. Zwei Fahrzeuge (Tw 314, z. Zt. in Hückeswagen und Bw 195 in der Kohlfurth) machten mit uns die weite Reise von Recklinghausen nach Marl-Sinsen und Herten - Gelsenkirchen-Buer - Gladbeck - Bottrop - Oberhausen-Osterfeld und zurück.

Darauf folgte der große Rückschlag für unsere Vereinsarbeit: Betätigungsstop in der Kohlfurth. Als Ausgleich gab es 1972 eine Reihe von Sonderfahrten im Ruhrgebiet, die letztlich dazu beitrugen, unsere gemeinsamen Interessen zu pflegen und den Verein nicht auseinanderfallen zu lassen. An dieser Stelle muß Herr Heinz Johann genannt werden, der die Organisation dieser Fahrten in die Hand nahm. Aus Platzgründen führen wir die Ereignisse nur tabellarisch auf:

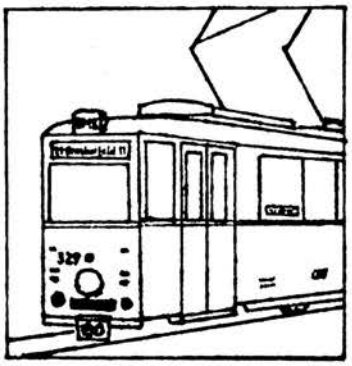
8. 4. 1972 **VESTISCHE**	Vestische Straßenbahnen, Museumsfahrzeuge Tw 314 + Bw 195 Gelsenkirchen-Buer - Recklinghausen - Marl-Sinsen - Langenbochum - Herten - Gelsenkirchen-Buer - Gladbeck - Bottrop - Oberhausen-Osterfeld - Gelsenkirchen-Buer
7. 5. 1972 **BOGESTRA**	Sonderfahrt Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn Gelsenkirchen-Buer - Gelsenkirchen - Bochum - Ruhruniversität - Bochum - Gelsenkirchen - Gelsenkirchen-Buer - Marl-Polsum - Gelsenkirchen-Buer
18. 6. 1972 DGEG	Sonderfahrt zur Fahrzeugsammlung der deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte: Gelsenkirchen-Buer - Bochum - Hattingen/Ruhr - Bochum-Dahlhausen
20. 9. 1972 **EVAG**	Tw 1423 der Essener Verkehrs-AG. + Museumsfahrzeug Bw 195 Vestische Straßenbahnen (!) Gelsenkirchen-Buer - Essen - Saalbau (U) - Gruga - Stadtwald - Kray - Hauptbahnhof - Betriebshof
9. 10. 1972 **MÜLHEIM/RUHR**	Betriebe der Stadt Mülheim: Ca. 70 Teilnehmer paßten nicht alle in den historischen Triebwagen 216, so daß Tw 231 hinzukam. Die Fahrtroute: Flughafen - Stadtmitte - Stadtgrenze Oberhausen - Broich - Uhlenhorst - Betriebshof Broich

Diesen Fahrschein löste der Verfasser im Jahre 1954 auf einer Fahrt von Gelsenkirchen-Buer nach Recklinghausen.





25.3.1973 HAGENER STRASSENBAHN AG.

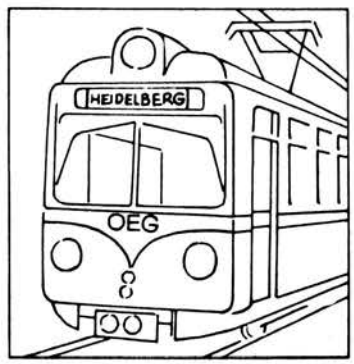


Es war unsere erste "groß aufgezogene" Sonderfahrt in einer außerhalb des Bergischen Landes gelegenen Stadt. Sie wurde ein großer Erfolg, was auch die Lokalpresse bestätigte. Damals war das Hagener Netz noch auf 60,67 km ausgedehnt, und Herdecke, Vorhalle und Oberdelstern standen noch auf der Fahrtroute, die mit einem Zug des Verbandstyps zurückgelegt wurde. So gesehen, war es schon eine Vorwegnahme der Begrüßungsfahrt unseres Museumszuges. Der Erfolg gab den Anstoß, in der Verbandszeitschrift "moderne eisenbahn" durch Anzeigen für unsere Sonderfahrten zu werben.

S T A T I S T I K

Da wir bei unseren Berichten gerade bei 1973 angelangt sind, interessiert in diesem Zusammenhang sicher ein Überblick über den Bestand an Straßenbahnwagen und dessen Entwicklung von 1956 bis 1973.
(Quellen: Nahverkehrsstatistik und Statistisches Jahrbuch der Bundesr.)

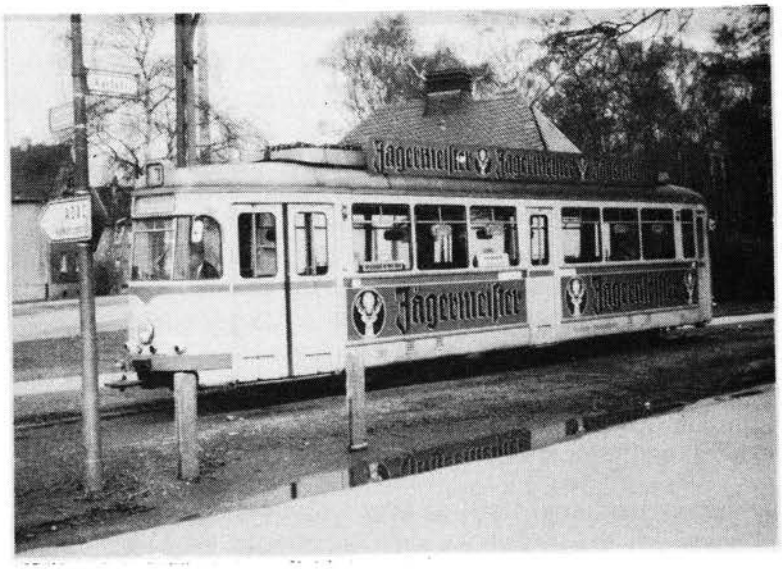
<u>Fahrzeugbestand Straßenbahnwagen</u>
einschl. Triebwagen und Anhänger, Schwebebahn, Hoch- und U-Bahnen der Nahverkehrsbetriebe in der Bundesrepublik Deutschland

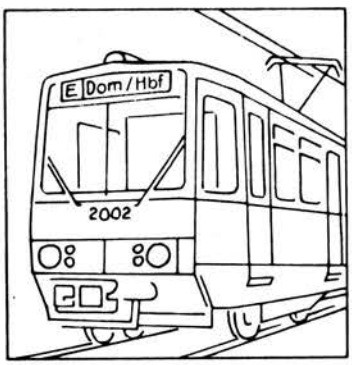


29.4.1973 VESTISCHE STRASSENBAHNEN: LINIE 7 WIRD EINGESTELLT

Sie hatte nichts Aufregendes, aber ihre Linienführung konnte den Strassenbahnfreund begeistern. Es war eine jener Überlandlinien, die die Industrieanlagen und Wohngebiete im nördlichen Ruhrgebiet verbanden. Bis auf kurze Streckenabschnitte in Recklinghausen und Herten verlief sie eingleisig, meistens am äußersten Straßenrand. Dafür bot sie hübsche und auch rein sachliche Fotomotive - eine Ausweiche unter hohen Bäumen oder vor der Kulisse von Kühltürmen. Manchmal ging es durch Vorgärten, oder sie kreuzte eine Zechenbahn. Am Endpunkt Nonnenbuschweg war die Trasse noch weit zu verfolgen, auf der die Straßenbahn früher in Richtung Recklinghausen-Süd weiterfuhr. Modern war am Ende der Wagenpark: Vierachsige DÜWAG-Großraumwagen. Der für die BMB in Aussicht genommene Hagener Vierachser wird also auch an diese Linie erinnern. Die Aufnahmen auf der folgenden Seite machte der Verfasser am 20.4.1973.







21.11.1973 KÖLNER VERKEHRSBETRIEBE

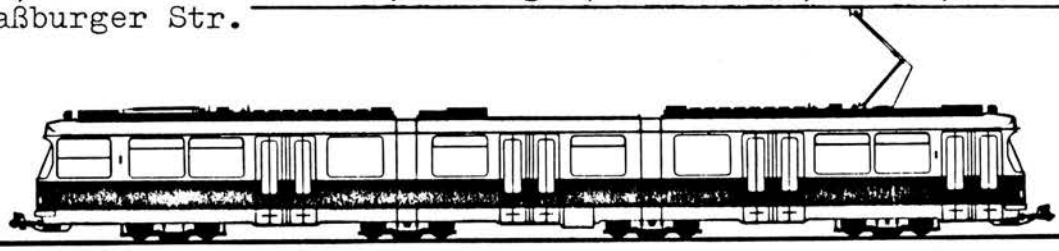
Vom Novemberwetter war nichts zu spüren: Strahlender Sonnenschein begleitete uns auf unserer Fahrt mit der "Supertram". Uns beeindruckte die klare Konzeption, mit der Köln das Thema Straßenbahn behandelt: In der Innenstadt Linienbündelung in Tunnelstrecken, in den Außenbezirken getrennte Bahnkörper. Es verkehren bis auf wenige Ausnahmen nur noch achtachsige Gelenkzüge; von den sechsachsigen Stadtbahnwagen zeigte man uns die beiden Prototypen. Wir fuhren über den "Ring" und zwei Rheinbrücken, wendeten in Chorweiler, Rodenkirchen und Thielenbruch, zum Schluß gar durch eine Waschanlage, begegneten einem Schnellzug der Rheinuferbahn, grüßten römische Gemäuer in der Tunnelstrecke und mittelalterliche Torbögen am Ring, fuhren auf kurzer Strecke sogar viergleisig und sahen die Rampen der Baustelle Ebertplatz. Wer zu Fuß nach Köln gehen will - bitte, aber nur bis zur äußersten Straßenbahnhaltestelle! Vielleicht trifft er wieder einmal einen Großraumzug der seltenen Linie BMB.



Am 22.9.1974 galt unser Besuch der Rheinischen Bahngesellschaft in Düsseldorf.

Wir fuhren kreuz und quer auf dem Stadtnetz und konnten uns von dem hohen Fahrkomfort überzeugen, den die neuen Achtachser-Stadtbahnzüge bieten. Die HALTESTELLE berichtete bereits in Heft 2 und 3 in Wort und Bild über die RHEINBAHN, so daß hier eine Typenskizze aus einer Anzeige der Firma Kiepe Elektrik GmbH., Düsseldorf, als Erinnerung genügen kann. Die verschiedenen Vignetten zu den einzelnen Berichten stammen übrigens aus einer Anzeige der Siemens AG., Erlangen.

Unsere Sonderfahrt berührte unter anderem die Punkte: Hauptbahnhof, Messe/Stadion, Wilhelm-Marx-Haus, Ratingen, Unterrath, Eller, Benrath, Hamm und Straßburger Str.



12.4.1975 LIGHT RAILWAY TRANSPORT LEAGUE ZU GAST BEI B M B

Erstmals in unserer Vereinsgeschichte war unser Betriebshof Kohlfurtherbrücke Reiseziel einer größeren Gruppe. 43 Nahverkehrsfreunde aus Großbritannien waren eigens zu dem Zweck herübergekommen, Nahverkehrseinrichtungen im Bergischen Land kennenzulernen. Erstes Ziel war der Solinger O-Busbetrieb mit Betriebshof und einer Sonderfahrt zur Drehscheibe in Burg. Herr Link sorgte mit seinem Bus für die Weiterfahrt über Müngsten zur Kohlfurth. Nach ausgiebiger Besichtigung ging es weiter mit WSW-Bus zum Döppersberg, mit der Straßenbahnlinie 1 zur Varresbeck und endlich mit der Schwebebahn nach Vohwinkel. Wir danken den WSW und dem Presse- und Werbeamt Wuppertal für Prospektmaterial, das großen Anklang fand.



VON OPAS STRASSENBAHN ZUR STADTBAHN

Die Bundeshauptstadt war das Ziel unseres Ausflugs am 20.4.1975. Die Aufteilung des Nahverkehrsangebots auf mehrere Gesellschaften drückt noch heute dem Bonner Schienenverkehr seinen Stempel auf. So bestehen auch die ursprünglichen Betriebshöfe nach wie vor: Rheindorf von der Straßenbahn, Friesdorf von der Straßenbahn Bonn - Bad Godesberg - Mehlem und Beuel von den Bahnen der Kreise Bonn Stadt, Bonn Land und des Siegkreises.

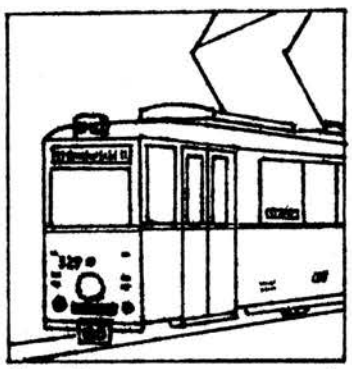


Noch am 2.1.1975 herrschten hier die Dreiachser der Linie 3. Inzwischen gehört die Strecke zur U-Bahn. (K. Sieper)

Herr Heinrich begrüßte uns um 13 Uhr am Hauptbahnhof und stellte die jüngste Errungenschaft vor: Die U-Bahn. Der Endpunkt Hauptbahnhof ist nur ein Provisorium, das durch den viergleisigen Bahnhof ersetzt werden wird, in den dann alle Bonner Linien einschließlich Vorgebirgsbahn und Rheinuferbahn einfahren sollen. Bisher sieht man davon nur zwei große Krater und einige Betonarbeiten; in der Mitte stehen noch Häuser, denen der Bagger bald zuleibe rücken wird. Nach einem Blick in den Leitstand der U-Bahn bestiegen wir im Bahnhof Universität/Markt endgültig den Zug, bestehend aus zwei sechsachsigen Stadtbahnwagen vom Typ "Köln". In der Nähe des Bundeshauses ging's ans Tageslicht und weiter auf der Trasse der alten Linie 3 bis Hochkreuz. Beachtenswert die neue Oberleitung mit doppelten Tragseilen! Im Depot Friesdorf stellte man einen U-Bahnzug in Photographier-"Pose", und wir konnten in der Halle auch die dreiachsigen Arbeitswagen der "BGM" sehen. Bei der Weiterfahrt fiel die wohl einmalige Regelung an einem unbeschrankten Bahnübergang auf: Ein Warnposten mit Handschelle und roter Flagge! An der Rheinallee in Godesberg wechselten wir auf den bereitstehenden Dreiachserzug der Linie 3, die auf lange Zeit die Fortsetzung der U-Bahn nach Mehlem darstellen wird. In den Wagen fiel die solide Verarbeitung der Werkstoffe auf, außerdem gefielen die bequemen Sitze. Schon vor der Endstation verließen wir die "3", um mit der Fähre nach Königswinter überzusetzen.

Mit dem Achtachser der Linie H fuhren wir die schöne Strecke am Rhein entlang nach Honnef und wieder zurück, ab Königswinter auf zweigleisiger Strecke bis Beuel. Wir besichtigten das Depot und

sahen u.a. noch den letzten Kölner Wagen (von den gemieteten) und Vierachser aus Wesel - Rees, sowie die beiden Talbot-Züge der Honnefer Linie. Die Hauptwagenhalle befand sich im Umbau zur Aufnahme der Stadtbahnzüge.
Die Straßenbahn - Linie 2 - brachte uns zum Wilhelmsplatz, dort stiegen wir um auf die "1" nach Rheindorf. Um die Fassade des Depots gab es einen Streit, als beim Umbau die alten Aufbauten mit Bildhauerarbeiten entfernt werden sollten. Die Nostalgie siegte, und man fand eine glückliche Kompromißlösung zwischen Zweckmäßigkeit und Originalität. Im Depot standen außer den DÜWAG-Vierachsern (Tw + Bw) und -Sechsachsern der KSW-Arbeitswagen (früher Siegener Kreisbahn, dann Rheinbahn) und das Bonner Glanzstück, der Triebwagen mit Lyrabügel und offenen Plattformen aus dem Jahre 1906.
Den Abschluß bildete eine Fahrt nach Siegburg auf der Linie S, die von der Anlage her schon von Anfang an Stadtbahncharakter hatte. Die Siegbrücke erinnerte an den früher mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn (785 mm) gemeinsam benutzten Flußübergang, und Weichenreste ließen die Erinnerung an die elektr. Kleinbahn Siegburg - Troisdorf - Zündorf wachwerden.
Unser Dank gilt Herrn Heinrich, der seine Freizeit für uns opferte, und den Verkehrsbetrieben der Bonner Stadtwerke, die uns diese herrliche Fahrt durch den rheinischen Frühling ermöglichten.



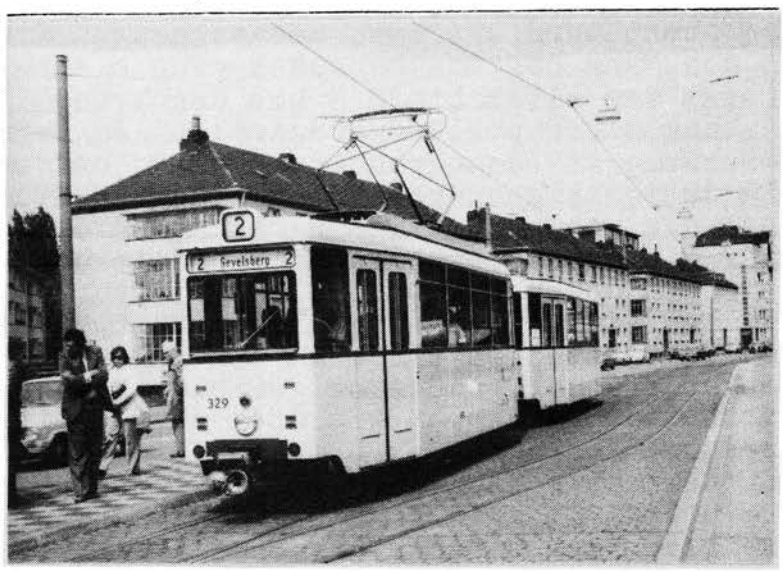
ABSCHIED UND BEGRÜSSUNG IN HAGEN/WESTF.

Abschiednehmen hieß es am 25.5.1975 von zwei weiteren Straßenbahnlinien in Hagen. Die Linien 2 und 3 wurden mit dem Fahrplanwechsel Opfer des Umstellungsplans, der nur der Strecke Eilpe - Kabel noch eine Galgenfrist läßt.

Dennoch war es ein strahlend schöner Tag, und besonders glänzte der Museumszug 329 + 131, der durch unsere Sonderfahrt vorgestellt wurde. Die rege Beteiligung erforderte den Einsatz eines vierachsigen Großraumwagens, der stets dem Museumszug vorausfuhr. Besonders hervorzuheben ist die vorzügliche Planung dieser Fahrt, die unser Mitglied Manfr. Streppelmann besorgte. So war reichlich Gelegenheit gegeben, viele Fotomotive letztmalig festzuhalten.

Da die Museumsfahrzeuge auch auf der landschaftlich herrlichen Strecke Haspe - Voerde - Breckerfeld eingesetzt waren, bildet unsere Strecke im Kaltenbachtal einen passenden Rahmen.

Das noch vorhandene Gleisnetz wurde bis zum letzten Schienenmeter benutzt, und die Beschilderung ließ es zu, noch einmal Aufnahmen zu machen, die schon zum Teil seit 12 Jahren nicht mehr möglich waren. So erschien noch einmal die Linie 2 nach Gevelsberg, und die Weiche für die "11" nach Breckerfeld wurde, wenn auch nur zum Schein, gestellt. Auch die Linie 3 fuhr wieder zum Schützenhof. Einen Sonderaufenthalt gab es in der Schleife Kabel, wo eine Weiche lagert, die für unseren Betriebshof vorgesehen ist.



Unser Bild (K. Sieper) entstand an der nie vollendeten Schleife Vogelsang.



KINDERGOTTESDIENST FÄHRT STRASSENBAHN

Äußerlicher Höhepunkt des Kindergottesdiensttages der vereinigt-evangelischen Gemeinde Unterbarmen Mitte war am 7.7.1974 die Fahrt mit einem Sonderwagen der Linie 11 von Loher Straße bis Langerfelder Markt.

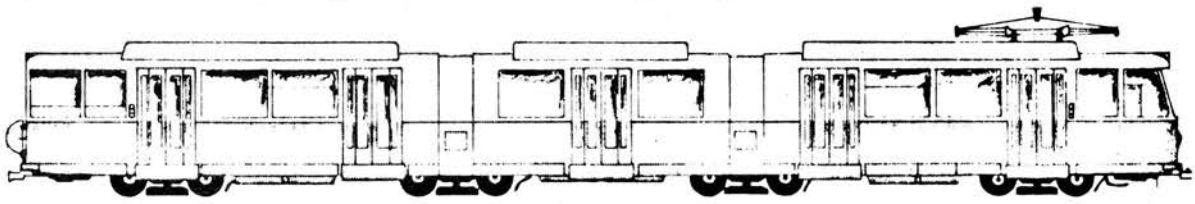
Wann wird es wohl so weit sein, daß die BMB solche Sonderfahrten anbieten können? Es gibt sicher außer den Straßenbahnfreunden noch viele andere Interessenten.
Aufn.: K. Sieper

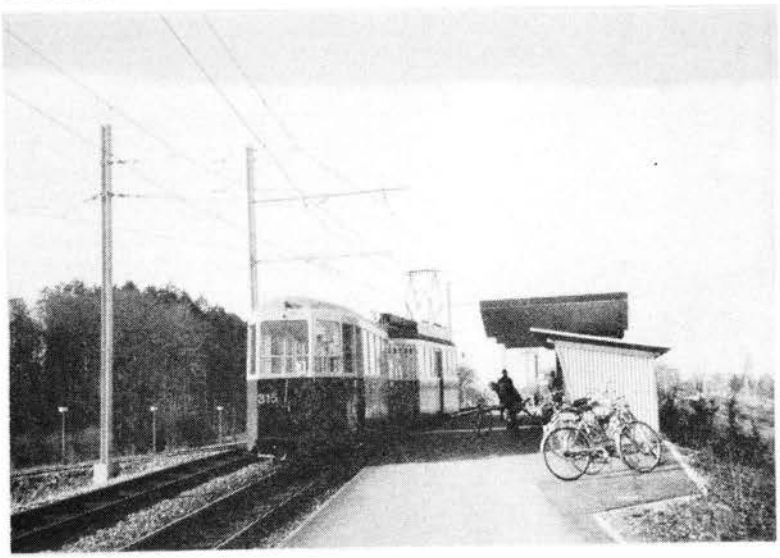
UMWELTFRAGEN IM JAHRE 1900

Wir zitieren die CRONENBERGER ZEITUNG vom Samstag, dem 14. Juli 1900:

Wermelskirchen. Am Donnerstag wurde die elektrische Straßenbahnstrekke Wermelskirchen-Thalsperre-Remscheid dem Betriebe übergeben. Damit ist eine neue und von den Bewohnern der beiden Nachbarstädte längst herbeigesehnte bequeme Verbindung zwischen denselben herstellt. Die Staatsbahnstrecke Wermelskirchen-Remscheid hat sich nie großer Sympathien des Publikums zu erfreuen gehabt. Einmal liefen zu wenig Züge - ruhte doch beispielsweise von 9 Uhr 53 Min. vormittags bis 1 Uhr 29 Min. mittags der Verkehr zwischen hier und Remscheid ganz - dann aber wurde die durch den Umweg über Lennep und den dort meist vorgesehenen Aufenthalt bedingte lange Dauer der Fahrt zwischen beiden nur eine Stunde von einander entfernten Städten unangenehm empfunden. Das wird jetzt anders werden. Die Fahrt mit der "Elektrischen" nach Remscheid und zurück dauert nur 32 Minuten, während man über Lennep manchmal eine Stunde brauchte. Dies und die vermehrte Fahrgelegenheit wird auf die vielen und mannigfaltigen Beziehungen zwischen beiden Städten von erfreulichem Einfluß sein. Aber auch für den Fremdenverkehr wird die neue Strecke von Bedeutung sein und in dieser Beziehung wird Remscheid den Hauptnutzen haben, insofern als Touristen, welche Burg und von dort die Thalsperre besuchen, in Zukunft weniger als bisher von Wermelskirchen aus die Heimreise antreten, sondern sich nach dem nunmehr ebenfalls bequem zu erreichenden Remscheid wenden werden. Dieser eventuelle Nachteil für Wermelskirchen wird jedoch durch die Vorteile, welche die neue Strecke auch uns bietet, reichlich aufgewogen. Schließlich, die Sache von der ästhetischen Seite betrachtet, ist es freudig zu begrüßen, daß mit der Eröffnung der neuen Strecke gleichzeitig auf der Linie Wermelskirchen-Burg der elektrische Betrieb eingeführt wird. Abgesehen von der Gefahr, welche die qualmenden, funkenspeienden kleinen Dampfungetüme für unsere Waldungen bildeten, brauchen wir nur an die Beleidigung der Geruchsnerven durch den widerlichen Kohlenqualm zu erinnern, der nach jedem Zug das schöne Eschbachtal verpestete. Das ist nun, Gott sei Dank, auch vorbei. Wir stehen daher der Eröffnung der Strecke Thalsperre-Remscheid mit ungemischter Freude gegenüber und bringen zum Eröffnungstage ein herzliches "Glückauf".

SVB
Bern
1974
Schlieren
s.S. 10







Oben: Bern, Linie 3 im Saali.
Mitte: Die Ellok ex Hagener Straßenbahn als Ge 4/4 der VBW in Worb.
Rechts: Zürcher Arbeitswagen am Depot Oerlikon, Tramstraße.

Die Straßenbahn in Bern und Zürich

Die Hauptstadt der Eidgenossenschaft und die größte Stadt der Schweiz sind fest entschlossen, der Straßenbahn die Treue zu halten. Beide geben ihr sogar beachtliche Zukunftschancen. So wurde in Bern erst im vergangenen Jahr die Neubaustrecke Egghölzli - Saali der Linie 3 in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurden achtachsige Gelenktriebwagen eingesetzt.

Schaffnerlos fährt man schon lange, und die Verkehrsbetriebe beider Städte haben an jeder Haltestelle Fahrscheinautomaten aufgestellt, so daß eine echte Fahrgastselbstbedienung möglich ist.

In Zürich haben die Stimmbürger ein U-Bahnprojekt abgelehnt. Man bleibt lieber über der Erde. Dennoch plant man eine Straßenbahnlinie durch einen vorhandenen Probetunnel in Richtung Schwamendingen.

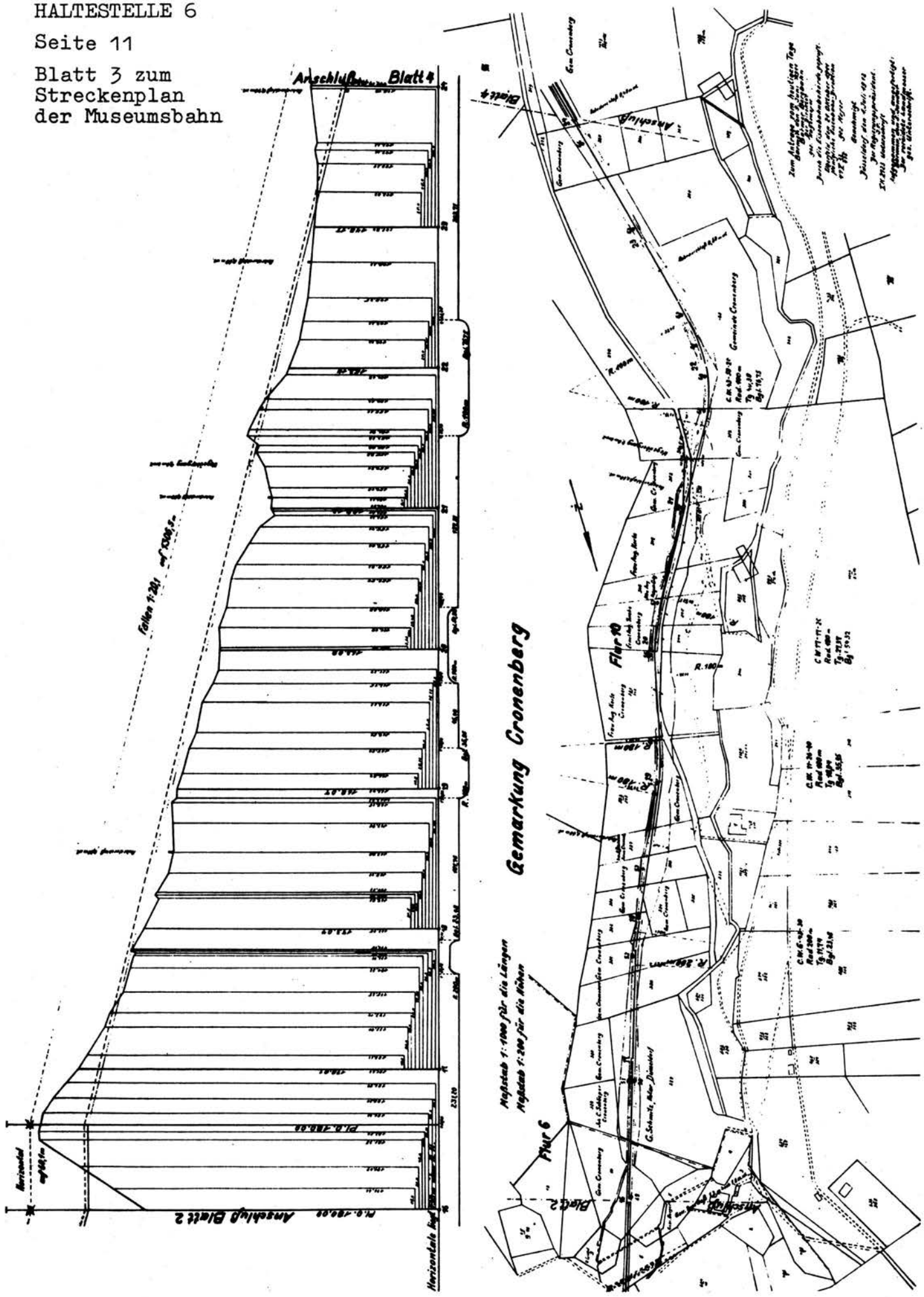
Leider reicht der Platz nicht, um die Vorortbahnen ausführlich zu beschreiben: In Bern die SZB (Solothurn-Zollikofen-Bern) und die VBW (Vereinigte Bern-Worb-Bahnen) und in Zürich die FB (Forch-Bahn). Die Forch-Bahn Zürich-Stadelhofen - Forch - Esslingen hat in Forch eine ganz neue Bahnhofsanlage einschließlich Wagenhalle gebaut und ist dabei, zwei Ortsdurchfahrten durch Tunnelstrecken zu ersetzen. Die Berner Vorortbahnen bieten einen U-Bahnverkehr mit neuen Triebwagen an. Eine Einheit besteht aus Triebwagen und Steuerwagen. Eindrucksvoll ist der Fahrkomfort, wozu auch ein mit Nadelfilzteppichen belegter Fußboden beiträgt. Es ist schon ein Vergnügen besonderer Art, auf neuer Meterspurtrasse, geschützt durch ein Selbstblocksystem, mit 75 km/h dahinzugleiten. (KSW)



HALTESTELLE 6

Seite 11

Blatt 3 zum
Streckenplan
der Museumsbahn



Wuppertal

Zentrum des Bergischen Landes ● Stadt im Grünen ● 416.000 Einwohner ● Sitz der Bergischen Universität ● Zweitgrößtes Fußgängerzentrum der Bundesrepublik ● Weltberühmte Schwebebahn ● Landschaftlich reizvoller Zoo ● Vielbeachtet in Oper, Schauspiel und Ballett ● Außergewöhnliche Kunstsammlung im Von der Heydt-Museum ● Originelles historisches Uhrenmuseum ● Modernes Sport- und Schwimmleistungszentrum ● Vielseitige Industrie ● Ausgezeichnete Verkehrsverbindungen ● Autobahn Hansa-Linie (Köln–Dortmund) 3 Abfahrten ● Autobahn Wupperschnellweg 7 Abfahrten ● Größte Fertighaus-Ausstellung der Welt.

TOELLETURM ... Einen richtigen Bahnhof gab es dort mit Schiebebühne, Bahnsteigen und Bahnsteigdächern - ach was, eine Bahnsteighalle war es schon - damit man, vor den Launen des Wetters geschützt, in die Strassenbahn nach Ronsdorf, Remscheid und Friedenshain, Cronenberg umsteigen konnte. Die Linie 10, wie sie zuletzt hieß, wurde personalmäßig durchgehend vom Bergbahnhof Barmen bis Remscheid-Schöne Aussicht, zuletzt noch bis Clarenbach betrieben. So wartet rechts der Zug auf den bergwärts fahrenden Zahnradwagen, während Wagen Nr. 7 auf den aus Remscheid kommenden Straßenbahnzug wartet. Seit 1959 müssen wir auf diese Einrichtung verzichten, aber sie wird unvergessen bleiben. (Archiv BMB)

