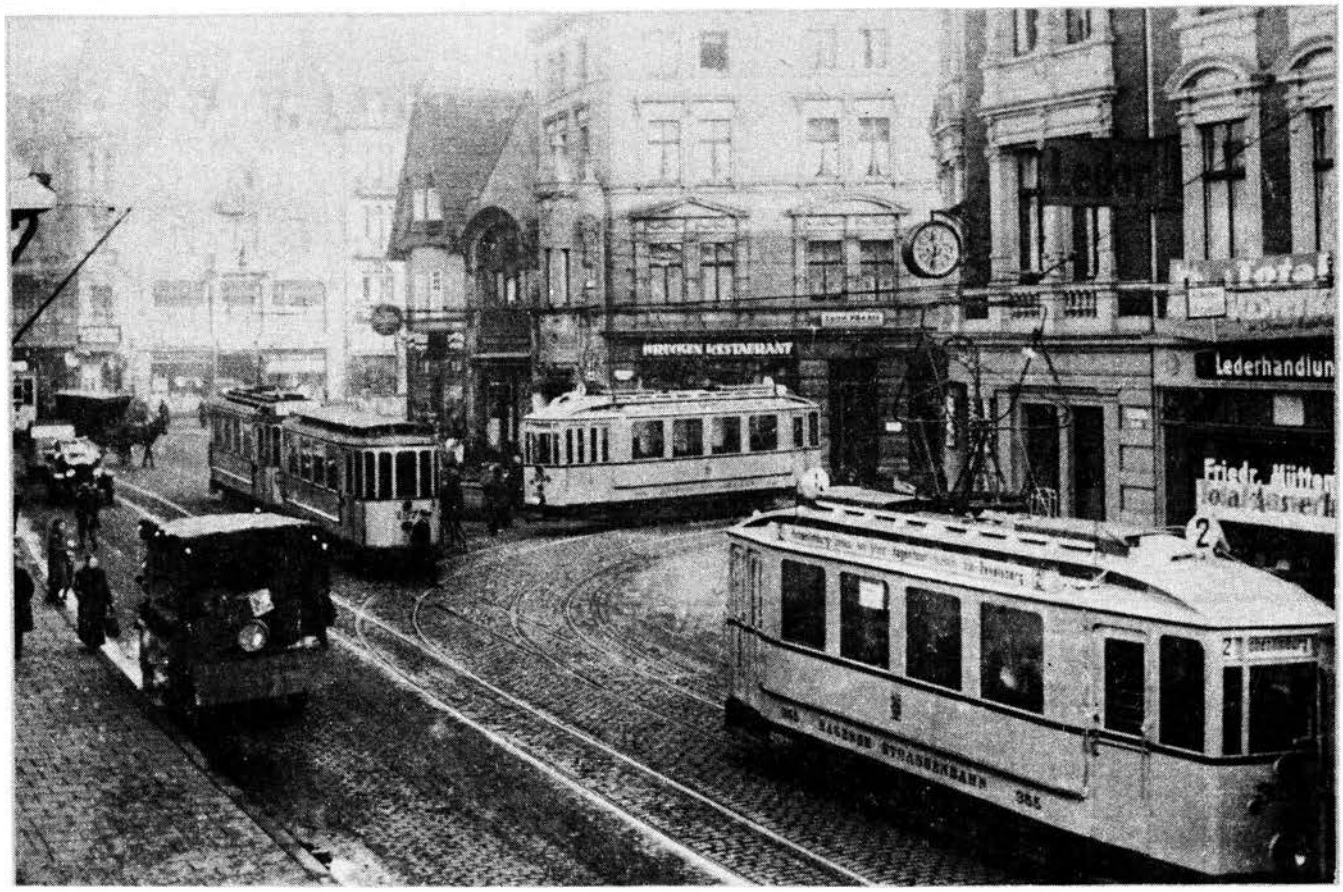
Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

September 1976

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



ADE, HAGENER STRASSENBAHN ! Klaus Sieper

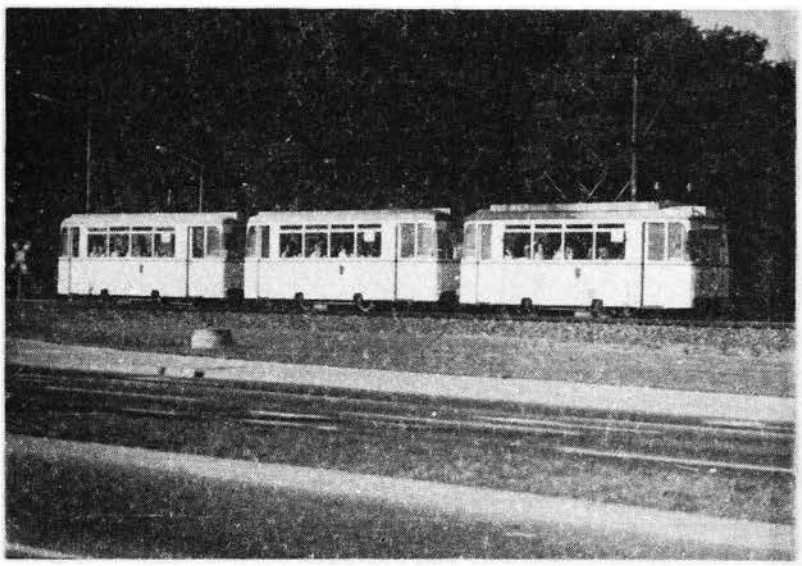
Wieder einmal hieß es Abschied nehmen von einer Einrichtung, die Leben und Bild einer Stadt Jahrzehnte hindurch geprägt hat. Ob es für längere Zeit die letzte Stillegung in Deutschland war? Immerhin ist ein Sinneswandel bei den verantwortlichen Verkehrsplanern und Stadträten festzustellen, der allerdings für die Hagener Straßenbahn zu spät kam. Wir möchten nicht den Eindruck erwecken, daß wir Autofeinde wären - im Gegenteil, wir erfreuen uns durchweg der Freizügigkeit, die das Auto bietet. Wir wissen aber auch um die Tatsache, daß wir auf engem Raum beieinander wohnen und daß dieser Boden nicht vermehrt werden kann. Das Auto hat dann nichts mehr in den Innenstädten verloren, wenn wertvolle Bausubstanz dem Straßenbau weichen muß und sie durch Anlage breiter Straßen auseinandergerissen werden und wenn Lärm und Abgase überhandnehmen. Die Alternative ist die in jeder Beziehung umweltfreundliche Straßenbahn. Als Beispiele seien hier Bremen, Freiburg, Kassel, Mülheim und Würzburg genannt. Dort am Main leben 12 Wa-

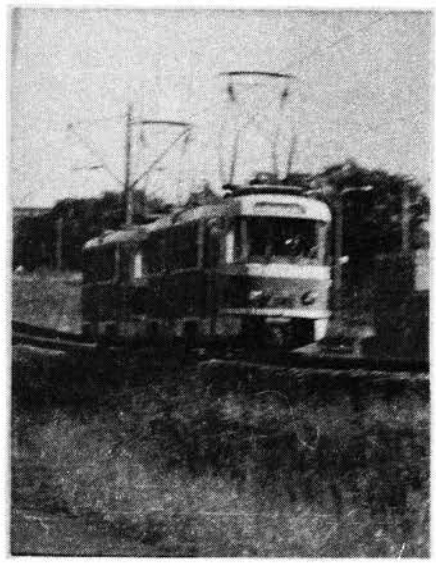
BMB beim Schwebebahnfest

Mitglieder der BMB stellten der Buchhandlung Hch. Köndgen im Werth in W.-Barmen neben anderen Ausstellungsstücken auch ein Schwebebahnmodell des Wagens Nr. 9 im Maßstab 1:20 zur Verfügung. Die Schaufensterdekoration fand große Beachtung. Heft Nr. 8 der HALTESTELLE, in dem das Thema "Schwebebahn" abgehandelt wurde, erfreute sich regen Zuspruchs. Unser Dank gilt allen, die diese Ansprache der Öffentlichkeit möglich gemacht haben.

BMB-Obussonderfahrt auf dem Netz der Stadtwerke Solingen

Für eine Reihe unserer Mitglieder war die gelungene Sonderfahrt am 18.7. ein Auftakt für die Ferien. Herr Czeczor erschien pünktlich um 13.30 Uhr am Graf-Wilhelm-Platz mit dem Oldtimer Nr. 059. Drei Höhepunkte für die Schmalfilmer und Photographen seien besonders genannt: Die Drehscheibe in Burg, der Tunnel unter dem Bundesbahngelände in Ohligs und die Parallelfahrt mit der Schwebebahn in Wuppertal-Vohwinkel.





Zwei Fotos von der Straßenbahn in Schwerin (Normalspur). Aufn. K. Hortmanns

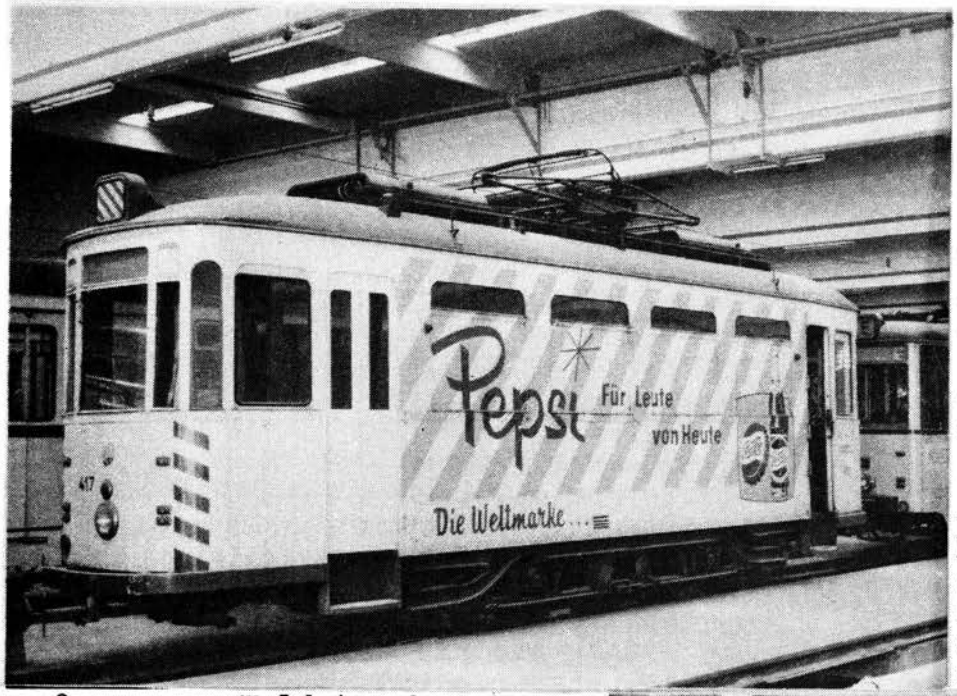
... und so erreichen Sie uns:

Postanschrift:
Bergische Museumsbahnen e.V., Postfach 131557, 5600 Wuppertal 1
Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564; Postscheckamt Essen 2258 15-439
Betriebshof:
Wuppertal-Kohlfurtherbrücke. Arbeitseinsätze an jedem Samstag ab 8 Uhr.

Technische Leitung:
Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen,Ruf (02192)7438
Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 2542
Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1, Ruf(0202) 311230

Arbeitsgruppe Düsseldorf:
Ulrich Sunder, Lorettostr. 27, 4000 Düsseldorf, Ruf (0211) 391287

Vorstand:
Emil R. Dicke, Haspeler Schulstr. 7, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202)81902
Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen,Ruf (02192)7438
Schatzmeister:
Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1
Schriftführer, Schriftleitung HALTESTELLE:
Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 81456
stellv. Schriftführer:
Volker Höher, Langobardenstr. 36, 5600 Wuppertal 2 (z.Zt. nicht erreichb.)
Sonderbevollmächtigter:
Horst Wittmann, Bimericher Str. 15, 5650 Solingen 1, Ruf (02122) 56122

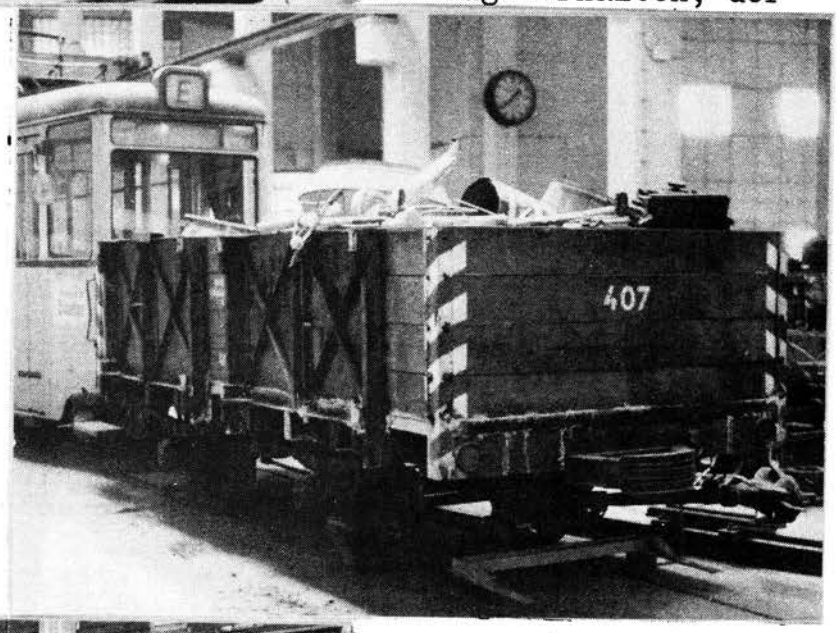


Der letzte Zeuge Hagener Straßenbahnbaus: Wagen 417 als Arbeitswagen, gebaut 1927 bei Killing in Hagen. Aufnahme am 23.5.1976 im Depot Oberhagen.

Unser Titelbild stammt aus dem Hagener Stadtarchiv und entstand in den späten zwanziger Jahren.

Übrige Fotos vom Verfasser.

Forts. von Seite 1:
gen aus Hagen weiter, und schließlich haben wir in der Kohlfurth den "Hagener Zug" erhalten, der auf unserer Waldstrecke eine neue Heimat gefunden hat. Zusammen mit den anderen Veteranen der Meterspur soll er daran erinnern, daß ein ausgereiftes Verkehrsmittel zur Verfügung steht, das schon zur Jahrhundertwende entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung unserer Städte genommen hat, aber auch im Überlandverkehr beachtliche Leistungen erzielte. Die Strecke Haspe - Breckerfeld sei hier ebenso genannt wie Cronenberg - Solingen, Remscheid - Wermelskirchen, Elberfeld - Neviges - Werden und - Langenberg - Nierenhof - Hattingen



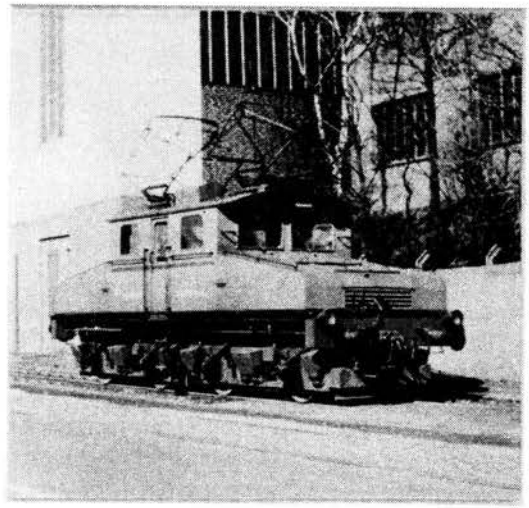


und - Steele, Voerde - Milspe - Gevelsberg - Haßlinghausen und Ohligs/Vohwinkel - Hilden - Benrath. Eine ausführliche Schilderung der Hagener Straßenbahn brachte die HALTESTELLE in Nr. 3.

Das mittlere Bild zeigt einen Güterwagen aus der Zeit der Dampfbahn Haspe-Breckerfeld.

Das Bild links ist die Erinnerung an die letzte BMB-Sonderfahrt in Hagen am 23.5.1976.



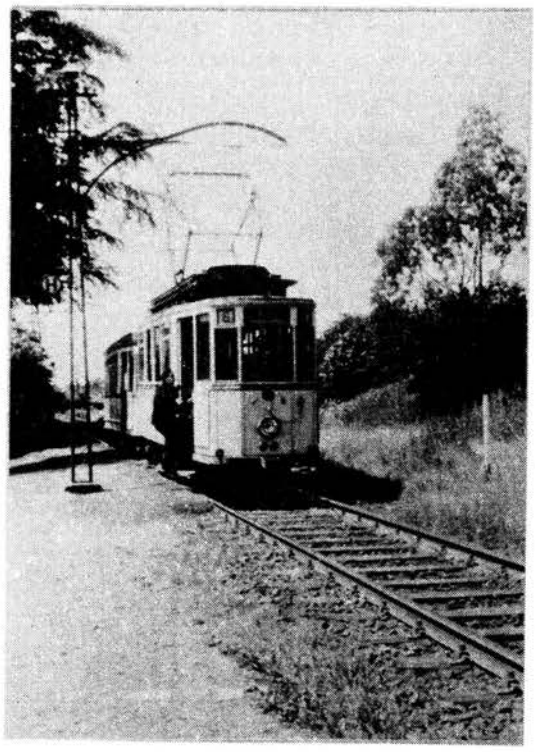


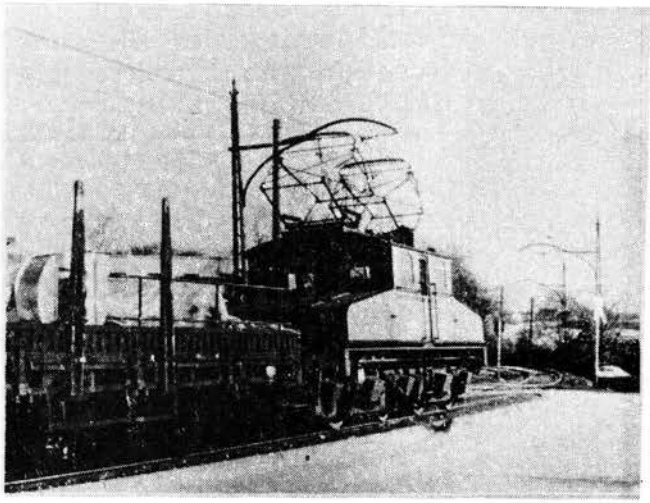
Die größte Straßenbahnlokomotive Deutschlands befindet sich noch im täglichen Einsatz. Die berühmten Kohlenzüge zum Kraftwerk am Clef konnte sie nie befördern, da sie das enge Lichtraumprofil der eigentlichen Straßenbahnstrecken weit überschreitet. So gesehen ist sie ein richtiges Eisenbahnfahrzeug.

MIT DEM SCHIENENBUS NACH HATZFELD

Die neugegründete Vereinigung "VT-Freunde Bergisch-Land" stellte am 22.5.1976 ihre beiden Fahrzeuge - einen Schienenbus der Reihe VT 95 und den Schienenbus-Prototyp - der Öffentlichkeit vor. Leider hatte das Schwebebahnfest ein wenig die Schau gestohlen, umso mehr genossen die Teilnehmer die Fahrt in wehmütiger Erinnerung an die Straßenbahnlinie 6 Lenneper Str. - Hatzfeld, die bekanntlich ab Winchenbachstr. die Gleise der Kleinbahn Loh - Schlachthof - Hatzfeld benutzte. Der erste VT 95 wurde von den Anwohnern freudig begrüßt, und die Kraftfahrer blieben in gebührender Entfernung. Wir beglückwünschen den neuen Nachbarverein zu seinem Anfangserfolg.

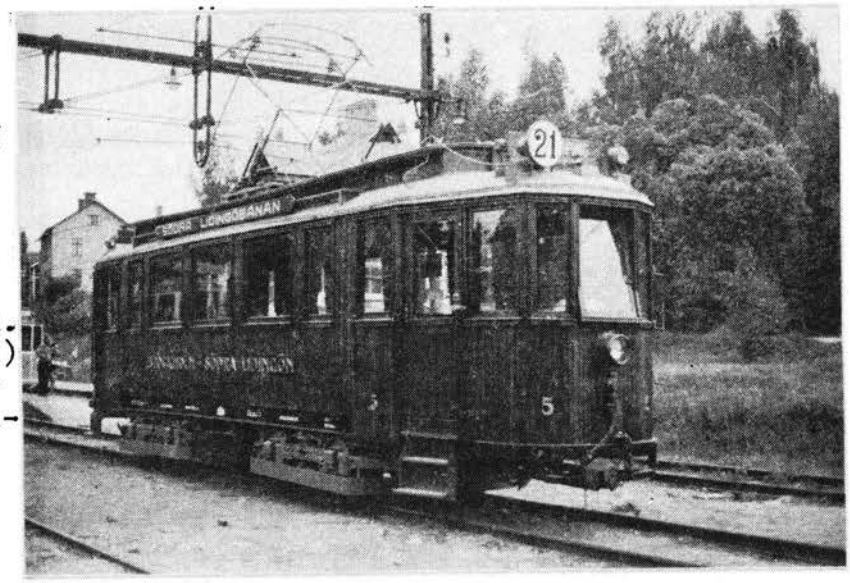
Das rechte Bild zeigt einen Zug der Linie 6 an der Haltestelle Lüdorfstr. Tw 220 zieht einen Anhänger aus der van der Zypen-Serie. (Juli 1960)
Bild unten: Güterzug an der früheren Haltestelle Grunerstr.





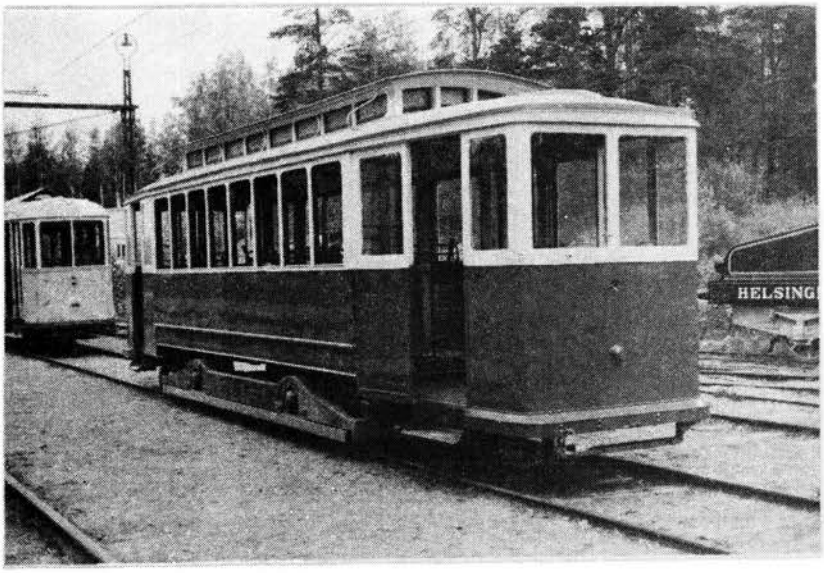
Alle Fotos: K. Sieper

Neues aus dem schwedischen Straßenbahnmuseum



Die schwedische Straßenbahngesellschaft, eine Vereinigung auf ideeller Grundlage, wurde 1959 gegründet, um das schwedische Nahverkehrsmuseum und Nahverkehrsstudien zu betreiben, Geschichte und Entwicklung des Nahverkehrs umfassend. Inzwischen entstand (seit 1967) das Straßenbahnmuseum in Malmköping, unter anderem ein ideales Ausflugsziel.

Im Januar 1976 zählte die Vereinigung 750 Mitglieder. Herzstück der Arbeit ist die Museumsstrecke, die von der schwedischen Staatsbahn angemietet wurde. Die Strecke ist 3 km lang, umfaßt den Bahnhof Malmköping einschließlich eines Lokschuppens, der als Werkstatt gebraucht wird, und führt durch ebenen Grund, durch Wälder und an Seen entlang. Kurz, sie stellt eine typisch schwedische Überlandstrassenbahn dar. Die Oberleitungsausrüstung, für 15 kV 16,67 Hz eingerichtet, wird jetzt mit Gleichstrom gespeist. Die Leistung des Unterwerks beträgt 600 kW. Seit 1969 verkehren die Museumswagen regelmäßig - an Samstagen und Sonntagen von Mai bis September, zusätzlich an den übrigen Wochentagen im Juli. Je nach Bedarf gibt es 45-, 25- oder 15- Minuten-Verkehr. Der Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt (Dauer 25 - 30 Minuten) beträgt 7,-- Schwedenkronen (ca. DM 4,--). Unsere Mitgliedskarte berechtigt zur freien Fahrt.



Im Bahnhof Malmköping gibt es eine Ausstellung, einen Straßenbahnladen und ein Straßenbahncafé. Auch Nichtaktive haben an besonderen Tagen die Möglichkeit, selbst Wagen zu fahren. Im Depot sind etwa 40 Wagen zuhause. Die jüngsten Zugänge zeigen unsere Bilder (R. Engstedt):
1. Tw 5 Trafik AB Stockholm - Södra Lidingön (ASEA 1914),
2. Bw 176 Malmö Stads Spårvägar (ASEA 1907 als Tw, 1952 in Bw umgebaut),
3. als zweite Straßenbahnlok in diesem Heft No. 2 der Helsingborg - Råå - Ramlösa Järnväg (ASEA 1907).
Wir grüßen mit diesem Bericht die schwedischen Straßenbahnfreunde!



Bundesverbandstag des BDEF vom 27. bis zum 29.5.1976 in Kiel

Trotz fehlenden Dampfes und der Abwesenheit von Fahrdraht fand die überwiegende Zahl der Mitgliedsvereine bzw. ihrer Delegierten den Weg an die Förde. Die Kieler Eisenbahnfreunde hatten ein vielseitiges Rahmenprogramm zusammengestellt, und ein regerer Zuspruch hätte den Bemühungen sicher besser entsprochen. Die Delegiertenversammlung verlief reibungslos, nachdem die Aufnahme der Arbeit des Museumsbahnbeirats viel Zündstoff vorweg beseitigt hatte. Wir verstehen sehr wohl die Sorgen der Vereinigungen, die mit ihren Dampflokomotiven weiterhin auf Bundesbahnstrecken fahren wollen, damit aber im Gegensatz zu den Anordnungen der Bundesbahn-Hauptverwaltung stehen. Es klang bereits in den Ausführungen des Herrn Erat an, daß man nicht umhin kommen wird, nach Vorbild der DEV, IHS, DGEG und auch BMB Strecken zu suchen, auf denen allein oder in Zusammenarbeit mit einer nichtbundeseigenen Eisenbahn Betrieb "gemacht" werden kann.

Die Versammlung verabschiedete auf Antrag der Hamburger Eisenbahn-freunde mit großer Mehrheit eine Resolution zum Thema der Gesundschrumpfung der DB, die wir des allgemeinen Interesses wegen im vollen Wortlaut abdrucken. Sie ist sinngemäß auch auf den sonstigen Schienenverkehr zu beziehen.

Abschließend soll erwähnt werden, daß zum Rahmenprogramm auch eine Besichtigung des Depots der Kieler Straßenbahn (1100 mm-Spur) mit anschließender Rundfahrt auf den noch vorhandenen Gleisen gehörte. Die Linie 4 legt auf der Strecke Wellingdorf - Gaarden - Hauptbahnhof - Holstenbrücke - Holtenau, Fähre ca. 12 km zurück. Sie ist nach der Stillegung der Flensburger Straßenbahn nunmehr die nördlichste Straßenbahn Deutschlands, und ihre Zukunft ist noch keinesfalls gesichert.

R E S O L U T I O N

Die versammelten Delegierten des BDEF fordern im Namen von 10 000 Eisenbahnfreunden und im Interesse der Millionen Eisenbahn-Kunden die Politiker aller Parteien, die Verantwortlichen in Wirtschaft und Bundesbahn-Leitung und die Gewerkschaften auf, die geplanten Stillegungen eines großen Teiles des Eisenbahnnetzes zu verhindern.

- **Mit Stillegungen lassen sich die Finanzen nicht verbessern. Eine Reduzierung des Streckennetzes um 5000 km (= rd. 17%) würde den Zuschußbedarf nur um 1 % verringern, eine Größenordnung, die mit Sicherheit von Mehrkosten an anderer Stelle (z.B.für Ausbau oder Unterhaltung von Straßen) kompensiert würde.**
- **Die Gesundung der DB ist nur durch Mehrverkehr möglich. Der deutsche Verkehrsmarkt bietet hierfür genügend Voraussetzungen. Der Anteil der Eisenbahnen am Güterverkehr z.B. ist von 60% im Jahre 1950 auf 33% in 1974 gesunken.Die Bahn kann aber weit mehr bewältigen. Je höher die Leistung,desto geringer die Kosten pro Leistungseinheit.**
- **Das unzureichende Verkehrsaufkommen bei der DB ist das zwangsläufige Ergebnis einer verfehlten Verkehrspolitik, die den Eisenbahnen alle möglichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegte und ihre Konkurrenten gleichzeitig erheblich förderte. Dennoch wird von den Eisenbahnen Kostendeckung verlangt, während die Defizite der anderen Verkehrsmittel verschwiegen werden.**
- **Energieprobleme und der Umweltschutz fordern für die Zukunft eine stärkere Nutzung des vorteilhaften Schienenverkehrs. In anderen Ländern wird inzwischen nach dieser Erkenntnis gehandelt. Es wäre geradezu unverantwortlich, heute noch eine Verlagerung des Schienenverkehrs zu betreiben.**
- **Das Gerede über Stillegungen verunsichert die heutigen wie die potentiellen Kunden der Eisenbahnen; allein hierdurch wird der Bahn und damit der Volkswirtschaft ein ungeheurer Schaden zugefügt.**

Wir fordern daher:

- **Die Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Eisenbahn müssen endlich beseitigt werden; der durch jahrzehntelange Benachteiligung aufgelaufene Nachholbedarf an Modernisierung und Rationalisierung ist mit ausreichenden Mitteln auszugleichen. Die konkurrie-**

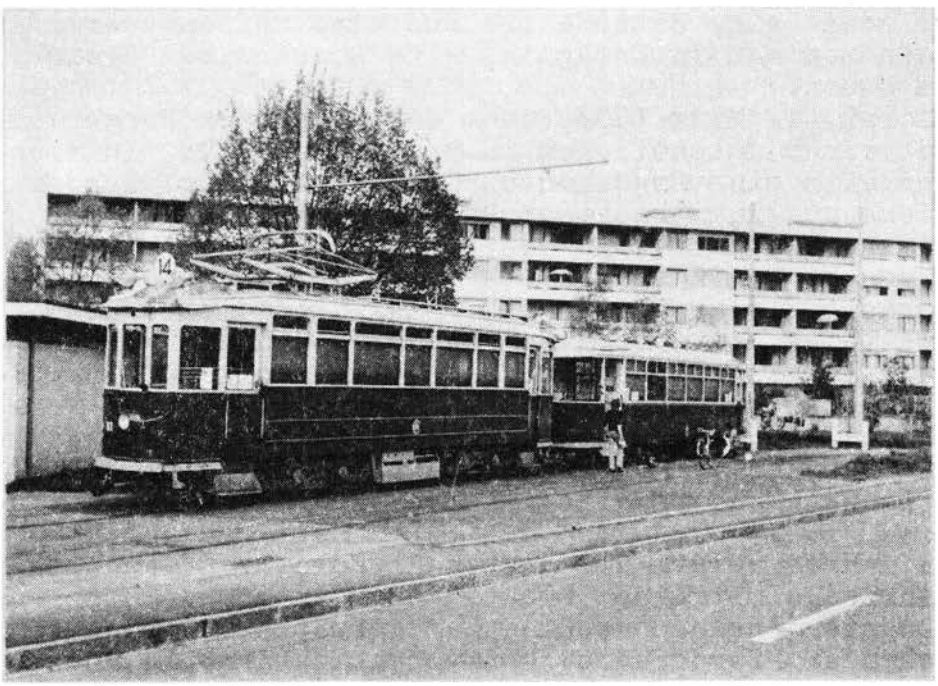
renden Verkehrsträger sind zur vollen Deckung der volkswirtschaftlichen Kosten heranzuziehen. Volkswirtschaftlich sinnlose Investitionen wie z.B. Bau oder Ausbau von Binnenschiffahrtswegen sind einzustellen.

- **Die gegenwärtigen Stillegungspläne sind sofort aufzugeben; der Bestand des Eisenbahnnetzes ist ausdrücklich zu garantieren, damit weiterer Schaden verhütet wird und das Vertrauen in die staatliche Politik wiederhergestellt wird.**
- **Auf allen Eisenbahnstrecken ist im Personen- wie im Güterverkehr ein angemessenes Verkehrsangebot sicherzustellen, und zwar unter Ausnutzung aller Rationalisierungsmöglichkeiten wie Ein-Mann-Betrieb, Zusammenlegung von Funktionen, Heranziehung von Agenten usw. entsprechend vorhandenen Vorbildern bei privaten bzw. ausländischen Bahnen.**

Die sinnlose Zerstörung wertvollen Volksvermögens muß verhindert werden !

Die deutsche Wirtschaft braucht ein weitverzweigtes Eisenbahnnetz !

Schluß mit der Diffamierung der sicheren, wirtschaftlichen, zuverlässigen und umweltfreundlichen Eisenbahn !



DAS GENFER STRASSENBAHNMUSEUM

von Guido Korff

Am 20. Januar 1973 wurde die "Association Genevoise du Musée des Tramways", kurz AGMT, in Genf von einer Gruppe von Straßenbahnfreunden ins Leben gerufen.

Ihr erstes Ziel war es, einen der letzten alten Straßenbahnzüge der Genfer Verkehrsbetriebe CGTE vor der Verschrottung zu bewahren. Die Fahrzeuge sind in ihrem typischen Aussehen einmalig in der Schweiz. Es handelt sich um den vierachsigen Triebwagen (Be 4/4) Nr. 67 aus der Serie 60 - 70, der aus dem Jahre 1934 stammt, aber auch noch Teile von 1901 enthält, sowie um den ebenfalls vierachsigen Beiwagen (B4i) Nr. 363 aus der Serie 361 - 370, der 1920 von der Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) in Neuhausen erbaut wurde. Die Achslager des Motorwagens stammen übrigens aus Volmarstein! Die Fahrzeuge sind im Gegensatz zum sonstigen Genfer Wagenpark grün-creme gestrichen und fallen daher bei den öfter durchgeführten Sonderfahrten im Genfer Stadtbild besonders auf. Tw 67 war auch als "Tram de Noël" (Weihnachtstram) im Einsatz. Darüber hinaus baut sich der Verein ein Archiv auf (ein Buch über den Genfer Nahverkehr erscheint im Herbst) und pflegt den Kontakt zu gleichgesinnten Vereinigungen. Vierteljährlich erscheint ein umfangreiches Mitteilungsblatt, das nun im Austausch gegen die HALTESTELLE auch im BMB-Archiv seinen Platz findet.

Die in der HALTESTELLE erscheinenden Beiträge und Bilder werden von Freunden und Mitgliedern des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V. kostenlos zur Verfügung gestellt. Ein Nachdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet und wenn keine anderweitigen Urheberrechte verletzt werden.
Das Abonnement der HALTESTELLE ist in den Vereinsbeitrag eingeschlossen. Einzelhefte werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben.

Aus aktuellem Anlaß nehmen wir einen Beitrag auf, der uns von der Volkshochschule Monheim zur Verfügung gestellt wurde. Gleichzeitig weisen wir empfehlend auf die Dokumentation im Monheimer Bildungszentrum hin.

GESCHICHTE DER BAHNEN DER STADT MONHEIM Clemens Rennebaum/Karl-Heinz Rennen

Als im Jahre 1897 verschiedene Eisenbahnprojekte gescheitert waren, kam es wenigstens zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Monheim und Langenfeld. Es wurde ein sogenannter Kommunalweg mit Basaltsteinen ausgebaut. Auf dieser Strecke wurde um 1900 der Postkutschenverkehr aufgenommen.

Das Projekt einer Bahnverbindung kam aber schon wenige Jahre später wieder stärker ins Gespräch. Im Jahre 1902 wurde auf der Strecke Monheim - Langenfeld eine Personen- und Güterzählung durchgeführt. Damit sollte geprüft werden, ob die Einrichtung einer Bahnverbindung rentabel würde. Im Januar und Februar des folgenden Jahres schon entstand der Plan zur Errichtung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Staatsbahnhof Langenfeld und Monheim. Damit sollte vor allem erreicht werden, daß die Monheimer Gewerbebetriebe einen Anschluß an die Staatsbahn erhielten. Von den zahlreichen Unternehmungen seien hier nur genannt eine Baubeschlagsfabrik, eine Ketten- und Metallwarenfabrik, eine Dachziegelei, eine Bierbrauerei und verschiedene Brennereien in Monheim sowie eine Wattefabrik und eine Seidenweberei in Baumberg. Aus Kostengründen zog man in Erwägung, eine sogenannte "Gleislose elektrische Bahn" zu bauen.

Bereits im folgenden Monat, im März 1903, nahm der Monheimer Bürgermeister Krischer Kontakte zu seinem Amtskollegen in Grevenbrück auf. In dieser Gemeinde gab es nämlich bereits eine sogenannte "Gleislose". Zugleich nahm der Bürgermeister Verbindung auf zum Ingenieur Stobrawa, Köln, der im Bau von gleislosen Bahnen Erfahrungen hatte. In den beiden folgenden Monaten schon erreichen Angebote von Herrn Ingenieur Stobrawa und von den Firmen AEG, Berlin, und Elektrische Aktiengesellschaft, Frankfurt, die Monheimer Gemeindeverwaltung. Ein weiteres Mal werden Fußgänger- und Radfahrerzählungen zwischen Monheim und Langenfeld durchgeführt. Im August 1903 fertigen die zuständigen Straßenmeister Gutachten über die zu befahrenden Wege an. Im nächsten Monat erhält Ingenieur Stobrawa den Bauauftrag. Nach dem Entschluß der zuständigen Behörden in Monheim und Langenfeld, eine gleislose elektrische Bahn zu bauen, kann bereits im November 1903 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Zu Beginn des nächsten Jahres werden die ersten "Lokomotiven" angeliefert. Es sind lenkbare Fahrzeuge mit einem Elektromotor an der Vorderachse. Der Strom wird aus zwei Drähten entnommen, die über der Straße gespannt sind. Die Räder sind solchen an Pferdefuhrwerken vergleichbar. Die Höchstgeschwindigkeit für den Personenverkehr beträgt 12 km/h und für den Güterverkehr 6 km/h. An den Endhaltestellen muß zunächst mit Pferdekraft gewendet werden, da eine andere technische Lösung zu kostspielig gewesen wäre.

Nachdem im April 1904 mit der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld der erforderliche Vertrag geschlossen worden ist, kann am 31. Mai 1904 die feierliche Eröffnung der "Gleislosen Bahn Monheim - Langenfeld" mit einem Festessen stattfinden. Im Juni 1904 wird die "Gleislose Bahn" dem Güterverkehr übergeben. Im September dieses Jahres besuchen der Oberpräsident der Rheinprovinz, der Regierungspräsident und der Landrat die beiden Gemeinden und besichtigen die Bahn. Bis Mitte 1906 erfüllt der Betrieb alle Erwartungen. Es kann auch eine Rentabilität des Unternehmens errechnet werden.

Das ändert jedoch nichts daran, daß zu Beginn des Jahres 1907 der Plan gefaßt wird, die "Gleislose elektrische Bahn" auf Normalspur-Gleisbetrieb umzustellen. Dieser Schritt, den man einige Jahre vorher aus Kostengründen nicht getan hat, wird nun gerade aus Kostengründen erforderlich. Durch die eisenbereiften Holzräder der Fahrzeuge sind nämlich große Straßenschäden entstanden, die langfristig gesehen höhere Folgekosten verursachen würden als neue Investitionen für die Verbesserung des Betriebes. Im Februar 1907 beantragen der Gemeinderat von Monheim und der Stadtrat von Hitdorf beim Provinzialausschuß ein Darlehen vom 600.000 Mark für den Bau der Normalspurbahn zwischen Monheim und Langenfeld. Schon im September dieses Jahres

kann der entsprechende Vertrag mit dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk für den Bau und Betrieb der Bahn geschlossen werden. Monheim und Hitdorf beteiligen sich an den erforderlichen Baukosten. Die Bauarbeiten beginnen im Mai 1908 und können schon im November abgeschlossen werden.

Am 17. November 1908 fährt der letzte Wagen der "Gleislosen" von Monheim nach Langenfeld. Die Fahrgäste steigen in den ersten neuen Personenwagen der elektrischen Kleinbahn um und fahren, von einer Dampflokomotive gezogen, nach Monheim zurück. Am 5. Dezember findet dann die offizielle Eröffnung des Personenverkehrs der "Kleinbahn Monheim - Langenfeld" statt. Im Januar 1909 wird die Kleinbahn polizeilich abgenommen. In den Jahren von 1908 bis 1912 erfolgen Bau und Inbetriebnahme der Streckennetze nach Hitdorf, Rheindorf und Baumberg.

Ab 1915 werden durch die Verkehrspolitik des Bürgermeisters in den Rheingemeinden die Erfolge sichtbar. Industriebetriebe wie Rhenania (Shell), Bleer-Werke (VVG) und Rheinische Spritwerke siedeln sich an. Die günstigen Verkehrsverbindungen von der Wasserstraße, vom Rhein, über die Kleinbahn zur Staatlichen Bahn mit dem Anschluß in Langenfeld bringen für die Rheingemeinden einen deutlichen wirtschaftlichen Aufschwung. Nach dem 1. Weltkrieg, vor allem in den Jahren von 1920 bis 1936 erleiden der Personen- und Güterverkehr der Kleinbahn einen deutlichen Rückgang. Von den Jahren der Inflation bis hin zu den Jahren der Massenarbeitslosigkeit werden die wirtschaftlichen Auswirkungen auch für die Kleinbahn deutlich spürbar.

Im März 1945 zwingen die Kriegsereignisse zur Betriebseinstellung der Kleinbahnen, da 60% der Anlagen zerstört sind. Im Juni 1945 jedoch schon kann nach großen Aufbauanstrengungen der Personenverkehr auf der Strecke Frohnstraße/Sandberg/Langenfeld wieder aufgenommen werden. Die Kosten für die Reparaturen betragen 240.000,-- RM. Der Güterverkehr liegt bis zum Beginn des Jahres 1946 still, da die Hauptbahnstrecke Köln - Düsseldorf noch nicht befahrbar ist.

Nach der Währungsreform gab es einen stetigen Ausbau des Betriebs. 1952 müssen Wagenhalle und Werkstatt erweitert werden. Von 1949 bis 1956 werden neue Triebwagen angekauft. Jedoch zwingen der wirtschaftliche Aufschwung und der technische Fortschritt auch zu anderen Maßnahmen. Am 16. November 1962 muß aus Rentabilitätsgründen der Schienenverkehr zwischen Monheim und Baumberg eingestellt werden. Vorübergehend übernimmt die Rheinbahn AG den Personenverkehr, ehe am 13.12.1962 in Monheim der erste Omnibus eintrifft.

Nachdem am 31. Dezember 1962 der Pachtvertrag mit der Rheinisch-Westfälischen Straßen- und Kleinbahn GmbH in Essen ausgelaufen ist, übernimmt ab 1. Januar 1963 die Stadt Monheim den Bahnbetrieb in eigener Regie. Der neue Name lautet "Bahnen der Stadt Monheim GmbH". Am 15. Juni 1963 befährt der letzte Triebwagen um 23.30 Uhr die Strecke nach Rheindorf und zurück. Ab 16. Juni 1963 übernehmen Omnibusse den gesamten Personenverkehr. Der Güterverkehr jedoch wird noch bis heute auf dem Schienenwege betrieben. 1963 wird auch das alte Verwaltungsgebäude in Langenfeld auf der Katzbergstraße verkauft. Ende des Jahres werden die bis zu ca. 10 Jahre alten Triebwagen nach Bremerhaven verkauft und dort in Dienst gestellt.

Am 1. Mai 1965 wird auch eine Spedition gegründet, und der erste Lastkraftwagen kann angeschafft werden. Im Dezember des gleichen Jahres wird das neue Verwaltungsgebäude in der Heinestraße in Monheim fertiggestellt. Im Jahre danach wird der Busbahnhof gebaut. Am 1. Oktober 1972 wird die Verkehrsgemeinschaft Rhein-Wupper gegründet, der auch die Bahnen der Stadt Monheim beitreten. Die Konzession läuft bis zum Jahre 2008.



Die gleichnamige Ausstellung findet vom 5. September bis zum 1. Oktober 1976 in den Räumen des Bildungszentrums Monheim, Tempelhofer Str. 15, statt.
Öffnungszeiten: Montags bis freitags 17.oo - 22.oo Uhr, außerdem Sonntag, den 5. und 19. September 1976, von 10.3o - 12.3o und von 14.3o - 18.oo Uhr.
Wir empfehlen unseren Mitgliedern den Besuch dieser interessanten Bild- und Schriftdokumentation.

Unser Mitglied Wolfgang Hilger nahm den Bildbericht über die Remscheider Straßenbahn in Heft 9 zum Anlaß, etwas über die Straßenbahnstrecken zu schreiben, die im Remscheider Raum nicht gebaut worden sind:

REMSCHEIDER STRASSENBAHNPROJEKTE

Im Jahre 1928 bestand seitens der Staatsregierung die Absicht, eine Neugliederung der Kommunalverbände im Regierungsbezirk Düsseldorf vorzunehmen. Aus diesem Anlaß gab der damalige Remscheider Oberbürgermeister Dr. Hartmann eine "Denkschrift der Stadt Remscheid zur kommunalen Neugliederung im Bergischen Land (Juni 1928)" heraus, in der er u.a. empfahl, "... außer Lüttringhausen und Lennep noch die Städte Wermelskirchen, Cronenberg und Burg mit Remscheid zu einem Gemeinwesen zusammenzufassen". In dieser Denkschrift, von der sich ein Exemplar heute in meiner Sammlung befindet, werden auch das Remscheider Straßenbahnnetz und die damals projektierten Bahnlinien beschrieben:

"... Dem dringenden Bedürfnis nach neuen Verkehrslinien kam die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft nach, die das gesamte Gebiet um Remscheid mit einem schmalspurigen Eisenbahnnetz überspannte und auf diese Weise erschloß. Aber dieses Netz elektrischer Bahnen wurde erst systematisch ausgenutzt, als Remscheid sich in der Inflationszeit in den Besitz der wichtigsten Linien setzte und durch einen planmäßigen Ausbau seiner Straßenbahnen sich zum Mittelpunkt des elektrischen Bahnnetzes im oberen Bergischen Land machte, während zur selben Zeit andere Gemeinden die Bedeutung dieses Verkehrsmittels nicht zu erkennen vermochten. Bezeichnend für die Verkehrspolitik der kleinen Stadt ist die Tatsache, daß die bestehende Fahrstrecke Halbach - Lüttringhausen auf dem Stadtgebiet der Gemeinde Lüttringhausen aufgegeben und abgerissen wurde (1923, der Verf.).

Heute stoßen aus Remscheid zwei Linien der Barmer Bergbahn nach Norden, nämlich nach Lüttringhausen (Halbach, der Verf.) - Ronsdorf - Barmen und nach Cronenberg - Elberfeld vor, eine Linie der Remscheider Straßenbahn führt ostwärts nach Lennep, zwei führen südwärts nach Wermelskirchen und Burg. Außer dem Personenverkehr vermittelt die Barmer Bergbahn den Güterverkehr im Morsbachtal, die elektrische Bahn der Stadt Remscheid den im Eschbachtal.

Neben diesen bereits bestehenden Linien liegt eine Reihe von Projekten vor. ... Geplant ist zunächst eine Peripheriebahn über den Höhenrücken Tente - Wermelskirchen und Burg - Wermelskirchen mit Fortsetzung nach Born - Lennep und Lennep - Lüttringhausen. Das letzte Stück ist bereits im Bau. (am 2.10.1929 eröffnet, der Verf.)

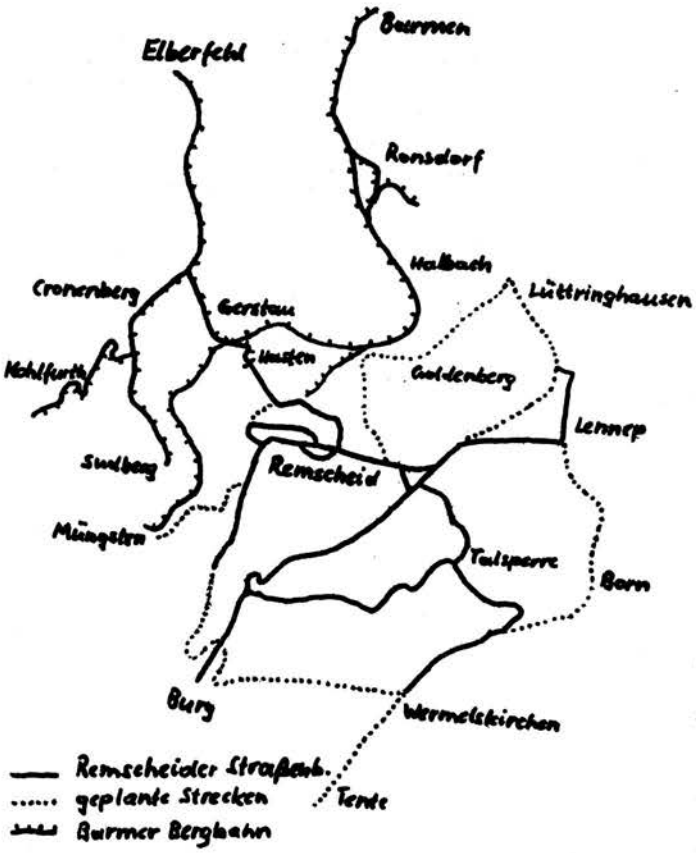
Ferner sollen die radialen, nach Remscheid hineinführenden Bahnlinien planmäßig erweitert werden durch Anlage einer zweiten elektrischen Bahn über Westhausen nach Burg, sowie durch eine zweite Linie über Goldenberg nach Lüttringhausen und durch eine neue Linie über die projektierte Straße von Neuenhaus nach Lennep und Lüttringhausen (wurde nicht gebaut, die Red.).

Diese Linienführung würde nicht nur den Vorteil haben, daß die Nachbarstädte auf engste mit Remscheid verbunden würden, sie würde nicht nur in erhöhtem Maße dem Arbeiteraustausch dienen, sondern auch innerhalb der Städte selbst zur Hebung des Verkehrs und zur Aufschließung neuen Wohngeländes beitragen."

Soweit Dr. Hartmann! In der Denkschrift folgt weiter ein Abschnitt über den Autobusverkehr im Raume Remscheid, der in diesem Rahmen aber nicht interessant erscheint.

Leider sind keine der damals projektierten neuen Außenstrecken gebaut worden, und auch Cronenberg, Wermelskirchen und Burg wurden nicht nach Remscheid eingemeindet. So gesehen hatte die Denkschrift keinen Erfolg, für die Straßenbahnfreunde dagegen ist meiner Meinung nach aber auch die Tatsache interessant, daß solche Projekte überhaupt bestanden.

Anm. der Redaktion: Nach der Stillegung der VKA am 1. März 1921 ließ die Stadt Lüttringhausen die Strecke Tannenhof - Halbach vollständig abbauen, auf der Strecke nach Lennep aber aufgrund vieler Einsprüche nur die Fahrleitung.



Diese Skizze soll die Ausführungen des Artikels auf der Vorseite erläutern.

WZ Dienstag, 18. Mai 1976

Bahn nach Wieden bleibt erhalten

Doch noch starke Mehrheit im Stadtrat

Wuppertal behält seine Straßenbahn im jetzigen Umfang — auch auf dem Streckenabschnitt Düsseldorf/Varresbecker Straße/Wieden. Das beschloß der Stadtrat gestern nach langer Debatte gegen nur wenige Stimmen. Der Standpunkt, daß die Stillegung des Streckenabschnitts der Linie 1 nach Wieden die Unwirtschaftlichkeit des schon jetzt unrentablen kleinen Bahnnetzes verschlimmern würde, hatte sich doch noch bei einer breiten Mehrheit des Rates durchgesetzt.

Den Ausschlag gab der Vorstandsvorsitzende der Stadtwerke, Harald Graf. Er schilderte „mit allem Freimut den Schrecken des Vorstandes" darüber, daß die knappe Hauptausschußmehrheit (CDU/FDP) dem Stadtrat empfohlen hatte, die Beibehaltung der Straßenbahn zu beschließen, jedoch ohne die Strecke nach Wieden. Graf: „Das wäre der Anfang vom Ende. Man kann nur alles oder nichts stillegen."

Die Linie 1 ist die meistbenutzte Straßenbahnlinie, ihr Streckenabschnitt Robert-Daum-Platz/Friedrich-Ebert/Düsseldorfer/Varresbecker Straße vor allem.

Diese Strecke stillzulegen, die anderen behalten zu wollen, bedeute, „die Probleme vor sich herzuschieben, die dann mit tödlicher Sicherheit erneut auf den Stadtrat zukommen", wenn es um weitere geplante Straßenbau-Projekte geht, von denen andere Straßenbahnstrecken betroffen werden.

Oberstadtdirektor Dr. Rolf Krumsiek schlug vor, ein Gutachten in Auftrag zu geben. Die CDU-Fraktion, oft über „die Gutachteritis" verärgert, spendete mehrheitlich Beifall. Aber dann erbat sie eine Beratungspause.

Danach teilte ihr Fraktionsmitglied Klaus Gericke mit: „Die CDU-Fraktion ist dafür, daß die Straßenbahn beibehalten wird — und zwar einschließlich der Strekke nach Wieden."

AUCH INNSBRUCK BEHÄLT SEINE STRASSENBAHN

Dramatischer als in Wuppertal lief der Entscheidungsprozeß in Tirols Hauptstadt. Auch dort steht ein Generalverkehrsplan im Mittelpunkt der behördlichen Entscheidungen. Nach Einrichtung eines Einbahnstraßensystems galt die Straßenbahn als der große Störenfried, und es sollte nicht mehr sein können, was nicht sein durfte. Umso erfreulicher ist es, daß sich nicht nur eine Lobby für die Straßenbahn fand, sondern daß es ihr auch gelang, ihre Argumente überzeugend vorzutragen. Die jüngsten Stillegungen der Linie 4 nach Hall i. T. und des Obusnetzes kamen mit ihren für Fahrgäste und Anwohner negativen Auswirkungen zur Hilfe. Und schließlich zeigte sich, daß man mit einigen Gleiskorrekturen auch die Straßenbahn in das Einbahnstraßenkonzept einpassen kann. Wir möchten die Polemik nicht wieder aufführen, aber nur als Stilblüte zum besten geben, daß in der örtlichen Presse vorgeschlagen worden war, in Igls und Fulpmes Drehscheiben zu errichten, um die 4- und 6-achsigen Einrichtungswagen wenden zu können, nachdem das Stadtnetz auf Omnibusbetrieb umgestellt worden wäre. Wir können Innsbruck zum Beschluß des Stadtrats nur beglückwünschen, umso mehr, als die positive Entscheidung den Weg für eine endgültige Sanierung des Wagenparks freigemacht hat. So sind bereits 8 sechsachsige Großraumgelenktriebwagen aus Hagen/Westf. Nr. 62 - 69 angekauft worden, die damit eine neue Heimat finden.
Quellen: Eisenbahn, Wien; DER STADTVERKEHR 8/1976.

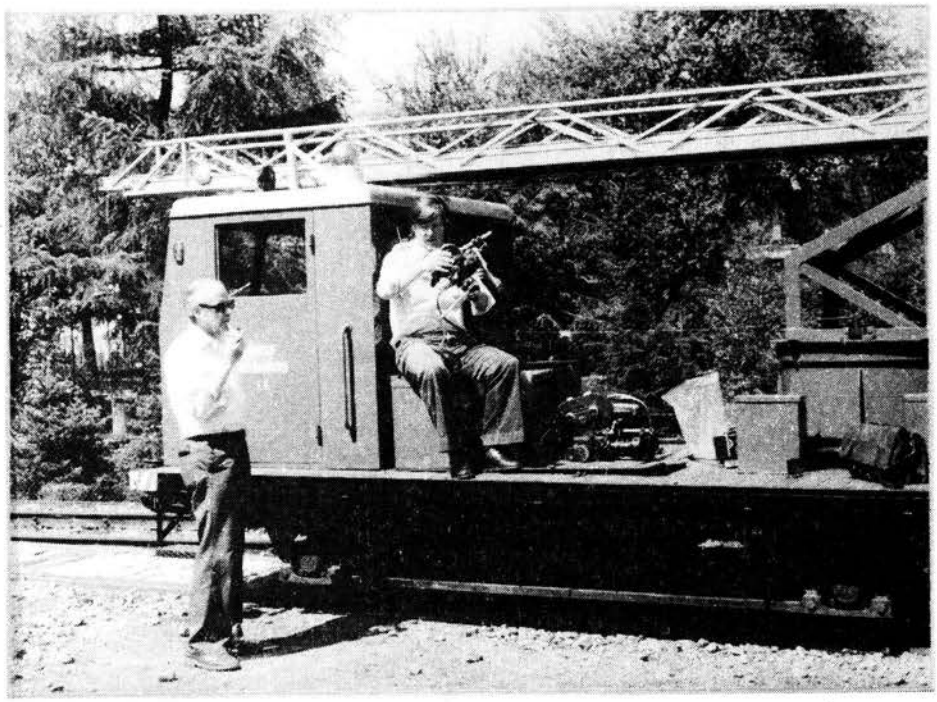
WZ Montag, 31. Mai 1976

Museums-Bahnen im Fernsehen

Cronenberg. Die Museums-Straßenbahn in der Kohlfurth, von Straßenbahnfreunden, Hobby-Filmern und Nostalgie-Fans bei den letzten Einsätzen und an ihrem jetzigen Standort oft im Bild festgehalten, haben jetzt auch die Aufmerksamkeit des WDR gefunden. Ein Team von „Hier und Heute" filmte die vorgesehene Strecke im Kaltenbachtal und die Wagen im Betriebshof Kohlfurther Brükke.

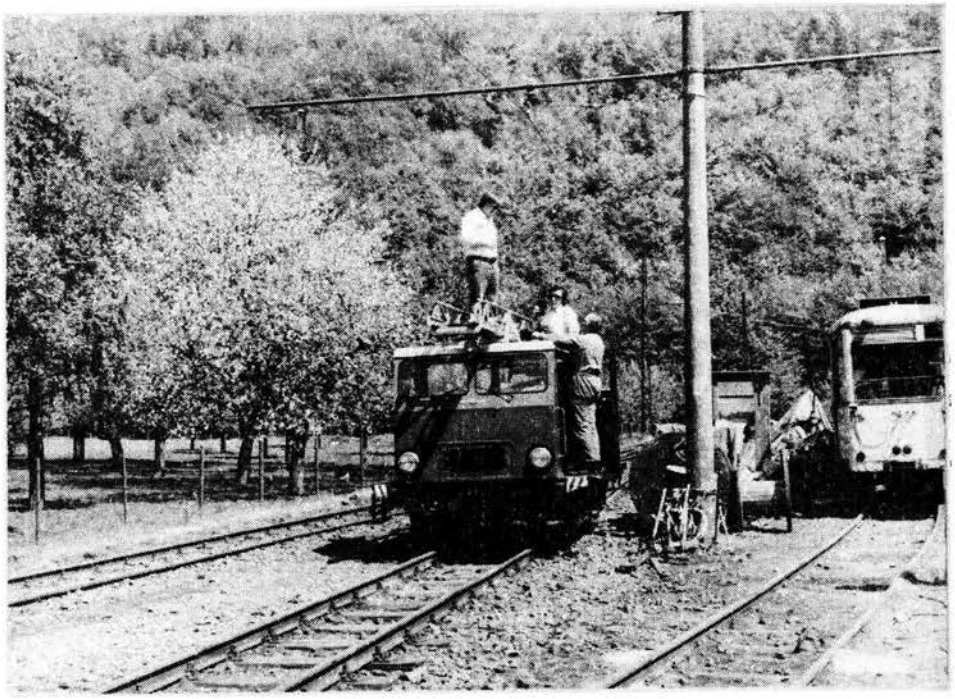
Vorgesehener Sendetermin ist der 15. Juni ab 19.15 Uhr.

Die nebenstehende Zeitungsnotiz war "blinder Alarm" (den wir selbst ausgelöst hatten), aber am 24. Juni ging dann "unsere" Sendung über den Bildschirm. Zuvor ein herzliches Dankeschön für die Liebe und Sorgfalt, die das Fernsehteam auf den Film verwandte! Die Aufnahmen vom 15. Mai 1976 bildeten den Mittelpunkt einer Darstellung des Themas "Straßenbahnmuseum", angefangen bei Archivstreifen aus Dortmund von 1929, die unser Mitglied, Herr Knupe, zur Verfügung gestellt hatte,



Aufnahmen von den Stilllegungen Aachen - Burtscheid, Porz - Wahn und Remscheid (!) bis zur Sammlung des Herrn B. Kühn in Weerth in den Niederlanden. Unsere "Stars" waren der "Hagener Zug" und der "Reutlinger", die am Greuel eine Kreuzung simulierten. Handfeste Arbeitsszenen würzten das Geschehen, und Vorsitzender und Schriftführer standen Rede und Antwort, nach dem Sinn und Zweck des Unternehmens befragt. Unser technischer Leiter gab das Abfahrtsignal mit der Trillerpfeife. Nützliches Utensil war die Selbstfahrleiter als rollende Bühne für die Filmkamera.

Wer den Film gesehen hat, wird unserer Arbeit mit mehr Verständnis, vielleicht aber auch mit Anerkennung oder gar Hilfe gegenüberstehen.



Für uns selbst war es eine Ermutigung, unseren Weg weiterzugehen, bis zur Eröffnung des Publikumsverkehrs, auch wenn er lang und beschwerlich ist...

Die Fotos (K. Sieper) erinnern an den Besuch des "Hier und Heute"-Teams am 15.5.1976 und somit an Mitarbeiter des WDR aus Köln auf dem Leiterwagen der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn.

Wir haben Schneidreste vom WDR erhalten, die bei nächster Gelegenheit vorgeführt werden sollen.