Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

November 1986

Postanschrift:
Postfach 13 19 36
5600 Wuppertal 1

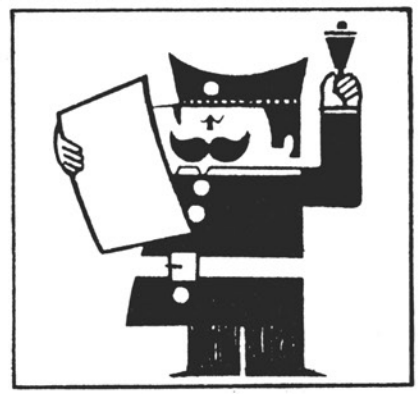


Am 24. Dezember 1910 fuhr die erste stadteigene Straßenbahn in Neuss. Am 3. Adventssonntag 1985 feierten die Stadtwerke Neuss - Verkehrsbetriebe das Jubiläum mit einer Ausstellung im Rathaus und einem Sonderverkehr mit zwei historischen Dreiwagenzügen der Rheinbahn. Hier der Niederflurzug am Markt. Foto: Klaus Sieper

IMPRESSUM

Berg. Museumsbahnen e. V.
Postfach 13 19 36
5600 Wuppertal 1
Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal
Konto-Nr. 909 564
Postgiroamt Essen
Konto-Nr. 2258 15 - 439
Betriebshof
Wuppertal-Kohlfurtherbrücke.
Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr. Tel.: (02 02) 47 02 51
Technische Leitung
Dr. Ing. Gundo Riechelmann
Am Kotten 5
5820 Gevelsberg
Ruf (0 23 32) 1 05 14
Ralf Faust
Lindenstr. 24
5830 Schwelm
Ruf (0 23 36) 25 42
Manfred Höver
Höhscheid 9
5653 Leichlingen 2
Ruf (0 21 74) 33 82
Udo Tegtmeyer
Berliner Str. 185
5600 Wuppertal 2
Ruf (02 02) 66 33 71
Vorsitzender
Emil R. Dicke
Am Susewind 17
4322 Sprockhövel 2
Ruf (0 23 39) 36 08
2. Vorsitzender
Wolfgang Schultz
Hugostr. 19 - 21
5600 Wuppertal 2
Ruf (02 02) 50 40 50
Schatzmeister
Ernst-Günter Beiersmann
Alfred-Dobbert-Str. 25
5600 Wuppertal 1
Ruf (02 02) 70 16 44
BMB - Vertrieb / Verlagsbuchhandel
Postgiro Essen 9 072-438
Emil R. Dicke
Am Susewind 17
4322 Sprockhövel 2
Ruf (0 23 39) 36 08
Schriftleitung HALTESTELLE
Klaus Sieper
Hünefeldstr. 103
5600 Wuppertal 2
Ruf (02 02) 8 14 56

Unsere Beitragsordnung Gruppe A (allgemein) = DM 7,- monatlich, DM 84,- jährlich, Gruppe B (ermäßigt) = DM 3,50 monatlich, DM 42,- jährlich.
Der Bezug der HALTESTELLE ist in dem Mitgliedsbeitrag eingeschlossen. Einzelstücke werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben. Nachdrucke und Auszüge sind nur bei voller Quellenangabe gestattet. Wir sind Mitglied im Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde und in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumsbahnen.
Zur Vermeidung von Fehlleitungen bitten wir alle Mitglieder, ANSCHRIFTENÄNDERUNGEN, Erklärungen usw. SOFORT bzw. zum Ende des Geschäftsjahres schriftlich an uns zu richten. Sie ersparen uns unnötige Arbeit und Kosten.
Unser Postfach: 13 19 36, 5600 Wuppertal 1. Zuwendungen an den Verein sind durch Erlaß des Kultusministers des Landes NRW vom 6.10.1980 unter der Nr. IV B 1-04-57-64/80, sowie des Finanzamtes Wuppertal-Elberfeld unter Nr. 81 Gem A 466/21. 9. 81 steuerbegünstigt abzugsfähig.
Durch die Änderung der Einkommensteuer-Richtlinien sind ab 1. Januar 1983 Beiträge an den Verein nicht mehr steuerbegünstigt. Für Spenden gilt folgende Regelung:
Zahlen Sie diese bitte an die Stadtkasse Wuppertal, Konto bei der Stadtsparkasse Wuppertal Nr. 100 719 (BLZ 330 500 00) mit dem Vermerk:
Haushaltstelle 3600.177.000 04 für BMB e.V. Die Stadt Wuppertal stellt Spendenbescheinigungen erst ab Spenden von DM 100,- aufwärts aus. Bei geringeren Beträgen genügt als Nachweis gegenüber dem Finanzamt der Einzahlungsbeleg als Spendenquittung. Aus diesem Beleg muß jedoch die Stadt Wuppertal als Empfänger ersichtlich sein.



Alle sind herzlich eingeladen!

... zu unserer diesjährigen

N I K O L A U S F A H R T

auf dem Netz der Rheinischen Bahngesellschaft in Düsseldorf.

Auch in diesem Jahr warten wir wieder mit Spannung auf die Überraschungen, die unsere Freunde von der Rheinbahn für uns vorbereitet haben.

Termin: Sonntag, 2. Advent,
7.12.1986

Abfahrt: 11,15 Uhr

Haltestelle: Düsseldorf Hauptbahnhof

Rückkehr: gegen 16 Uhr

Fahrpreise:

Nichtmitglieder	DM 15,--
Mitglieder	DM 10,--
Kinder, Schüler, Studenten usw.	DM 7,50

Wir freuen uns über eine rege Beteiligung. Anmeldung per Postkarte an Postfach 13 19 36, 5600 Wuppertal 1.

Anschlüsse aus Richtung Osten:

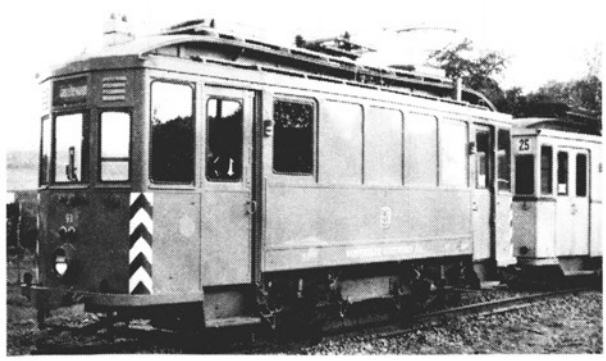
Hagen – Wuppertal – Düsseldorf

DB 61 DB-Kursbuch-Nr. 400

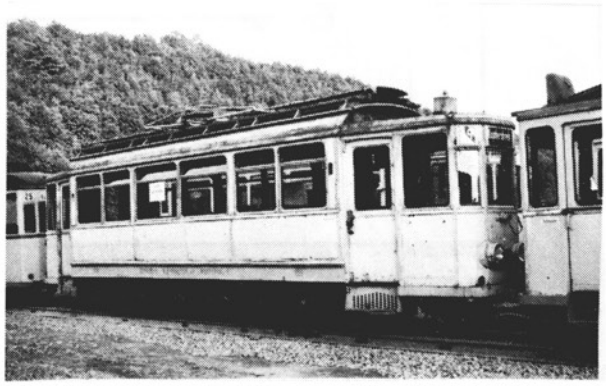
Haltestellen		sonn- und feiertags †	
Hagen Hbf	ab	9.04	9.55
Ennepetal (Gevelsberg)			10.03
HA-Wehringhausen		9.06	
HA-Heubing		9.09	
HA-Westerbauer		9.12	
Gevelsberg-Knapp		9.15	
Gevelsberg Hbf		9.19	
Gevelsberg-Kipp		9.21	
Gevelsberg West		9.23	
Schwelm	an	9.30	10.07
Schwelm	ab	9.31	10.08
W-Langerfeld		9.34	
W-Oberbarmen	an	9.38	10.12
W-Oberbarmen	ab	9.39	10.13
W-Barmen		9.41	10.16
W-Unterbarmen	⊙	9.44	
W-Elberfeld	an	9.47	10.19
W-Elberfeld	ab	9.48	10.20
W-Steinbeck		9.49	
W-Zool Garten		9.53	
W-Sonnborn		9.54	
W-Vohwinkel	an	9.57	10.25
W-Vohwinkel	ab	9.58	10.26
Gruiten		10.02	
Hochdahl-Millrath		10.06	
Hochdahl		10.09	
Erkrath		10.12	
D-Gerresheim		10.16	
Düsseldorf Hbf	an	10.21	10.43

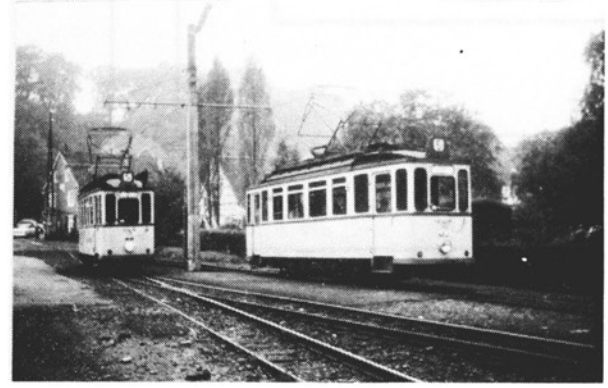
Wunschdenken

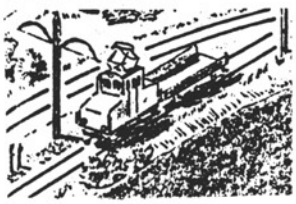
Es ist nicht mehr rückgängig zu machen: Die letzte Wuppertaler Straßenbahn wird im Juni 1987 aus dem Stadtbild verschwinden. Die Pferdebahn mitgerechnet, waren es 113 Jahre, in denen öffentlicher Personennahverkehr mit Straßenbahnen abgewickelt wurde. Es bleibt uns die Schwebebahn, nach wie vor Renommierstück dieser Stadt. Daneben kommen nun die Bergischen Museumsbahnen zu ihrer vollen Bedeutung, besondere Erinnerung an die Schmalspurbahnen, die das Bergische Land von 1890 bis 1970 durchzogen. Gäbe es heute noch einen Wagen der Zahnradbahn Barmen - Toelleturm, er wäre sicher in einem ähnlich guten Zustand wie der Kaiserwagen der Schwebebahn. Dürfen wir auf die Mithilfe des Wuppertaler Verkehrsbetriebs hoffen, die uns in die Lage versetzen würde, den geplanten Museumsbahnbetrieb nicht mit einem Fahrzeug zu eröffnen, das in Essen aufgearbeitet wurde oder früher den Betrieben von Düsseldorf, Hagen oder Herten gehörte, sondern mit einem in Wuppertal aufgearbeiteten Wuppertaler Wagen, der früher die Stadt von Nord nach Süd durchquerte und mit Remscheid, Solingen, Essen-Werden, Essen-Steele und Hattingen verband? Unser Jugendstilrahmen bietet eine Fahrzeugauswahl an, und wir werden trotz aller Vorliebe für dieses oder jenes Fahrzeug froh sein über eines, das für die Betriebseröffnung hergerichtet wird.













10-86

MIBA Miniaturbahnen

BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN

Vorbild

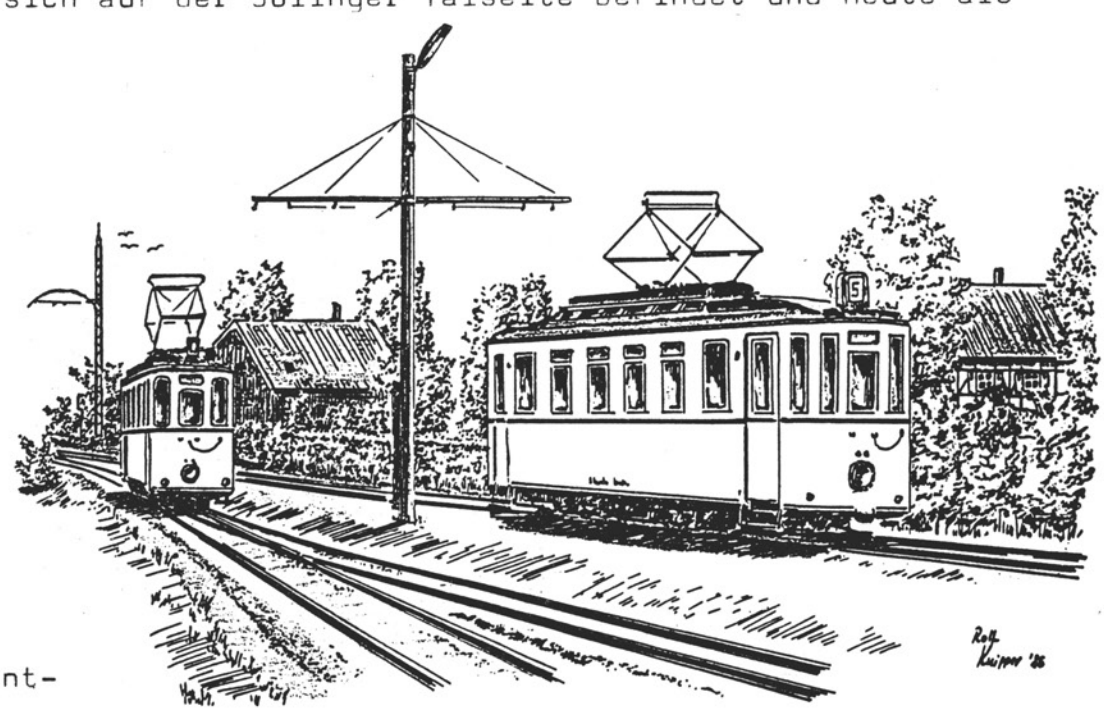
für Anlagenentwurf

Das ist doch ...

Ja, unsere Anlage wird als Vorbild für eine Modellstrassenbahnanlage vorgestellt. Wenn Sie die MIBA nicht regelmäßig lesen, müssen Sie dieses Heft auf jeden Fall erstehen!

Da ist der ursprüngliche Gleisplan des "Bahnhofs" Kohlfurtherbrücke abgebildet (hier in eine Kurve verlegt), da erblicken wir die alte Tankstelle, unsere "Lokomotive" mit dem alten Güterwagen der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn und - jetzt blättern Sie bitte zurück, Seite 3 links unten im Jugendstilrahmen - da ist das Motiv mit den beiden Ex-Ennepe-Triebwagen, von Herrn Rolf Knipper zeichnerisch liebevoll wiedergegeben.

Während Herr Knipper ein Vorstadtgebiet darstellt, ist es ebenso möglich, die waldreiche Umgebung des Kaltenbachtals mit seinen Stauweihern und dem Manuelskotten mit seinem Wasserrad darzustellen. Die Neigung von 50 o/oo ist durch das Vorbild ebenso vorgegeben wie das Vorhandensein eines Tunnels, der sich auf der Solinger Talseite befindet und heute als Schießstand dient.

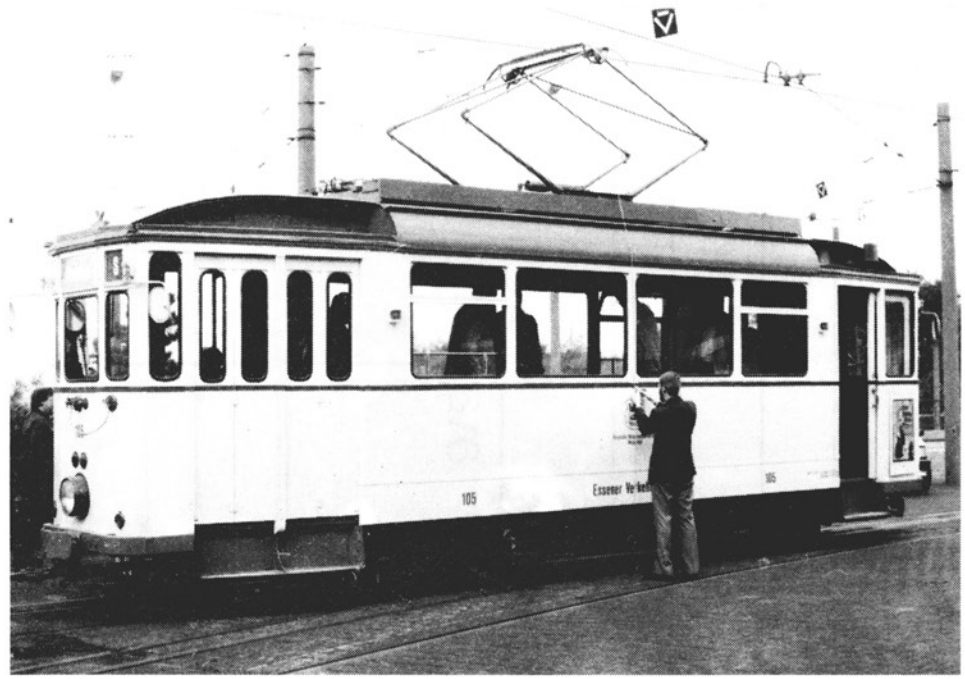


Unsere Frage an die Firmen Bemo, Faller, Kibri, Liliput, Roco, Wiking: Wer baut uns passende Straßenbahnmodelle? Unser Dank geht nach Nürnberg für diese Veröffentlichung.

30.11.1953 - 7.9.1986

Nach fast **33** Jahren wieder ein Wuppertaler Strassenbahnwagen in Hattingen

Bericht und
Fotos von
Klaus Sieper



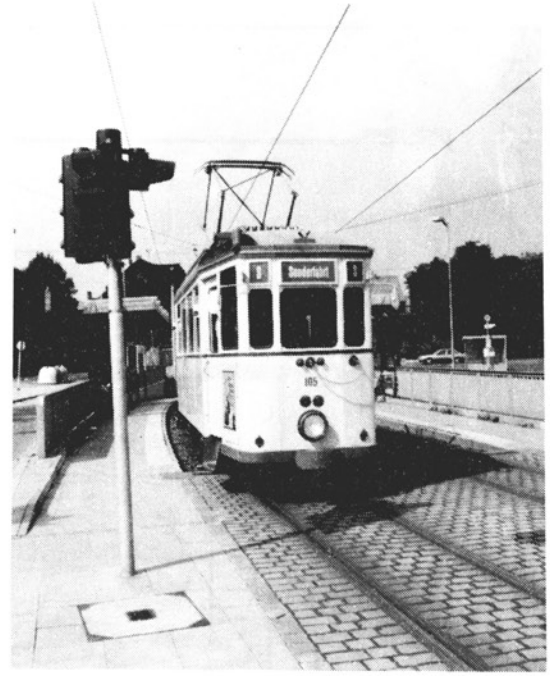
Während es in der Schiffahrt heißt: Leinen los!, mußte unser Fahrer die Bügelleine festmachen.

Wir erfüllten uns einen schon seit Jahren gehegten Wunsch: Mit einem historischen Fahrzeug der Bergischen Kleinbahnen AG. wieder nach Hattingen an der Ruhr zu fahren. Fehlen dafür auch südlich der Ruhr die Gleise, so wird Hattingen auch heute noch von der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn bedient. Was den Wunsch besonders deutlich werden läßt: Auf dem Streckenabschnitt Hattingen-Reschop - Hattingen-Bahnhof (S), früher Krampen, benutzten beide Gesellschaften dieselben

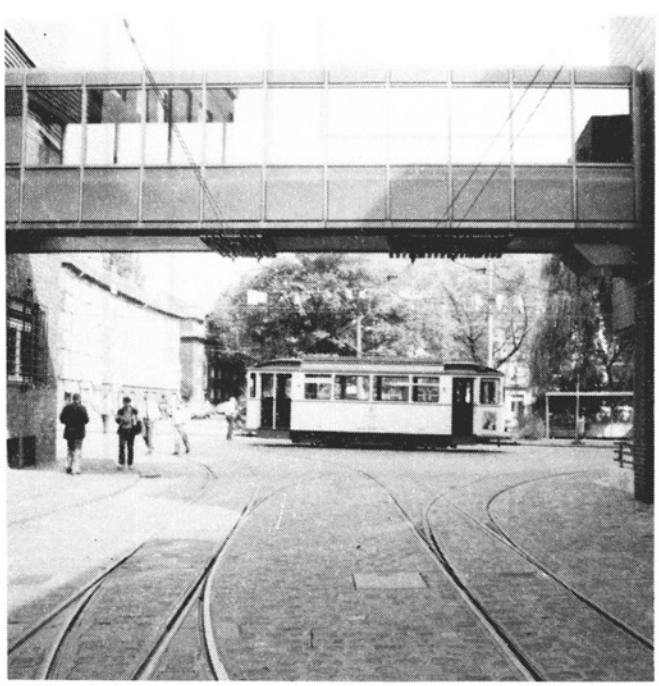


Erinnerung an die Engpässe der Bergischen Kleinbahnen auf dem Weg aus dem Wuppertal ins Ruhrtal: Es gab sie in Neviges, Langenberg und Hattingen. Wir nahmen die enge Kurve in Essen-Katernberg.





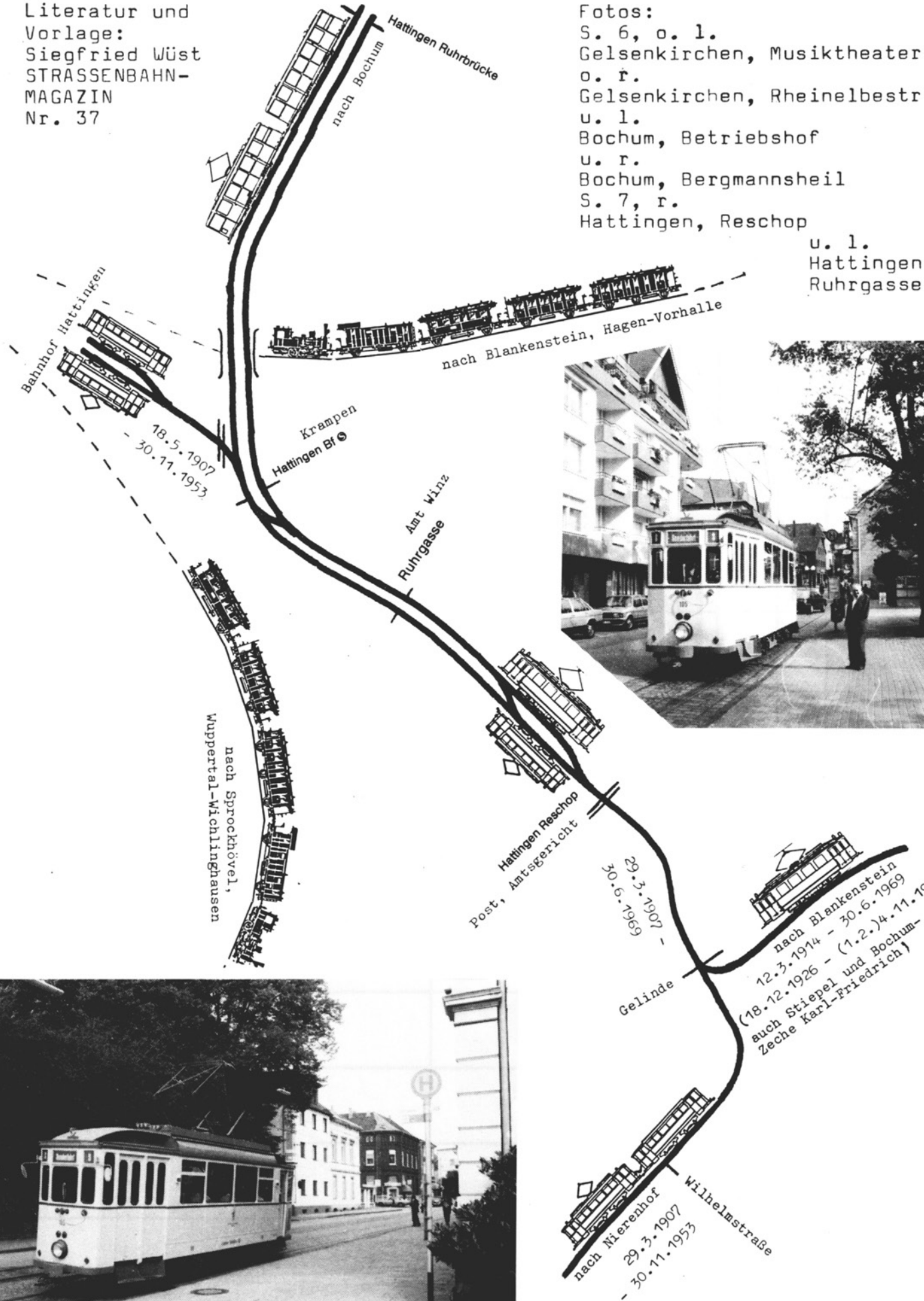
Gleise. Am 1.10.1902 erreichte die erste Straßenbahn von Bochum-Linden her über die Ruhrbrücke die Endhaltestelle Hattingen-Post, später umbenannt in Amtsgericht, dann in Reschop. An dieser Strekkenführung hat sich bis heute nichts geändert. Alle weiteren Daten gehen aus der Skizze auf Seite 7 hervor.
Über die Geschichte unseres Fahrzeugs ist schon ausführlich berichtet worden, so daß wir den Fahrweg nachzeichnen: Essen, Schweriner Str., Viehofer Platz, Tunnel Porscheplatz, Volkshochschule, Goldschmidtstr., Freistein, Katernberg, Gelsenkirchen-Trabrennbahn, Musiktheater, Tunnel Hauptbahnhof, Wattenscheid, Bochum-Betriebshof, Betriebsstrecke nach Bergmannsheil, Weitmar, Linden, Hattingen, Linden, Dahlhausen, Linden, Bochum, Gelsenkirchen, Parkstadion, Buer, Horst, Altenessen, Freistein, Tunnel Porscheplatz, Volkshochschule, Goldschmidtstraße. Unser 105 befindet sich in einem tadellosen Zustand und zeigte vor allem auf den Steilstrecken ins Ruhrtal, daß er für diese Strecken gebaut worden ist. Ein Dankeschön gilt dem Personal der EVAG und dem Lotsen der BOGESTRA, die uns offensichtlich gern gefahren haben.

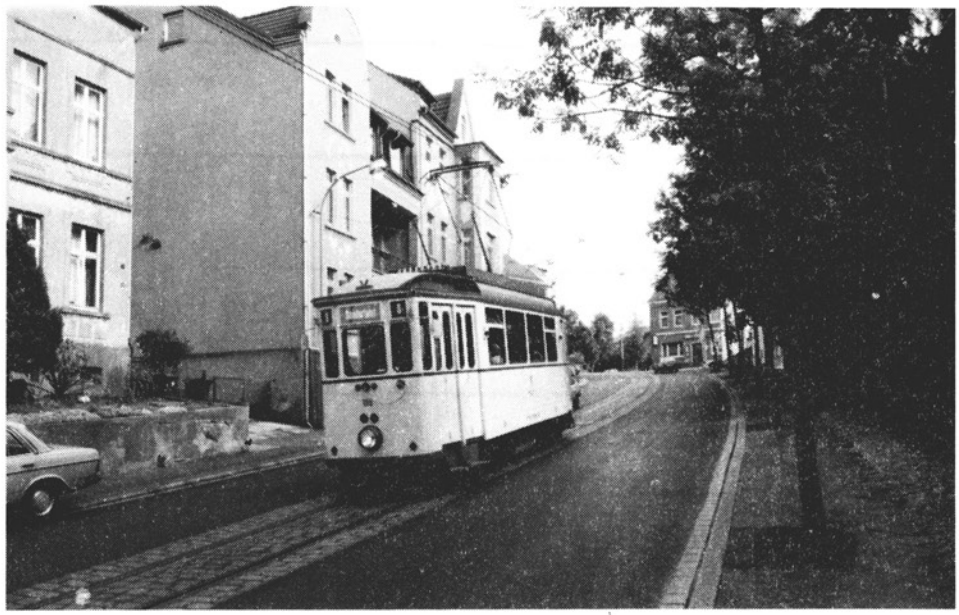




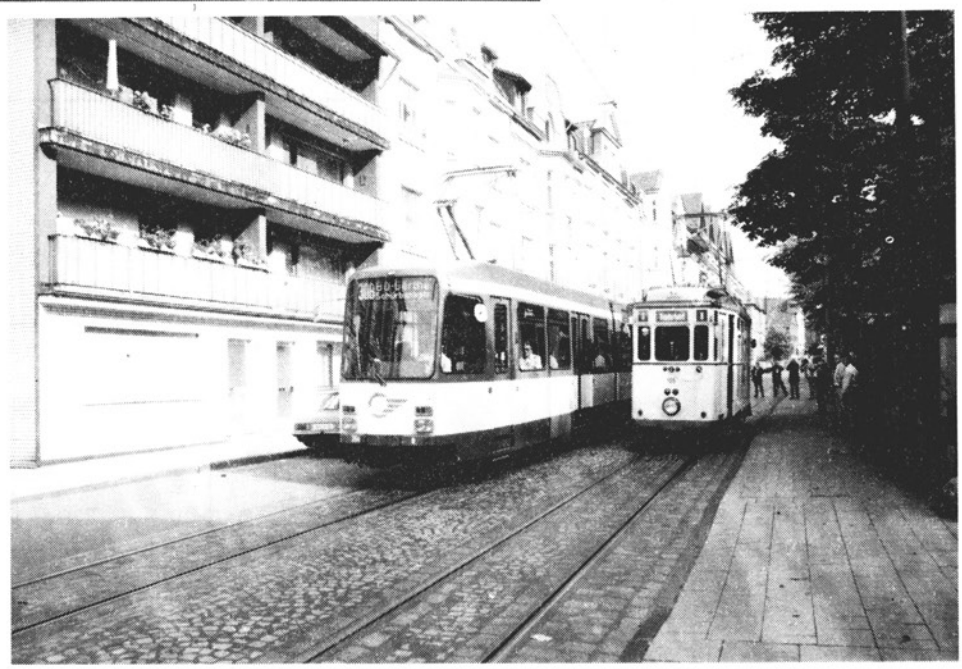
Literatur und Vorlage:
Siegfried Wüst
STRASSENBAHN-MAGAZIN
Nr. 37

Fotos:
S. 6, o. l.
Gelsenkirchen, Musiktheater
o. r.
Gelsenkirchen, Rheinelbestr.
u. l.
Bochum, Betriebshof
u. r.
Bochum, Bergmannsheil
S. 7, r.
Hattingen, Reschop
u. l.
Hattingen, Ruhrgasse

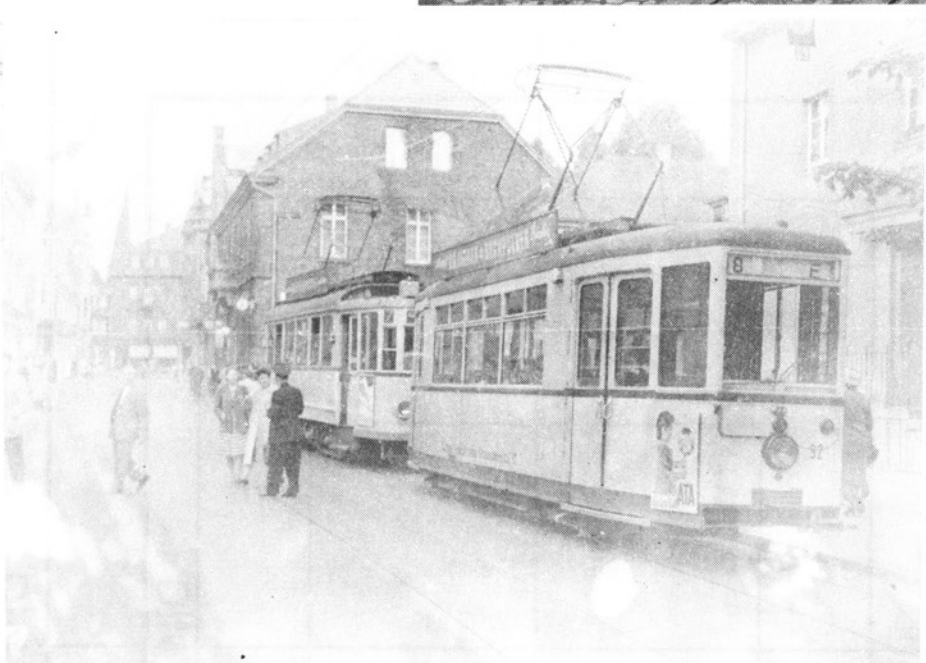




Erinnerung an die Steilstrecken der Bergischen Kleinbahnen:
Strecke Bochum-Linden - Bochum-Dahlhausen.
So steil ging es zu auf den Strecken von Wuppertal über Neviges nach Essen-Werden und nach Hattingen.



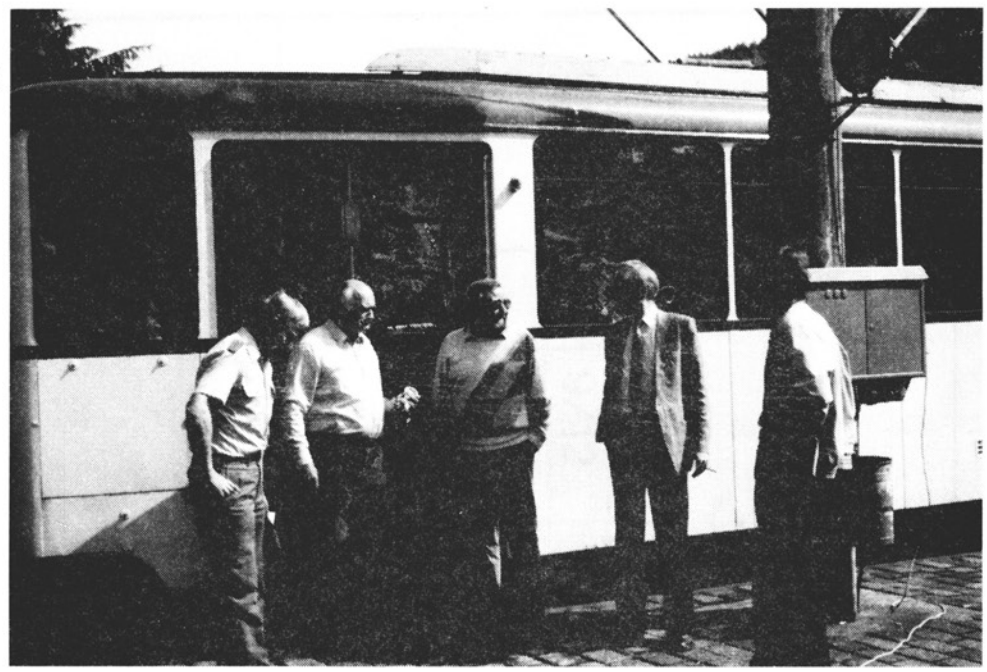
Stadtbahnwagen M der BOGESTRA und Triebwagen 105 der Bergischen Museumsbahnen - reizvoller Kontrast am 7.9.1986 an der Endhaltestelle Hattingen-Reschop.



Das letzte Foto wurde uns dankenswerterweise von Herrn Dieter Waltking zur Verfügung gestellt. Es entstand am 18.5.1952, ebenfalls an der Haltestelle Hattingen/Post/Amtsgericht/Reschop.

Polizeiprobefahrt

Der Begriff stammt aus Österreich.



Auf Einladung besuchten uns am 14.6.86 zwei Herren des hiesigen Ordnungsamtes, der Amtsleiter, Herr Fritz, und sein Stellvertreter, Herr Isenberg, ferner von der zuständigen Polizeiwache Cronenberg Herr Polizei-Hauptmeister Schweer. Die Strecke wurde befahren und die Verkehrssicherheit an den Übergängen überprüft. Bei Erfüllung einiger Auflagen bestehen seitens der örtlichen Behörden keine Bedenken gegen die Benutzung unserer Museumsstrecke. Auch das ist ein erfreulicher Schritt auf dem Wege zur Inbetriebnahme unserer Bahn. Die Kurbel bediente an diesem Tage Herr Johann.

Kulturausschuss

des Landschaftsverbandes Rheinland

Am folgenden Montag besuchte uns durch Vermittlung des Wuppertaler Stadtverodneten Prof. Dr. Klaus Goebel der Kulturausschuß des Landschaftsverbandes Rheinland mit seinem Vorsitzenden, Landrat Dr. Kraemer. Eine Fahrt - Fahrer war diesmal Herr Tegtmeyer - begeisterte alle Damen und Herren des Ausschusses. Bei einer anschließenden Tagung im Brücker Hof wurde eine ideelle und finanzielle Unterstützung in Aussicht gestellt. Vorstand und Aktive der BMB danken allen Beteiligten.



Text und Fotos:
W.S.

Letzte Meldung: **1. Oktober 1986**

Planung für Hardtbergbahn beschlossen.

Der Hauptausschuß der Stadt Bonn sprach sich in seiner letzten Sitzung am Dienstagabend für die vorrangige Planung der Hardtbergbahn aus.
Die Notwendigkeit dieser Bahn wird von allen politischen Kräften einhellig anerkannt.
Damit ist der erste Schritt zur Lösung eines vitalen Hardtberger Problems getan.

Unseren Freunden und Lesern wünschen wir ein frohes Christfest und ein gutes neues Jahr, das uns einen weiteren Schritt unserem Ziel näherbringen soll, dem Betrieb der Museumsbahn.

D A N K E S C H Ö N !

Wenn in diesen Tagen unser Unterwerk an die 10 kV-Versorgung der Wuppertaler Stadtwerke angeschlossen wird, denken wir an Herrn

HANNS-JOACHIM H E I N E N

aus Bremerhaven.

Sein Sachverstand und sein tatkräftiger Einsatz waren eine wesentliche Grundlage zum Gelingen dieses Projekts.

Sein Name bleibt mit "Zeche Elend" verbunden. Dankeschön!



Der BMB-Vertrieb reduziert seinen Bestand und bietet preiswert an:

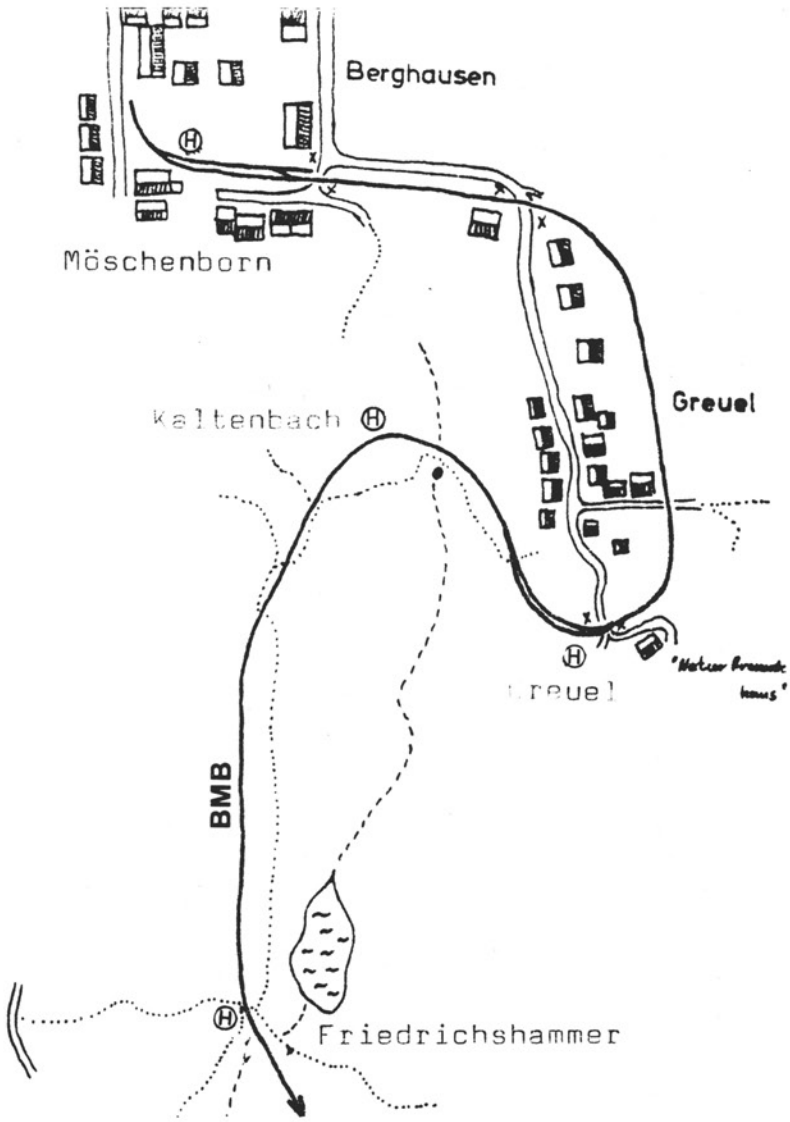
EINZELSTÜCKE, RESTPOSTEN, KALENDER 1986

teilweise mit geringen Einbandschäden

150 Jahre deutsche Eisenbahnen, Jubiläumsband Ladenpreis DM 68,--, ELV-Verlag 1985	DM 50,--
Bozener Straßenbahn, Ladenpreis DM 29,--	DM 20,--
Gottwald, Deutsche Bahnhöfe Orell-Füssli-Verlag, Ladenpreis DM 68,--	DM 45,--
Les Tramways Vaudois (französisch), Schweiz (Die Waadtländer Straßenbahnen, Ladenpreis 79,--	DM 50,--
Düsseldorfer Straßenbahn-Kalender 1986	DM 5,--
Schweizer Eisenbahn-Kalender 1986	DM 10,--
Bundesbahn-Kalender 1986	DM 3,--

außerdem einige antiquarische Bücher zu günstigem Preis.

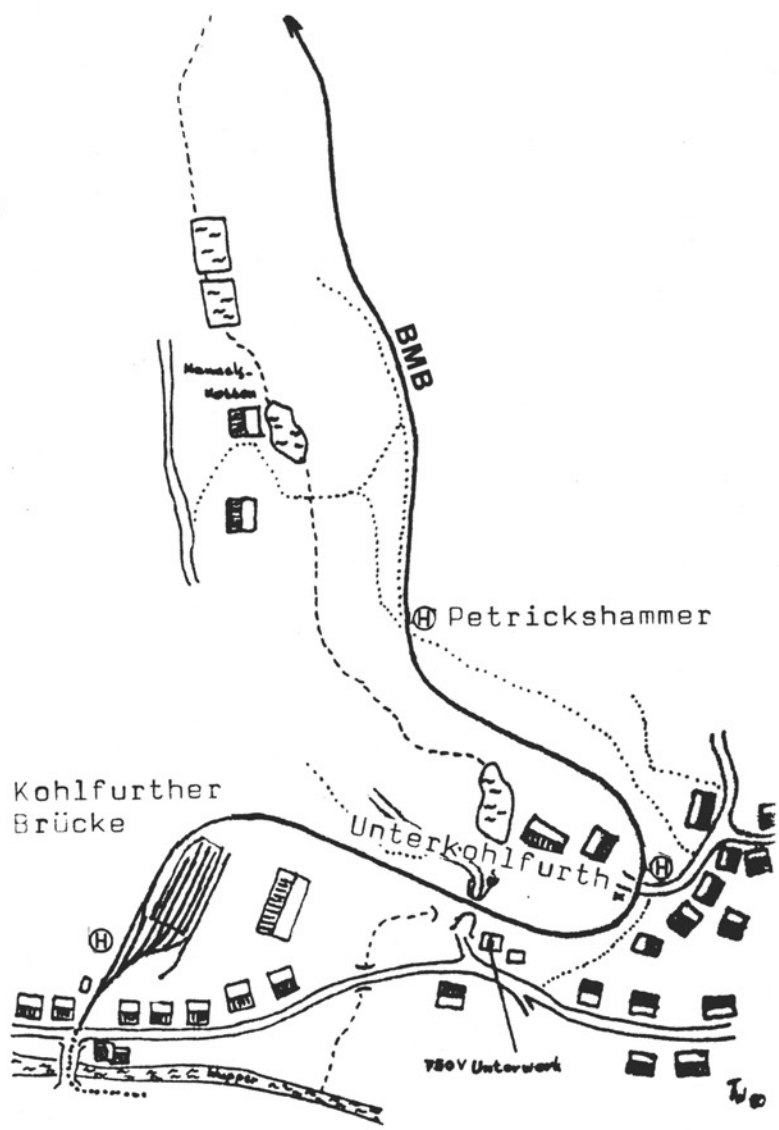
Der Verkauf dieser Sonderstücke erfolgt nur im Informationswagen im Betriebshof Kohlfurtherbrücke, samstags von 9 bis 17 Uhr, Telefon 0202/47 02 51 oder sonst 02339/3608 nach 16 h.



FRIEDRICHSHAMMER

Bitte nicht mit Steinen werfen, besonders nicht mit so schweren, die wir an der Haltestelle Friedrichshammer eingepflastert haben! Natürlich wissen wir auf unserem "Terrain" bescheid, aber im Eifer des Schreibens ist uns der Irrtum in HALTESTELLE 47 auf Seite 13 nicht aufgefallen. Dafür bilden wir heute die gesamte Anlage der Museumsbahn ab und haben die Haltestellen besonders hervorgehoben. Außerdem bringen wir links unten noch einmal ein schönes Foto (Manfred Höver) vom neuen Abspannmast am Friedrichshammer.









in der Klingenstadt

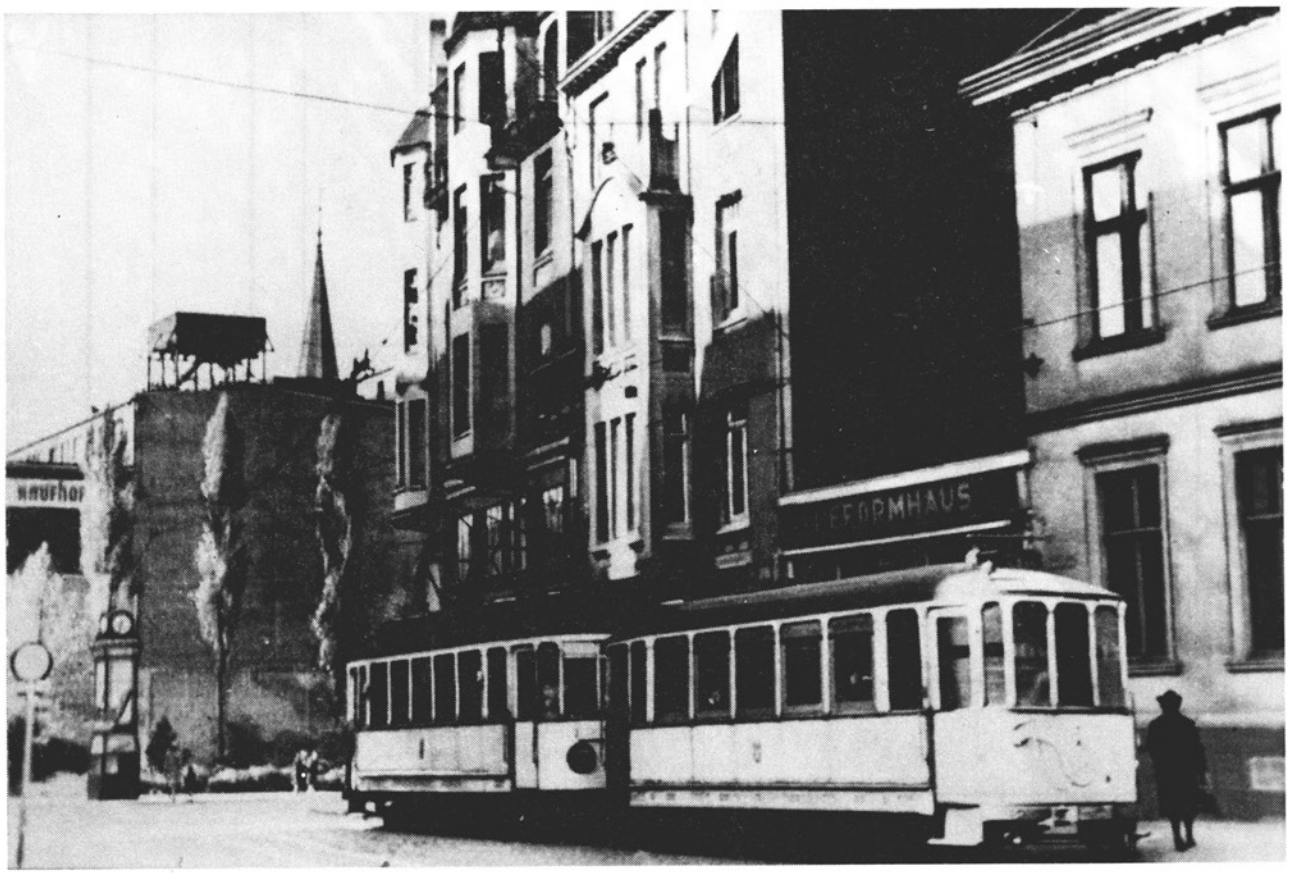
Bilder: Sammlung Manfred Höver (Stadtarchiv Solingen), Text Klaus Sieper

Dieses Mitteilungsblatt brachte in seiner Nummer 5 eine Chronik der Solinger Straßenbahn mit einer ausführlichen Wagenparkübersicht. Nun stehen einige Fotos zur Verfügung, die zugleich an die dunkelste Zeit der Stadt und ihrer Straßenbahn erinnern. Das erste Bild entstand während des zweiten Weltkriegs, jedoch vor dem großen Luftangriff, der 1944 die Innenstadt gänzlich zerstörte.

Die Stirnlampen des früheren Stadtbahnzuges sind abgedunkelt. Er bewegt sich auf der Hauptstraße aus Richtung Schlagbaum am Mühlenplätzchen und wird gleich dem Gleisverlauf nach rechts in die Kölner Straße folgen. Im Hintergrund lugt die Turmspitze der alten evangelischen Kirche hervor.

Das nächste Bild zeigt das Ergebnis des Luftangriffs: Die Kölner Straße ohne Bebauung. Dieses Foto sollte eine Mahnung sein für jeden, der meint, einer künftigen kriegerischen Auseinandersetzung entrinnen zu können. Die heutigen Vernichtungswaffen sind noch verheerender als die Sprengbomben, die Alt-Solingen vernichteten. Im Hintergrund regen sich erste Zeichen des Wiederaufbaus.

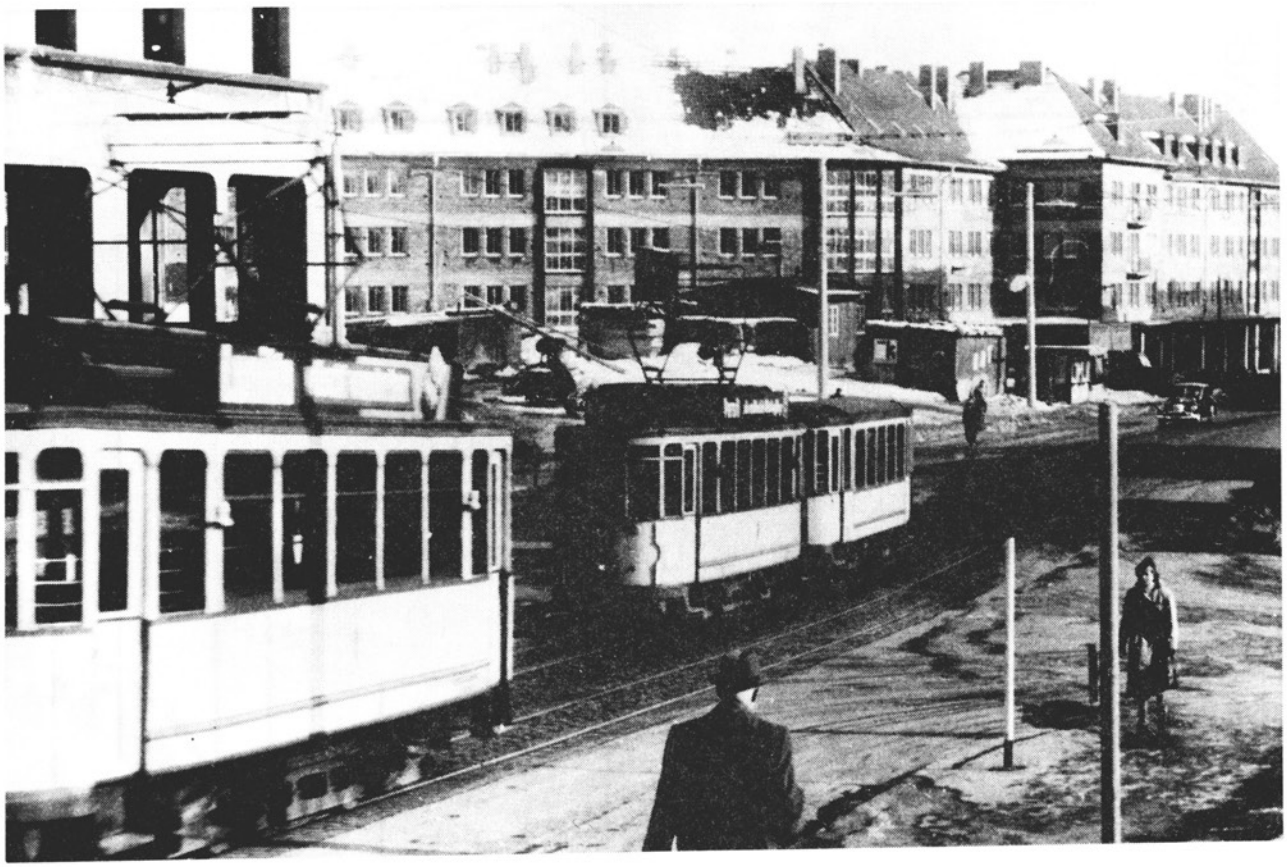
Nach Wiederaufbau sieht es auch auf dem Bild von der Wagenhalle Kuller



Straße aus. Einige Omnibusse drängen sich in den Vordergrund. Aufbau- und Verbandstriebwagen haben den linken Teil der Halle eingenommen, und auf dem Planum der zerstörten Halle rechts stehen unter anderen KS-Beiwagen aufgereiht. Mit der Straßenbahn verschwand auch diese Wagenhalle, die immer mit Raumnot zu kämpfen hatte. Die Omnibusse mit Dieselmotor blieben aber bis heute eine Minderheit im Fahrzeugpark der Stadtwerke Solingen.







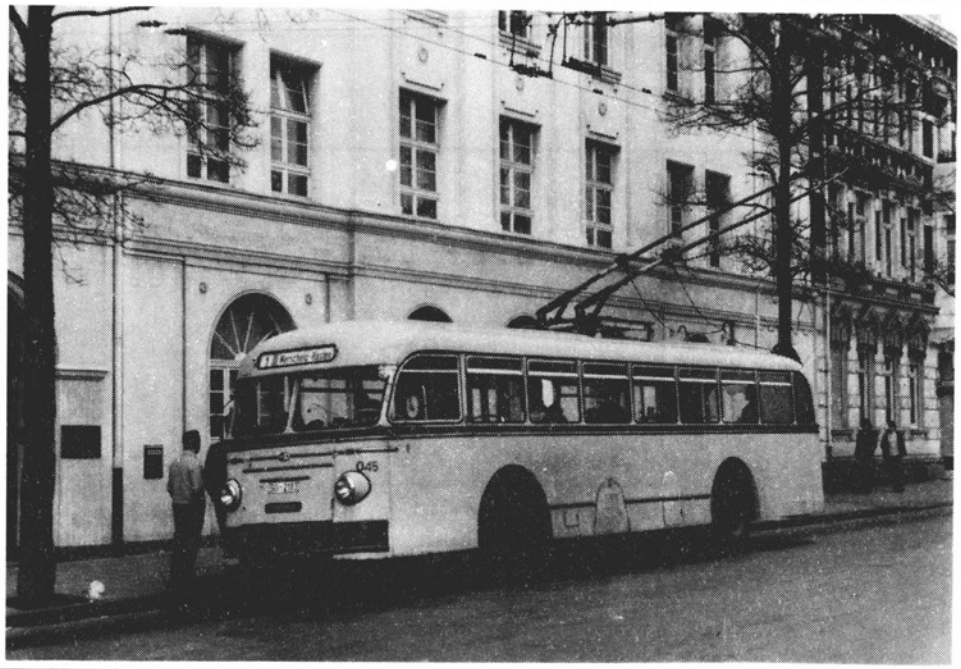
Vor der Vollendung steht der Aufbau des Häuserblocks an der Ecke Goerdelerstraße - Werwolf. Drei Stadtbahnwagen sind am Ufergarten unterwegs.

Unser letztes Bild ist eine Erinnerung an die VKA-Strecke Wermelskirchen - Burg - Krahenhöhe, deren Abschnitt Burg-Bahnhof - Krahenhöhe im Jahre 1922 von der Solinger Straßenbahn übernommen wurde. Ein Stadtbahnwagen fährt am Burger Rathaus vorbei. Die Aufnahme entstand am 14.7.1956. Diese Strecke war die letzte, die auf Obusbetrieb umgestellt wurde. Die letzte Straßenbahn fuhr am 15. November 1959. Als letzter Wagen kam am 16.11. Nr. 342 von der Strecke. Danach wurde sofort die Straßenbahnfahrleitung abgebaut.

Die Straßenbahn endete in Burg an der Wupperbrücke, wo 1936 eine Endstelle mit zwei Stumpfgleisen entstanden war. Die Gleisverbindung zum Remscheider Netz bestand bis zur Sprengung der Wupperbrücke im Jahre 1945. Für den Obus mußte eine besondere Kehranlage gebaut werden: Es entstand die einzigartige Drehscheibe, die inzwischen erneuert wurde und auch den Fahrzeugen der neuen Generation dienen wird.



■



Wenn von der Solinger Straßenbahn die Rede ist, darf ihr Nachfolger nicht vergessen werden. In beispielhafter Konsequenz wurde das Schienennetz durch die Spinne der Obusfahrdrähte ersetzt und somit die Elektrizität als Antriebsenergie weiter genutzt. Die Umstellung begann im Jahre 1952 und wurde 1959 abgeschlossen.

Foto: Günter Reith

Wir trauern um

HANNS HEINEN

geb. 23.1.1921 gest. 4.11.1986

Wir haben einen
guten Freund
verloren.

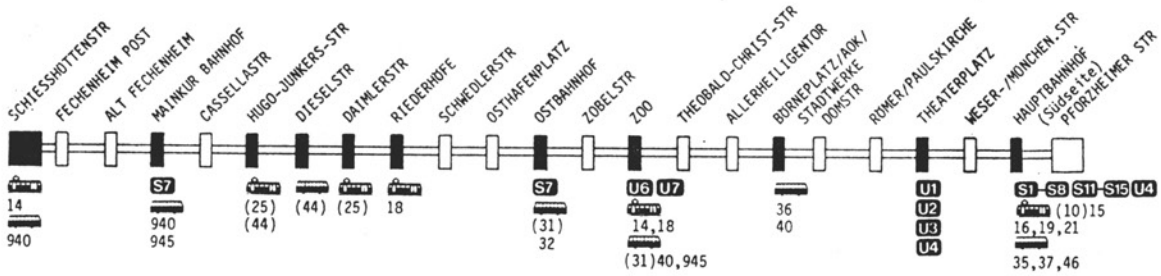
Bergische Museumsbahnen e.V.

11 — 11 — 11 — 11 — 11

Die Straßenbahn fährt weiterhin durch die Frankfurter Altstadt.

Nicht daß unsere Veröffentlichung des "Spiegel"-Artikels in HALTESTELLE 47 so schnell zum Erfolg geführt hätte, es war eine Bürgeriniative, die den Stadt- und Verkehrsplanern deutlich machte, daß die Fahrgäste selbst bestimmen möchten, in welches Verkehrsmittel sie wo einsteigen. Hoffen wir, daß sie durch rege Benutzung die Entscheidung der Frankfurter Stadtwerke rechtfertigen. P.S. Wallmann ging rechtzeitig nach Bonn.

11 FECHENHEIM/SCHIESSHÜTTENSTR → ZOO → HAUPTBAHNHOF



BMB aktuell

Protokoll und Fotos
Manfred Höver

Sturmschäden vom 20.10.1986 in der Ausweiche Greuel:

Beschädigung der Fahrdrahtaufhängung durch umgefallene Akazie (Umfang 1 m).

Fahrleitung im Hauptgleis bis auf ca. 1,50 m herabgedrückt, Y-Seil gerissen.

Fahrleitung im Parallelgleis lag auf dem Boden, 5 Seitenhalter gerissen. Fahrdrahthöhe am Übergang knapp 3 m!





Dienstag, 21. Oktober 1986
Blickpunkt Wuppertal WZ

Sturm knickte viele Bäume ab

Wuppertal. Abgeknickte Bäume und fliegende Dachziegel richteten im gesamten Stadtgebiet große Schäden an. In Beyenburg, Marscheid, Herbringhausen und im Ortsteil Laaken wurden Stromleitungen heruntergerissen. Die Anwohner saßen längere Zeit im Dunkeln, bevor die Stadtwerke helfen konnten. Mit rund 140 Kräften waren Berufsfeuerwehr und Freiwillige Feuerwehren gestern abend an mehr als siebzig Stellen im Einsatz. Personen wurden nicht verletzt.



22.10.1986:
Entfernen des Baums, Hochbinden des Fahrdrahts im strömenden Regen.
25.10.1986:
Ersatz der provisorischen Aufhängung, Reparatur der Seitenhalter.
Beide Gleise sind wieder befahrbar.
Wir waren wieder einmal unsere eigene Feuerwehr.

AUS LEIPZIG

Triebwagen

Jahrgang 32 / Nr. 10



Statistisches vom Betriebshof:

Produktionsarbeiter:
141 Triebwagenführer,
35 Schlosser,
Produktionsmittel:
101 Triebwagen Tatra,
39 Beiwagen Tatra,
Anlagen und Einrichtungen:
33 Gleise,
3 Wagenhallen,
Werkstatt mit zwei Hebeständen,
Werkstatt mit zwei Kurzgruben,
Werkstatt mit zwei Radsatzschleifmaschinen,
1 Wagenwaschanlage,
37 ausrückende Kurse (Linien 1, 21, 16)



Radreifen aller Wagentypen werden hier geschliffen

Zur Geschichte des Betriebshofes

Während die „Große Leipziger Straßenbahn“ (GLSt) die Anlagen der Pferdebahn übernehmen konnte, mußte die „Leipziger Elektrische Straßenbahn“ (LESt) alle erforderlichen Einrichtungen neu bauen. So entstand das „Hauptdepot“ der „Roten“ – unser heutiger Betriebshof „Wittenberger Straße“.

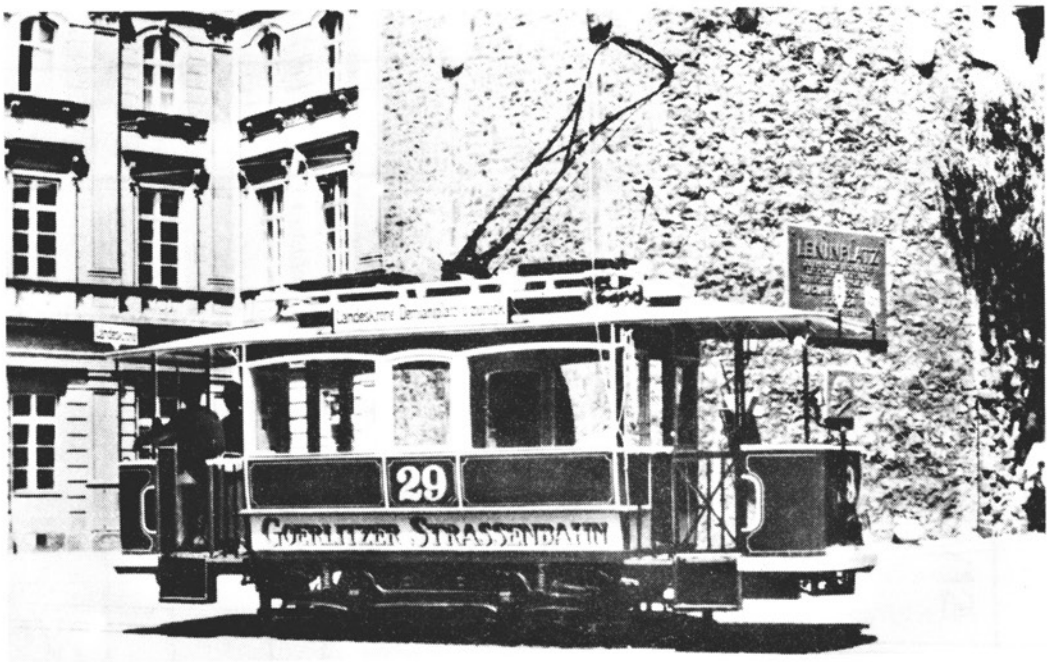
Am 20. Mai 1896 stand auf Gleis 8 ein geschmückter Triebwagen zur ersten Fahrt nach dem Neumarkt bereit. Sämtliche für den Betrieb der LESt nötigen Einrichtungen befanden sich im Komplex Wittenberger Straße. Kernstück war die große neungleisige Wagenhalle mit einem zweigleisigen Werkstattanbau. Im hinteren Bereich der großen Halle befand sich eine Schiebebühne, die alle Hallengleise verband und später bis zur 1897 erbauten „Apelhalle“ reichte (Ausfahrt zur Apelstraße). 1896 entstand noch eine viergleisige Halle mit offenen Seitenwänden – die „Sommerhalle“, in der sich heute das „Durchfahrtsgleis“ befindet. 1908 entstand ein weiteres Werkstattgebäude auf dem Gelände zwischen der großen Halle und der Sommerhalle (heutige Freifläche). Vorhanden waren nun Stellmacherei (heute großer Kulturraum), Radsatzdreherei, Schmiede, Ankerwickelei, Lackiererei und Gießerei.

Ein Luftangriff zerstörte am 4. Dezember 1943 den Betriebshof so schwer, daß er geschlossen werden mußte. Nach 1945 begann der Wiederaufbau der großen Halle und der Apelhalle sowie die Reparatur der Sommerhalle. Die Überdachung der Gleise 10–13 und das Verwaltungsgebäude konnten nicht mehr aufgebaut werden. Die Verwaltung zog in das Obergeschoß der einstigen Stellmacherei.

Mit dem Einbau einer abgetrennten und heizbaren Werkstatt im hinteren Teil der großen Halle schaffte man ab 1964 die Voraussetzungen zur Nutzung neuer Technik und gleichzeitig Verbesserungen der Arbeitsbedingungen. Als 1979 die ersten Tatra-Wagen Einzug hielten, waren erneute Umbauten erforderlich. So entstanden mehrere Seitengruben, ein Hebestand und eine 11gleisige Freiabstellfläche, wodurch heute 33 Gleise vorhanden sind. Nachdem am 13. Dezember 1985 zum letzten Mal ein Gelenkzug aus der „Wittenberger Straße“ ausrückte, besteht der Wagenpark heute nur noch aus Tatrafahrzeugen.

Neben dem Schleifen der Radreifen aller Wagentypen ist der Betriebshof Wittenberger Straße heute auch für die Bereitstellung des Bremssandes für alle Abteilungen unseres Betriebes verantwortlich.

(Unter Verwendung der Betriebschronik)



Im Jahre 1897 wurde dieser Triebwagen bei L. Steinfurth in Königsberg für die Strassenbahn Bromberg (heute Bydgoszcz) gebaut. Neuaufbau als Oldtimer 1970 in VMI und VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Görlitz.

Postkarte
Verlag Bild
und Heimat
Reichenbach
(Vogtland)

STRASSENBAHN IN GÖRLITZ

Am 29.7.1986 war auf dem Görlitzer Straßenbahnnetz eine interessante Betriebssituation zu beobachten. Der äußere Gleisbogen am Demianiplatz war zur Erneuerung ausgebaut. Die Linie 1 Haus der Jugend - Königshufen fuhr im Baubereich eingleisig. Züge in Richtung Königshufen fuhren bis zum Gleisende vor, setzten dann rückwärts (mit Lotsin auf dem Anhänger) in die alte Strecke Stadthalle - Moys und wechselten auf das Gegengleis. An der Haltestelle Demianiplatz mußten die Fahrgäste links ein- und aussteigen. Hinter der Abzweigung in Richtung Kaisertrutz wurde über einen Wechsel das richtige Gleis erreicht. Der 10-Minuten-Takt wurde ohne besondere Sicherungsmaßnahme eingehalten. Die Strecke in Richtung Rauschwalde wurde vom Schienenersatzverkehr bedient. Linie 2 wendete auf dem Gleisdreieck zwischen Hauptpost und Frauenkirche. Ich habe die Situation in der gegenüberliegenden Skizze festgehalten.

Klaus Sieper

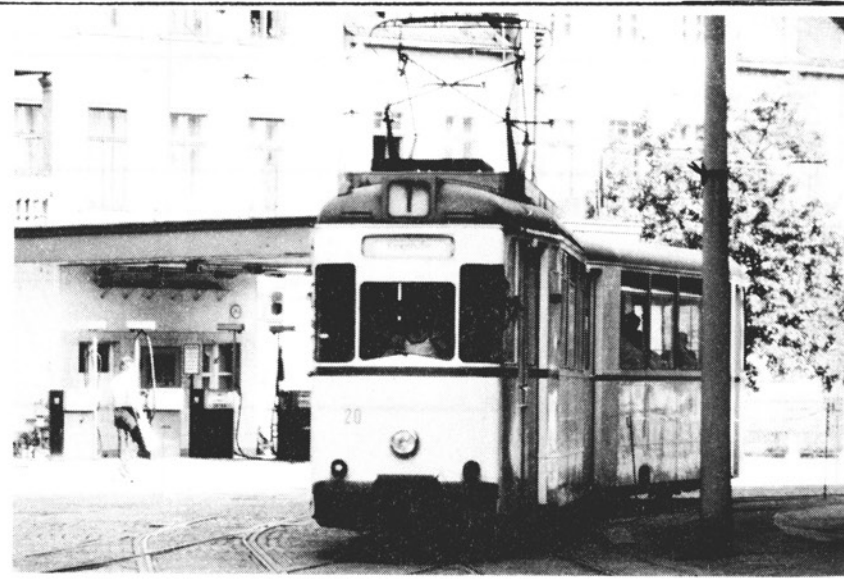
Triebwagen
T 26/28
Baujahr 1927
Hersteller:
WUMAG
Görlitz
Ein Exemplar
ist noch
vorhanden.



Postkarte
Verlag Bild
und Heimat
Reichenbach
(Vogtland)

Kaisertrutz

Rl. Ullrichow-Str. (SEV), Kohlscharen (1)

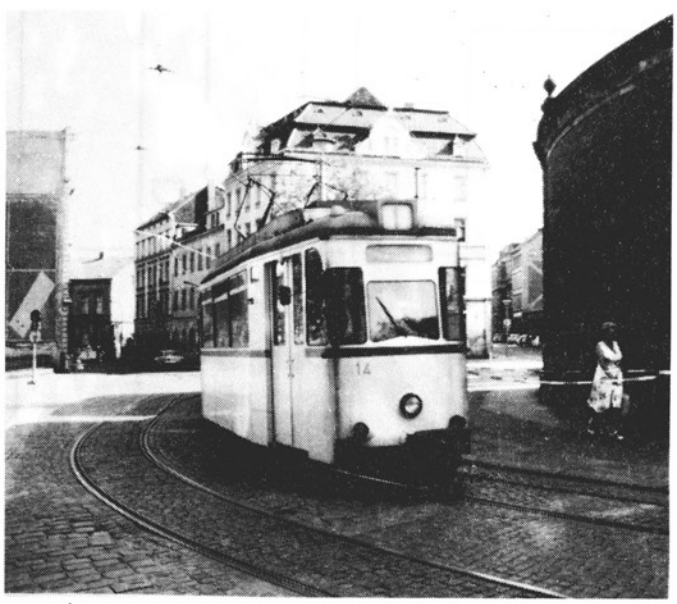


Ri. Rauschwalde (SEV)

Demianiplatz

(1)

GÖRLITZ



Fotos: Klaus Sieper

Frauenkirche

(1)

(2)

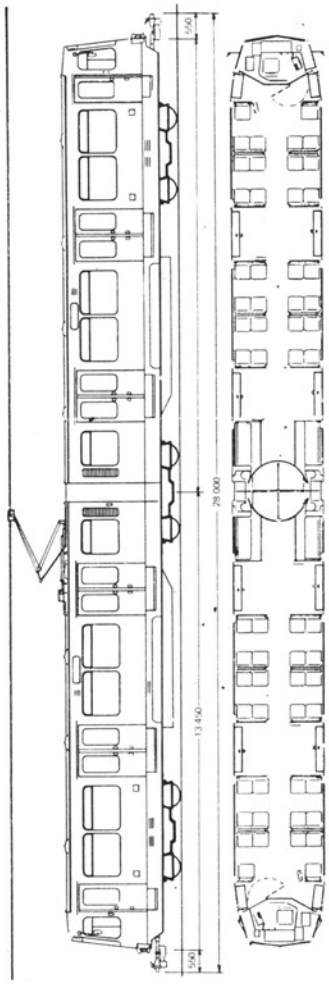
Platz der Befreiung (Postplatz)

Hauptpostamt



Rl. Hauptbahnhof,
Landeskrone (2)
Haus der Jugend (1)
Weinhübel (SEV)

Rl. Stadthalle (stillgel.),
Moys (heute polnisch)



seit 1982 rund 86 Millionen Mark verbaut

Grüne Stadtbahnwagen erhalten in Dransdorf ein neues Zuhause

Moderne Werkstätten – Fahrplanumstellungen

(tt) Die Stadtbahnwagen der Bonner Verkehrsbetriebe haben ab kommenden Samstag ein neues Zuhause. An diesem Tag fahren die Züge erstmals in den gerade fer iggestellten Betriebshof Dransdorf. Dort werden sie in Zukunft jeden Abend gereinigt, gewartet und bei Bedarf instandgesetzt. Vertreter der Stadtverwaltung als Bauherr und der Stadtwerke Bonn (SWB) als künftiger Nutzer besichtigten die Anlage gestern.

Die Geschichte des neuen Betriebshofes begann vor neun Jahren. Damals legte sich der Hauptausschuß auf den Standort fest. Der eigentliche Baubeginn war im Herbst 1982. Seitdem wurden auf dem Gelände an der Gerhart Hauptmann-Straße 86 Millionen Mark investiert.

Der Betriebshof besteht neben den Gleisanlagen mit einer Länge von 7 200 Metern aus einem mehr als 5 000 Quadratmeter großen Werkstattgebäude für Wartungen und Reparatur, einem eigenen Stellwerk, dem Unterwerk zur Stromversorgung, vier Garagen für Spezialfahrzeuge und einem Pförtnergebäude.

Im Wartungsbereich der Betriebshofhalle steht unter anderem eine automatische Waschanlage mit Wasserrückgewinnung sowie eine Einrichtung zum Auffüllen der Bremssandvorräte in den Stadtbahnwagen zur Verfügung. In der Reparaturabteilung gibt es eine moderne Lackieranlage sowie eine auf Schienenniveau montierte Drehbank, die die Stadtbahnräder nachschleifen kann, ohne daß sie ausgebaut werden müssen.

Sichtbares Zeichen der Inbetriebnahme des Dransdorfer Neubaus wird am Samstag das Eintreffen der grünen Stadtbahnfahrzeuge sein. Der Beueler Betriebshof, wo sie bisher untergebracht waren, wird dann nur noch für die Straßenbahnwagen der Linien 1 und 2 sowie einige Züge der Linien H und S genutzt. Der Straßenbahn-Betriebshof Grau-Rheindorf wird in Zukunft ganz aufgegeben.

Für die Fahrgäste wird die Umstellung einige kleine Fahrplanänderungen zur Folge haben. Die neuen Abfahrtszeiten sind in einem Faltblatt enthalten, das die SWB-Kunden an den Fahrschein-Vorverkaufsstellen erhalten.

Bielefeld

Wir erinnern uns: Mit Partywagen 799 wurde am 1.4.1978 die Neubaustrecke Baumheide - Milse eröffnet (HALTESTELLE 17, S. 11). Am 1.11.1978 diente er dann den Bergischen Museumsbahnen zu einer Rundfahrt über das Netz der Bielefelder Stadtwerke (HALTESTELLE 19, S. 11). Nun wollen sich die Stadtwerke von diesem Gefährt trennen. Wir suchen mit unserem Mitglied Helmut Beyer nach einer Möglichkeit, den Wagen zu retten, zumal der "Nachläufer" aus einem Solinger KS-Beiwagen besteht. Gibt es bald ein Wiedersehen in Augsburg? Fotos: Peter Lechtenböhmer

