

Das Abenteuer

Zur Gründungszeit der Remscheider Straßenbahn (1891) stand die im Bergischen Land ansässige Industrie in voller Blüte.

Remscheider Unternehmer fabrizierten und exportierten zu jener Zeit weit über 1000 verschiedene Artikel, insbesondere Feilen, Sägen, Sichel, Sensen, Beile, Schraubstöcke und Zangen, aber auch Waffeisen, Bügeleisen, Kaffeemühlen, Schlittschuhe und nicht zuletzt veredelten Stahl.

Sie machten damit den Namen ihrer Vaterstadt als „deutsche Werkzeugschmiede“ in aller Welt bekannt.

Die Erkenntnis, daß eine produzierte Ware auch an den Mann gebracht sein will, lenkte die Aufmerksamkeit der Unternehmen frühzeitig auf die große Bedeutung von gut funktionierenden Verkehrswegen und Verkehrsmitteln: nicht umsonst beförderten Mitte des 18. Jahrhunderts eigene Schifffahrtslinien die Exportwaren des — 300 km von der Nordseeküste entfernt gelegenen — Bergischen Landes weit über alle Weltmeere.

Auch als die ersten Dampftröcker ins Gespräch kamen, wußte man hier den Wert dieses neuen Transportmittels bald zu würdigen, wenngleich die zum Transport der Rohstoffe so dringend benötigte Eisenbahnverbindung von Wuppertal nach Remscheid erst relativ spät (1868) verwirklicht werden konnte.

Nachdem die aufstrebende Stadt somit ihren Anschluß an das Fernverkehrsnetz der deutschen Eisenbahnen gefunden hatte, ging man voller Schwung und Elan an die Lösung zwischenörtlicher und innerstädtischer Verkehrsprobleme. Technischen Neuerungen stand man in Remscheid seit eh und je aufgeschlossen gegenüber. Nicht nur, daß der allgemeine Strukturwandel vielen Remscheider Firmen eine mehrfache Umstellung der Fabrikationsprogramme gebracht hatte, auch die Kraftantriebe der Schmiedehämmer, Schleifsteine etc. wechselten — z. T. mehr oder weniger gezwungen — vom Wasserrad zur Wasserturbine, dann weiter zu Dampfmaschinen oder Gasmotoren, bis schließlich der Elektroantrieb seinen Siegeszug antrat.

So ist es denn bei heutiger Rückschau nicht allzu verwunderlich, daß der im Jahre 1891 dem Stadtparlament vorgelegte Plan zum Bau einer innerstädtisch verlaufenden, elektrisch angetriebenen Straßenbahn nicht nur die Zustimmung der Stadtväter, sondern die der gesamten Bürgerschaft fand. (Immerhin liegen Berichte darüber vor, daß andernorts selbst noch in späteren Jahren ernsthafte Vorbehalte gegenüber diesem „neumodischen Teufelskram“ gemacht worden sind).

Nun, diese Sorgen hatte man in Remscheid nicht, dafür war der vorgefaßte Plan einer Straßenbahn mit technischen Unwägbarkeiten besonderer Art gespickt.

Gemeint ist die Topographie der Werkzeugstadt, die mit ihren vielen Tälern und steil ansteigenden Höhenzügen gewisse Antriebs- und Bremsprobleme erwarten ließ.

So hätte ein kritischer Zeitgenosse etwa folgende Fragen stellen können:

1. Ist der vorgesehene Reibungsbetrieb auf bereits bestehenden Straßenbahnstrecken erprobt, die ähnlich starke Steigungsverhältnisse aufweisen, wie sie hier in Remscheid erwartet werden müssen?
(Antwort: nein!)
2. Wer gut bergan fahren will, muß auch heil wieder hinunter kommen. Garantiert die bislang bekannte Art der Fahrzeugbremsen eine absolut ungefährliche Talfahrt auf Steilstrecken?
(Antwort: unbekannt!)
3. Liegen Erfahrungen darüber vor, wie sich die elektrischen Ausrüstungen und Fahrmotoren verhalten werden, wenn sie — bedingt durch die zahlreichen Steigungsstrecken — u. U. permanent überlastet werden?
(Antwort: keine Erfahrungen!)
4. Das geplante Streckennetz der Remscheider Straßenbahn wird nicht nur zahlreiche Steigungen aufweisen, sondern auch viele, z. T. sehr enge Kurven. Liegen unter diesem Gesichtspunkt Erfahrungen vor über die erforderliche Materialbeschaffenheit und über die zu erwartende Lebensdauer der Schienen? Wie müssen die Fahrgestelle konstruiert sein, damit die Kurven möglichst schnell durchfahren werden können, ohne daß es Entgleisungen gibt?
(Antwort: keine Erfahrungen!)

Nun läßt sich bekanntlich einunddasselbe technische Problem vielfach auf verschiedene Art und Weise lösen, wobei die Unterscheidungsmerkmale in der Regel wirtschaftlicher Natur sind.

Auch in diesem Sinne müssen die Väter der Bahn einen guten „Riecher“ gehabt haben, denn beispielsweise hielten sie nichts von unterirdischer Stromzufuhr, und dachten auch nicht an den Einsatz von Akku-Wagen. Sie wählten auch gleich die für ihre Zwecke „richtige“ Spurweite von 1000 mm, und ersparten sich damit spätere Umspurarbeiten.

Kurz und gut: es wurde beim Bau der steilsten Adhäsionsbahn Deutschlands sehr viel technisches Neuland beschritten, für mancherlei Dinge fehlten einfach die Vorbilder.

In diesem Licht betrachtet ist die Geschichte der Remscheider Straßenbahn der „Bericht eines Abenteuers“.

Daß letztenendes alles gut funktionierte, und die „Lektrische“, wie sie im Volksmund genannt wurde, viele Jahrzehnte lang treue Dienste getan hat, spricht für den Mut, den Erfindungsgeist und das Können all derjenigen, die am Bau und Betrieb dieser Bahn beteiligt waren.