



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Nr. 3

November 1974

Bankverbindungen:

Stadtsparkasse Wuppertal 909564

Postscheckamt Essen 2258 15-439

Postanschrift:

56 Wuppertal 1

Postfach 131557

DIE HAGENER STRASSENBAHN WIRD NICHT VÖLLIG VERSCHWINDEN

Eine Zusammenstellung von Heinz Johann, Hückeswagen, nach Berichten und Recherchen des Personals der Hagener Straßenbahn A.-G. Besonders ist den Herren Heinz Biermann und Manfred Streppelmann zu danken.

Drei Gründe sprechen dafür, uns einmal näher mit der Hagener Straßenbahn zu befassen. Einmal ist es der Erwerb von zwei Fahrzeugen für unsere Museumsbahn, zum anderen ist es die Einstellung des Straßenbahnbetriebs bis 1976, drittens warten besonders die Mitglieder und Freunde aus dem märkischen Raum auf diesen Bericht.

Die Geschichte der Hagener Straßenbahn beginnt schon recht frühzeitig, nämlich 1884, als die Pferdebahn Altenhagen - Hauptbahnhof - Markt den Betrieb aufnahm, der im gleichen Jahr noch bis Oberhagen erweitert wurde. Im Jahr darauf erfolgten die Verlängerung nach Eilpe und der Bau



Triebwagen Nr. 75, Nordwaggon Bremen 1920, vor der Wagenhalle Wehringhausen (Sammlung Streppelmann).

BMB - AKTUELL - BMB - AKTUELL - BMB - AKTUELL - BMB - AKTUELL - BMB

=====

Einladung zum Nikolaustreffen der BMB

am Sonnabend, dem 7. Dezember 1974 ab 16.00 Uhr
im Brücker Hof, Wuppertal-Kohlfurtherbrücke.

Mitgliederversammlung ohne Geschäftsordnung. Alle Freunde und Familienangehörige sind ebenfalls herzlich eingeladen. Falls Sie für die Kinder eine Nikolaustüte bestellen wollen, rufen Sie bitte W'tal 81902 an!

=====

Colorbilder: Auch in diesem Jahr wird eine Spendenaktion durchgeführt. Gegen eine Spende von mindestens DM 10,00 übersenden wir Ihnen 3 herrliche Colorbilder 15 x 10,5 cm! Motive: Tw 156 am Stöckener Tunnel, 2x Kohlfurtherbrücke. Die Bilder wurden von Herrn Heinz Johann fotografiert und gestiftet. Der Erlös kommt der Vereinskasse zum Kauf von Baumaterial zugute. Bankkonten siehe Titel dieser Ausgabe!

=====

Aus dem Betriebsdienst der BMB

Der am 14. September durchgeführte Großeinsatz zur Unkraut- und Wildwuchsbeseitigung war in jeder Hinsicht ermutigend. Etwa 35 Mitglieder und Freunde mit Familienangehörigen haben sich an diesem Tag voll eingesetzt. Es ist an diesem einen Tag gelungen, wenigstens 1/3 der Strecke von Unkraut und Wildwuchs zu befreien. Es wird aber weiterhin nötig sein, hier noch viel zu tun. Besonders der obere Abschnitt im Kaltenbachtal ist fast völlig zugewachsen.

Unsere Forstarbeitsgruppe hat zugunsten anderer Interessen in diesem Jahr keine Leistungen mehr erbracht. Wir suchen dringend verantwortungsbewusste und einsatzbereite Mitglieder für diese wichtige Erhaltungsaufgabe. Bitte melden Sie sich bei den an jedem Samstag ab 9 Uhr stattfindenden Arbeitseinsätzen zur Besprechung bei unserem techn. Leiter, Herrn Johann, oder fernmündlich Wuppertal 81902!

Die Laderampe für Straßenbahnfahrzeuge wurde fertiggestellt, sie soll anschließend nach vorn durch eine Untersuchungsgrube erweitert werden. Gleis 6 und 7 wurden verlegt, die Weichenstraße eingepflastert.

Gleis 4 und 5 sollen planmäßig im Jahre 1975 folgen.

Die in Hückeswagen stationierte Diesellok wurde generalüberholt. Die Radsätze wurden abgedreht (auf Strab.-Profil). Die Lok soll in den nächsten Wochen zur Kohlfurth überführt werden, um dort vorübergehend für die BMB zum Einsatz zu kommen. Die KS-Beiwagen 906 und 911 wurden als Mannschaftswagen bzw. Gerätewagen eingerichtet, ebenfalls wurde eine kleine Küche hergerichtet, um kleine Mahlzeiten zubereiten zu können.

Der offene Güterwagen Nr. 729 wurde frisch grün und schwarz lackiert und steht für die Arbeiten zur Verfügung.

Die BMB hat inzwischen einige Fahrzeuge beschaffen können, worüber noch berichtet wird.

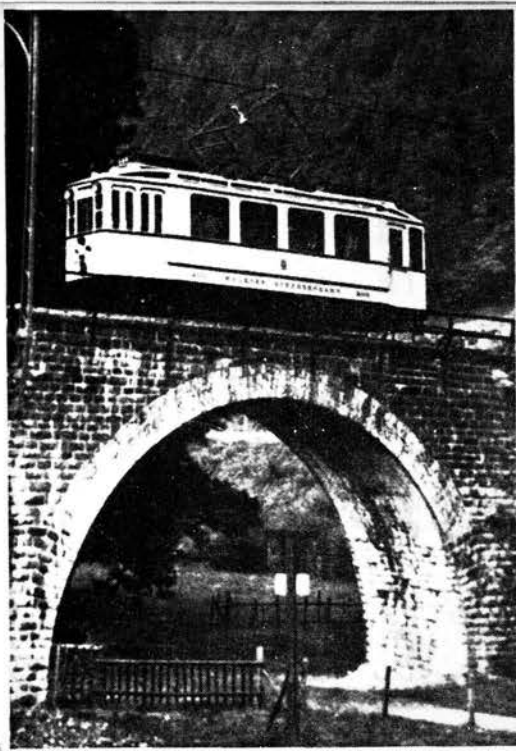
In der nächsten Zeit sind auch Arbeiten an den Wasserläufen vorgesehen (Einläufe, Reinigung).

=====

Wir danken unserem Mitglied Winfried Urbringer, Wuppertal (Fa. Codra-Getränke GmbH) für eine großzügige Getränkesspende.

=====

Der stellv. Vorsitzende des Bundesverbandes deutscher Eisenbahnfreunde wird am 9. November der BMB einen Besuch abstatten, um mit dem Vorstand anstehende Probleme zu erörtern. Herr Gessner wird uns bei der in der Diskussion innerhalb der Arbeitsgruppen befindlichen Absicherung von berechtigten Interessen der aktiven Mitglieder beraten.



Fortsetzung Hagerer Straßenbahn

der Strecke Hauptbahnhof - Schwenke - Wehringhausen - Kückelhausen. Nach einer Pause von 10 Jahren, also 1895, wurde in der Nachbargemeinde Eckesey unter dem Namen Eckesey-er Straßenbahn die Pferdebahn Altenhagen - Geitebrücke eröffnet.

Zu dieser Zeit war man in Hagen selbst schon einen Schritt weiter. Die Pferde wurden durch den elektrischen Antrieb ersetzt, und zwar in der Weise, daß in die Pferdebahnwagen Accumulatorenbatterien und ein Elektromotor eingebaut wurden. Nach anderen Angaben sollen sogar spezielle Accuwagen angeschafft worden sein. Leider sind die Unterlagen aus der Zeit vor der Jahrhundertwende nur spärlich, so daß der kritische Leser verzeihen möge, wenn unsere Ausführungen Fehler oder Lücken aufweisen. So wollen wir uns auf das Wesentliche für den technisch interessierten Straßenbahnfreund, das Streckennetz, die Fahrzeuge und die Betriebshöfe beschränken und alles weglassen, was als Beförderungsziffern, Tarifgestaltung, Genehmigungsanträge, Urkunden usw. die Seiten füllen würde.

Die Gründung der Gesellschaft Hagerer Straßenbahn AG. erfolgte 1896, als die Firmen

Der Plessen-Viadukt auf der Strecke Haspe - Breckerfeld Tw für 1100 V=, Killing 1927

Siemens-Schuckert und die Accumulatorenfabrik Hagen den gesamten Betrieb übernahmen. Zur gleichen Zeit wurde die Strecke von Kückelhausen bis Haspe verlängert und mit Fahrleitung versehen. Es kam noch nicht zum Betrieb mit "normalen" Straßenbahnwagen, da die Stadtväter Hagens etwas gegen Fahrleitungen hatten. So erhielten die Accuwagen Lyra-Stromabnehmer und befuhren in der Stadt mit abgezogenem Bügel die Straßen, während sie auf den Außenstrecken den Strom aus der Fahrleitung entnahmen. Diese Betriebsart wurde bis 1902 beibehalten. In der Zwischenzeit wurden aber die Strecken nach Delstern, von Haspe nach Gevelsberg, von Eckesey - Geitebrücke nach Herdecke und von Altenhagen bis Alexanderstraße und Kabel verlängert, sowie die Strecke Markt - Hohenlimburg neu gebaut. Die Hagerer Straßenbahn baute nur den Abschnitt bis Brunnenstraße, während die Reststrecke bis Hohenlimburg von der Westf. Kleinbahnen AG. gebaut und betrieben wurde (1900). Erst 1912 wurde die Gesamtstrecke von der Hagerer Straßenbahn übernommen.

Das Streckennetz wurde laufend erweitert, so daß es 1928 seine größte Ausdehnung erreichte. Die Strecke Haspe - Breckerfeld wurde 1926 von der Hagerer Straßenbahn AG. übernommen und elektrifiziert. Im Jahr darauf

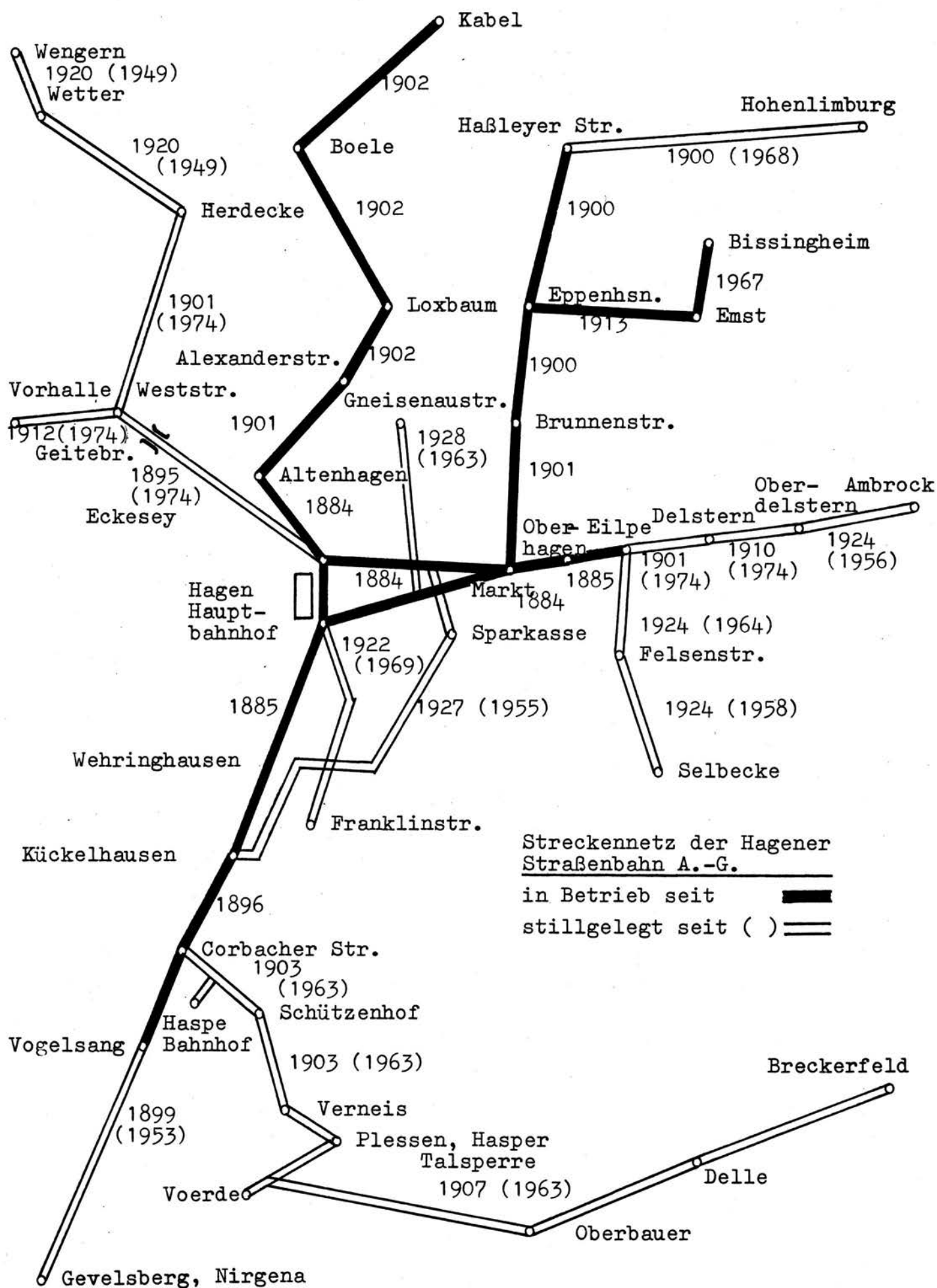
=====

Eine dringende Bitte:

Bitte geben Sie Anschriftenänderungen und dergl. dem Verein bekannt, um Fehlleitungen und Verzögerungen bei der Postzustellung zu vermeiden!

Ebenfalls möchten wir darauf hinweisen, daß mit dem Ende des Jahres alle BEITRAGSZAHLUNGEN überfällig werden. Es fehlen noch etwa 10 % der Beiträge. Besondere Mahnungen kosten Geld, das wir für wichtigere Aufgaben dringend benötigen. Ersparen Sie uns weitere Mahnungen!

=====



Fortsetzung Hagerer Straßenbahn

wurden die Dampflokomotiven endgültig durch die elektrischen Triebwagen für den Personenverkehr und drei elektrische Lokomotiven für den Güterverkehr abgelöst.

Die Strecke Herdecke - Wetter - Wengern wurde während des zweiten Weltkrieges stillgelegt, aber von 1948 bis 1949 noch einmal in Betrieb genommen. Ebenso ist der Abschnitt Corbacher Str. - Vogelsang nach der Stilllegung der Strecke Corbacher Str. - Gevelsberg im Jahre 1953 seit 1964 wieder in Betrieb genommen worden.

Zur Zeit bestehen folgende Linien:

Linie 1

Loxbaum - Hauptbahnhof - Markt - Eilpe (nur Mo mit Fr während Hvz)

Linie 2

Vogelsang - Haspe - Hauptbahnhof - Markt - Eppenhause - Haßleyer Str.

Linie 3

Bissingheim - Emst - Eppenhause - Markt - Hauptbahnhof - Haspe

Linie 7

Markt - Hauptbahnhof - Altenhagen - Loxbaum - Boele - Kabel

Im Vergleich dazu der Linienplan zur Zeit der größten Ausdehnung des Netzes im Jahre 1928:

- (1) Emst - Schützenhof
- (2) Gevelsberg - Hohenlimburg
- (3) Oberdelstern - Herdecke
- (4) Ambrock - Herdecke - Wengern
- (5) Selbecke - Vorhalle
- (6) Eilpe - Boele
- (7) Eilpe - Boele - Kabel
- (8) Franklinstr. - Gneisenastr.
- (9) Franklinstr. - Alexanderstr.
- (10) Gneisenastr. - Kückelhausen
- (11) Markt - Haspe - Breckerfeld

Die Betriebsarten gehen also von der Pferdebahn über den Accubetrieb und den kombinierten Accu-Fahrleitungs-betrieb bis zum normalen Fahrleitungs-betrieb. Wenn man noch den Dampf-betrieb

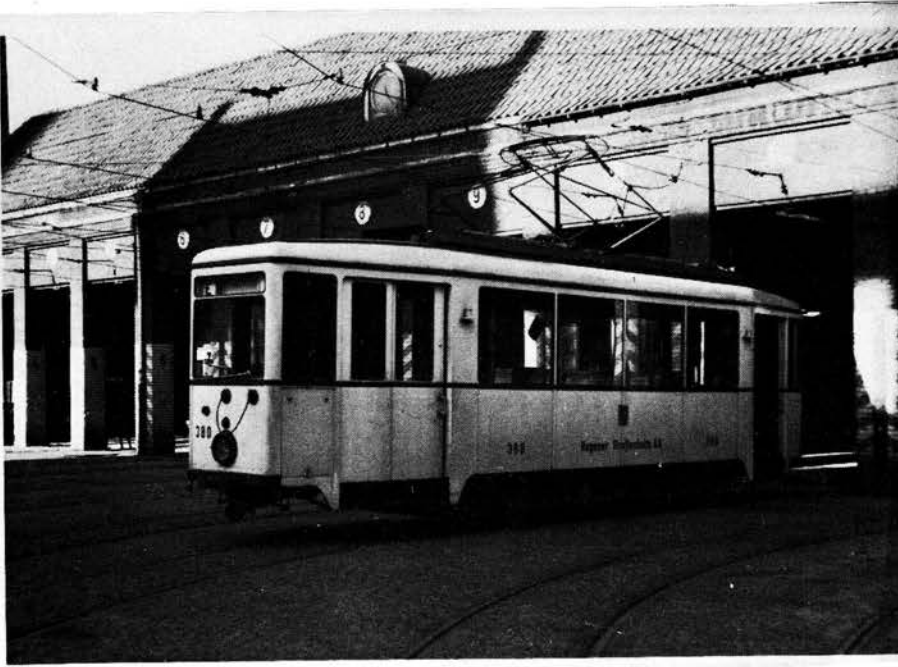


In der Elberfelder Str., Haupt-schlagader des Hagerer Nahverkehrs

auf der Strecke Haspe - Breckerfeld hinzunimmt, so fehlt eigentlich nur noch die Dieseltraktion. Diese aber findet ihre Verwirklichung auf Gummirädern, falls nicht die Hagerer Stadtväter ein umweltfreundlicheres Verkehrsmittel finden, um ihren Bürgern ein fortschrittliches Nahverkehrssystem anzubieten. Die modernen Straßenbahnwagen werden aber an die Straßenbahn Eßlingen - Nellingen - Denkendorf verkauft werden, die kürzlich eine Beibehaltung und Sanierung des Schienenverkehrs beschlossen hat. In Hagen ist das Kabinentaxi im Gespräch, während vor den Toren der Stadt auf einem Gelände zwischen Vorhalle und Volmarstein die Versuchsstrecke dieser von der DEMAG konstruierten Bahn ihrer Vollendung entgegengeht.

Zu den Eigenarten der Hagerer Fahrzeuge gehört es u.a., daß bis zur Beschaffung der DÜWAG-Großraumwagen und -Gelenkwagen bis auf einen Versuch immer nur zweiachsige Fahrzeuge gelaufen sind. Nur der Wagen 215 wurde zu einem Dreiachslenkgestellwagen umgebaut.

Auch die Beibehaltung der Trompetenkupplung bis zur Lieferung der Verbandstyp-Fahrzeuge im Jahre 1954 gehört zu den Eigenarten, zumal die älteren Wagen die Trompetenkupplung beibehielten. Sie ist auch heute noch bei den Dienstwagen Tw 405 und Tw 417 vorhanden.



Aufbautriebwagen Nr. 380
später Nr. 300
Westwaggon Köln 1949
auf Killing-Fahrgestell
inzwischen verschrottet
(Sammlung Streppelmann)

Vorwiegend sind die Eigenarten des Fortschritts: So wurden in Hagen schon seit 1920, ab Wagen 72 der Nordwaggon-Lieferung, alle Fahrzeuge mit Scherenstromabnehmern versehen. Die Kupplung aller nach 1954 beschafften Wagen erfolgte durch die automatische Scharfenberg-Kupplung mit Fabeg-Aufsatz, durch den zugleich die elektrischen Verbindungen hergestellt werden.

Auch der Zusammenbau von vier Triebwagen - Nr. 46+59 und 47+52 - zu zwei Doppelwagen nach Essener Vorbild (Doppeltes Lottchen) in den Jahren 1952-53 zeugt von Ideenreichtum, ging es doch darum, auf der Linie 8 Franklinstr. - Gneisenastr. das Umsetzen der Beiwagen zu vermeiden. Diese Doppelwagen erhielten nach dem Umbau die Nummern 40-41 und 42-43.

Der Accu-Betrieb, der zuerst in Deutschland in Hagen erprobt wurde, lag nahe, da die Accumulatorenfabrik Hagen (heute VARTA) einer der ersten Hersteller von Accumulatorenbatterien war. Der Vorteil dieser Betriebsart sollte sich dann noch einmal im zweiten Weltkrieg bewähren, als für den Einsatz nach Bombenangriffen der Tw 404 mit Batterien ausgerüstet wurde. Eine ausgezeichnete Idee, wenn man bedenkt, daß für Omnibusse weder Treibstoff noch Reifen vorhanden waren.

Daß die Stahlbauweise in Hagen schon frühzeitig ihren Einzug hielt, ist nicht nur das Verdienst der Firma Killing & Sohn, Hagen-Eckesey, sondern auch der gutnachbarlichen Zusammenarbeit mit der Hagener Straßenbahn AG. Wurden doch hier schon 1926 die ersten formschönen und leistungsfähigen Ganzstahlwagen für die Hagener Straßenbahn geschaffen, welche in großer Stückzahl das Straßenbild Hagens bestimmten.

Bemerkenswert ist auch die höhere Betriebsspannung auf dem Streckenabschnitt Schützenhof - Breckerfeld. Die weite Strecke von 16 km war durch die Station Schützenhof zu versorgen. Man wählte die doppelte Stadtspannung $2 \times 550 = 1100$ Volt. Dies war üblich bei Überlandbahnen und wird noch heute bei vielen Gesellschaften angewandt. Normalerweise sind die Fahrzeuge dann für die doppelte Spannung ausgelegt. Die Motore erhalten auf dem Stadtnetz nur die halbe Spannung, während Licht-, Heizungs- und Nebenstromkreise durch Serien-Parallelschaltung (nach Umschalten) die richtige Spannung erhalten. Der Vorteil dieser Betriebsart liegt darin, daß durch die doppelte Spannung bei gleicher Leistung nur die halbe Stromstärke benötigt wird. Die Querschnitte der Fahrleitung können kleiner sein, und der Spannungsabfall auf der Strecke ist nur halb so groß.

In Hagen hatte man aber noch eine besondere Lösung: Da die Triebwagen im Stadtverkehr mit Beiwagen und besonders an Steigungen ihre volle Leistung benötigten, hat man die Motore zwar für 550 Volt ausgelegt, jedoch mit einer Isolation für 1100 Volt versehen. Auch die übrige elektrische Ausrüstung war auf diese Spannung abgestimmt. Im Stadtverkehr konnten daher die Wagen wie normale Stadtwagen geschaltet werden, während auf der 1100 Volt-



Tw 353 Killing & Sohn, Hagen, 1926
auf der Geite-brücke = Behelfsbrücke
nach Zerstörung im 2. Weltkrieg
(Sammlung Streppelmann)

Strecke der Fahrshalter nach der Serienstellung blockiert wurde. Die Widerstände waren entsprechend ausgelegt. Die Umschaltung der übrigen Stromkreise geschah bereits halbautomatisch in der Weise, daß nach Unterfahren eines spannungslosen Fahrdrabt- abschnitts die Beleuchtung in Serie (für 1100 V) geschaltet war, während beim Verlassen der 1100 Volt-Strecke der Fahrer durch Drücken einer Taste die Anlage wieder parallel schalten konnte.

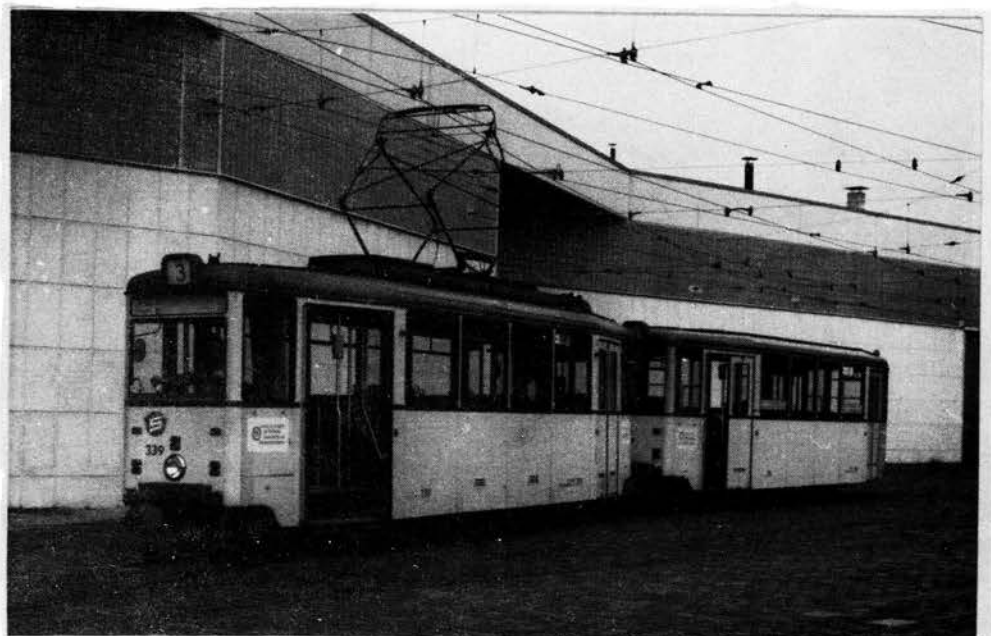
Heute läßt sich dieses Problem einfacher lösen: Man würde zusätzliche Unterwerke entlang der Strecke errichten, die bei kleineren Abmessungen keinerlei Bedienung benötigen. So wurde auch im Jahre 1956 in Delle ein neues Unterwerk in Betrieb genommen. Außerdem wurde das Gesamtnetz auf eine Spannung von 750 Volt geschaltet.

Betriebshöfe und Werkstätten

Zu Zeiten der Pferdebahn befand sich das erste Depot in der Nordstraße (Jetzt Grabenstr.), also mitten in der Stadt. Hier bestanden keine Ausdehnungsmöglichkeiten. So zog man schon um die Jahrhundertwende nach Wehringhausen um. Dort wurde 1912 ein neues Depot mit Hauptwerkstatt und Verwaltung gebaut. Aber auch hier wurde es zu eng, und so errichtete man in Eckesey ein Zweigdepot. Nun hatte man zwar genügend Platz, aber die Zeit der Motorisierung kam und das Kraftfahrzeug beherrschte mehr und mehr die Straße und besonders die Bundesstraße 7, an der gerade beide Depots lagen. So war es bald nicht mehr möglich, einen Zug planmäßig auf die Strecke zu bringen. Bei der Einfahrt stauten sich die Züge. Eine Lösung fand sich in Oberhagen, und so entstand in den Jahren 1966-68 eine vollkommen neue Halle mit Hauptwerkstatt, Revisionsanlage und Verwaltung in modernster Weise.

Nicht unerwähnt soll der Aufbauwille der Hager Straßenbahner nach dem zweiten Weltkrieg sein. Bei dem ersten schweren Luftangriff auf Hagen am 1.10.1943 verlor die Straßenbahn in einer Nacht 15 Triebwagen und 10 Beiwagen. Seitdem wurden die Fahrzeuge nachts jeweils zu den Endstellen der Linien gefahren, was aber auch

Ein Zug der Verbandsbauart, wie er von den BMB erworben wurde. Damit wird ein voll einsatzfähiges Triebfahrzeug zur Verfügung stehen.



nicht verhindern konnte, daß bei Kriegsende nur noch 7 Triebwagen und 5 Beiwagen betriebsfähig waren. Weite Strecken der Fahrleitung waren zerstört, Gleise kilometerweit von Trümmern überschüttet, an vielen Stellen waren Schienen und Weichen durch Bombentreffer unbrauchbar gemacht. Wieviel Mühe mag damit verbunden gewesen sein, daß bereits am 31. Mai 1945 der Verkehr auf der Strecke Hauptbahnhof - Gevelsberg wieder aufgenommen werden konnte und zwei Jahre später das Gesamtnetz wieder betrieben wurde.

Fahrzeuge der Hagener Straßenbahn AG.

Jahr	Hersteller	Anzahl	Nummern	Leistung	Bemerkungen
1884	Pferdebahnwagen	unbek.	unbek.		
1896	Accuwagen	8 (?)	unbek.		
1896	Siemenswagen	23	1-?	unbek.	
1902	Uerdingen	18	36-44 62-71	unbek.	
1914	Uerdingen	12	45-61	unbek.	
1920	Nordwaggon	15	1-15	2x41 kW	Lyra-Stromabnehmer
	Bremen	15	72-86	2x41 kW	Scherenstromabnehmer
1926	Killing & Sohn	19	16-34	2x55 kW	Stahlbauweise
1927/8	Killing & Sohn	16	200-215	2x55 kW	1100 V-Ausrüstung
1927/30	Killing & Sohn	30	350-379	2x55 kW	
1928	Uerdingen	10	87-96	2x39 kW	1935 nach Tilsit verk.
1949/51	Westwaggon	5	380-384 (300-304)	2x55 kW	Aufbauwagen auf Killing-Fahrgestell
1949/51	Uerdingen	9	385-393 (305-313)	2x55 kW	Aufbauwagen auf Killing-Fahrgestell
1954/57	DÜWAG	27	314-340	2x55 kW	Verbandstyp
1958	DÜWAG	7	50-56	2x110 kW	Vierachs. Großraumw. Nr. 52 verschrottet
1959/68	DÜWAG	26	60-85	2x110 kW	Sechachs. Gelenkw.
1920	Nordwaggon	16	124-139		Holzaufbauten, wie Tw 1-15, 72-86
1921	Uerdingen	12	112-123		Zeppelinwagen
1926	Killing & Sohn	10	140-149		zu Tw 16-34
1927	Killing & Sohn	5	160-164		zu Tw 350-379
1928	Uerdingen	10	150-159		zu Tw 87-96
1928	Killing & Sohn	7	180-186		zu Tw 200-215
1946	Uerdingen	8	170-177 (100-107)		KSW
1955/57	DÜWAG	25	110-134		zu Tw 314-340 Bw 131 zur BMB

Lokomotiven

1927	AEG	3	1-3	4x78 kW	1 u. 3 als Ge 4/4 bei VBW, Schweiz 2 1963 verschr.
------	-----	---	-----	---------	---



Dieses Bild paßt in die Jahreszeit und zu den Zukunftsaussichten der Hagener Straßenbahn: Ein trüber Novembertag vor dem Hauptbahnhof.



r. Der Hauptbahnhof und Tw 85, Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr

Da lag es nahe, aus den zu verschrottenden Beiwagen den besten auszuwählen und für die BMB zu erwerben. So ist der Bw 131 noch erhalten und dank der Initiative unseres Mitgliedes Manfred Streppelmann und einiger seiner Hagener Werkstattkollegen in etlichen Feierabendschichten zu einem sofort auf der Museumsbahn einsatzbereiten Fahrzeug geworden.

Da im nächsten Jahr weitere Fahrzeuge zur Verschrottung anstehen, sind wir bemüht, auch einen entsprechenden Triebwagen zu erwerben, so daß wir einen kompletten Verbandszug der Hagener Straßenbahn als ersten voll einsatzfähigen Zug für die Strecke hätten. Gern versprechen wir der Hagener Straßenbahn AG., daß wir ihren Fahrzeugen bei den Bergischen Museumsbahnen einen würdigen Platz einräumen.

Hagener Fahrzeuge für unsere Museumsbahn?

Echte Oldtimer hat Hagen auch nicht mehr zu bieten. Die dort noch vorhandenen Fahrzeuge haben aber jene technische Konzeption, die unsere Fahrzeuge haben müssen, wenn sie einmal im richtigen Museumsbahnbetrieb auch zur Personenbeförderung eingesetzt werden sollen. Nachdem wir zunächst davon ausgingen, daß wir innerhalb der Bauzeit für Strecke, Betriebshof und Gleichrichterstation auch noch 2 oder 3 Fahrzeuge hauptuntersucht und auf den technisch erforderlichen Stand gebracht haben wollten, hat uns die Erfahrung von 1 1/2 Jahren gezeigt, daß dazu unsere Kräfte nicht ausreichen. Was lag also näher, als die Fahrzeugfrage anderweitig zu lösen? Die jüngsten Rationalisierungsmaßnahmen vieler Straßenbahnbetriebe lassen auch die Verbandstypwagen schon zu historischen Fahrzeugen werden.

1. Die beiden am 26.5.1974 eingestellten Linien noch im Betrieb



Herdecke — Weststr. — Eckesey — Hagen Hbf. — Markt — Ellpe

 Linie 4

(Fahrzeit 30 Min.) 8,2 km

	Einmannwagen						montags bis freitags					
Herdecke . . . ab	4.43	5.03	5.23	5.43	6.03	6.23	17.43	18.03	18.23	18.43	19.03	19.23
Brüninghausstr. .	45	05	25	45	05	25	45	05	25	45	05	25
Gut Hausen . . .	46	06	26	46	06	26	46	06	26	46	06	26
Weststr	48	08	28	48	08	28	48	08	28	48	08	28
Geitebrücke . .	50	10	30	50	10	30	50	10	30	50	10	30
Eckesey	51	11	31	51	11	31	51	11	31	51	11	31
Fuhrparkstr. . .	53	13	33	53	13	33	53	13	33	53	13	33
Grüntal	54	14	34	54	14	34	54	14	34	54	14	34
Eicken	55	15	35	55	15	35	55	15	35	55	15	35
Eckeseyer Brücke	56	16	36	56	16	36	56	16	36	56	16	36
Altenh. Brücke .	59	19	39	59	19	39	59	19	39	59	19	39
Hagen Hbf. . . .	5.00	5.20	5.40	6.00	6.20	6.40	18.00	18.20	18.40	19.00	19.20	19.40
Schwenke	01	21	41	01	21	41	01	21	41	01	21	41
Theater	03	23	43	03	23	43	03	23	43	03	23	43
Kampstr.	05	25	45	05	25	45	05	25	45	05	25	45
Markt	07	27	47	07	27	47	07	27	47	07	27	47
Oberhagen . . .	10	30	50	10	30	50	10	30	50	10	19.30	19.50
Jägerstr. . . . ↓	11	31	51	11	31	51	11	31	51	11	—	—
Ellpe an	5.13	5.33	5.53	6.13	6.33	6.53	18.13	18.33	18.53	19.13	—	—

weiter alle 20 Min.

Weitere Fahrten Herdecke — Hagen-Hbf. siehe Bus-Linie 18
An Sonn- und Feiertagen wird der Streckenabschnitt Herdecke — Hagen Hbf. nur von der Bus-Linie 18 bedient.



Wir schließen unsere Betrachtungen mit einem Originalauszug aus dem Hagener Fahrplan von 1970. Das Todesurteil für die Linie 4 steht schon unter den Abfahrtszeiten. Lustig ist das Strab.-Symbol vor der Linienangabe: Dieser Typ ist in Hagen nie gelaufen und ist für Linksverkehr eingerichtet!

In der nächsten HALTESTELLE werden wir uns wieder mit einem Thema befassen, das direkt mit den Vorläufern unserer Museumsbahn zu tun hat:

Das Ronsdorfer Meter-spurnetz. Mit einem vielfältigen Bilderbogen werden wir die markantesten Punkte nachzeichnen. Als Vorgeschmack dienen die Abbildungen vom Stadtbahnhof und seinem Gleisfeld (oben) und von der normalspurigen Verschiebelok am Güterbahnhof Wuppertal-Ronsdorf mit der Umspuranlage (gleich links hinter dem Oberleitungsmast mit dem Schild "Halt für DB-Lok"). (Fotos K.-H. Barth)





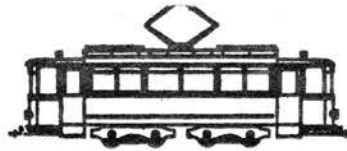
Wuppertal

Zentrum des Bergischen Landes ● Stadt im Grünen ●
 418.000 Einwohner ● Sitz der Bergischen Universität ●
 Zweitgrößtes Fußgängerzentrum der Bundesrepublik ●
 Weltberühmte Schwebebahn ● Landschaftlich reiz-
 voller Zoo ● Vielbeachtete Aufführungen in Oper,
 Schauspiel und Ballett ● Außergewöhnliche Kunst-
 sammlung im Von-der-Heydt-Museum ● Originelles
 Historisches Uhrenmuseum ● Modernstes Sport- und
 Schwimmleistungszentrum ● Sporthochburg:
 Wuppertaler Sportverein, Wasserfreunde mit 9 Olympia-
 Teilnehmern, erfolgreiche Kanuten

Mitglieder, die weitere Exemplare der HALTESTELLE zu Werbezwecken haben möchten, können diese mit Freiumschlag (DM 0,50 Porto) bei uns anfordern.

Die Hagener Straßenbahn bildete einen Teil der Nahverkehrs-Schienenverbindung zwischen Wuppertal und Hohenlimburg, wo die Hohenlimburger Kleinbahn den Güterverkehr zu den Betrieben im Nahmert-Tal vermittelt. Normalspurige Güterwagen werden auf Rollwagen von meterspurigen Dieselloks bewegt. Einige der Rollwagen stammen von den Wuppertaler Stadtwerken und wurden nach Stilllegung des Ronsdorfer Netzes nach Hohenlimburg verkauft. So lebt ein interessanter Teil des bergischen Meterspurnetzes hier weiter. Unser Bild zeigt den Übergang der Normalspurwagen auf den Rollwagen. In Hohenlimburg werden sie luftdruckgebremst, wobei die Luftleitung an den langen Kuppelstangen entlanggeführt werden muß. Wer hat noch Aufnahmen vom Ronsdorfer Netz?





Bergische Museumsbahnen e. V., 58 Wuppertal 1, Postfach 131557

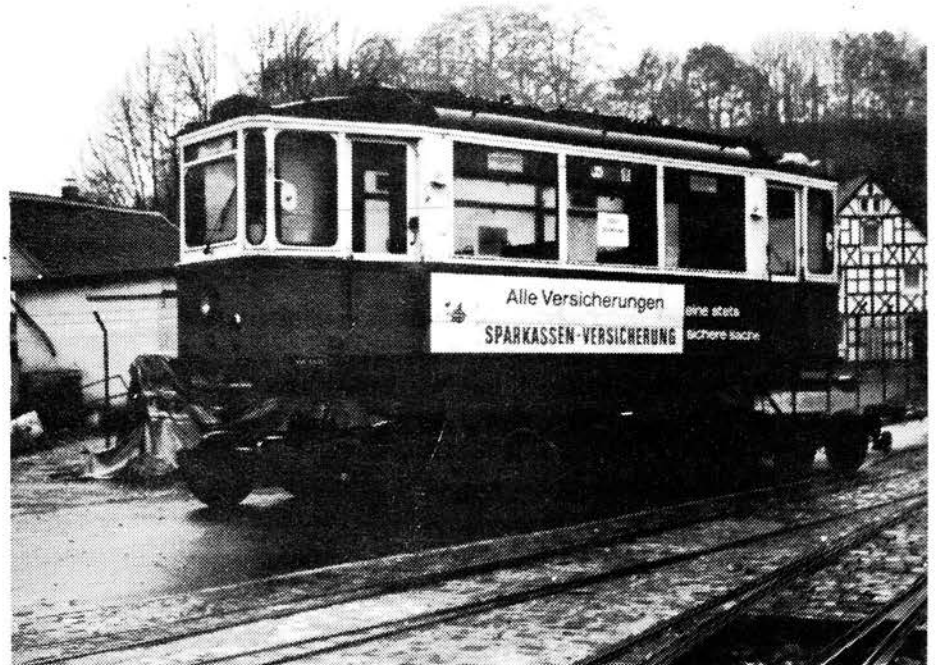
Am 8. und 9. November trafen die Diesellok aus Hückeswagen, sowie die beiden Reutlinger Fahrzeuge im Betriebshof der BMB in Kohlfurtherbrücke ein.



Bw 20
Reutlinger Straßenbahn

Bw 53
Reutlinger
Straßenbahn

Beide Fotos:
Martin Stadtler



Literaturhinweis:

Straßenbahn in Reutlingen, Strassenbahn - Magazin Nr. 7, Seite 49
Die Überlandstraßenbahn Esslingen - Nellingen - Denkendorf,
Strassenbahn - Magazin Nr. 12, Seite 148 - von Johann Leinfelder

Haben S i e schon einmal daran gedacht,
falls sie Samstags frei sind, - sich an
der aktiven Arbeit zu beteiligen? Alle,
die schon helfen, freuen sich über Hilfe
und mehr Beteiligung!

Bitte, beachten
Sie die Rückseite!

Zum Beitrag über die Hagener Straßenbahn:

Bei der Bearbeitung meines Manuskriptes durch die Schriftleitung haben sich einige mißverständliche Übertragungsfehler eingeschlichen, die hiermit aus aktuellem Anlaß richtiggestellt werden können.

Seite 6. Der Tw 404 war nicht als Omnibusersatz im Einsatz; er hatte lediglich die Aufgabe, Gerätewagen, Turmwagen usw. an die Einsatzstellen zu bringen, wenn, wie meist nach Bombenangriffen, die Fahrleitung am Boden lag.

Seite 5. Die Straßenbahn Esslingen - Nellingen - Denkendorf (eine Beteiligungsgesellschaft d. Stuttgarter Straßenbahn) hat die Absicht, 12 Stck. 6 - achsige Gelenkwagen in Hagen zu erwerben. Diese könnten dann (zur HVZ in Doppeltraktion) den Gesamtverkehr der END abwickeln. Die END wird zusätzlich ihre beiden Neubauzüge 4 x Tw mit 4 x Bw behalten, so daß mit diesem modernen Wagenpark die END den Schienenbetrieb aufrecht erhalten könnte.

Seite 7 unten. Die Unterschrift zum Bild ist zur Zeit nur für den bereits erworbenen Bw 131 zutreffend. Ein Tw (höchstwahrscheinlich Tw 323) ist bei der Außerdienststellung im nächsten Jahr für die BMB freizubekommen und von Interesse.

Daß wir in diesem Zusammenhang noch weitere Wünsche an die Hagener Strassenbahn AG haben, mag in einem weiteren Beitrag, der die technische Konzeption der Bergischen Museumsbahn behandeln wird, noch näher erläutert werden.

Zur Fahrzeugaufstellung ist der Hinweis angebracht, daß es sich unterhalb der Zeile 1959/68 - um Beiwagen handelt.

Hückeswagen, den 12. Nov. 1974
gez. Heinz Johann

Tätigkeitsbericht des Vorstandes.

Der erweiterte Vorstand der BMB ist zur Zeit mit folgenden Tätigkeiten befaßt:

1. Arbeitseinsätze.
2. Laufende Verwaltungsarbeit, Werbung, Information und Öffentlichkeitsarbeit.
3. Verhandlungen mit der Stadt Wuppertal.
a.) Wasserführungen, b.) Kulturamt / Denkmalspflege.
4. Verhandlungen mit dem Landeskonservator NRW.
5. Wiederaufnahme des Genehmigungsverfahrens beim Regierungspräsidenten Düsseldorf.
6. Baugenehmigungsverfahren für Trafostation beim Bauamt Wuppertal, sowie beim Reg. Präs. Düsseldorf.
7. Neuentwurf der Vereinssatzung im Zusammenhang mit Punkt 8.
8. Vorbereitende Arbeiten zur Gründung der Betriebsgesellschaft BMB GmbH, der die Betriebsführung der Museumsbahn übertragen werden soll.

Wuppertal, den 15.11.1974

Der Vorstand.

Bitte nicht vergessen!

N i k o l a u s t r e f f e n am 7. Dez. in Kohlfurth. 16 Uhr

Das Kaffeegedeck wird voraussichtlich DM 5.- kosten.

(Kännchen Kaffee oder Schokolade und Kuchen Hausmacher Art.)

Versteigerung von Straßenbahn - Souvenirs, Filme usw. (Siehe Seite 2)