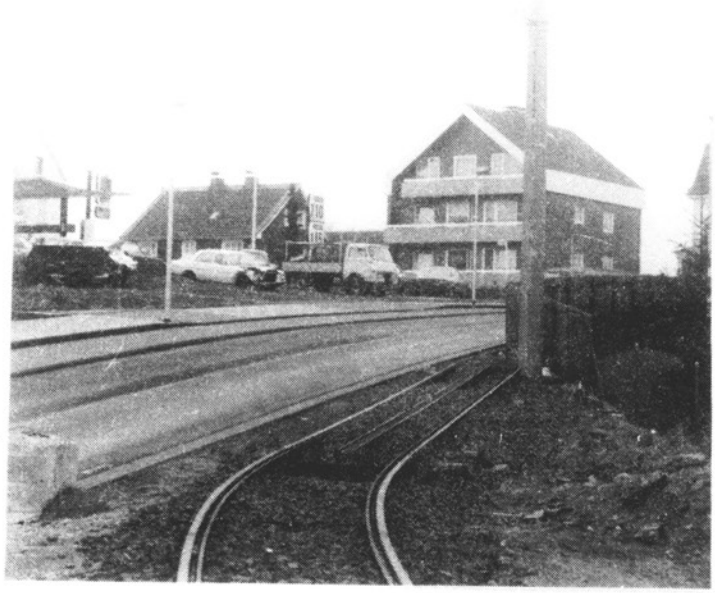
Haltestelle

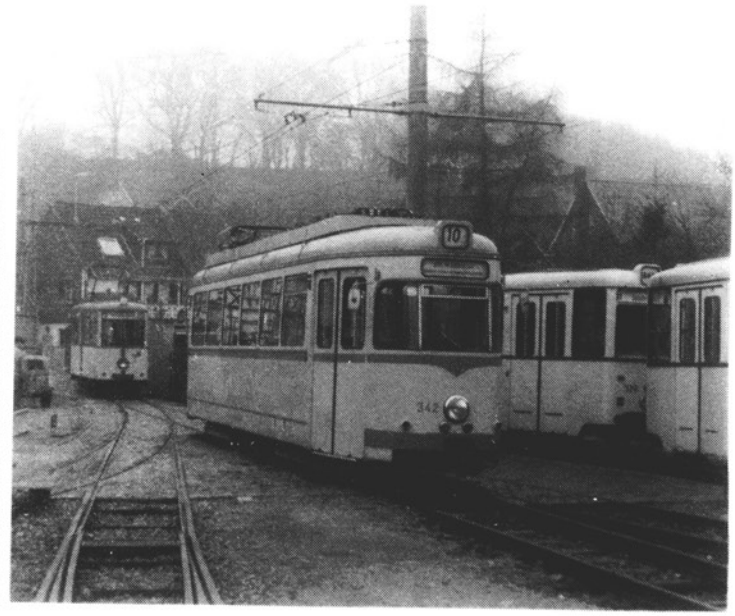
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

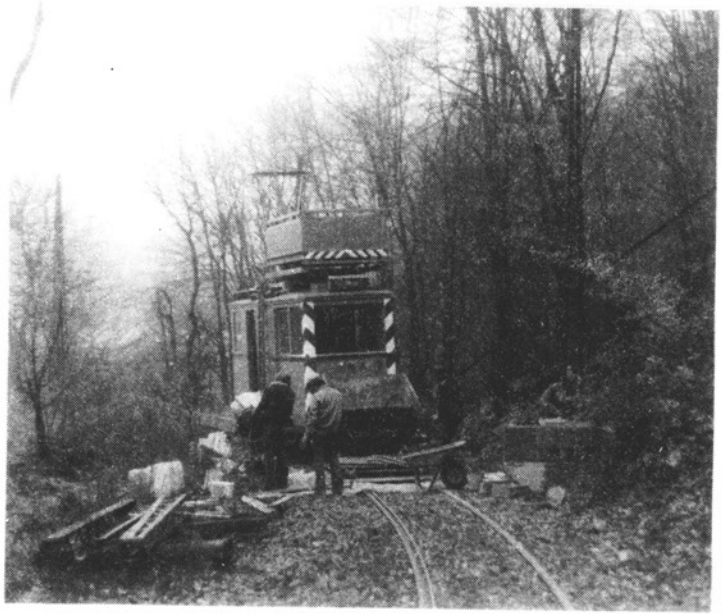
Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

April 1982

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1









Unsere Anschriften:
Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof
Wuppertal-Kohlfurtherbrücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr. Fernsprechanschluß: (0202) 470251

Technische Leitung
Dr. Ing. Gundo Riechelmann, Am Susewind 8, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (23 39) 41 06
Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 2542
Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1, Ruf (0202) 311230
Manfred Höver, Höhscheid 9, 5653 Leichlingen 2, Ruf (02174) 33 82

Arbeitsgruppe Düsseldorf
Ulrich Sunder, Unter den Eichen 35, 4000 Düsseldorf 12, Ruf (0211) 289606

Vorsitzender
Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (0 2339) 3608

BMB - Vertrieb

BMB-Sonderkonto Postscheckamt Essen 9072—438

2. Vorsitzender
Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf (02192) 7438

Schatzmeister
Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1, (0202) 760474

Schriftleitung HALTESTELLE
Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 81456

Unsere neue Beitragsordnung ab 1.1.1982: Gruppe A = DM 7,-- monatlich/ DM 84,-- jährlich, Gruppe B = DM 3,50 monatlich/ DM 42,-- jährlich. Der Bezug der HALTESTELLE ist in den Beitrag eingeschlossen. Einzelne Exemplare werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben. Nachdrucke und Auszüge sind nur mit Quellenangabe gestattet.

Jahreshauptversammlung

Unser Titelbild - die Fotos machte Peter Lechtenböhmer - zeigt Ihnen, was Sie selbst beobachten konnten, wenn Sie teilgenommen haben, oder aber, was aus den Berichten des Vorstandes und der technischen Leitung hervorging.

Unser Bergbahn-Denkmal am Möschenborn steht, im Betriebsbahnhof Kohlfurtherbrücke herrscht jeden Samstag reges Treiben, die Sanierung der Fahrleitungsmasten geht zügig voran, die Umsetzanlage ist betriebsbereit. Unsere obligatorische "Streckenbereisung" machte es deutlich: Es geht weiter aufwärts mit unserem Projekt.

PROTOKOLL

Die Jahreshauptversammlung beginnt am Samstag, dem 13. März 1982, um 15.30 Uhr im Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg. Die Tagesordnung ist mit der Einladung in HALTESTELLE 32 abgedruckt.

TOP 1

Vorsitzender Emil R. Dicke begrüßt 64 Anwesende, darunter 2 nicht stimmberechtigte Gäste. Wir gedenken des verstorbenen Mitglieds Hans Tieck. Zu den in HALTESTELLE 32 abgedruckten Jahresberichten gibt es keine Fragen. Herr Dicke ergänzt: Die Mitgliederzahl wächst zu langsam. Von den in Fachblättern angesprochenen Straßenbahnfreunden wurde kein einziges Mitglied gewonnen.

TOP 2

Schatzmeister Ernst-Günter Beiersmann verliest den Kassenbericht. Die Kassenprüfer, die Herren Trant und Niederstenschee, bekunden die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung. Die "Küchenkasse" (kleine Kasse Kohlfurtherbrücke) hat sich bewährt. Die Verantwortung dafür liegt bei Hanns Heinen. Die Kassenprüfer stellen Antrag auf Entlastung der Herren Beiersmann und Heinen, die von der Versammlung einstimmig erteilt wird. (Handzeichen).

TOP 3, Wahlen

a) Kassenprüfer

Als neue Kassenprüfer werden die Herren Börß und Westermann vorgeschlagen. Die Wahl erfolgt ohne Gegenstimmen bei Enthaltung der Betroffenen, die die Wahl annehmen.

Heribert Schmitz wird zum Wahlleiter gewählt. Die Wahl soll durch Handzeichen erfolgen.

b) Zum 1. Vorsitzenden wird Emil R. Dicke einstimmig (wieder) gewählt.

c) Zum 2. Vorsitzenden wird Heinz Johann bei einer Stimmenthaltung (wieder) gewählt.

d) Zum Schatzmeister wird Ernst-Günter Beiersmann einstimmig (wieder) gewählt.

e) Emil R. Dicke übernimmt den Vorsitz und läßt den Beirat durch die Versammlung bestätigen: Klaus Sieper (Öffentlichkeitsarbeit, HALTESTELLE), Hanns Heinen (kleine Kasse Kohlfurth), Guido Korff (BMB-Vertrieb), Wolfgang Schultz und Dr. Gundo Riechelmann (Bauausschuß).

TOP 4

Die gesamte technische Leitung wird wiederbestellt. Beim nächsten Druck wird ein neues Impressum vorhanden sein. Wir gratulieren Gundo Riechelmann zu seiner Promotion zum Dr. Ing.!

TOP 6 (vorgezogen)

a) Emil R. Dicke ernennt folgende Mitglieder wegen ihrer außerordentlichen Spenden für den Hallenbau zu Ehrenmitgliedern und überreicht ihnen die goldenen Vereinsnadel (Tw 159):

Richard Jacobi, H. J. Sluiters, Wolfgang Schultz, Willy Langenbeck, Hanns J. Frese und Remscheider Stadtwerke (koll.)

TOP 5

Aus Mitgliederkreisen liegen Zusagen für DM 1o2.5oo,-- für den Hallenbau (Spenden) vor. Davon sind bereits DM 55.16o,-- auf das Baukonto eingezahlt.

Wolfgang Schultz berichtet über die Baumaßnahmen:

a) Der Wasserdurchlaß Nr. 2 (Entlastungsstollen) wurde mit Hilfe der Bundeswehr saniert (Kosten nur DM 2.4oo,--!). Der schwierigste Teil war der Bau eines Zugangs zur Dammsohle für das schwere Gerät der Pioniere. Ein neues Bachbett wurde ausgehoben und, nachdem Beton aus Umweltgründen verworfen wurde, mit Hilfe des Wupperverbandes in Bruchsteinmanier befestigt. Die Sanierung des Hauptstollens wird später erfolgen.

b) Der zugesagte Landeszuschuß für den Hallenbau ist im Etat des Ministeriums für Stadtentwicklung eingeplant. Die Dinge auf dem laufenden zu halten, erfordert eine umfangreiche Korrespondenz.

Die Bauanfrage ist positiv beschieden. Der Bauantrag ist eingereicht.

c) Manfred Höver berichtet über die laufenden Arbeiten, die immer wieder wegen noch dringenderer Vorhaben unterbrochen werden müssen. Dabei sind die Rüstzeiten sehr aufwendig. Aufgaben für 1982 sind die Erstellung der Wartungsgrube (in Fremdvergabe), Sanierung weiterer Fahrleitungsmasten und die Installierung der Unterwerkseinrichtung. Weiterhin werden mehr "Aktive" benötigt. Dennoch ist Manfred Höver optimistisch. In 2 - 3 Jahren sollte die Museumsbahn fahren können.

TOP 6 b)

Der BMB-Vertrieb erweitert sein Angebot. Guido Korff weist auf Souvenirs aus dem Ausland hin. Das Angebot von Fahrten beinhaltet ein großes Risiko und kann nur bei entsprechender Beteiligung aufrecht erhalten werden. Besondere Hinweise erfolgen auf die Fahrten nach Kassel und Minden (siehe Ankündigungen in HALTESTELLE 32).

TOP 7

Drei Mitglieder sollen ausgeschlossen werden, da sie ihren Beitrag nicht entrichten. Die Versammlung stimmt bei 2 Enthaltungen zu.

TOP 8

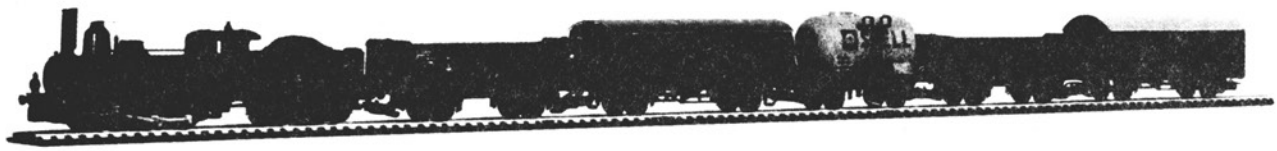
Die Vereinsnadel in Silber (Tw 159) ist ab sofort beim BMB-Vertrieb für DM 5,-- erhältlich.

Der Umsatz des BMB-Vertriebs zur Versammlung betrug DM 1.3oo,--. Ein HO-Modell des Tw 159 des Herrn Ahrens wurde für DM 25o,-- versteigert.

Wolfgang Schultz spendete ein Blech mit "Teilchen". Filme aus Kassel (K. Sieper, zur Einstimmung auf die Sonderfahrt), Darmstadt und den USA (H.H. Börß) beenden die Zusammenkunft.

Wuppertal, den 23.3.1982

Klaus Sieper



Goethe in der HALTESTELLE?

Wenn der große Genius in diesem Jahr gefeiert wird, dann wollen wir daran erinnern, daß er sich auch über die Eisenbahnen Gedanken gemacht hat. Er äußerte sich am 23. Oktober 1828 gegenüber Eckermann:



Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige thun. Vor allem aber sei es eins in Liebe untereinander, und immer sei es eins, daß der deutsche Taler und Groschen im ganzen Reiche gleichen Wert habe; eins, daß mein Reisekoffer durch alle sechs-unddreißig Staaten ungeöffnet passieren könne. Es sei eins, daß der städtische Reisepaß eines weimarischen Bürgers von dem Grenzbeamten eines großen Nachbarstaats nicht für unzulänglich gehalten werde, als der Paß eines Ausländers. Es sei von Inland und Ausland unter deutschen Staaten überall keine Rede mehr. Deutschland sei ferner eins in Maß und Gewicht, in Handel und Wandel, und hundert ähnlichen Dingen, die ich nicht alle nennen kann und mag.

Wenn man aber denkt, die Einheit Deutschlands bestehe darin, daß das sehr große Reich eine einzige große Residenz habe, und daß diese eine große Residenz wie zum Wohl der Entwickelung einzelner großer Talente, so auch zum Wohl der der großen Masse des Volks gereiche, so ist man im Irrtum.

Quelle: Die ersten deutschen Eisenbahnen Nürnberg - Fürth und Leipzig - Dresden, Friedrich Schulze, R. Voigtländers Verlag, Leipzig.
Schattenriß: Westdeutsche Zeitung / Goethe-Museum, Düsseldorf.

B M B - Vertrieb
der Bergischen Museumsbahnen e.V.
Wuppertal
- Guido Korff -

Mitteilungen des BMB-Vertriebs Nr. 33/82

Vertriebsleitung:
Emil R. Dicke, Vorsitzender
Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2
PSchK. 90 72 - 438, PSA Essen
für BMB e.V. (Sonderkonto)

Ein Wort zuvor...

Der BMB-Vertrieb bedankt sich für den regen Zuspruch seiner Kunden. Der Verkauf auf der Jahreshauptversammlung war ein voller Erfolg, die aktuellen Bücher waren nahezu ausverkauft. Wir fühlen uns bestätigt, auf diesem Wege weiterzumachen. Wir bitten alle Mitglieder, sich mit Anregungen, aber auch Kritik, an uns zu wenden. Wir möchten auch aus unseren Fehlern lernen, es beim nächsten Mal besser zu machen.

Die Postkarten-Serie von der NZH ist mittlerweile vergriffen. Für alle Liebhaber dieser reizvollen Überlandbahn in Holland hoffe ich, in der nächsten Haltestelle einige interessante Buchtitel präsentieren zu können. -gk-

Lang erwartet, endlich lieferbar:

WUPPERTALER BAHNEN, Entwicklung des Nahverkehrs in der Region Wuppertal (1890 - 1940)

von W.R. Reimann, erschienen im Verlag Eisenbahn-Kurier 1982.

158 Seiten leichtes Kunstdruckpapier; 165 Abbildungen, darunter über 125 Fotos und 8 Netzplan-Skizzen; 16,3 x 23,4 cm; steifer Einband mit Leinenstruktur-Deckel, Fadenheftung; Umschlagfotos farbig. Preis: DM 29,80. Bestellnummer: 2801.

Nun liegt es also vor, das langersehnte Buch über den Wuppertaler Nahverkehr. Kann es bei der Vielfalt der Bahnen, Gesellschaften, Spurweiten und Betriebsarten mehr sein als eine Stoffsammlung? Kann es überhaupt Vollständigkeit erreichen?

Der Rezensent kommt zu dem Schluß: nein! Dankenswerterweise hat der Autor auch nicht versucht, diesen Eindruck zu erwecken. Es war zweckmäßig, die Darstellung auf die Zeit vor dem bedeutenden Einschnitt des Jahres 1940 zu beschränken (- und uns eine Fortsetzung in Aussicht zu stellen?). Das weithin unbekannte und gut ausgewählte Bildmaterial illustriert seinen Bezugszeitraum und wird nicht von Aufnahmen jüngeren Datums erdrückt. Die Beschreibungen der Betriebsgeschichten erfolgen stichpunktartig in der zeitlichen Folge, alle Betriebe werden in ausgewogener Zusammensetzung gewürdigt. Daneben haben auch die Rosinen ihren Platz gefunden: Das Foto-Quartett über die Mitteleinstiegsvierachser der Barmer Bergbahn, die Doppelseite über die Zahnradbahn und zahlreiche Wagenzeichnungen, Fahrpläne usw. machen das Buch zu einer kurzweiligen Lektüre. Die Wagenpark-Übersicht ist leider recht knapp gehalten, da aber das später von den Wpt. Stadtwerken weitergeführte Schema angegeben ist, dennoch nachvollziehbar. -gk-

Vereinsnadel

Die von den BMB-Briefbögen und -Stempeln bekannte Seitenansicht eines Vierachser-Triebwagens der Reihe 151-160 der Bergischen Kleinbahnen ist nun als Vereinsnadel erschienen. Die 28 x 12 mm große Miniatur ist silberfarbig gehalten und ist beim BMB-Vertrieb für DM 5,- zu beziehen. Sie gehört an den Anzug jeden BMB-Mitgliedes!

Antiquariat

Hamburger Blätter, 16 Hefte aus der Zeit von 1960 - 1963, gebunden	DM	32,--
Deutscher Eisenbahnfreund, 14 Hefte von 2/1959 bis 15/1962, gebunden	DM	35,--
Straßenbahn-Notgeld der Nürnberg-Fürther Straßenbahn des Jahres 1921, achteckig, sehr gut erhalten, ca. 40 verschiedene Nürnberger Motive, Stück	DM	1,--

Modelle

1501	Lehmann-Spielzeugstraßenbahn mit Schwungradantrieb, gelb-weiß	DM	7,80
1551	Pferdestraßenbahn Stockholm von 1877, Souvenirmodell, ca. Maßst. 1:40	DM	15,--
1552	Tunnelbahn Stockholm, Souvenirmodell im Maßstab 1:120, grün	DM	11,50

Postkarten-Serien

401	Die fünf Karten mit Fahrzeugen aus der BMB-Sammlung, mit Textblatt	DM	4,--
901	Bochum-Gelsenkirchen, 8 Karten s/w-Echtphoto, Serie 1	DM	3,--
902	Bochum-Gelsenkirchen, 8 Karten s/w-Echtphoto, Serie 2, Forts. 901	DM	3,--

Aus dem Schweizer Verlag Bureau Vaudois d'Adresses, 12 Karten s/w-Echtphoto DM 11,80

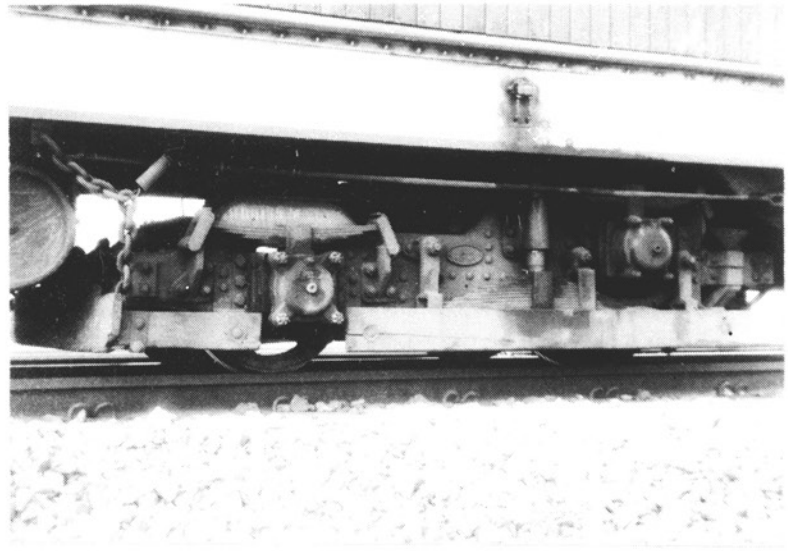
4533	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie I	4541	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie III
4535	Hoya-Syke-Asendorf *	4543	Kleinbahn Pforzheim-Ittersbach (elek.)
4537	Rhein-Sieg-Eisenbahn	4545	Albtalbahn zur Meterspurzeit (D & el.)
4539	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie II	4546	Kleinbahn Zell-Todtnau der MEG *

Aktuelle Straßenbahn- und Kleinbahnbücher im Programm des BMB-Vertrieb:

2701	Aachen	Schweers/Wall, Bilder von der Aachener Straßenbahn	DM	38,--
2705	Bad Eilsen	Schütte, Das Eilser Minchen (el. Kleinbahn in Niedersachsen)	DM	32,--
2221	Düsseldorf	Schild/Waltking, Die Rheinbahn	DM	22,--
2707	Duisburg	Bilder von der Duisburger Straßenbahn	DM	38,--
33	Essen	40 Jahre Essener Straßenbahnen 1893 - 1933 (Reprint)	DM	8,--
2706	Karlsruhe	Bilder von der Karlsruher Straßenbahn	DM	38,--
2222	Nürnberg	Von der Pferdebahn zum Pegnitzpfeil	DM	18,--
2143	Osnabrück	Spühr, Osnabrücker Straßenbahn	DM	59,--
2703	Regensburg	Zeitler, Die Regensburger Straßenbahn	DM	14,80
2751	Rhein-Sieg	Frickhöfer, Die Rhein-Sieg-Eisenbahn	DM	15,--
2752	Rüdesheim	Söhnlein, Die Niederwaldbahn Rüdesheim am Rhein, 2.Auflage	DM	9,--
2220	Sauerland	Löttgers, Kleinbahnen im Sauerland	DM	18,--
1801	Sauerland	Ketteler/Wambach, Die Ruhr-Lippe-Eisenbahn	DM	34,--
2702	Wuppertal	Die Barmer Bergbahn und das Bergische Land (Reprint)	DM	14,80
34	Wuppertal	Fahrplan Wuppertaler Bahnen AG 2. November 1942 (Reprint)	DM	9,--
2801	Wuppertal	Reimann, Wuppertaler Bahnen 1890 - 1940	DM	29,80
3001	Schweden	Spar av ett sekel, 100 Jahre Strab. in Schweden (Text schwed)	DM	26,--
3002	Göteborg	Hammarson, Zeppelinare, Limpor och Mustanger (Text schwed.)	DM	40,--
3003	Malmö	Carlén, Sparvägn i Malmö (Text schwedisch)	DM	32,--

Wir erinnern noch einmal an die Sonderfahrten in KASSEL am 16. Mai 1982 und zur Festveranstaltung des BZA MINDEN am 26. und 27. Juni 1982. Anmeldungen sind noch möglich. Fahrpreise und weitere Angaben entnehmen Sie bitte Haltestelle Nr.32. Die Anmeldung für Kassel sollte bald erfolgen!

DAS MAXIMUM-DREHGESTELL



Die ersten Straßenbahnwagen hatten durchweg 2 Achsen. Die rasch ansteigenden Fahrgastzahlen bedingten eine Vergrößerung der Fahrzeuge. Durch die engen Gleisbögen, vornehmlich beim Abbiegen an Straßenkreuzungen, war einer Vergrößerung des Radstandes von vorn herein Grenzen gesetzt. Man konnte wohl recht bald vierachsige Fahrzeuge bauen, mußte jedoch vier Motoren einbauen, um vertretbare Beschleunigungen zu erzielen. Ferner stand je Achse nur etwa 1/4 des Reibungsgewichts zur Verfügung. Der Ausweg war ein vierachsiges Fahrzeug, das nur mit zwei Motoren versehen wurde. Der Drehpunkt des Drehgestells rückte so nahe wie möglich an die angetriebene Achse. Die frei laufende Achse hatte jetzt nur noch eine lenkende Funktion; sie wurde mit Rädern kleineren Durchmessers versehen. Man erreichte so eine höchstmögliche Ausnutzung des Reibungsgewichts. Die amerikanische Industrie prägte dafür den Begriff "maximum traction", der in Europa als Maximum-Drehgestell übernommen wurde. Lizenznehmer war u.a. die Bergische Stahlindustrie (BSI) in Remscheid. Eines der schönsten Beispiele von Maximum-Wagen ist die Vierachserserie von 1902 der Barmer Bergbahn AG., von denen einige Wagen über 50 Jahre lang im Verkehr waren. Auch die Remscheider Straßenbahn hatte 2 Maximum-Wagen, die sie 1922 von der VKA übernommen hatte; diese Wagen hatten ursprünglich einachsige Drehgestelle und wurden wegen schlechter Laufeigenschaften noch zu Zeiten der VKA von der Waggonfabrik Rastatt mit Maximumdrehgestellen versehen. Das oben abgebildete Meterspurmaximumdrehgestell befindet sich am Triebwagen Nr. 1107 der Rhein-Haardtbahn, aufgenommen als Arbeitswagen am 16.3.1972 in Ludwigshafen-Oggersheim.

Text und Foto: Klaus Sieper

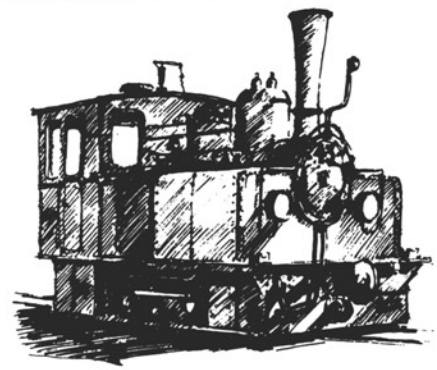
BDEF **Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.**

25. Bundesverbandstag Lahr

20. Mai bis 23. Mai 1982

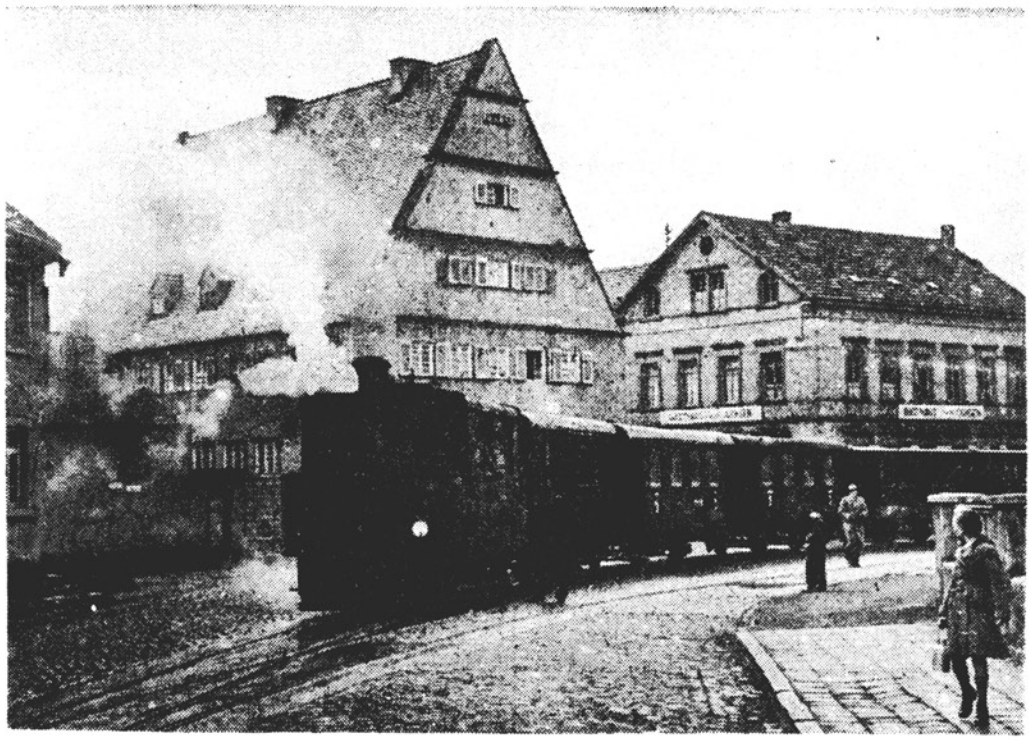
AUSRICHTER:

EISENBAHNFREUNDE LAHR e.V.



UNSER SUCHBILD

Der Tagungsort Lahr hatte Anschluß an das umfangreiche Meterspurnetz, das zu Beginn unseres Jahrhunderts das mittelbadische Vorland des Schwarzwalds mit der elsässischen Metropole Straßburg verband. So ähnlich, wie auf dem vergilbten Bild aus einer alten Zeitung sah es



damals auch in Lahr aus. Das Aussehen der Lok und die Form der Wagenkästen lassen jedoch vermuten, daß die Aufnahme aus dem pfälzischen Meterspurnetz stammt. Die Lok stammt wohl von Krauss, demnach wäre ihre Heimat in Neustadt/Weinstr. Wer findet des Rätsels Lösung? KSW

BMB IN DER PRESSE

WZ Samstag, 20. März 1982

Der Museumshalle 100000 DM näher

Mit Liebe Arbeit an alten Bahnen

Der Verein Bergische Museumsbahnen mit Sitz in Wuppertal geht recht zuversichtlich auch in das „verflixte 13. Jahr" — so der Vorsitzende Emil Dicke — seines Bestehens. Dem Bau einer Halle in Cronenbergs Ortsteil Kohlfurther Brücke, der unbedingten Voraussetzung für das geplante Straßenbahnmuseum und der Aufnahme eines Museumsbahnbetriebes auf der früheren Straßenbahnstrecke der Linie 5 zwischen Möschenborn und dem Betriebshof in Kohlfurther Brücke, ist man inzwischen ein gutes Stück näher gekommen. Mehr als 100 000 Mark haben die Mitglieder aus eigenen Mitteln aufgebracht, die grundsätzliche Zusage zur Bezuschussung durch das Land NRW ist gegeben, wenn auch der endgültige Bewilligungsbescheid noch aussteht. „Wir hoffen, daß hier der Rotstift nicht doch noch angesetzt wird!"

Mit dem Hallenbau möchte man so kurzfristig wie möglich beginnen, um den wertvollen Fahrzeugpark, der inzwischen beträchtlich gelitten hat, zu schützen. Ohne Halle ist auch ein Betriebsbeginn für die Museumsbahn undenkbar, den die Hobby-Straßenbahner jetzt für das Jahr 1984 vorgesehen haben.

Trotzdem ist das Interesse im In- und Ausland bereits sehr groß. So wurden im letzten Jahr bereits mehr als 10 000 Besucher gezählt. So kamen 300 holländische Mitglieder der NVBS, größere Gruppen von Straßenbahnfreunden aus Großbritannien, Österreich, Frankreich, unzählige Wandergruppen, Schulklassen und Vereine.

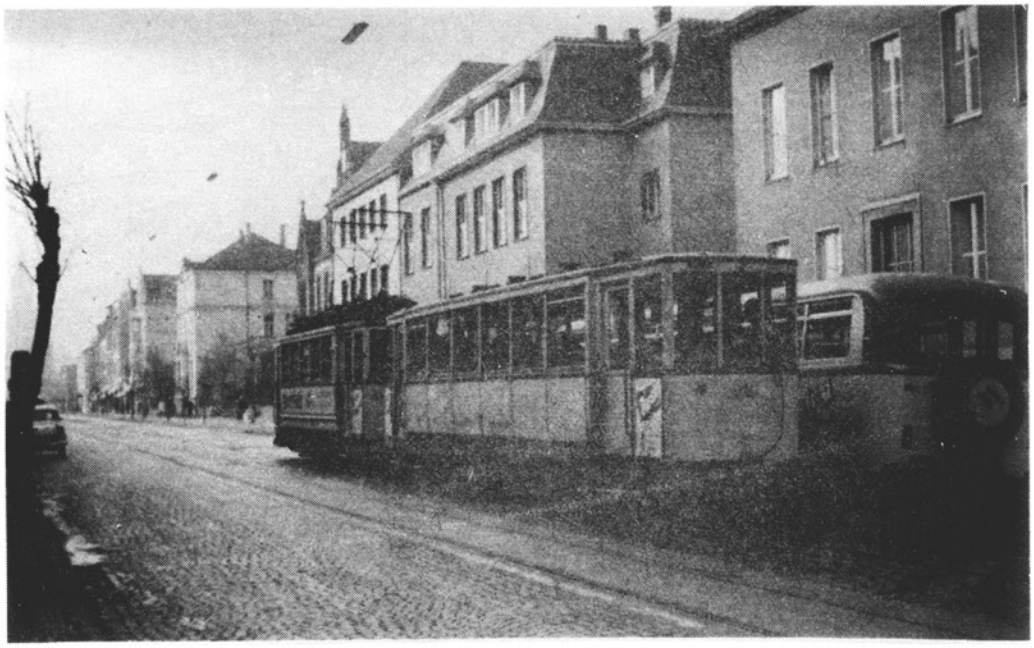
Sehr dankbar ist man bei der BMB auch über die Resonanz, die der Verein inzwischen beim Ministerpräsidenten Johannes Rau, dem Oberbürgermeister Gottfried Gurland, den MdL Reinhard Graetz und Dr. Sanden, und nicht zuletzt bei der Bundesbahndirektion Köln findet.

Zufrieden konnte der Vorstand bei der Jahreshauptversammlung auch wieder mit der Mitglieder-Entwicklung sein. 258 Straßenbahnfreunde zählt der Verein, darunter Mitglieder in Holland, Belgien, Frankreich und der Schweiz. Wünschenswert wäre allerdings eine noch größere Zahl, auch von Aktiven. Dennoch wurden im letzten Jahr wieder 4 544 Arbeitsstunden an der Strecke oder im Betriebshof verrichtet. Sehr dankbar ist man dem Pionierbataillon Wuppertal der Bundeswehr, ohne deren Hilfe der schwierige Wasserdurchlaß am Bahndamm am Friedrichshammer nicht zu schaffen gewesen wäre.

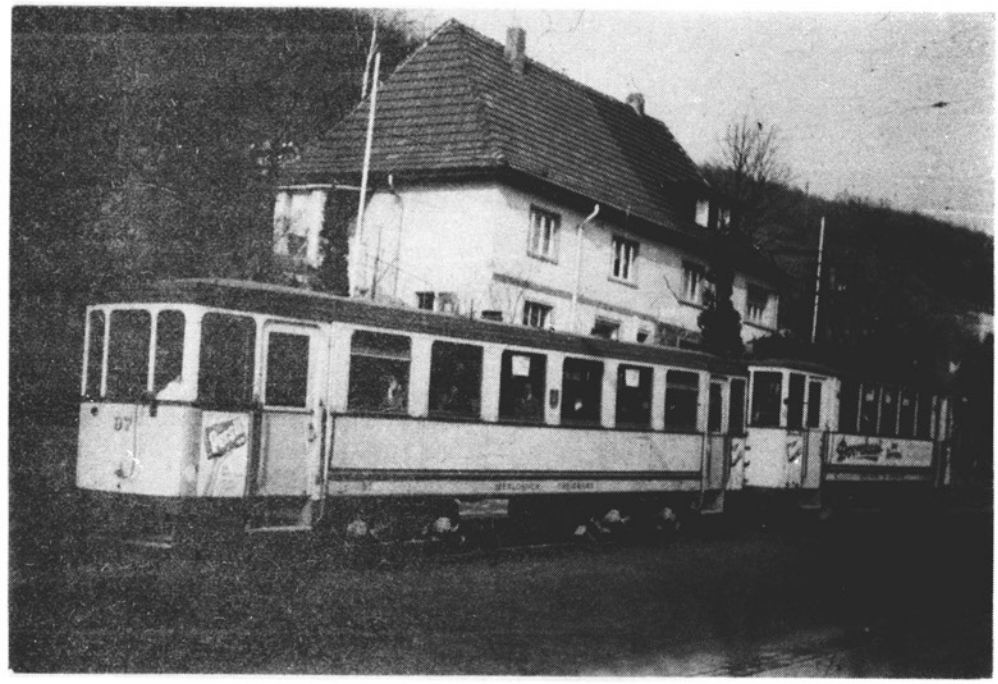
Einstimmig wurde der Vorstand mit Emil Dicke (Sprockhövel), Heinz Johann (Hükkeswagen), Ernst-Günter Beiersmann (Wuppertal) und Klaus Sieper (Wuppertal) genauso wiedergewählt, wie die technische Leitung unter Dr. Dipl.-Ing. Gundo Riechelmann (Sprockhövel) und der gesamte Beirat. **Hartmut Schmahl**

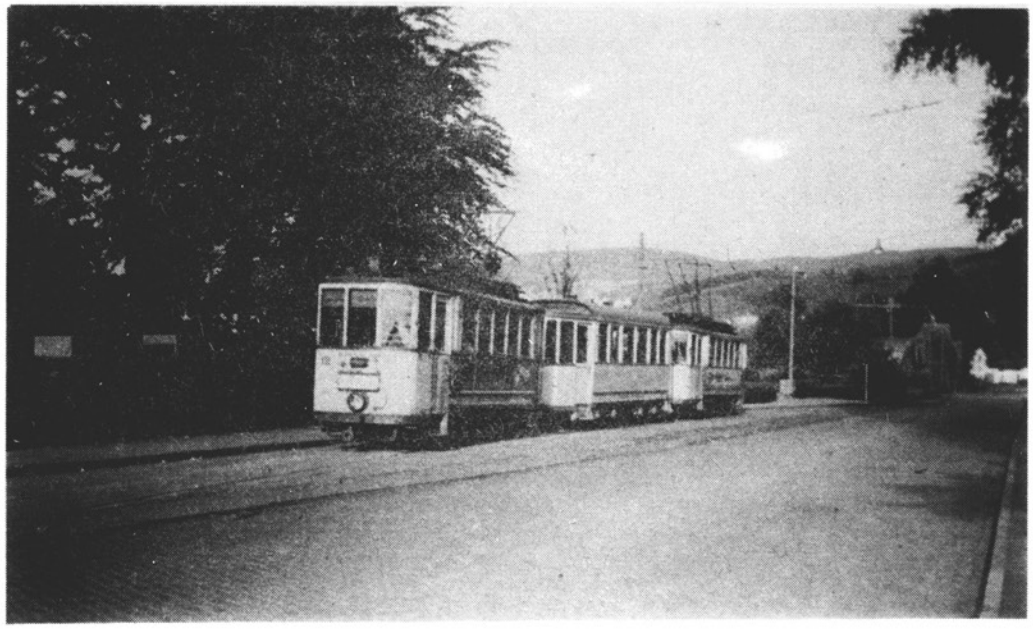
ISERLOHNER KREISBAHN

Auf der folgenden Seite finden wir drei Bilder unseres Freundes Karl Heinz Kelzenberg. Leider können wir die Farben nicht wiedergeben, denn auch vor 1959 gab es schon gute Farbfotos. Wir sind in glücklichen der Lage, gleich drei verschiedene Anhängertypen zeigen zu können. Das obere Bild zeigt den Beiwagen Nr. 92, er wurde 1926 aus dem vierachsigen Triebwagen Nr. 1, Baujahr 1900, Busch, rückgebaut. Beiwagen Nr. 97 wurde 1937 von der Flensburger Straßenbahn erworben. Er lief dort unter der Nr. 46, Baujahr 1925, LHW/HAWA. Das letzte Foto ist für die Bergischen in unseren Reihen am interessantesten. Zwischen den beiden Trieb-



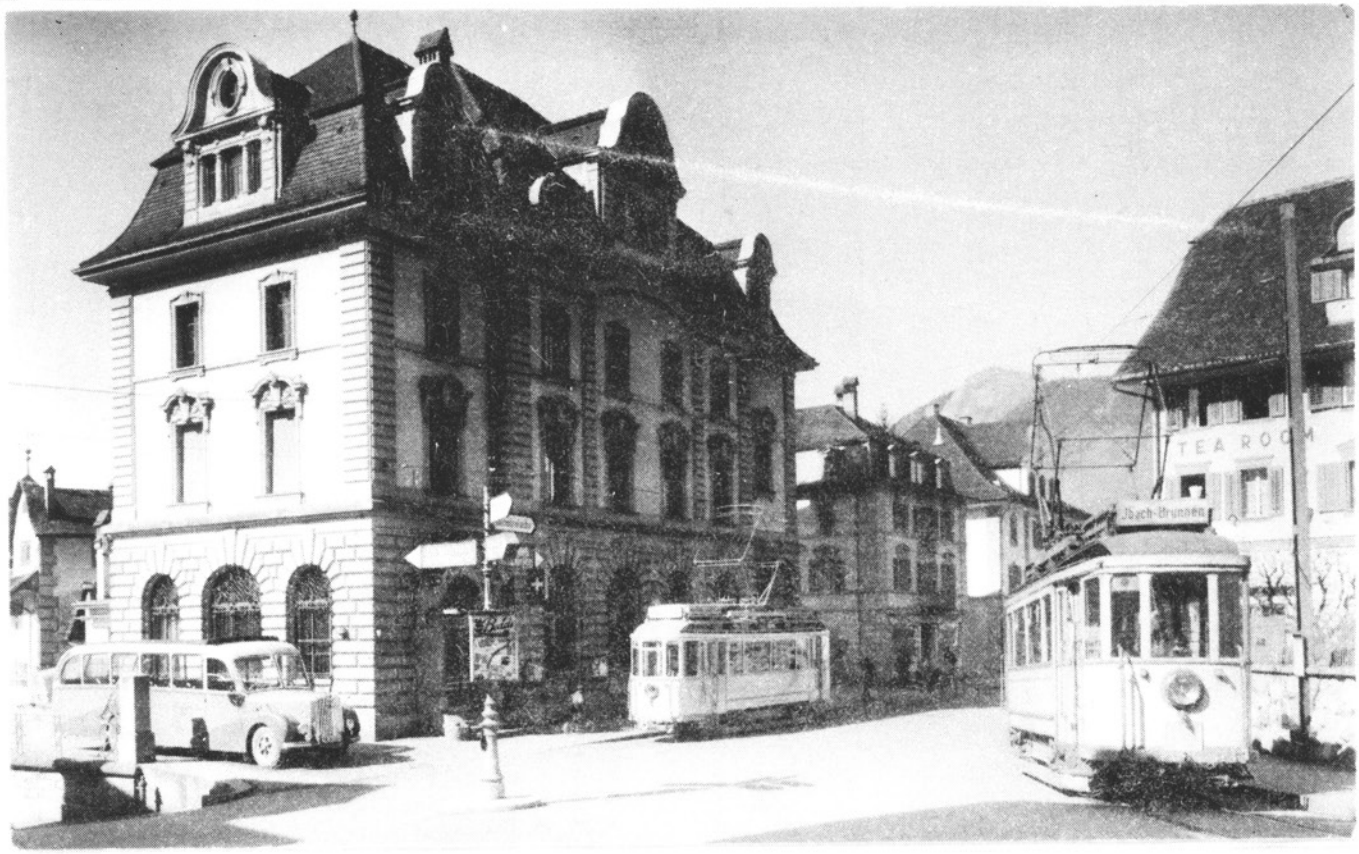
wagen beim Umkuppeln einer der beiden von den Wuppertaler Stadtwerken gekauften Beiwagen, Baujahr 1925, MAN, Betriebsnummer 98 und 99, in Wuppertal Nr. 394 und 395.



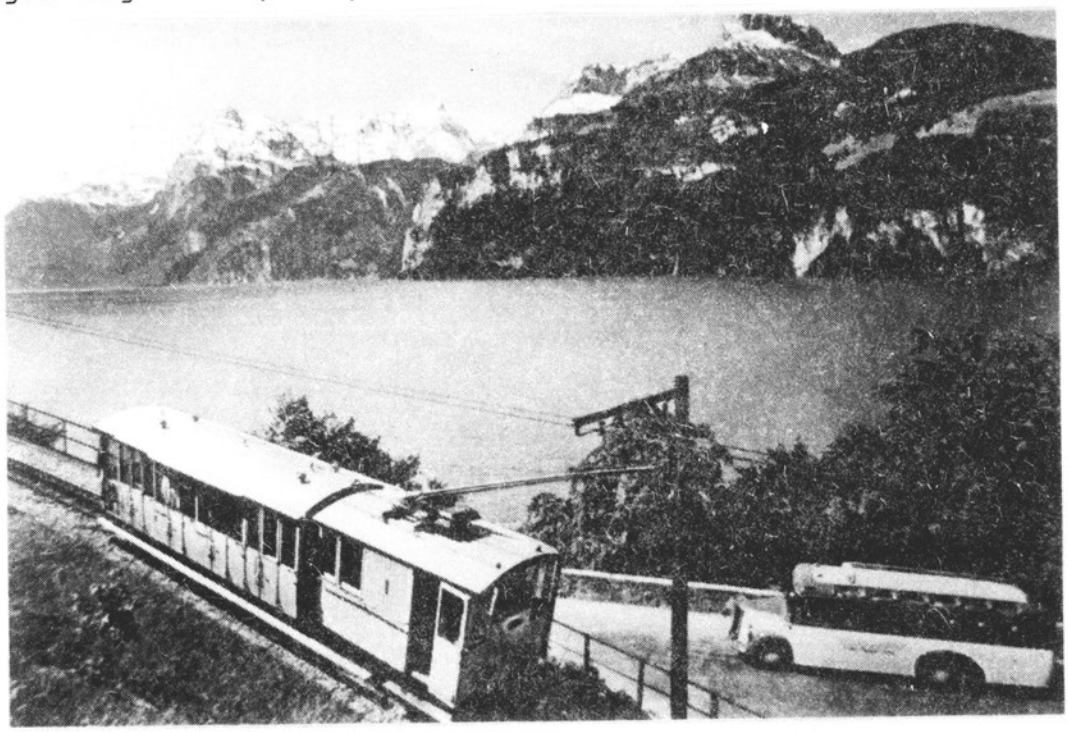


Ä GRUESS US DER SCHWYZ

Einer Ferienfreundschaft verdanken wir ein paar besondere Bilder aus der Zentralschweiz. Herr Josef Geisser-Philipp hat mit viel Mühe drei Fotos aus seiner engeren Heimat ausfindig gemacht.

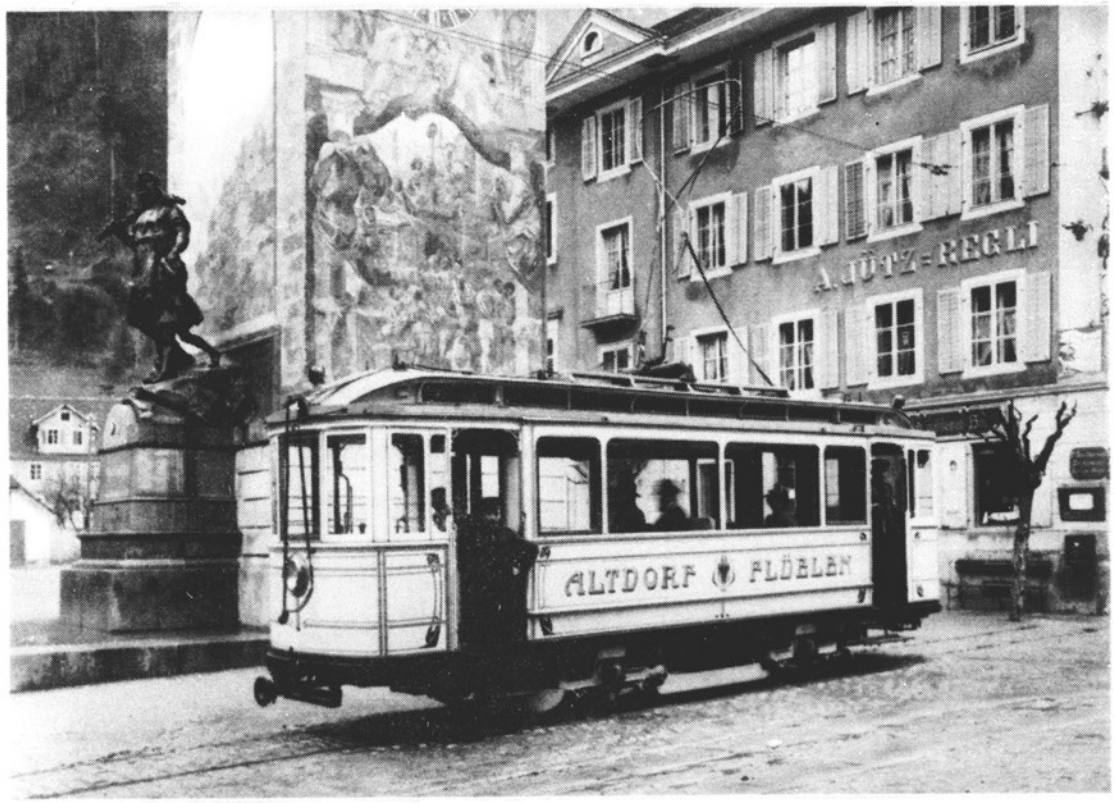


Beginnen wir mit der Straßenbahn Schwyz-Seewen. Diese Bahn wurde 1900 eröffnet und damals mit Drehstrom (doppelter Fahrdraht!) betrieben. Nach verhältnismäßig kurzer Zeit stellte man auf Gleichstrom von 1000 Volt um. 1914/15 wurde die Strecke nach Ibach - Brunnen verlängert. Die drei Drehstromtriebwagen wurden an die Birseckbahn in Basel verkauft und dort in Anhänger umgebaut (1919). Dafür kaufte man in Deutschland 6 zwei-



achsige Triebwagen und zwei Anhänger. Unser Originalabzug zeigt die beiden Linien Seewen SBB - Schwyz Hauptplatz (Post) und Schwyz Post - Brunnen SBB beim alten Postgebäude in Schwyz. Links ein alter Postautobus Schwyz-Stoosbahn.

Einen schönen Ausblick auf den Urnersee (Vierwaldstätter See) und die Zentralalpen verschafft uns das nächste Bild. Auch ein Autobus auf der berühmten Axenstraße ist zu sehen. Uns interessiert jedoch die Zahnradbahn Brunnen - Morschach, die, nach der doppelpoligen Fahrleitung zu urteilen, mit Drehstrom betrieben wurde.



Die Kantonshauptstadt Altdorf (Uri) erhielt ihren Bahnhof an der Gotthardtbahn weit außerhalb am Ufer der Reuß. Die Schnellzüge hielten, wie auch heute noch, ohnehin nur im 3 km entfernten Flüelen, wo auch Anschluß an die Schiffahrt auf dem Vierwaldstätter See gegeben ist. Also wurde 1906 die Straßenbahn Altdorf - Flüelen eröffnet. Der Wagenpark bestand aus vier Triebwagen und zwei Anhängern. Unser Foto zeigt Tw Nr. 1 mit Lyrabügel vor dem Wilhelm-Tell-Denkmal in Altdorf.

Alle drei Bahnen sind längst verschwunden. Wir freuen uns, auf diese Weise ihre Erinnerung wachhalten zu können.

Klaus Sieper

Literatur: Hansrudolf Schwabe, Schweizer Straßenbahnen damals, Pharos, Basel, 1976 ISBN 3 7230-0185 8

Urheberrecht Foto Nr. 3: Foto Aschwanden, CH-6460 Altdorf

LOH - LANGENBERG

Ein vergessenes Eisenbahnprojekt

von Lutz Irrgang, Wiesbaden

Die Einstellung der Kleinbahn Loh-Schlachthof-Hatzfeld (siehe HALTESTELLE 24) gab mir Veranlassung, an ein Eisenbahnprojekt zu erinnern, das sicherlich kaum einem Leser bekannt sein wird, nämlich Loh-Langenberg.

Dieses Projekt kam 1896 im Wuppertal auf. Es verfolgte zwei Ziele. Zum einen sollte der Anschluß Loh-Schlachthof rentabel gemacht werden,

zum anderen erhoffte sich die damals noch selbständige Stadt Barmen eine direkte und damit effektivere Kohlenversorgung aus dem Ruhrgebiet.

Die Keimzelle der späteren Kleinbahn Loh-Hatzfeld, nämlich Loh-Schlachthof, war zwei Jahre vorher entstanden, und zwar als Anschlußgleis zwischen der 1879 eröffneten Rheinischen Strecke und dem am 29.1.1894 eröffneten Barmer Schlachthof. Das Gleis, dem königlichen Betriebsamt Düsseldorf unterstellt, war recht aufwendig gebaut worden; vor allem hatte man den Schönebecker Viadukt errichten müssen. Der Übergabebahnhof Loh wies damals immerhin 9 Weichen, der Endbahnhof Schlachthof 5 Weichen und 1 Drehscheibe als Rangieranlage auf.

Der Verkehr war weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Man plante daher, das Anschlußgleis zu einer vollwertigen Eisenbahn auszubauen und anderen Aufgaben zuzuführen. Zunächst sollte das Gleis bis Leimbach verlängert werden. Hier sollte ein größerer Bahnhof entstehen, der Industrieansiedlungen anlocken sollte. Von Heubruch her sollte, die Klingelhollstraße kreuzend, durch die Talmulde aufwärts ein weiteres Gleis in den neuen Bahnhof Leimbach führen. Ab Leimbach sollten beide Strecken vereinigt wie folgt fortgeführt werden: Über Riescheid permanent steigend, den Bergrücken Schaumlöffel/Eynerngraben mittels eines Tunnels von 750 m Länge unterfahrend, die Wallbrucher Talmulde und das Deilbachtal abwärts bis Langenberg. Die Gesamtlänge der Bahn sollte 15 km betragen. Ihr Scheitelpunkt sollte in dem genannten Tunnel bei 235 m über N.N. liegen.

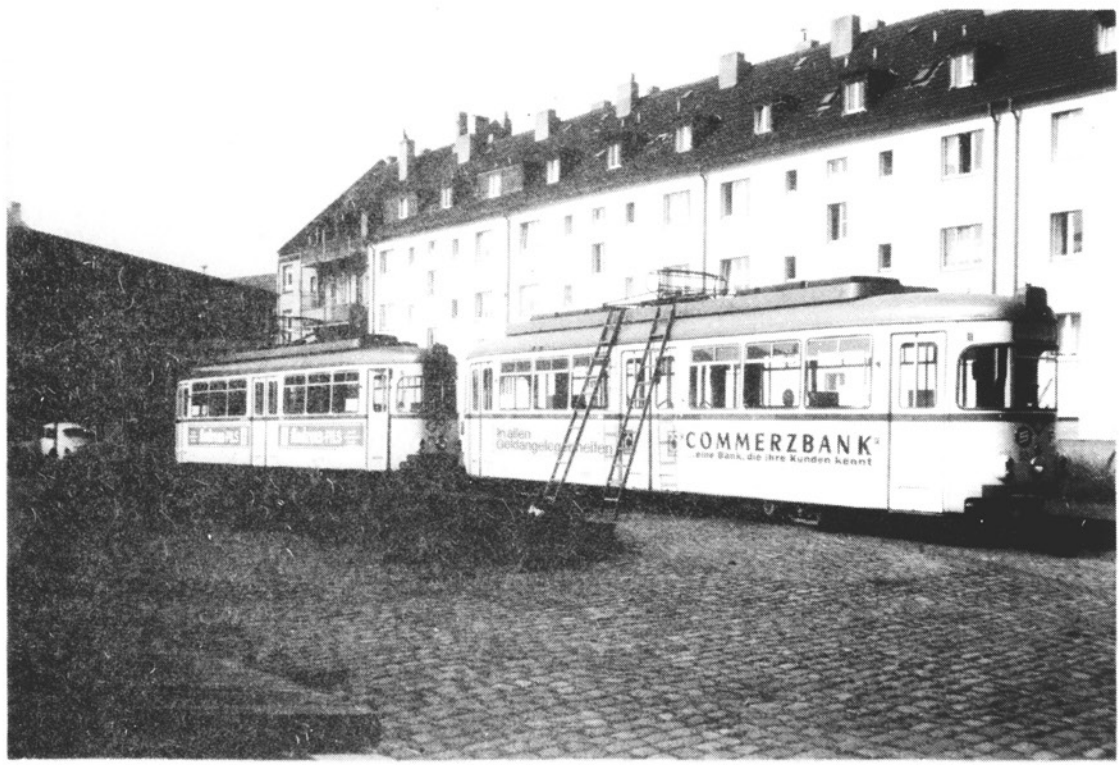


Das Projekt war an sich einleuchtend. Studiert man die Landkarte zwischen Wupper und Ruhr, so kann man erkennen, daß es bis heute an einer direkten Bahnverbindung fehlt. Nur auf Umwegen gelangt man ins Revier. Einmal über Vohwinkel-Steele auf der schon 1847 eröffneten Prinz-Wilhelm-Eisenbahn, zum anderen über Wichlinghausen-Hattingen auf der 1884 ergänzten Rheinischen Strecke (die nunmehr stillgelegt wird. Die Red.). Die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn war zudem noch betrieblich erschwert durch die Spitzkehre bei Neviges. Es kann daher nicht verwun-

dern, daß die Stadt Barmen sich unter dem tüchtigen Bürgermeister Wegner um ein neues Projekt bemühte. Der preußische Minister für öffentliche Arbeiten aber hatte für das Vorhaben kein Interesse. Er förderte allerdings energisch die Modernisierung der vorhandenen Eisenbahn. Vor allem schuf er kurz vor der Jahrhundertwende zwei Verbindungslinien im Westen und Osten des Wuppertals zwischen der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Strecke. Dies führte neben dem Ausbau der Bergischen-Märkischen im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts auf 4, stellenweise sogar 5 Gleise zu einer deutlichen Verbesserung des Verkehrsangebots, mithin auch zu einer für die damalige Zeit durchaus optimalen Kohlenversorgung.

Die Stadt Barmen hat den Bahnanschluß Loh-Schlachthof dann im Zuge des Ausbaus ihres elektrischen Straßenbahnnetzes auf andere Weise rentabel gemacht und ihn zur Kleinbahn Loh-Hatzfeld ausgebaut. Die Kleinbahn machte die Industrieansiedlungen auf den Höhen über der Stadt möglich. Wirtschaftliche Bedeutung erlangte das Gleis auch durch den Ausbau des Elektrizitätswerks am Clef durch den bekannten Stadtverordneten Schwartner. Vom Bahnhof Schlachthof aus verkehrten regelmäßig Kohlenzüge durch die Barmer Innenstadt. Anstelle der alten Desinfektionsanlage am Schlachthof war eine moderne Kohlenverladestelle entstanden. Kohlenverkehr gab es auch zum Barmer städtischen Krankenhaus, außerdem zur Badeanstalt Flurstraße. 1928 wurde die Omnibus-Wagenhalle in einer stillgelegten Fabrik in der Schönebecker Str. eingerichtet. Diese Fabrik besaß auch einen Gleisanschluß. Dort, wo heute ein Umspannwerk steht, befand sich früher eine Drehscheibe, da der Platz für einen Gleisbogen nicht ausreichte. Der Schlachthof Barmen wurde 1941 geschlossen, der Kohlenverkehr zum E-Werk am 20.4.1963 eingestellt. Das Ende der Kleinbahn hat dann immerhin noch 17 Jahre gedauert. Ob eine vollwertige Nebenstrecke Loh-Langenberg das Sterben der Nebenstrecken bei der Bundesbahn überlebt hätte, muß bezweifelt werden. Außer dem Kohlenverkehr und den geplanten Industrieansiedlungen hätten sie keinem echten wirtschaftlichen Bedürfnis gedient. Allerdings wären die Ortschaften Dönberg und Herzkamp der Eisenbahn nahe gerückt. Dies hätte aber den enormen Aufwand, insbesondere den Tunnelbau, nicht gerechtfertigt.

STRASSENBAHNWAGEN AUF REISEN

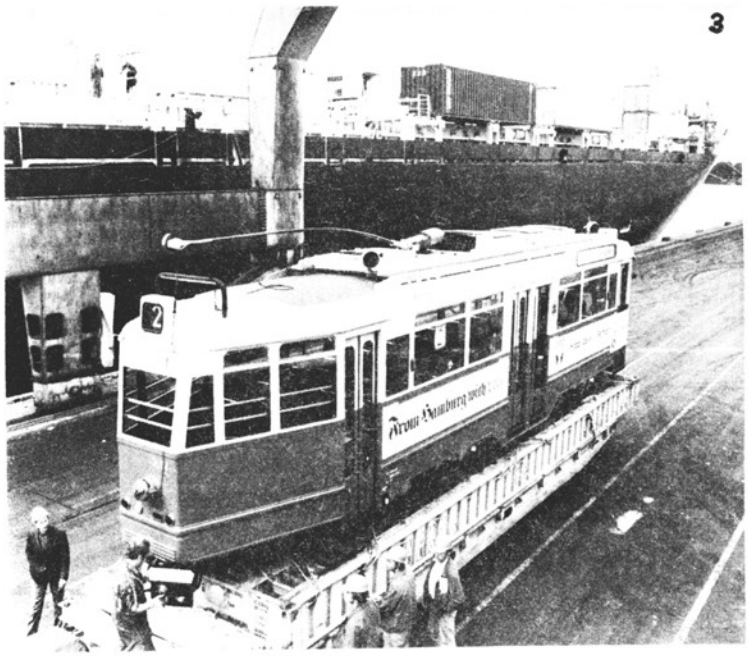


1

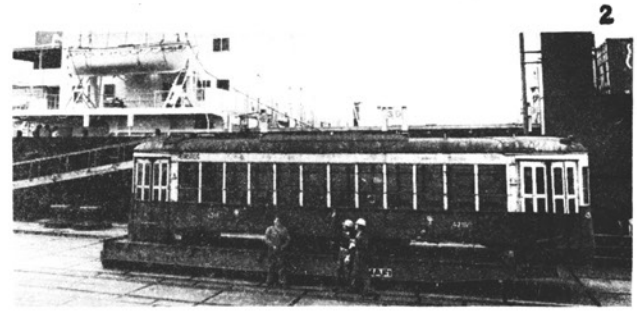
Straßenbahnwagen bieten nicht nur ihren Fahrgästen eine angenehme Reise; gelegentlich gehen sie selbst das Abenteuer einer Reise ein. Wir kennen das von unserem Tw 159, der im Dezember 1981 nach Nürnberg fuhr. Im September 1977 reisten die Hagener Vierachser vom Depot Wehringhausen über Hagen-Vorhalle nach Belgrad und wurden dabei von Andreas Schad im Bild festgehalten. Bild 1 zeigt Tw 53 und 56, Bild 5 Tw 56 und 55, unter fremdem Fahrdraht. Die Hagener Triebwagen sollen in Belgrad mehr und mehr durch neue Tatra-Triebwagen verdrängt werden.



Weitere Reisen unternahmen die anderen Wagen. Auf Bild 3 ist der Hamburger Tw 3584 soeben in New York eingetroffen, und zwar mit der "Köln Express". Auf Bild 4 sind verladebereit für die "Selandia" zwei Dortmunder



3



2

Achtachser (Baujahr 1959). Sie sind inzwischen in Hiroshima eingetroffen, der japanischen Großstadt, die durch den Abwurf der ersten Atombombe traurige Berühmtheit erlangt hat. In seine Heimat zurück fährt der "Amerikaner" aus Wien mit der "Nürnberg Express" (Bild 2). KSW

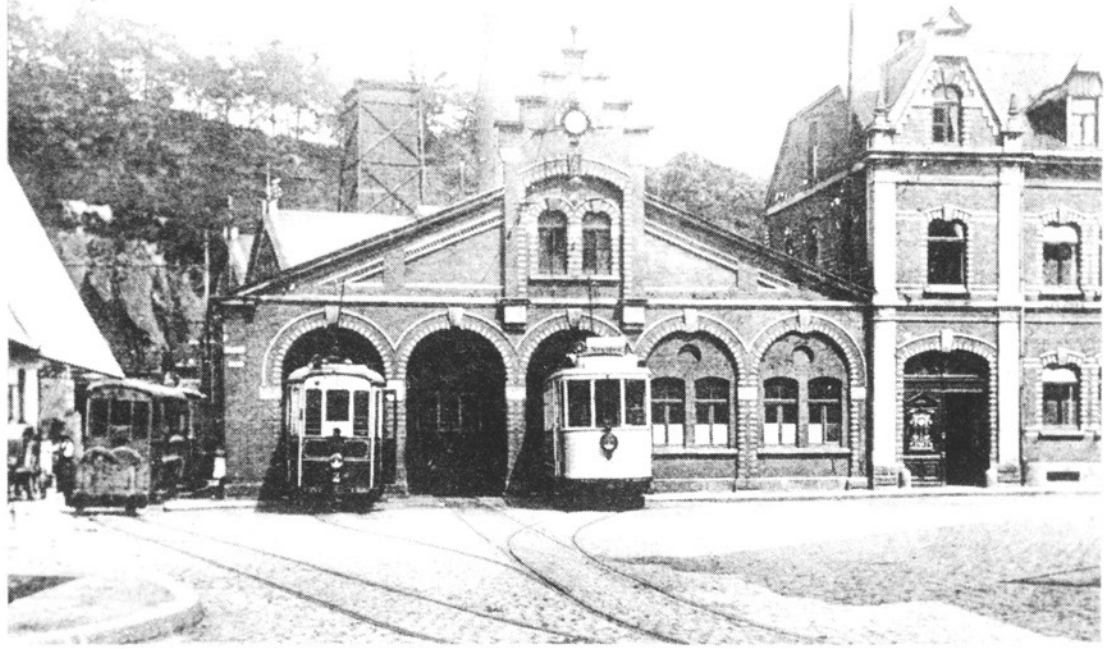
Quelle: Hafenzeitung New York und HAPAG-LLOYD-Mitteilungen



5

siehe Seite 6

Aus dem Archiv des Herrn S. W. Tolles: Die Wagenhalle der Bergischen Kleinbahnen in Neviges mit der Kraftzentrale. Sogar ein Kühlturm ist zu erkennen. Fertig zur Ausfahrt Tw 2 und 9o. Es handelt sich um eine Postkarte. Aufnahmetag: 14.7.19o6



STRASSENBAHNMUSEUM STUTTGART E.V.
Sammlungen zur
baden-württembergischen Nahverkehrsgeschichte

INFORMATION

Museumsprojekt "Ostfildern" gescheitert

Schlechte Nachrichten für alle Freunde des Schienenverkehrs, für Technik- und Heimatgeschichtler! Zu einem Zeitpunkt, da keiner der an einer Verwirklichung unserer Pläne ernsthaft Interessierten mehr mit einem negativen Ergebnis rechnete, hat die Stadt Ostfildern den Schlußstrich unter das Thema "Verkehrsmuseum und Museumsbahn auf Anlagen der ehemaligen Straßenbahn END" gezogen!

Museums-Straßenbahn in Wuppertal geplant

Der Bergische Museumsbahnen e. V. unternimmt Anstrengungen, um möglichst noch in diesem Sommer auf der noch nicht demontierten meterspurigen Waldstrecke zwischen Kronenberg und Kohlfurt an Sonn- und Feiertagen einige Straßenbahn-Oldtimer verkehren zu lassen.

Die Wuppertaler ärgern sich heute noch, daß sie 1957 allzu voreilig ihre stadtinterne Zahnradbahn demontierten, die heutzutage eine Attraktion für Touristen darstellen würde. Um so mehr hat jetzt die Idee, Deutschlands erste Museums-Straßenbahn in Betrieb zu nehmen, echte Chancen zur Verwirklichung. Alt-Oberbürgermeister Herberts war im vorigen Jahr einer der ersten, der zu einer Probefahrt ermunterte.

Der Verein Bergische Museumsbahnen e. V. ist inzwischen nicht untätig gewesen: insgesamt neunzehn meterspurige Triebwagen und Beiwagen wurden von westdeutschen Nahverkehrsbetrieben aufgekauft, um sie vor einer Verschrottung zu retten.

Problematischer als der noch erforderliche Umbau der Fahrzeuge – damit sie den Auflagen der Aufsichtsbehörde entsprechen – ist die Erstellung einer Wagenhalle; der Verein hofft hier auf die Hilfe der Stadt Wuppertal.

H. Rötzel



So sieht das Modell der geplanten Wagenhalle des Vereins Bergischer Museumsbahnen aus Foto: Schmitz

moderne eisenbahn 4/71

So berichtete die Presse vor 11 (!) Jahren. Wir alle kennen den mühsamen Weg, den wir seit damals hinter uns gebracht haben. Wir hoffen jedoch, in der nächsten HALTESTELLE den Beginn der Bauarbeiten - zunächst an der Wartungsgrube - vermelden zu können.

Umso mehr bedauern wir die vorstehende Meldung unserer Stuttgarter Freunde. Wir haben ihr Beispiel schon häufig ins Feld geführt. Wir können nur hoffen, von einem ähnlichen Sinneswandel der Politiker verschont zu bleiben, der das Projekt "Ostfildern" zu Fall brachte.

Rostock

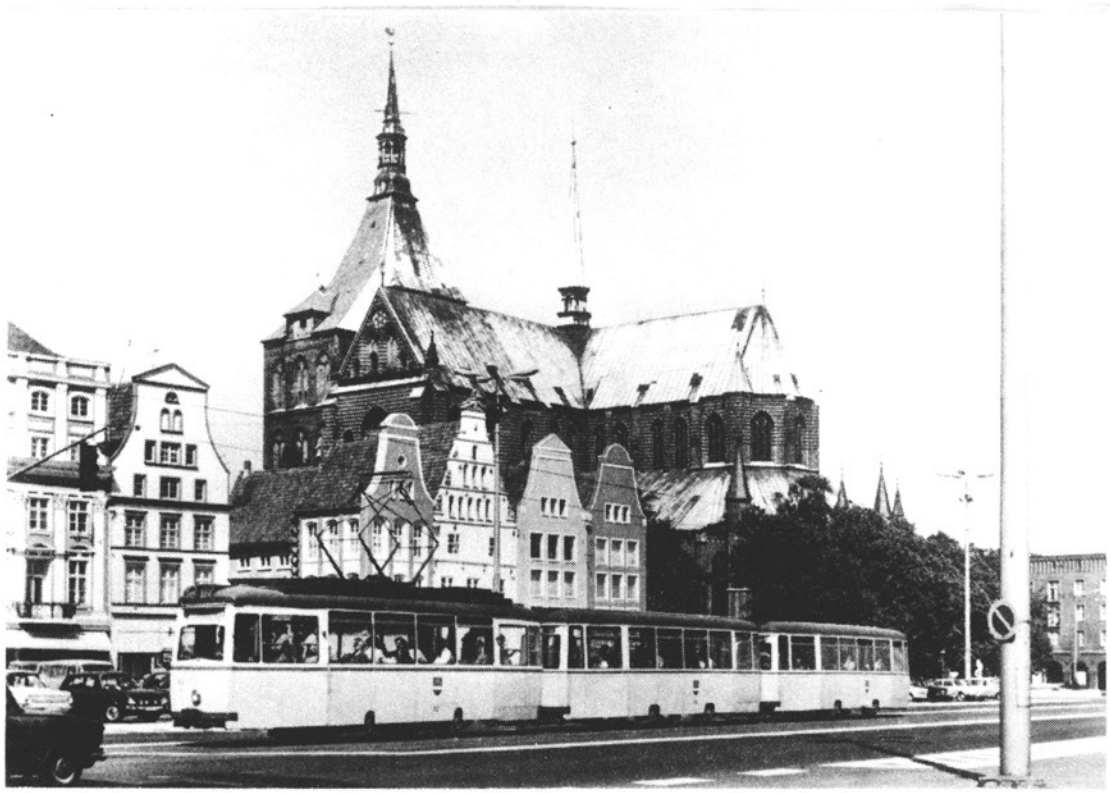
Kröpeliner Straße am Universitäts-platz um 1910



Foto: Sammlung Schreiner, Leipzig

100 JAHRE STRASSENBAHN IN ROSTOCK

Am 16. Oktober 1881 wurde die Mecklenburgische Straßen-Eisenbahn in Rostock eröffnet. Als Antrieb diente der 1 PS-Hafermotor. Am 22. Mai 1904 erfolgte die Umstellung auf elektrischen Betrieb. 21 Triebwagen standen für 3 Linien zur Verfügung. 1942 fügten Luftangriffe der Stadt und ihrer Straßenbahn schwere Verluste zu. Hart war die Zeit des Wiederaufbaus nach 1945. Heute stehen für den Betrieb auf 2 Linien 24 Triebwagen, 65 Beiwagen und 21 Gelenkwagen zur Verfügung. Dazu kommen 141 Omnibusse. Für die Zukunft plant man die Erweiterung des Straßenbahnnetzes, Einsatz von neuen Wagen des Typs "Tatra" und die Verstärkung der Stromversorgung.



Rostock

Ernst-Thälmann-Platz und Marienkirche 1977

Foto: Reichenbach, Plauen