



Haltestelle

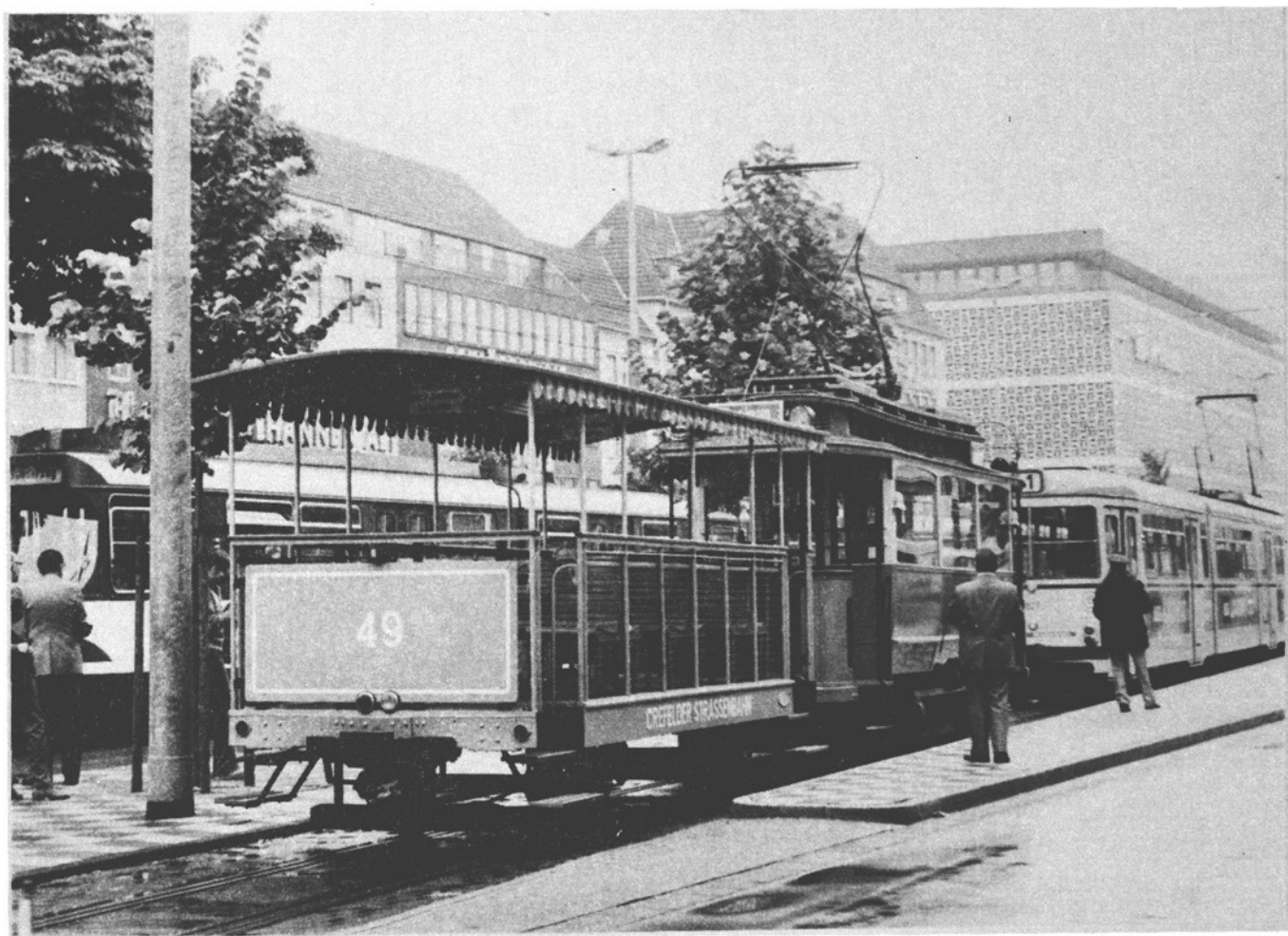
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Mai 1978

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



Drei Generationen Straßenbahn zeigt dieses Foto von Günter Reith. Es entstand am 21. August 1977 an der Haltestelle Rheinstraße in Krefeld.

Damit erinnern wir an die BMB-Sonderfahrt am 18.12.1977, die ein Mitglied und Teilnehmer nachstehend beschreibt:

Am 4. Adventsonntag 1977 besuchten Mitglieder der BMB die Rheinbahn in Düsseldorf zu einer Sonderfahrt und anschließendem Besuch des Betriebshofes Heerdt, Hw. Heerdt, sowie Gleisbauhof des gleichen Werkes. Die Fahrt begann am Hauptbahnhof, wo wir mit einem "Museumswagen" der Reihe GT 8 s, GTW 3042, und Herrn Johann am Fahrhebel, Richtung Heerdt über Neuß abgeholt wurden. Nach einem kurzen Fotohalt in Neuß trafen wir in Heerdt ein. Dort überraschten uns Niederflurwagen, Aufbautriebwagen und Aufbaubeiwagen sämt-

licher Bauarten, sowie sechs traurige Überbleibsel der einstigen Neußer Straßenbahn.

Zur Einführung in den Betriebshof erklärten uns die Herren der Rheinbahn einige technische Details des kürzesten 8-Achсers (siehe Bild Seite 10, HALTESTELLE 16), einem ehemaligen 4-Achs-Tw., der mittig 2 Drehgestelle mit Schleifeinrichtung nachgerüstet bekam und die Gegenüberstellung eines fast Original-Neußer-Zweirichtungssechсsachсsergelenktriebwagens gegenüber einem ex Neußer nach gerade abgeschlossenen Umbau und HU.

Nach Besuch eines Raumes mit Modellen, eines Sprengwagens sowie Altbau-4x-Tw und Bw ging es in die Gleisbauwerkstatt. Dort erklärten uns die Herren der Rheinbahn, daß sämtliche Gleise und Weichen in Eigenleistung und Eigenplanung erstellt werden. So spart die Rheinbahn erheblich Geld, da fertig erstellte Gleisbauwerke erheblich teurer sein sollen. Es wurden auch diverse Maschinen (Hobelbank und Biegemaschinen) vorgeführt.

Anschließend lud uns die Rheinbahn in die Kantine in einen ihrer Sozialräume ein. In diesem sauberen und erstklassig geführten Gemeinschaftsraum gab es einen Imbiß, der dem Flair des Raumes nicht nachstand.

Nach dieser Mittagspause fand die angekündigte Sonderfahrt nach Krefeld statt. Es war der 8x K 53, Nr. 2263, auf der ersten Fahrt nach seiner Hauptuntersuchung. Wie gut dieser Wagen lief, führten uns neben den Rheinbahn-Fahrern auch unser BMB-Aktiver DB-Lokführer Dinand vor, der ihn kurzzeitig nach Krefeld führte. Auch ein Durchgehen der vier Achsen der zweiten Hälfte des Fahrzeuges mitten vor dem Krefelder Hauptbahnhof trübte die Fahrt nicht, zeigte der Wagen doch seine guten Fahreigenschaften auf dem eigenen Bahnkörper.

Gegen Abend brachte er uns nach Düsseldorf Hauptbahnhof, wo wir Abschied nahmen.

Bleibt zum Schluß auch an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle, die durch Organisation und persönlichen Einsatz zum Gelingen dieser Fahrt beigetragen haben.

M.D.

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

Wuppertal-Kohlfurtherbrücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr.

Fernsprechanschluß: (0202) 47 02 51

Technische Leitung

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

Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 25 42

Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1, Ruf (0202) 31 12 30

Arbeitsgruppe Düsseldorf

Ulrich Sunder, Lorettostr. 27, 4000 Düsseldorf, Ruf (0211) 39 12 87

Vorsitzender

Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (02339) 36 08

Schatzmeister

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

Schriftleitung HALTESTELLE

Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 8 14 56

PROTOKOLL

der Jahreshauptversammlung des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V. am Samstag dem 11. März 1978, Beginn 15.15 im Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, Carl-Greis-Str.

Eine Reihe von Mitgliedern versammelte sich bereits um 13 Uhr zur Besichtigung der Einrichtungen in Kohlfurtherbrücke und entlang der Strecke.

- Tagesordnung:
1. Begrüßung, Schweigeminute, Jahresberichte
 2. Rechnungsabschluß des Schatzmeisters und Planung 1978
 3. Entlastung des Vorstandes und des Schatzmeisters
 4. Bildung des Wahlvorstandes
 5. Wahl des Vorsitzenden und seines Stellvertreters

6. Wahl des Schatzmeisters
7. Wahl der Kassenprüfer
8. Wahl der Beisitzer
9. Bestellung des techn. Leiters und seiner Stellvertr.
10. Ausschluß von Mitgliedern mit Beitragsrückstand
11. Verschiedenes, Anträge

Laut Mitteilung in HALTESTELLE Nr. 16 wurde zur Jahreshauptversammlung ordnungsgemäß eingeladen. Laut Liste besuchten 53 stimmberechtigte Mitglieder und 3 Gäste die Versammlung im Calvin-Haus.

zu Punkt 1: Herr Dicke begrüßt die Versammlung und ruft zur Schweigeminute für die 1977 verstorbenen Volker Höher und Albert Lausberg auf. Er verweist auf den in HALTESTELLE 16 veröffentlichten Bericht des Vorstandes und auf den im Lokal ausliegenden Bericht des techn. Leiters, der auch in HALTESTELLE 17 veröffentlicht werden wird.

zu Punkt 2: Herr Beiersmann erläutert die im Lokal ausliegenden Berichte zur Finanzlage, die auch in HALTESTELLE 17 veröffentlicht werden sollen.

zu Punkt 3: Die Versammlung erteilt Vorstand und Schatzmeister durch Zuruf Entlastung.

zu Punkt 4: Die Versammlung wählt durch Zuruf die Herren Sieper, Schäfer und Schmitz zum Wahlvorstand.

zu Punkt 5: Herr Sieper befragt die Versammlung über den Abstimmungsmodus: Für Abstimmung durch Handzeichen: 52, dagegen: 1, Enthaltungen: 1. Es wird schriftlich durch Abgabe von Stimmkarten abgestimmt.

Wahlvorschläge: 1. Vorsitzender: Dicke, Johann, Sieper
Johann und Sieper lehnen ab.
zur Wahl steht Herr Dicke.
2. Vorsitzender: Johann
zur Wahl steht Herr Johann.
Schatzmeister: Beiersmann
zur Wahl steht Herr Beiersmann

1. Wahlgang: "Dicke" 50, "nein" 0, Enthaltungen 2.
Herr Dicke nimmt die Wahl an.

2. Wahlgang: "Johann" 50, "Nein" 1, Enthaltungen 1.
Herr Johann nimmt die Wahl an.

zu Punkt 6: "Beiersmann" 52, "nein" 0, Enthaltungen 0.
Herr Beiersmann nimmt die Wahl an.

Der Wahlvorstand unterschreibt das Wahlprotokoll und gibt die Leitung der Versammlung an Herrn Dicke weiter.

zu Punkt 7: Die Versammlung bestimmt die Kassenprüfer für 1978: Die Herren Faust und Niederstenschee treten vor den Herren Wächter (ohne Gegenstimme, 1 Enthaltung) und Schäfer (ohne Gegenstimme, 4 Enthaltungen) zurück.

zu Punkt 8: Herr Sieper wird ohne Gegenstimme bei einer Enthaltung zum Schriftführer bestimmt. Herr Faust wird ohne Gegenstimme bei 2 Enthaltungen zum Sicherheitsbeauftragten und Fachwart Versicherungen bestimmt.

zu Punkt 9: Der technische Leiter (Herr Johann) und seine Stellvertreter (die Herren Faust und Tegtmeier) werden einstimmig wiedergewählt.

zu Punkt 10: Beitragsrückstände: Herr Langenbeck wird gebeten, sich um Herrn Hubert zu kümmern. Herr Reuter soll als Rentner (92 Jahre) Mitglied bleiben. Auch Herr Vogt soll als Angestellter der Forchbahn Zürich - Esslingen Mitglied bleiben.

Folgende Mitglieder werden auf Vorschlag des Herrn Schmitz, der einstimmig angenommen wird, unter Bezug auf diesen Beschluß zum letzten Mal gemahnt und bei Nichtzahlung ausgeschlossen: Lothar Kober, Paul Bleichhardt, Wilfried Rattunde, Klaus Picard, Dieter Scherff, Hans-J. Melchart.

zu Punkt 11:

a) Herr Dicke weist auf die vielfältigen Bemühungen der BMB um Anerkennung

und Zuschüsse u.a. beim Kulturrat der Stadt Wuppertal usw. hin.

b) Herr Johann kündigt eine Bausteinaktion für den Hallenbau an. Die Bauvoranfrage wurde positiv beschieden, so daß Sammlungen gezielt erfolgen können. Herr Schultz soll mit der Vorbereitung der Aktion beauftragt werden. Bei einer Enthaltung gibt die Versammlung den Auftrag, die Aktion einzuleiten.

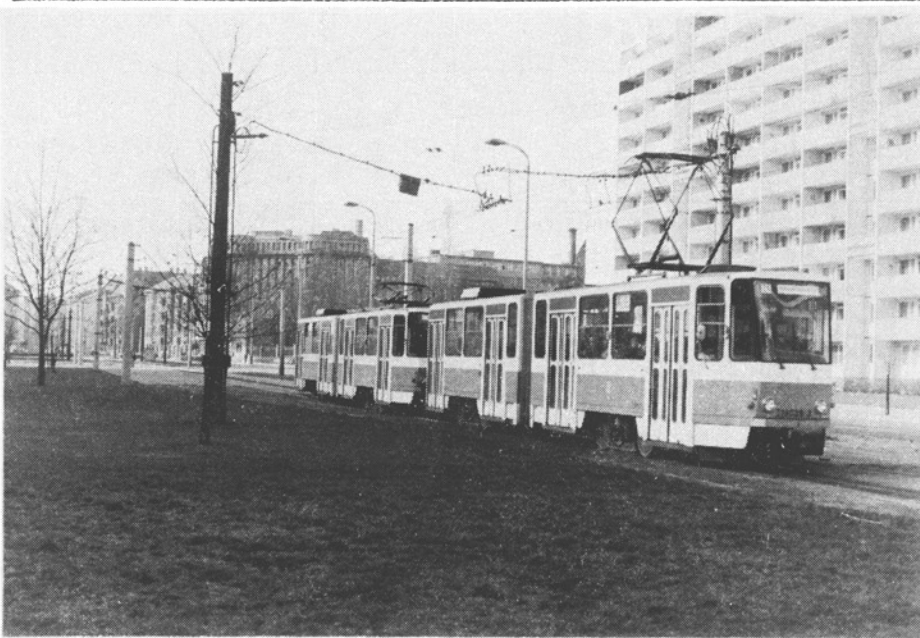
c) Vorschlag, die Beiträge durch Bankeinzug zu erheben: Herr Beiersmann bittet, den jetzigen Zustand nicht zu verändern, da er eher Nachteile sieht.

d) Anfrage, warum sonntags der Betriebshof nicht regelmäßig geöffnet ist: Die Problematik liegt weniger auf personellem Gebiet, sondern auf dem Gebiet der Sicherheit. Der Betriebshof gilt offiziell als Baustelle und ist auch als solche versichert. Herr Faust wird beauftragt, die Möglichkeit zum Abschluß einer Besucherversicherung zu erkunden.

Herr Dicke schließt die Versammlung um 17.50 Uhr.

Wuppertal, den 19.3.1978

K. Sieper *K. Sieper*



Moderne Straßenbahnen in Deutschland:

Links: KT4D-Tatra-Triebwagen in Doppeltraktion in Berlin. Foto: Karlfritz Böttcher.

Unten: Düwag-Stadtbahnwagen M8 in Doppeltraktion in Bielefeld am 1. 4. 1978 beim Verlassen der Haltestelle Schelpmilser Weg anlässlich der Eröffnung des Neubauabschnitts Baumheide - Milse der Linie 2. Foto: Helmut Beyer



Anlage zur Bilanz zum 31. Dez. 1977
=====

a) Entwicklung des Anlagevermögens

	Unterwerk	Stromanschl.	Zaun	Gleisanlage	Fahrzeuge
1.1.1977	8.635,13	930,93	692,--	11.610,20	2.750,--
Zugang	3.310,07				90,--
Afa	-	93,93	70,--	580,20	284,--
31.12.77	11.945,20	837,--	622,--	11.030,--	2.556,--
	=====	=====	=====	=====	=====

Der Fahrzeugpark der B.B erhöhte sich in 1977 um einen "Förderwagen C", der von der Deutschen Bundesbahn erworben worden ist. In dieser Bilanz sind erstmals für die fertiggestellten Wirtschafts-güter Absetzungen für Abnutzungen vorgenommen worden. Diese sind bei einigen Vermögensposten (Zaun, Stromanschluß) erforderlich, weil hier tatsächlich ein Wertverzehr eintritt. Aus Gründen der Systematik ist dann bei den übrigen Wirtschaftsgütern, soweit fertiggestellt, eine Afa anzusetzen.

b) Entwicklung der Darlehenskontoen

	Festdarlehn	Darlehn f. Anschaffg.	Darlehn f. lfd. Kosten	Gesamt
1.1.1977	4.900,--	1.188,94		6.088,94
Zugänge	100,--	1.806,88	3.333,98	5.240,86
Rückzahlungen		1.161,02	1.097,22	2.258,24
31.12.1977	5.000,--	1.834,80	2.236,76	9.071,56
	=====	=====	=====	=====

Bemerkungen zum Jahresabschluß 1977

Zum ersten Male seit der Gründung der BMB weist die Jahresrechnung einen Fehlbetrag aus. Dieser beruht insbesondere darauf, daß die Ausgaben in 1977 = 16.654,29 DM gegenüber dem Vorjahr = 15.104,92 DM um 1.549,37 DM angestiegen sind. Bei etwa gleich hohen Beitrags-einnahmen sind die Spenden von 1976 = 7.210,- DM um ca. 45 % auf 3.946,- DM zurückgegangen. In der Bilanz wirkten sich diese Mehraufwendungen bzw. Einnahme-rückgänge durch eine sehr hohe Steigerung der Darlehenskontoen aus. Wenn auch diese Darlehn, mehr oder weniger durch Finanznot bedingt, ausschließlich von Mitgliedern gewährt worden sind und keine Mah-nungen zur Rückzahlung vorliegen, muß m.E. aus Gründen des Vertrau-en-schutzes dieser Mitglieder in 1978 ein großer Teil dieser Darlehn zurückgezahlt werden.

Bemerkungen zum Finanzbedarf 1978

a) Spendenabrechnung

Ein Großteil der Spenden dient zur Finanzierung bestimmter Aufwen-dungen, meist handelt es sich hier um von den aktiven Mitgliedern bezahlte Rechnungen. Diese Spenden fallen zum größten Teil unter die Kostenarten "Werkzeuge, Kleinmaterial" und "Transporte". Nur der verbleibende Betrag kann im Rahmen der Gesamtrechnung frei verwendet werden.

	1976	1977	1978
Spendeneinnahmen	7.210,-	3.946,-	3.500,-
Werkz., Kleinmat.	3.069,-	3.537,-	3.000,-
Transporte	1.795,-		
frei verwendbare Spenden	2.346,-	409,-	500,-
	=====	=====	=====

b) Finanzbedarf für 1978

	1976	1977	1978
Porti	738,-	662,-	700,-
Druckkosten Halte-stelle	1.130,-	1.016,-	1.100,-
sonstige Kosten	1.019,-	1.034,-	1.050,-
Gebühren, Büromat.	136,-	117,-	140,-
Schotter, Sand	568,-	632,-	600,-
Strom	1.663,-	2.074,-	2.200,-
Treibstoffe	113,-	310,-	300,-
Mieten	3.180,-	3.420,-	3.500,-
Beiträge, Versi-cherungen	1.575,-	2.013,-	2.100,-
Telefon		674,-	700,-
sonstige Kosten	119,-	134,-	150,-
Rückzahlungen			
Darlehn		2.360,-	3.000,-
Finanzbedarf	10.241,-	14.446,-	15.540,-
	=====	=====	=====

c) Deckungsmittel

	1976	1977	1978
Beitrags-einnahmen	8.724,-	8.727,-	8.750,-
Steigerungen durch Beitrags-erhöhungen		409,-	500,-
Spenden lt. Buchst. a	2.346,-		
Einnahmen (Sonder-fahrten u.ä.)	3.089,-	3.082,-	3.100,-
Summe Einnahmen	14.159,-	12.218,-	14.100,-
Finanzbedarf	10.241,-	14.446,-	15.540,-
verbleibende Mittel zur Finanzierung von Anlagen	3.918,-	-2.228,-	-1.440,-
	=====	=====	=====

Aus dieser Aufstellung ergibt sich, daß weitere Zugänge (insbeson-dere die Fertigstellung des Unterwerks) nur durch Fremdfinanzie-rungen bezahlt werden können, sofern keine anderen Geldquellen (Zuschüsse, höhere Spenden, Sonderfahrten) zur Verfügung stehen werden.

Wuppertal, den 31. Dez. 1977

Bergische Museumsbahnen a.H.

Wuppertal

Der Schatzmeister

f. v. d. a. u.

MIDI P. NAMUR-PL. ROGIER P. FLANDRE-MIDI	101	ZUID NAAMSE P.-ROGIER PL. VLAAMSE P.-ZUID
---	------------	--

Am Ostersonntag 1978 hieß es für die Aktiven der BMB sehr früh aufstehen, denn schon für 6.30 Uhr war der Grenzübergang Aachen-Lichtenbusch als Treffpunkt verabredet. Sieben Pkw mit insgesamt siebzehn Fahrtteilnehmern hatten sich eingefunden, um unseren Kollegen von der belgischen Museumsbahn "TTA" (Tramway touristique de l'Aisne) einen Gegenbesuch abzustatten für deren Visite in Wuppertal im März 1977. Diese freundschaftliche Einladung sollte Besuche bei den Straßenbahnbetrieben in Charleroi und Brüssel umfassen, wofür zwei Tage vorgesehen waren.

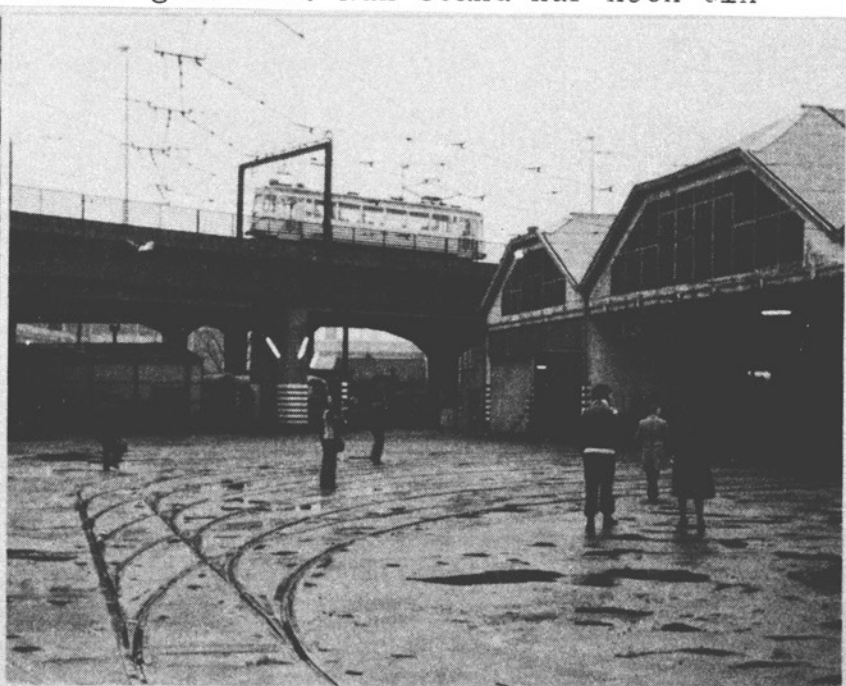
In Charleroi waren wir Gäste der ASVI (Association pour la sauvegarde du vicinal), einer Schwesternvereinigung der TTA, die auf dem malerischen Streckenabschnitt Lobbes - Thuin der SNCV-Linie 91 im Jahre 1978 einen historischen Straßenbahnverkehr eröffnen wird. Die staatliche Kleinbahngesellschaft SNCV (Société nationale des chemins de fer vicinaux) betreibt in dem Gebiet zwischen Charleroi und La Louvière (Provinz Hainaut = Hennegau) noch ein Netz meterspuriger Überlandstraßenbahnen von ca. 140 km Länge. Die letzte städtische Straßenbahn verkehrte in Charleroi bis 1972.

Schon kurz nach unserer Ankunft am Betriebsbahnhof Charleroi-Süd näherte sich von seinem Heimatbahnhof Trazegnies, wo auch die anderen Fahrzeuge der ASVI untergestellt sind, unser Sonderzug, die vierachsigen Fahrzeuge Tw 10284 und Bw 19405. Wir erlebten die erste Publikumsfahrt des Tw 10284,



Baujahr 1936, bei der ASVI, denn der Wagen war erst vor vierzehn Tagen aus Brüssel kommend in Charleroi eingetroffen. Nach der Abfahrt gegen 9.35 Uhr über den neuen "Pré-Metro"-Viadukt (eine Art Stadtbahn) stiegen am Hauptbahnhof weitere belgische Fahrgäste der Sonderfahrt zu. Veranstalter war die GTF, eine Obergesellschaft zu TTA und ASVI, deren Aufgabe es ist, Ausflüge für Verkehrsfreunde bei den genannten Museumsbahnen und auch anderen Verkehrsbetrieben zu organisieren. Obwohl die Wagen nun gut besetzt waren, sorgten unsere rührigen belgischen Freunde immer dafür, daß bevorzugt BMB-Mitglieder auf der Vorderplattform die Fahrtroute verfolgen konnten. Erstes Ziel war der Kleinbahnhof Gosselies. Bei der Rückfahrt wurde an der Abzweigung Gosselies-Calvaire eine Kerbe im Aluminiumschleifstück des Stromabnehmers festgestellt. In den Kurven verklemmte sich darin der Fahrdraht, und es erschien für uns die Weiterfahrt in Frage gestellt. Doch zu dieser Sorge bestand kein Anlaß. Durch den raschen Einsatz von M. Brocteur, dem Betriebsleiter der SNCV in der Provinz Hainaut, der mit seiner Tochter an der Fahrt teilnahm, und seinen Mitarbeitern gelang es, binnen kurzer Zeit ein neues Schleifstück heranzuschaffen und gegen das beschädigte auszu-

wechseln. Das Aufholen der entstandenen Verspätung verdanken wir vor allem unserem Fahrer, M. Fontignies. Auf den meist eingleisigen Strecken, die alle mit Lichtsignalen und Wiederholungssignalen gesichert sind, waren ab und zu auch Gegenzüge abzuwarten, was dann als Fotohalt genutzt wurde. Auf der Weiterfahrt nach Anderlues über Souvret und Fontaine l'Eveque konnten wir Gleiserneuerungen für die geplante Pré-Metro beobachten. In Anderlues wurde unser Konvoi um einen Motorwagen vom Typ S verstärkt, da unser nächstes Ziel, der Endpunkt in Thuin, keine Ausweiche mehr aufweist. In dem malerischen Ort am Ufer der Sambre wurde nun eine Mittagspause eingelegt, wobei wir von den Belgiern mit einer originellen kalten Mahlzeit reichlich versorgt wurden. Nachmittags befuhren wir den Westteil des Netzes. In La Louvière wendete der Zug im Betriebshof, und wir machten uns auf einem anderen Weg als zuvor auf die Heimreise gen Charleroi. Es beeindruckte uns immer wieder die reizvolle Linienführung mit ihrem häufigen Wechsel von Straßenstrecken und eigenem Bahnkörper. Verwirrend dagegen war die Netzstruktur, in fast jedem Ort zweigten neue unbekannte Linien ab, die Kreuzungsanlagen von teilweise großstädtischem Format. Im Depot Trazegnies wurde noch einmal eine Pause eingelegt, in der ein Teil der Fahrgäste Gelegenheit hatte, in dem hervorragend restaurierten Museumswagen der ASVI, dem Zweiachser 9924 aus dem Jahre 1931, eine kurze Probefahrt zu unternehmen. Die anderen Fahrgäste besichtigten in dieser Zeit das Depot. Ein erheiternder Anblick bot sich bei der Vorbeifahrt am Rangierbahnhof der Staatsbahn in Charleroi: Eine schwere Diesellok der SNCB hatte einen Prellbock überfahren und war in eine Grube gestürzt. Nun stand nur noch ein



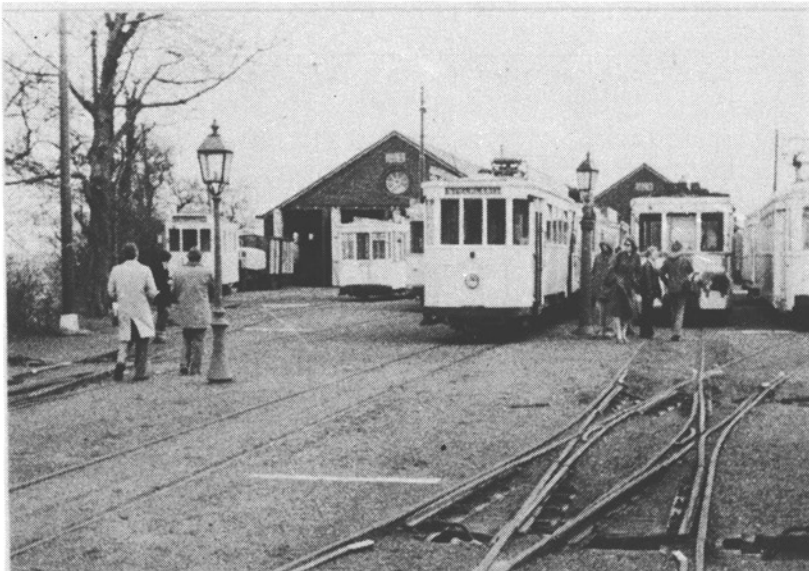
Drehgestell auf dem Gleis, und der Führerstand ragte in die Luft. Nach einem Abstecher in die Schleife Charleroi-Eden kehrten wir um 18.20 Uhr zum Ausgangspunkt zurück. Wir verließen den Sonderzug nach etwa siebeneinhalb Stunden Fahrzeit und 120 km zurückgelegter Strecke in der Pré-Metro-Haltestelle "Villette" auf der Viaduktstrecke und stiegen ab zum Depot Charleroi-Süd, der Sonderzug kehrte nach Trazegnies zurück.

Gemeinsam fuhren wir nun zu unserem Hotel nach Brüssel, wo wir von unseren belgischen Freunden mit einem vorzüglichen Abendessen bewirtet wurden. Danach wurde es "weihnachtlich": Alle deutschen Teilnehmer wurden beschenkt mit einer großen Tüte, die vollgestopft war mit herrlichem Informationsmaterial über die Metro in Brüssel, mit Postkarten von alten und neuen Straßenbahnfahrzeugen, einem Buch über die TTA und einem Exemplar der Zeitschrift der TTA "La voie des tramways". Bemerkenswert ist hierbei, daß ein Teil der Materialien (darunter auch Aufnahmen alter Fahrzeuge!) vom belgischen Verkehrsministerium herausgegeben wurde. Seinen Abschluß fand der Tag mit einem gemütlichen Beisammensein in der Hotelbar.

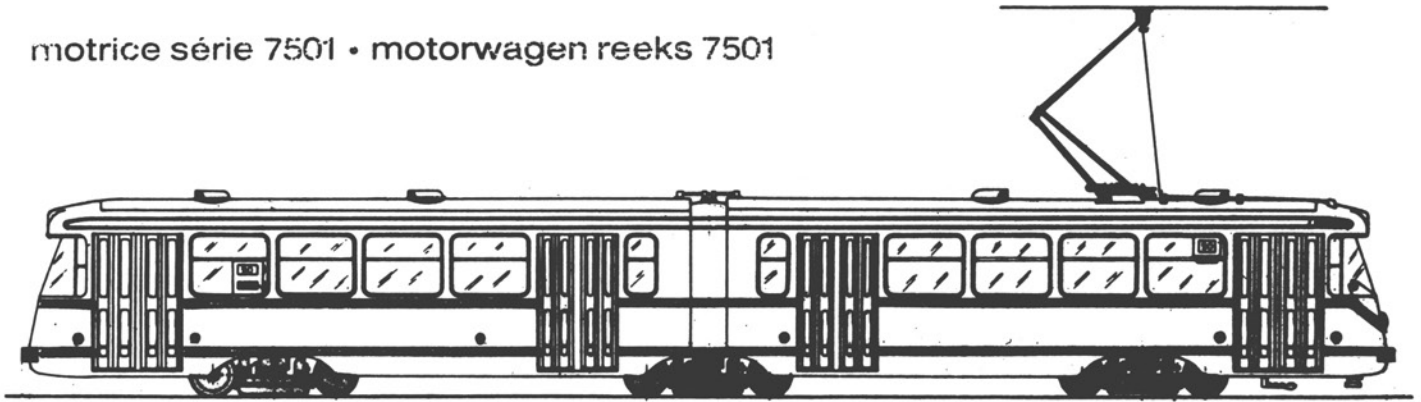
Für den zweiten Tag standen verschiedene Besichtigungen in Brüssel auf dem Plan. Zuerst gehörte unsere Aufmerksamkeit der SNCV-Sammlung im ehemaligen Dampfbahndepot Schepdaal, 10 km vor den Toren der Stadt. Das Museums-gelände mit seinen verschiedenen Bahnhofs-, Werkstatt- und Hallengebäuden vermag echte Kleinbahnatmosphäre zu vermitteln. Zahlreiche Dampftramway- und elektrische Fahrzeuge legten in ihren liebevoll restaurierten Lackierungen Zeugnis ab vom Wirken der AMUTRA, der "Association pour le Musée du Tramway", die in Schepdaal in Zusammenarbeit mit der SNCV ein Stück "gute alte Zeit" für die Nachwelt erhält.

Nach dem Mittagessen in einem gemütlichen kleinen Restaurant brachte uns die Straßenbahn zur nächsten Attraktion, der historischen Sammlung der Brüsseler städtischen Verkehrsbetriebe im Betriebshof Woluwe. Die STIB (Société des transports intercommunaux de Bruxelles) unterhalten ein beachtliches regelspuriges Schienennetz, das früher noch durch zahlreiche SNCV-Linien ergänzt wurde, von denen aber nur noch drei im Norden der Stadt in Betrieb sind. Mindestens ein Dutzend historischer Wagen war zu bestaunen, die einer wie der andere nagelneu aussahen. Ein paar Wagen waren es sogar wirklich, denn einige Typen hat man mangels brauchbarer alter Wagen völlig neu erbaut, so z.B. den herrlichen Triebwagen 346, dessen Aufbau halb offen und halb geschlossen ausgeführt ist. Bemerkenswert auch zwei Sommerwagen und der älteste erhaltenen Straßenbahnwagen Belgiens, Pferdebahnwagen 7 aus dem Jahre 1869! Mehrere Wagen der Reihe 5000, die erst bei der Metroeröffnung außer Dienst gestellt wurden, sind ebenfalls schon zu musealen Zwecken reserviert. Im angrenzenden Hallenkomplex hatte im vergangenen Jahr eine Verkehrsausstellung der belgischen Industrie stattgefunden, von der noch einige Museumswagen der AMUTRA dort geblieben waren. Diese Fahrzeuge aus ganz Belgien sind für ein zukünftiges nationales Verkehrsmuseum vorgesehen. Auffällig waren hier ein dreiachsiger Zweirichtungs(!)-Obus und ein weiterer rekonstruierter Oldtimer. Von Interesse war für uns natürlich auch ein Fahrzeug der städtischen Straßenbahn Charleroi. Von früheren Exporten der belgischen Waggon-Industrie kündeten ein Pferdebahnwagen und ein Triebwagen, die man für diese Ausstellung aus Rußland zurückgekauft hatte, wie deren kyrillische Beschriftung eindeutig bewies.

Um unser Glück vollzumachen, durften wir die hübsche grüne Zuggarnitur Tw 1291 und Bw 671 besteigen und eine kleine Fahrt nach Tervuren unternehmen. Diese Brüsseler Straßenbahnlinie 44 mit ihrem malerischen Verlauf nur unter großen alten Bäumen ist wohl die landschaftlich schönste im ganzen Netz. Die Strecke ist als einzige in den letzten Jahren nicht auf reinen Schleifbügelbetrieb umgebaut worden, um die Oldtimerwagen, die alle noch mit Trolleytange ausgerüstet sind, auch im Betrieb vorführen zu können. Die Fahrt, zumal im gepolsterten Erste-Klasse-Abteil des Motorwagens war schon ein besonderes Erlebnis. Kurz vor der Abfahrt zu unserem nächsten Besichtigungspunkt konnten wir noch einige Rangierbewegungen von Museumsfahr-



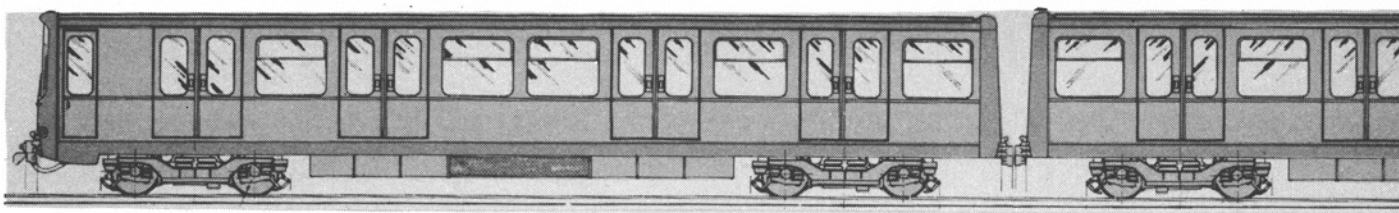
motrice série 7501 • motorwagen reeks 7501



zeugen aus der Ferne beobachten. Der gepflegte und saubere Betriebshof Woluwe gab einen stillechten Hintergrund ab, kurz: der Anblick war 'ne Wucht!

Straßenbahnlinie 44 beförderte uns zurück zum Place Montgomery, wo man in der unterirdischen Endschleife zur Metro umsteigen kann. Deren Züge sind sehr leise und bequem und entwickeln ein beachtliches Beschleunigungsvermögen. Nach kurzer Fahrt erreicht man die Station "De Brouckere", in der ein Personentransportband die Distanz zwischen den Metro- und Pré-Metro-Bahnsteigen überbrückt. Mit der Pré-Metro ging es dann weiter Richtung Südbahnhof. Es fiel uns auf, daß auf den Pré-Metro-Strecken die Bahnsteige nur teilweise abgesenkt sind, um konsequent die Möglichkeit einer Umstellung auf Voll-Metro offenzuhalten. Nächstes Ziel war der Betriebshof in der Avenue du Roi, um dort die Gegenstücke zu den Oldtimern von Woluwe zu bestaunen: die neuen Achtachser der Reihe 7900. Zuvor sei noch eine kleine Episode eingeschaltet: Bei der Konvoi-Fahrt von Schepdaal nach Woluwe war uns auf dem stark befahrenen Brüsseler Ring ein deutscher Pkw abhandengekommen. Intensive Bemühungen unserer belgischen Gastgeber, den verlorenen Wagen wiederzufinden, blieben erfolglos. Auf dem Wege zur Avenue du Roi fuhren wir jedoch an den Vermißten in einer Tram vorbei. Man ließ den Fahrer anhalten und einen Moment warten. Unter großem Gelächter wurde unsere Reisegruppe nun wieder vervollständigt. Bei dem nun folgenden Depotbesuch inspizierten wir unter der fachkundigen Leitung von M. Geens den nagelneuen Wagen 7934 von innen, außen und unten. Von verschiedenen Aggregaten an der Unterseite des Wagens waren die Schutzabdeckungen entfernt worden, so daß man deren Innenleben studieren konnte. Der Verfasser war besonders fasziniert von dem Schleifringfahrschalter. Auch diese neuen Wagen sind noch mit einer simplen, aber wirksamen Sicherheitseinrichtung ausgerüstet, die Fußgänger vor dem Überrolltwerden schützen soll. Das gefällige Äußere des Wagens ist zurückzuführen auf die nur einfach geteilten Fensterflächen. Im Innern bieten die mit Kopfstützen versehenen Sitzplätze erstaunlich viel Beinfreiheit auch für große Fahrgäste. Es gibt eine Klimaanlage, und die Beleuchtung wird mit Fotowiderständen gesteuert. Abgerundet wurde die Vorführung mit einer kurzen Probefahrt. Zuvor erregte jedoch der Pannenhilfswagen Nr. 1 die besondere Aufmerksamkeit der BMB-Aktiven. Es handelt sich hierbei um einen umgebauten PCC-Vierachser, der mit Rolltüren und Werkstattteinrichtung versehen wurde. Als er bei Rangierbewegungen ins Freie gesetzt werden mußte, wurde er sicher dutzendmale auf Film gebannt. Bei der Probefahrt mit Tw 7934 konnten wir uns von der hohen Wirksamkeit der Bremsanlage bei einer simulierten Notbremsung überzeugen. M. Geens zeigte großes Interesse an den Bergischen Museumsbahnen und nahm eine Einladung in die Kohlfurth gerne an. Seinen Abschluß bei den Brüsseler Verkehrsbetrieben fand das Besichtigungsprogramm in der Pré-Metro-Station "Rogier" nahe dem Nordbahnhof, wo es noch einige historische Fahrzeuge anzuschauen gab, die dort auf einem unterirdischen Bahnsteig aufgestellt sind. Eine geschmackvolle künstlerische Gestaltung der Stationen ist bei soviel Liebe zur Sache schon selbstverständlich.

Nach einer Kaffeepause am Place Rogier, bei der man die Fahrzeuge der Brüsseler SNCV-Linien vorbeifahren sehen konnte, hieß es Abschied nehmen



von einigen unserer belgischen Gastgeber. Die noch bei uns blieben, geleiteten uns zu dem nächtlich erleuchteten und blinkenden Atomium, danach fand der Tag seinen Ausklang beim Abendessen im Hotel.

Der Ostermontag wurde von den meisten Teilnehmern dazu benutzt, vor der Heimfahrt die schöne Stadt Brüssel noch etwas näher kennenzulernen. Dies wurde erleichtert durch eine freundliche Geste der Belgier, die am Sonntag mittag jedem Fahrtteilnehmer eine Netzkarte für zwei Tage überreicht hatten.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die Belgienfahrt der BMB ein voller Erfolg war. Die Vielfalt des Gebotenen übertraf alle Erwartungen, auch der Empfang war überaus herzlich, man hatte immer ein offenes Ohr für unsere kleinen Wünsche wie Fotostops, Rangiermanöver usw. Die große Zahl erstklassig erhaltener Oldtimerwagen sagt alles über die Einstellung der Belgier zu ihrem öffentlichen Personennahverkehr. Die Kontakte zwischen Mitgliedern der TTA und der BMB wurden erfreulich erweitert und gefestigt, und die BMB freuen sich schon auf den Gegenbesuch der Belgier im Jahre 1979.

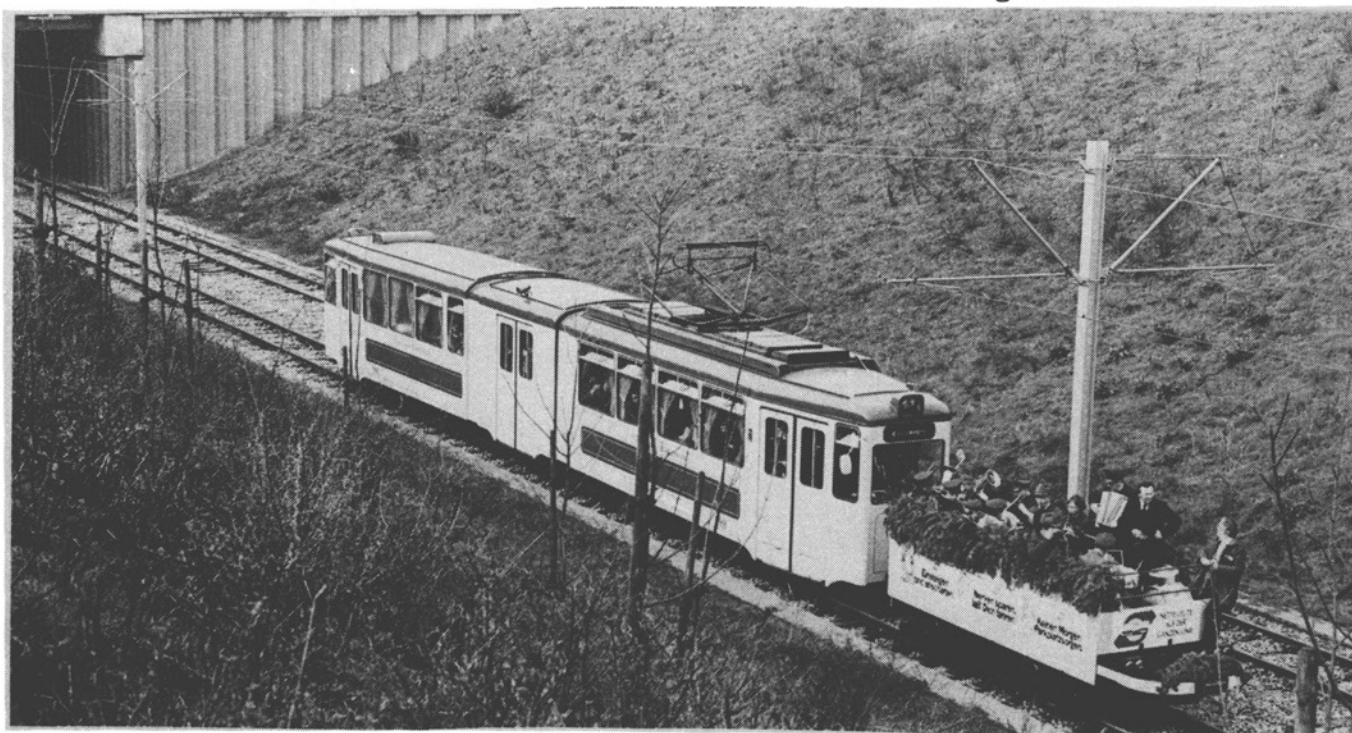
Fotos: E. Dicke, Zeichn.: STIB

-gk-

NEUE STRASSENBAHNSTRECKE IN BIELEFELD

Helmut Beyer

Nach den Streckenstillegungen bei Straßenbahnen in der letzten Zeit gibt es auch mal eine Streckeneröffnung. Diese wurde am 1.4.1978 in Bielefeld feierlich begangen. Es handelt sich hierbei um die 1,7 km lange Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 von Baumheide (jetzt Haltestelle Rabenhof) nach Milse. Die Strecke ist "stadtbahnmäßig" trassiert, verläuft teilweise im Einschnitt und hat außer der Endstelle noch 2 Haltestellen. Zur Eröffnung war der Umbaugelenktriebwagen Nr. 799 (ex 209) - bestehend aus dem Tw 26 und dem KSW-Bw 157, ex Solingen 561 - etwas auf alt getrimmt worden.



Außerdem schob er die abgewandelte Salzstreulore mit einer Kapelle vor sich her.

Mit diesem Streckenneubau hat das Bielefelder Straßenbahnnetz folgende Länge:

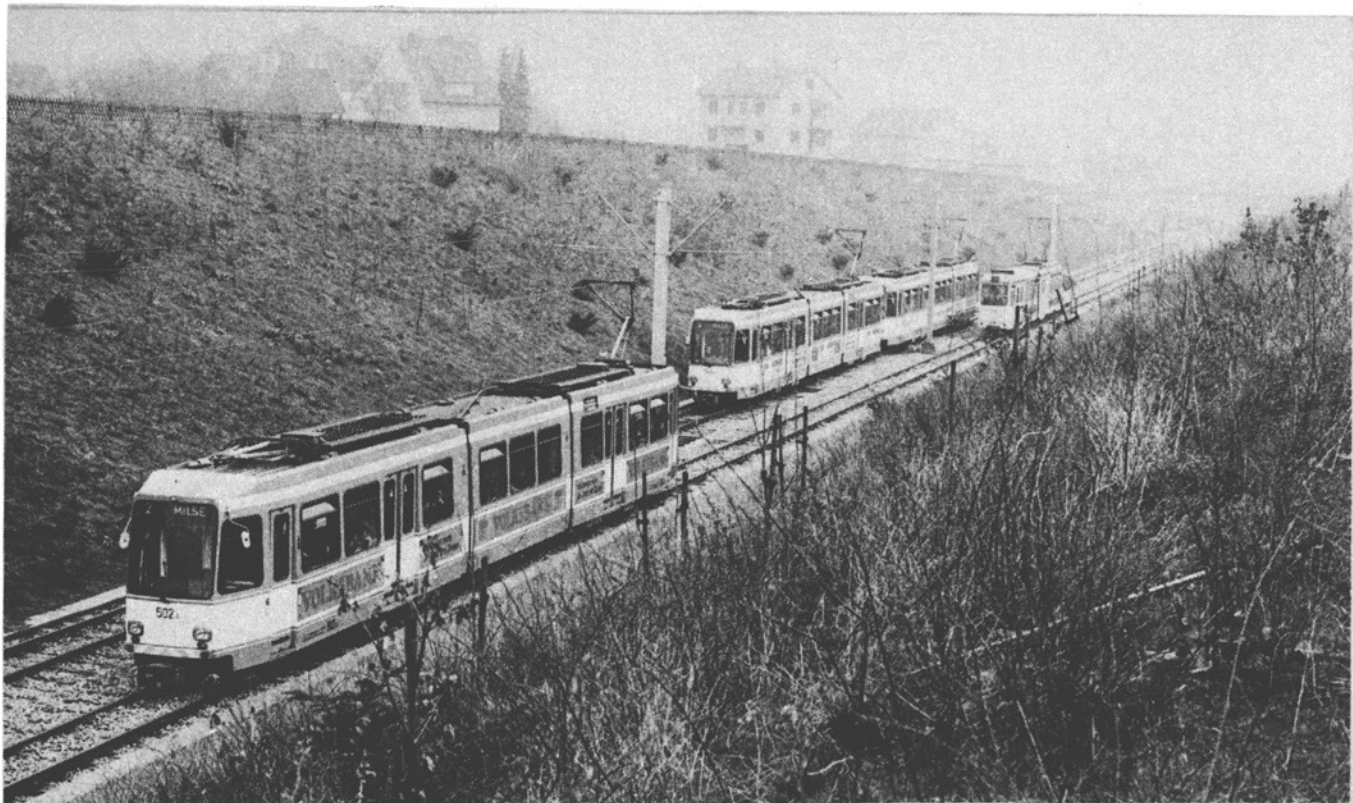
Linie 1 = 10,8 km Senne - Schildesche

Linie 2 = 10,2 km Sieker - Milse

Linie 3 = 6,7 km Brennerstr. - Voltmannstr.

Außerdem gibt es noch einige zeitweise verkehrende E-Linien (52-54), die Kombinationen der obigen Linien befahren.

Fotos: H. Beyer



BMB aktuell

Die anlässlich der Jahreshauptversammlung angeregte Mitglieder - Werbeaktion der BMB hat schon heute die ersten Erfolge aufzuweisen!

Wir begrüßen hiermit als neue Mitglieder der BMB e.V. :

BMB 65/III	Fa. Vermi - Versicherungen, Wuppertal
BMB 181/III	Herr Helmut Brinker jr., DB - Lokführer, Neuß
BMB 240	Herr Rainer Gantenberg, Postbeamter, Mayen
BMB 241	Herr Helmut Brinker sr., Rentner, Neuß
BMB 242	Herr Dr. Klaus Nagel, Dipl. Chem., Wuppertal
BMB 243	Herr Rainer Nagel, Wuppertal

Alle Mitglieder und Freunde der BMB sind aufgerufen, sich an der Werbeaktion zu beteiligen, und können von uns auf Wunsch Werbematerial (HALTESTELLE, Broschüren und Werbeblätter) gegen Überweisung von angemessenen Unkostenbeiträgen für den Postversand auf unser Postscheckkonto Essen 2258 15 - 439 zugeschickt bekommen.

Ferner besteht die Möglichkeit, Werbematerial an jedem Sonnabend im Betriebshof Kohlfurth Brücke abzuholen!,,

(Für die Broschüre „ Die Fahrzeuge der BMB wird ein Unkostenbeitrag von 5.-DM erbeten!)

Bitte, tragen auch Sie dazu bei, den Mitgliederbestand zu stärken! Dies ist für alle nichtaktiven Mitglieder eine Gelegenheit, unsere Sache aktiv zu unterstützen!