



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 - 439

Dezember 1979

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



BMB im tiefen Schnee

Foto M. Höver

Ein weiteres Jahr neigt sich dem Ende zu. Es hat uns noch nicht die Erreichung unseres Ziels gebracht. So bleibt der Wunsch an das neue, uns diesem erklärten Ziel näherzubringen.

Wir wünschen allen Förderern, Gönnern und Freunden, nicht zuletzt aber auch allen Mitgliedern und ihren Angehörigen ein frohes Christfest und ein gutes neues Jahr.

BMB

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

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

Fernsprechananschluß: (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, Unter den Eichen 35, 4000 Düsseldorf 12, Ruf (0211) 28 96 06

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

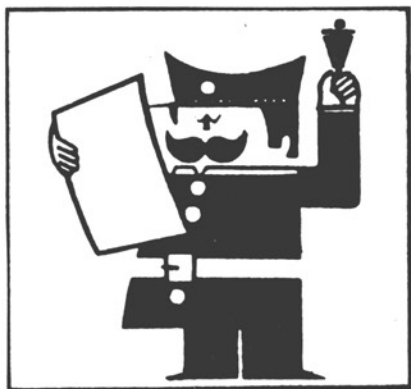
Unsere Beitragsordnung:

Beitragsgruppe A	(allgemeiner Beitrag)	DM 60,-- jährlich
Beitragsgruppe B	(ermäßigter Beitrag)	DM 30,-- jährlich
Familienbeitrag		DM 100,-- jährlich



Es war... im Januar 1975. Damals mußten unsere Fahrzeuge die Wagenhalle Mirke (Kohlstraße) verlassen. Eine Arbeitsgruppe ist gerade dabei, eine Rampe für den Bundesbahn-Tieflader zu errichten.

Der Autor des letzten Bildes auf Seite 16 in HALTESTELLE 22 wurde durch ein Versehen nicht genannt. Wir holen dies mit der Bitte um Entschuldigung nach: Unser Mitglied Rainer Stolorz fotografierte den "Tag der offenen Tür".

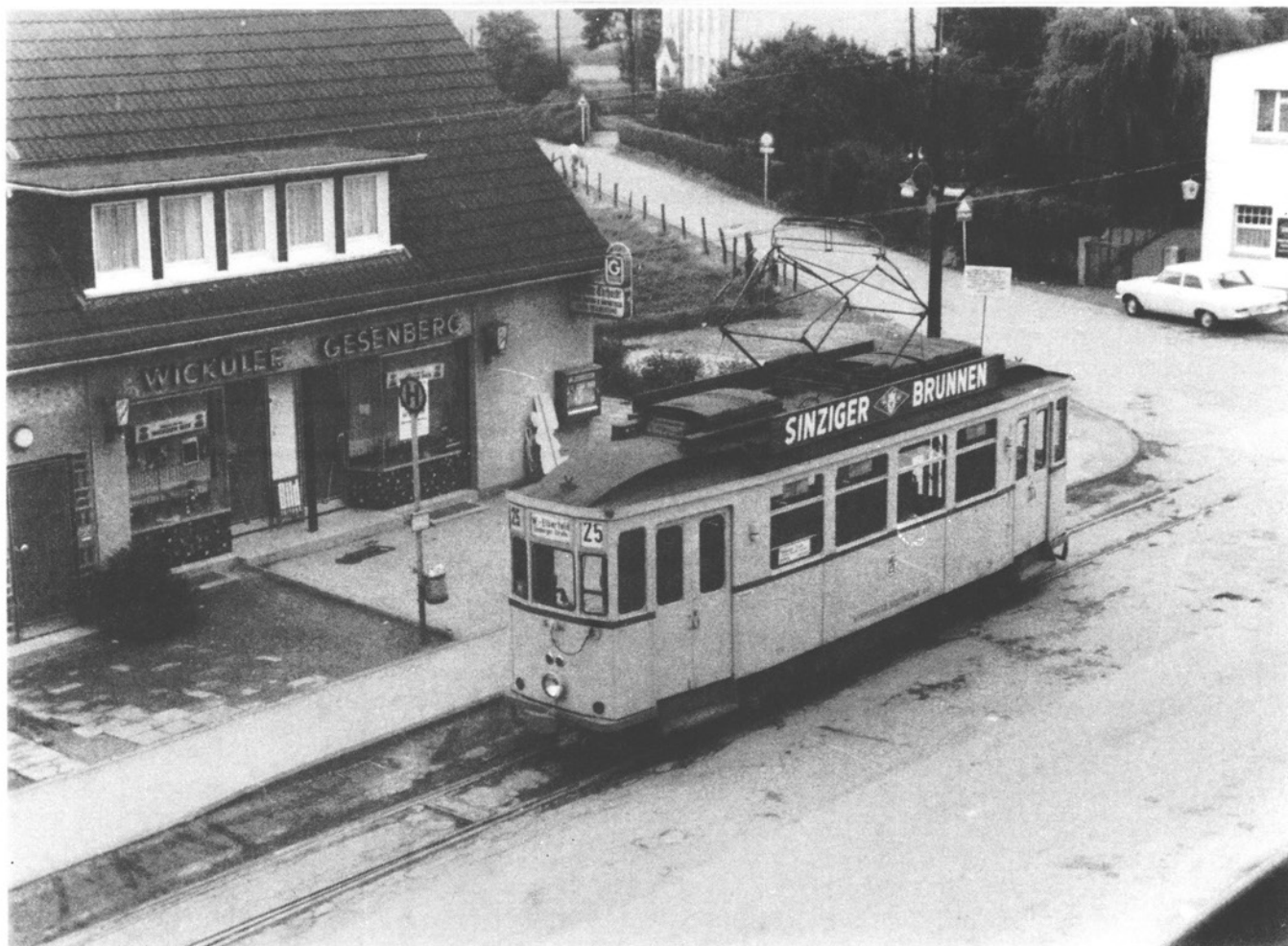


E I N L A D U N G

zu unserer traditionellen Nikolausfeier am Samstag, dem 8. Dezember 1979, in der Gaststätte Ehrhardt an der Endhaltestelle der Linie 25, Sudberg, wie auf dem nachstehenden Foto von Günter Reith dargestellt. Die Straßenbahn und das Gesenberg-Bier sind eingestellt worden.

Es wäre schön, wenn jemand einen Dia-Projektor mit Fallschacht oder Wechselführung mitbringen könnte. Ein Vorführgerät für Filme des Normal-8- und Super-8-Formats ist vorhanden. Beginn nach Einbruch der Dunkelheit.

*Filme!
Dias!
Bilder
mitbringen!*



E I N L A D U N G

Am Sonntag, dem 16. Dezember 1979 (3. Advent) steigt wieder unsere beliebte Rundfahrt durch das

vorweihnachtliche Düsseldorf.

Als Triebfahrzeug ist diesmal der Versuchswagen 2151 (4xTw + 4xBw mit schwebendem Mittelteil) vorgesehen.

Abfahrt ab Hauptbahnhof um 10.15 Uhr. Wir warten den Eilzug 3150 ab: Hagen 9.10, Ennepetal 9.18, Schwelm 9.23, Wt.-Oberbarmen 9.28, Wt.-Elberfeld 9.38, Düsseldorf an 10.00.

Gelegenheit zum Mittagessen in Kaiserswerth.

*Fahrtpreis
DM 7,50
(ermäßig DM 3,75)*



Unsere besten Wünsche begleiten den neuen Präsidenten der Bundesbahndirektion Köln.

Blickpunkt Oktober November 1979

Direktion Köln unter neuer Leitung

Als Nachfolger von Dr. jur. Joseph Streier, der Ende September nach Erreichen der Altersgrenze in den Ruhestand trat, übernahm am 1. Oktober 1979 Dr. jur. Hanns Beck die Leitung der Bundesbahndirektion Köln. Er war zuletzt Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH in Düsseldorf.

Hanns Beck wurde am 24. Juni 1929 in Bünde (Westfalen) geboren. Nach Abitur in Lörrach, Studium der Rechtswissenschaften in Freiburg und Promotion zum Dr. jur. in Basel trat er 1959 als Bundesbahn-Assessor in Wuppertal in den Dienst der Bundesbahn ein. Hier war er als Dezernent im Rechts-, Personal-

und Verkehrsdienst tätig. In den Jahren 1965 und 1966 leitete er das Bundesbahn-Verkehrsamt Bochum und war anschließend Dezernent in der Verkehrsabteilung der Bundesbahndirektion Essen. Ab Juli 1971 leitete er als Abteilungspräsident die Verkehrsabteilung der Bundesbahndirektion Köln. Im Jahre 1975 wurde er zum Leiter der Projektgruppe „Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ bei der Bundesbahndirektion Essen und zum Geschäftsführer des gemeinsamen Arbeitsbüros zur Vorbereitung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr in Düsseldorf be-

stellt. Seit Gründung des Verbundes war er Geschäftsführer dieser Gesellschaft.

Neben ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Evangelischen Kirche und der Gewerkschaft übte er von 1967 bis 1975 kommunalpolitische Tätigkeiten im Rat der Stadt Wuppertal und im Landschaftsverband Rheinland in Köln aus. Dr. Beck ist Vorsitzender der Bezirksvereinigung Berg und Mark sowie Mitglied des Hauptvorstandes der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.



Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:

- Nr. 269 Joachim Abs, Saarbrücken
- Nr. 270 Gustav Hügel, Wuppertal
- Nr. 271 Dr. jur. H.J. Ribbink, Deventer, Niederlande
- Nr. 272 Jürgen Plücker, Solingen-Ohligs
- Nr. 273 Michael Schumann, Wuppertal

Bericht

von der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 20.10.1979 im Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg.

Der Einladung waren 52 Mitglieder und 3 Gäste gefolgt, ein Beweis, wie sehr die Entwicklung unseres Projekts beachtet wird. Als erfreuliches Fazit darf wohl genannt werden, daß Aktive und Nichtaktive eine Gemeinschaft von mündigen Freunden geworden sind, die auch eine harte Kritik in eine positive Entwicklung umzumünzen verstehen.

Vorsitzender Emil R. Dicke eröffnete die Versammlung und stellte fest, daß Punkt 2 der Tagesordnung hinfällig geworden ist. Er legte noch einmal seine Gedanken zum Hallenbau dar und erläuterte auch die Möglichkeit, einen Anteil bar einzuzahlen, wodurch die Zinsbelastung für diesen Anteil entfällt. Am Schluß konnte vermeldet werden, daß 54 Anteile fest gezeichnet sind, eine erfreuliche Entwicklung. In der im Frühjahr 1980 stattfindenden Jahreshauptversammlung soll dann Kassensturz gemacht werden. Von diesem Ergebnis wird es abhängen, wie groß die Halle gebaut werden kann. Es besteht Einigkeit darüber, daß auf jeden Fall gebaut wird, auch wenn nur eine Teillösung dabei herauskommt. Nach Fertigstellung der Anlage Möschenborn und des Unterwerks soll verstärkt die Verpflichtung eines Betriebsleiters betrieben werden. Notfalls ist auch eine Teilinbetriebnahme, etwa bis Friedrichshammer, erstrebenswert, da der Wasserlauf dort eine bisher unüberwindbare Hürde darstellt.

Der Beifall zu den zum Schluß verlesenen Passagen aus dem Brief des Herrn Peter Behrend aus Göttingen zeigte, daß es bei den BMB weitergeht. Auf jeden Fall wollen wir verhindern, daß uns die Zeit überholt. Das wäre gegen den Geist unserer Vorväter, die das bergische Schmalspurnetz schufen, an das unser Projekt erinnern will.

P.S. weitere Zusagen für Hallenbauanteile liegen vor.

Klaus Sieper

WERBUNG

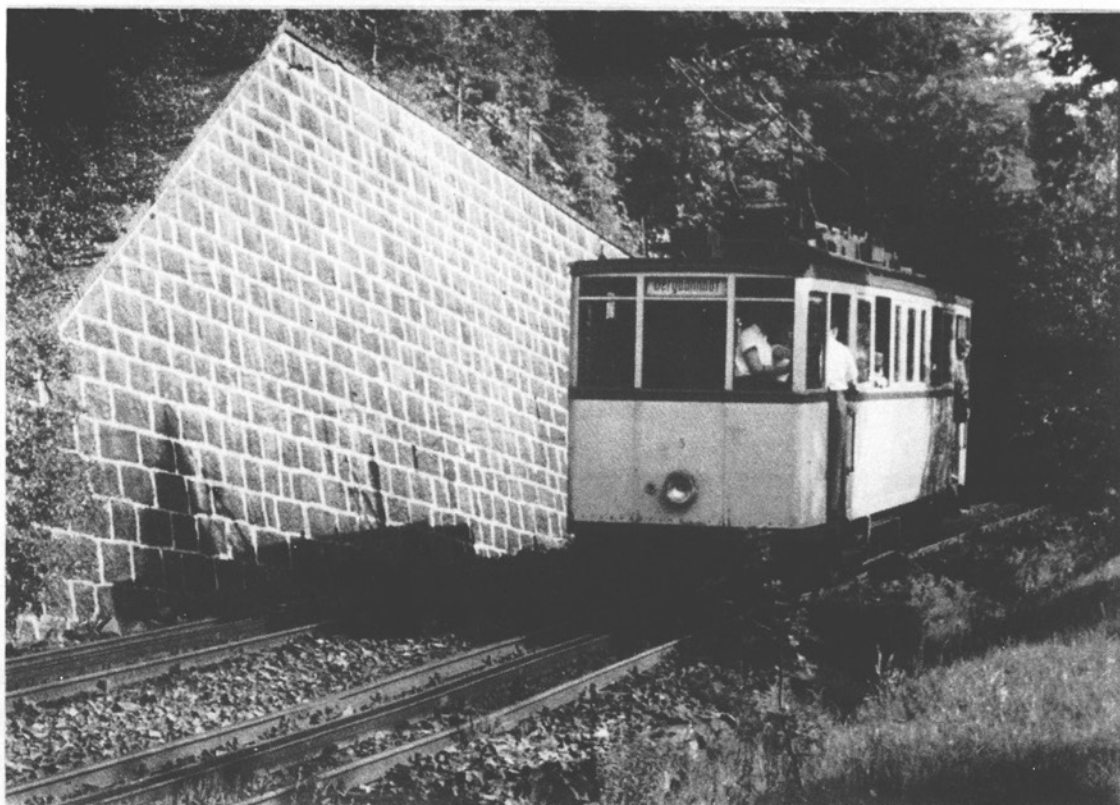
in eigener Sache...

Hier reproduzieren wir zum ersten Mal zwei Postkarten, die wir in Zusammenarbeit mit "der bahn-laden" entwickelt haben. Sie zeigen unseren vereinseigenen Triebwagen Nr. 105 (WSW, WBAG, BKBAG), Baujahr 1927, der in Sondereinsätzen in einen

äußerlich vorbildlichen Zustand versetzt wurde (Inneneinrichtung folgt). Nicht mehr vorhanden ist Zahnradtriebwagen Nr. 5 (WSW, WBAG, BBAG), der 1894 von den Gebr. Hoffmann aus Breslau geliefert wurde. 1939 wurde er in den Werkstätten der Wuppertaler Bahnen umgebaut, 1959 ausgemustert. Zu der neuen Serie zählt noch eine Abbildung des vierachsers der vestischen Straßenbahnen, Nr. 342, Baujahr 1951 mit Anhänger Nr. 195.

Wir weisen darauf hin, daß der BMB-Verkauf samstags von 10 Uhr bis zum Einbruch der Dunkelheit und Sonntags von 14 bis 18 Uhr bzw. ebenfalls bis zum Einbruch der Dunkelheit im Betriebshof Kohlfurtherbrücke stattfindet.

Dann können auch die in HALTESTELLE 22 auf Seite 15 angebotenen Postkarten, Dias und Sonderdrucke entstanden werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit zum "Fernbezug". Unterstützen Sie mit Ihren Käufen unsere Arbeit. Alle Überschüsse dienen zur Erreichung unseres Ziels.



AN ALLE MITGLIEDER

BETRIFFT: FINANZIERUNG EINER FAHRZEUGHALLE
ÄNDERUNG DER RICHTLINIEN

Bergische Klein-
bahnen AG
1897
Neviges.

05 - 11 - 1979



Sehr geehrte Damen und Herren.

Bis heute sind bei mir 54 Zusagen über Anteile für den Hallenbau vor, die 73.440.-DM Kapital ohne Finanzierungskosten darstellen.

Da die Zeichnungsformulare vergriffen sind, senden wir allen Mitgliedern hiermit noch einmal neue Formulare zu, die einen Zusatz betr. Zahlung in einer Summe enthalten. Es hat sich gezeigt, daß viele Mitglieder diese Möglichkeit wahrnehmen möchten, die eine Kreditaufnahme dafür erübrigt.

Ferner hat die Diskussion ergeben, und es ist auch logisch im Sinne der Sache, daß nach Ablauf der Zeichnungsfrist, zur Jahreshauptversammlung nach Maßgabe der bis dahin gezeichneten Gelder eine Neuplanung vorgenommen werden soll.

Dies bedeutet im Klartext: Eine evtl. kleinere Lösung mit Erweiterungsmöglichkeit.

Dazu ist es erforderlich, die §§ 2 und 3 der Richtlinien für die Durchführung zu ändern. Dazu ist das Einverständnis der Zeichner erforderlich. Der Vorstand wird seine Planungen ebenfalls auf diese Lösung einrichten müssen.

Ungeklärt ist auch noch die Frage, ob der Verein aus dem ordentlichen Haushalt eine evtl. auftretende Zinsdifferenz auffangen kann und soll. Wie Sie wissen, bewegen sich Zinsen und Baukosten nach oben.

Doch hoffe ich sehr, daß bis dahin noch viele Angebote bei mir eingehen werden, denn der Verlauf bis heute ist doch sehr ermutigend!

Wir können jedenfalls bald daran gehen, ein festes Dach für die Revision der Fahrzeuge zu errichten. Die Größe der Unterstellmöglichkeit für weitere Fahrzeuge richtet sich dann nach dem vorhandenen Geld.

Ich persönlich erhoffe mir nach dem Hallenbau einen verstärkten Zugang von neuen Mitgliedern und Förderern, denn wir können uns dann doch ganz anders als bisher darstellen. Ferner können wir unsere Werkstatt dann schon ganz auf die betrieblichen Erfordernisse einrichten!

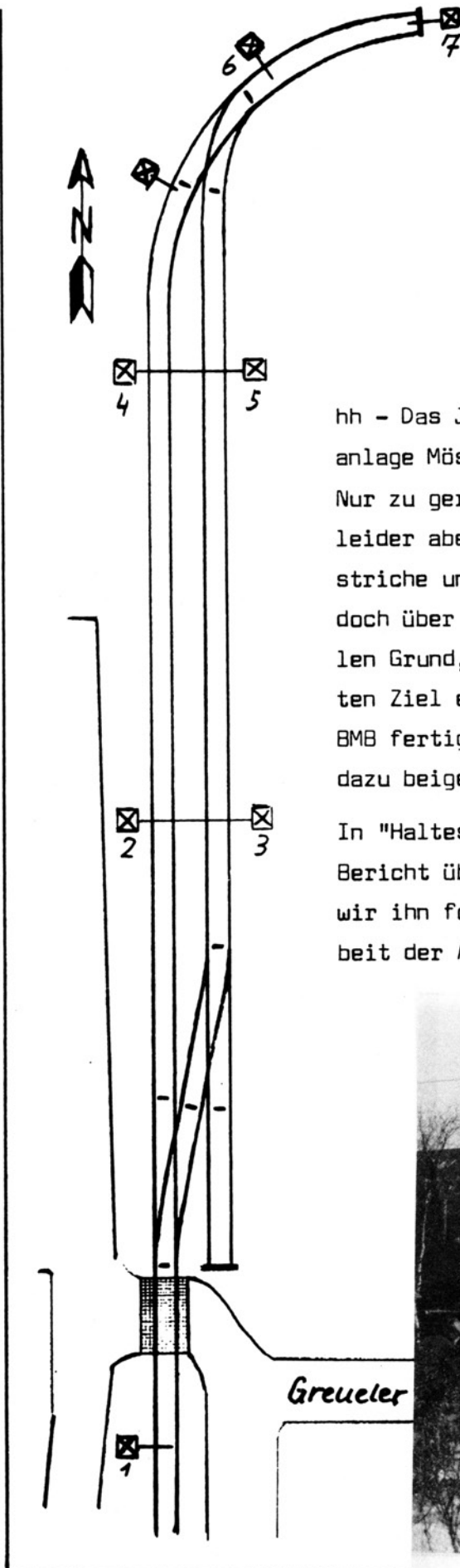
Nochmals herzlichen Dank und
mit freundlichen Grüßen, Ihr

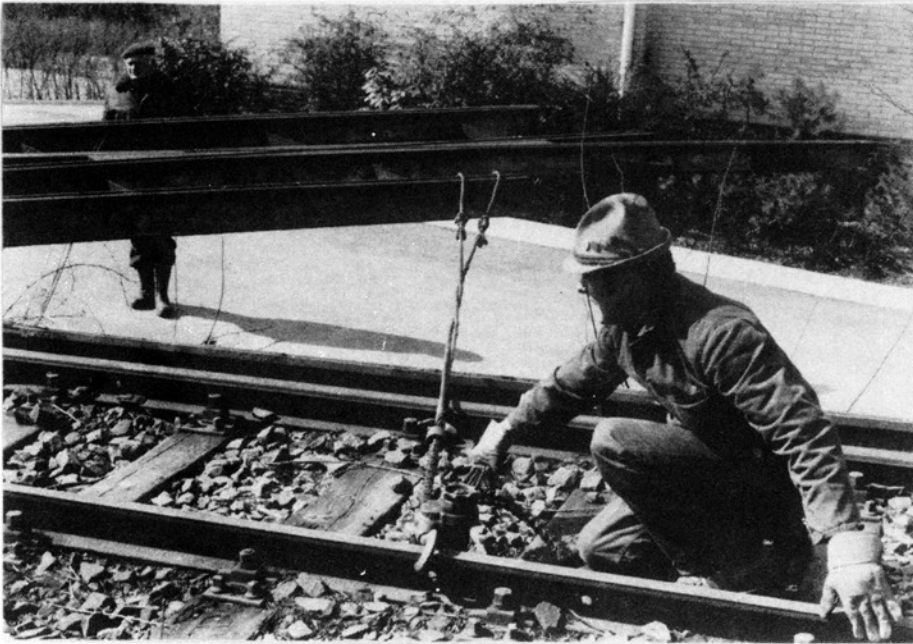
Guise V. Dore

Umsetzanlage Möschorn

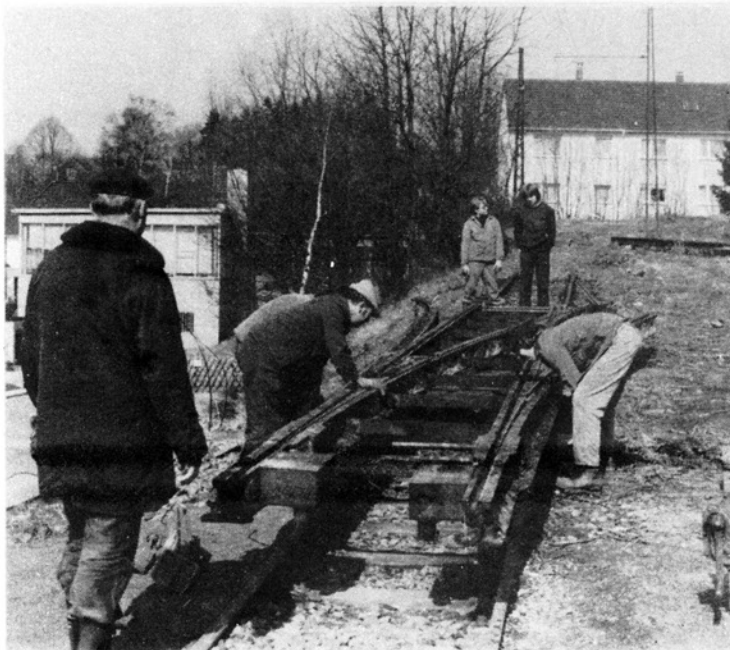
hh - Das Jahr neigt sich dem Ende zu und das Ziel, die Umsetzanlage Möschorn technisch fertigzustellen, ist fast erreicht. Nur zu gern hätten wir heute berichten können, sie wäre fertig, leider aber machte das miserable Wetter auch dieses Sommers Abstriche unvermeidlich; die Restarbeiten werden sich nun wohl doch über den Jahreswechsel hinwegziehen. Dennoch: wir haben allen Grund, ein wenig stolz zu sein - sind wir doch dem erstrebten Ziel ein erhebliches Stück nähergekommen : die Strecke der BMB fertiggestellt melden zu können. Herzlichen Dank Allen, die dazu beigetragen haben.

In "Haltestelle" Nr. 22 vom September 1979 hatten wir mit dem Bericht über die Arbeiten in Möschorn begonnen; heute setzen wir ihn fort: er soll unsere Mitglieder unterrichten, die Arbeit der Aktiven transparenter machen.





Die erste der drei vorgesehenen Weichen wurde von ihrem Liegeplatz an der Ausweiche Greuel nach Möschborn geholt. Vor dem Einbau musste sie jedoch um 180 ° gedreht werden. Um dies bewerkstelligen zu können, wurde mittels untergebauten Stahlschwellen ein Drehpunkt eingerichtet, auf dem die Weiche herumgezogen werden konnte. Dass dies ein nicht ganz einfaches Unterfangen war, zeigen die Bilder auf diesen Seiten. Um ein Abrutschen der tonnenschweren Weiche zu vermeiden, musste ihre Lage auf dem Drehpunkt immer wieder korrigiert werden.



Nach etwa zwei Stunden angespannter Arbeit war das reine Drehmanöver zu einem guten Ende gebracht.

Nach Einsetzen, Ausrichten und Verschweißen der Weiche konnte neuer Schotter eingebracht und vorgestopft werden.

Parallel zu dieser Arbeit liefen weitere Vorbereitungen. Der Weichenkasten wurde mit einem Abflussrohr versehen und dieses wiederum mit dem bereits unter dem Strassenübergang verlaufenden Abfluss verbunden. Im gleichen Zuge musste auch die zukünftige Weichenbeheizung mit Zuführrohren versehen werden, um deren spätere Verkabelung ohne erneute Erdarbeiten durchführen zu können.

Zur gleichen Zeit aber konnte eine weitere Arbeitsgruppe am oberen Ende (Bergseite) des unter dem Strassenübergang liegenden Abflussrohres damit beginnen, den erforderlichen Gully-Schacht auszuheben, und danach die Verschalung einbauen und den Gully-Schacht betonieren. Auf Bild 5 ist die Verschalung rechts im Bild deutlich zu sehen.

Es lohnt sich, noch eine Weile bei diesem Bild 5 zu verweilen, zeigt es doch schon eine weitere Phase der Arbeiten, die nun eingebaute zweite Weiche. Man ist (auf dem Bild) dabei, Schotter einzubringen und vorzustopfen. Auch für diese Weiche musste das Planum erst vorbereitet werden: im gesamten Liegebereich mussten etwa 20 cm Erdreich abgetragen werden. - Vor dem noch in der Mitte stehenden Mast lässt sich auch die dritte, für das obere Gleisende bestimmte Weiche erkennen.



Am linken Bildrand schliesslich sind die Gleisstücke zu sehen, die zwischenzeitlich vom Depot Kohlfurth über die gesamte Strecke nach hier transportiert wurden. Sie sind für die Weiterführung des Gleises bestimmt und sind, wie Bild 6 zeigt, bereits eingebaut und vorgestopft, damit der Arbeitswagen dieses Gleis gefahrlos benutzen kann. Daneben aber liegen die Gleisstücke für das Nebengleis, schon auf die passende Länge bis zur noch zu verlegenden Bogenweiche verschweisst.

Neben all diesen Veränderungen, die der Vergleich der Bilder 5 und 6 zeigt, sieht man aber auch noch die beiden neuen Masten für die Querverspannung der Oberleitung. Der Aushub für ihre Fundamente war in dem steinigen Boden eine ebenso mühselige Arbeit wie das Planum der Weichen. Entrostet und mit Bleimennige konserviert stehen sie nun, auch ihre Sockel sind fertiggestellt. Der in Bildmitte noch stehende dritte Mast muss dem Parallelgleis weichen. Seines Sockels bereits beraubt wartet er darauf, entfernt zu werden.

Damit wären wir am Ende des zweiten Teiles unseres Berichtes über die Umsetzanlage Möschenborn. Beschrieben und im Bild gezeigt wurde der Fortgang der Arbeiten bis zum Ende des ersten Halbjahres 1979. Und hier möge ein Hinweis auf die bisher an diesem Vorhaben geleistete Arbeit stehen: Vom Beginn der Arbeiten am 24. März bis zum 30. Juni wurden für die Umsetzanlage Möschenborn insgesamt 1.316 Stunden aufgewendet.

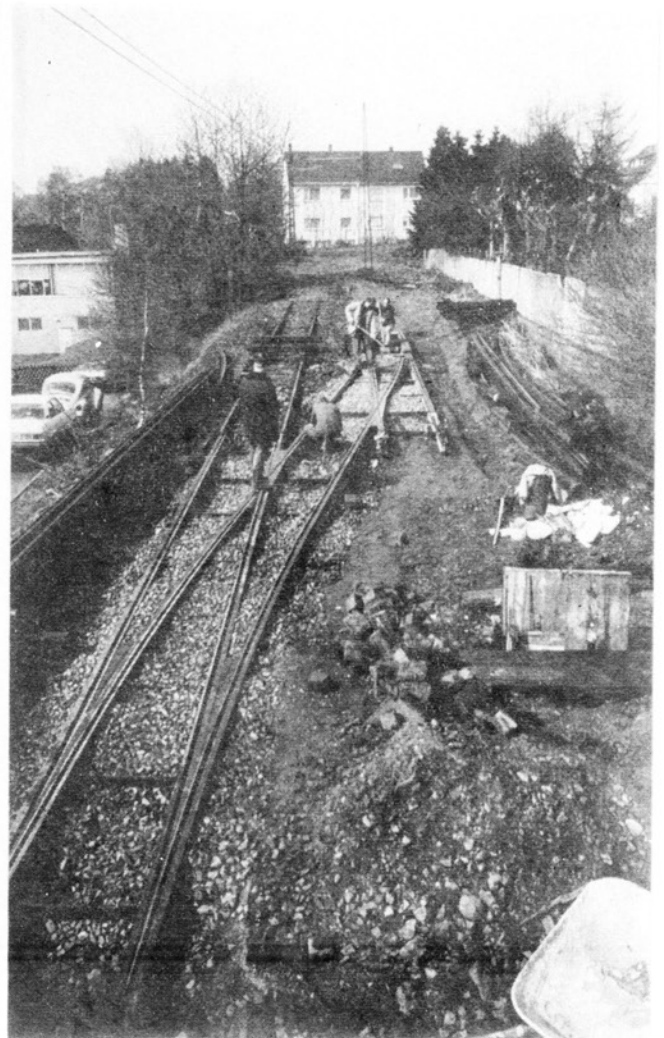
Die Fortsetzung der Arbeiten werden wir in der nächsten "Haltestelle" veröffentlichen.

BMB-Kurzinformationen

Übrigens: Die einzelnen Phasen der vielfältigen Arbeiten wurden regelmässig fotografiert, so dass sich das Werden der B M B zu einem interessanten Bildband zusammenstellen lässt. Interessierte Mitglieder mögen sich melden.

Aufenthaltsraum

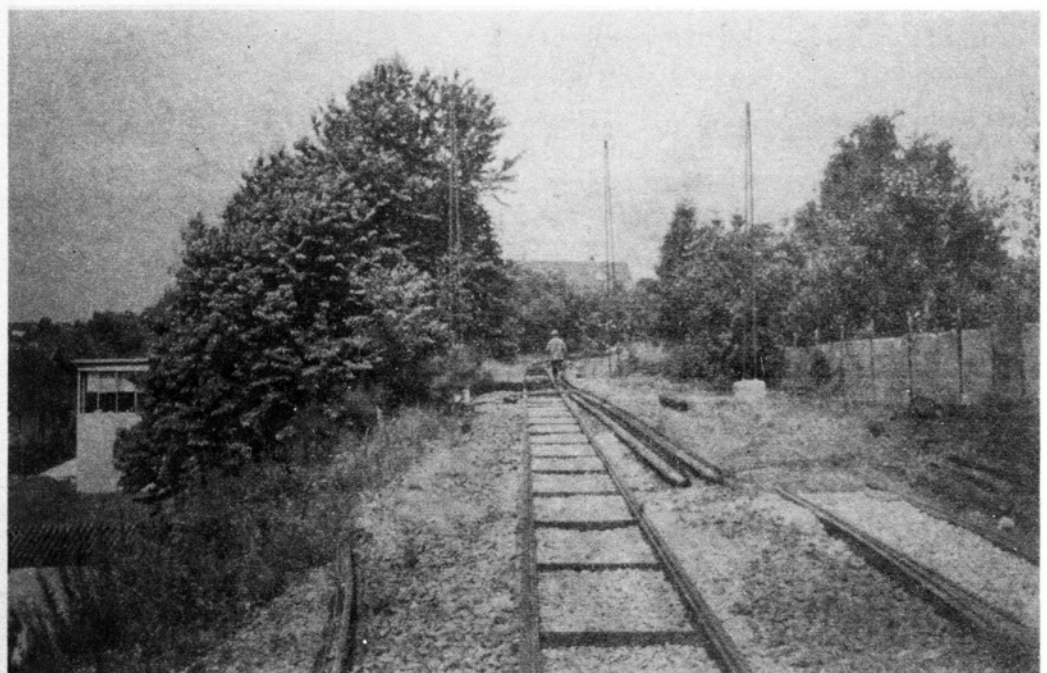
Um endlich zu einem bequemen und gemütlichen Aufenthaltsraum zu kommen, hat eine Arbeitsgruppe mit der elektrischen Umarbeitung des Rheinbahnwagens begonnen.



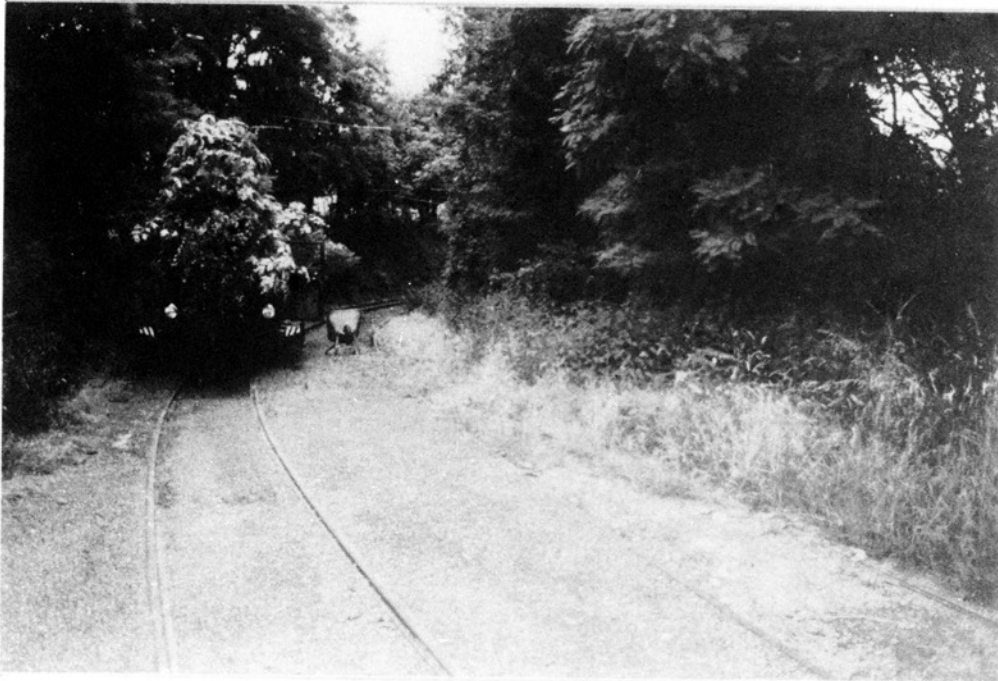
Bericht: Manfred Höver

Fotos: Bild 1-4 : Thomas Wächter

Bild 5-6 : Manfred Höver



BMB - wir über uns



MAST- UEBER- HOLUNG

Neben den an anderer Stelle beschriebenen Arbeiten an der Umsetzanlage Möschenborn wurde eine weitere Arbeitsgruppe mit der Fortführung der Mastüberholungen betraut. Vor allem Masten, die in Einschnitten stehen, bedürfen zum Teil erheblicher Renovierungen, da sie durch den starken Baum- und Unterholzbewuchs und dem damit verbundenen immer feuchten Humus stark gelitten haben.

Durch die zweijährige Lagerzeit der Weichen für die Umsetzanlage Möschenborn war das eine Gleis der Ausweiche Greuel fast völlig zugewachsen. Gründliche Reinigung des Gleises, Beschneiden der Bäume und Entfernen von Unkraut (Brennesseln, Brombeeren, usw.) war Grundvoraussetzung für den Beginn der Mastarbeiten, denn ein Gleis musste für die Einsatzfahrten nach Möschenborn freibleiben.

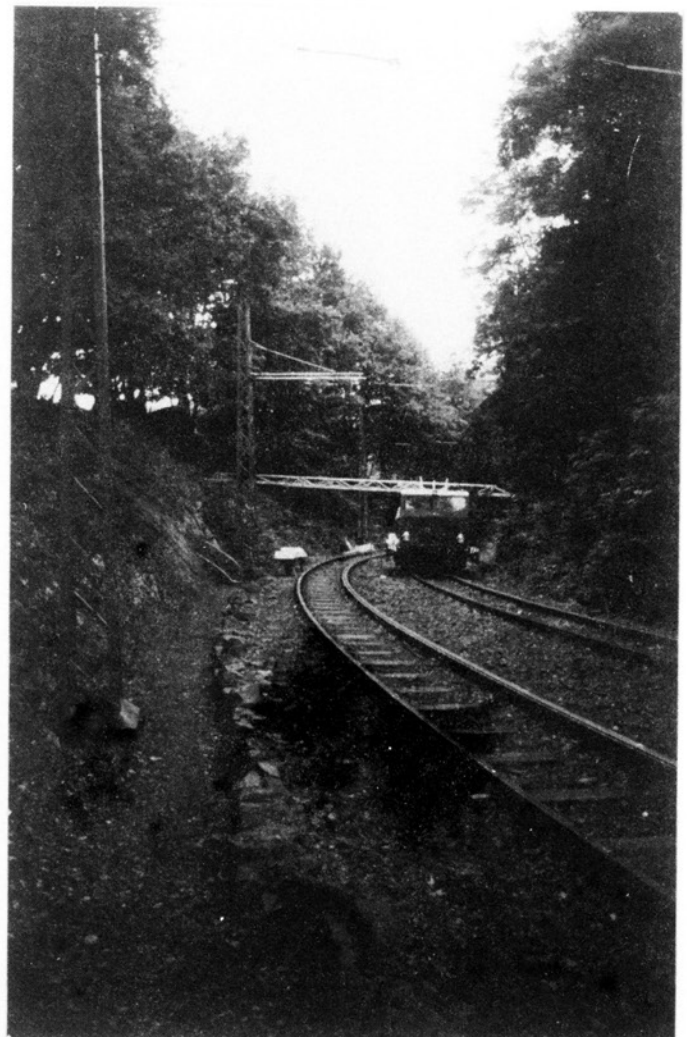
Nach der Reinigung der Gräben neben dem Gleis konnte mit dem Entrostern der Maste begonnen werden. Nach Beendigung dieser mühseligen Arbeit wurden die Masten mit Bleimennige grundiert und somit konserviert.

Bislang sind auf diese Weise im Bereich der Ausweiche Greuel 5 Masten grundiert, 2 davon haben auch einen erhöhten Betonssockel erhalten, um auf diese Weise erneuter Korrosionsgefahr durch nassen Humus vorzubeugen.

Ein optisch günstiger - und nützlicher - Nebeneffekt konnte durch das Abtragen einer etwa 10 cm dicken Laub- und Humusdecke auf den Hängen erzielt werden. Der Abhub gelangte auf Schubkarren ober- und

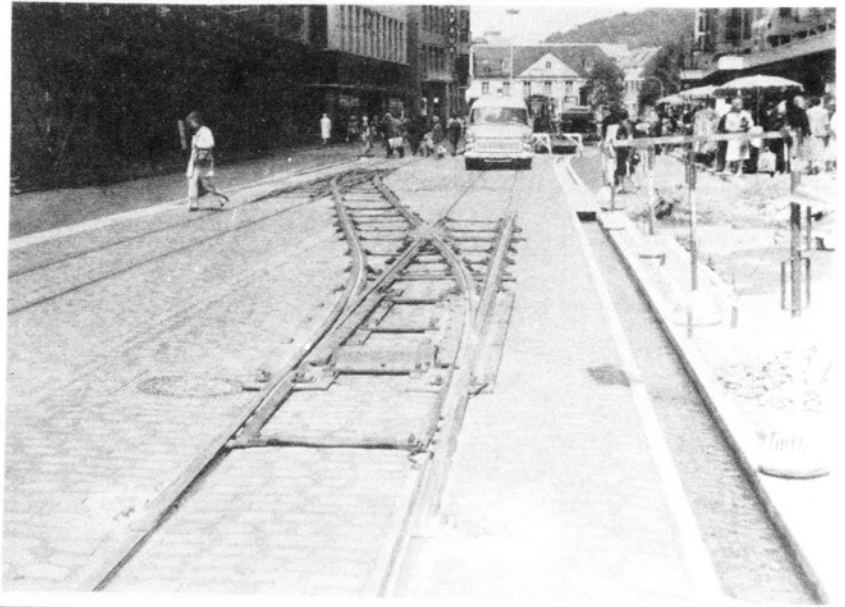
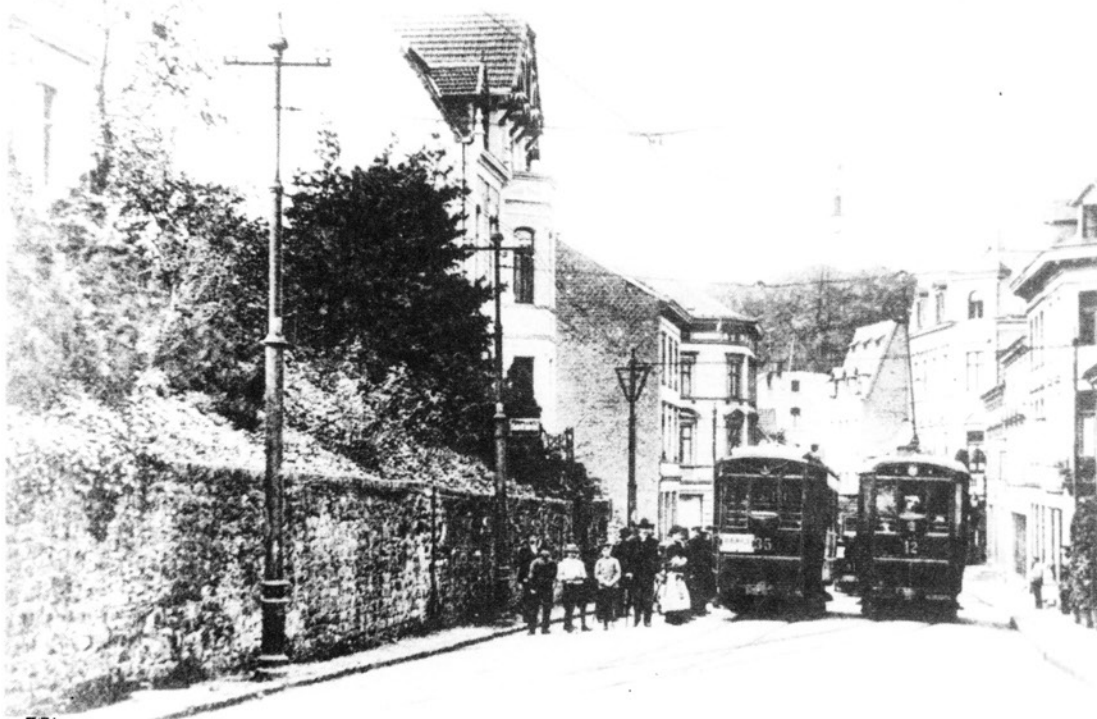
unterhalb des Einschnittes Greuel und wurde dort abgelagert.

Die beiden Aufnahmen von Manfred Höver zeigen den Bereich der Ausweiche Greuel zu Beginn und während der Arbeiten. Man sieht den Erfolg der Anstrengung.



STRASSENBAHNTECHNIK

Eine Besonderheit bei der Straßenbahn stellt die Verwendung von Kletterweichen dar. Sie werden einfach auf die eingepflasterten Rillenschienen gelegt. In Wuppertal fanden sie zuletzt im Mai 79 Anwendung, als die Baustelle Rathausbrücke nur eingleisig befahren werden konnte. Unser heutiges Bild zeigt eine solche Einrichtung für Meterspur. Das "Bächle" deutet auf den Ort der Aufnahme: Freiburg im Breisgau. Mai 1979, K. Sieper.

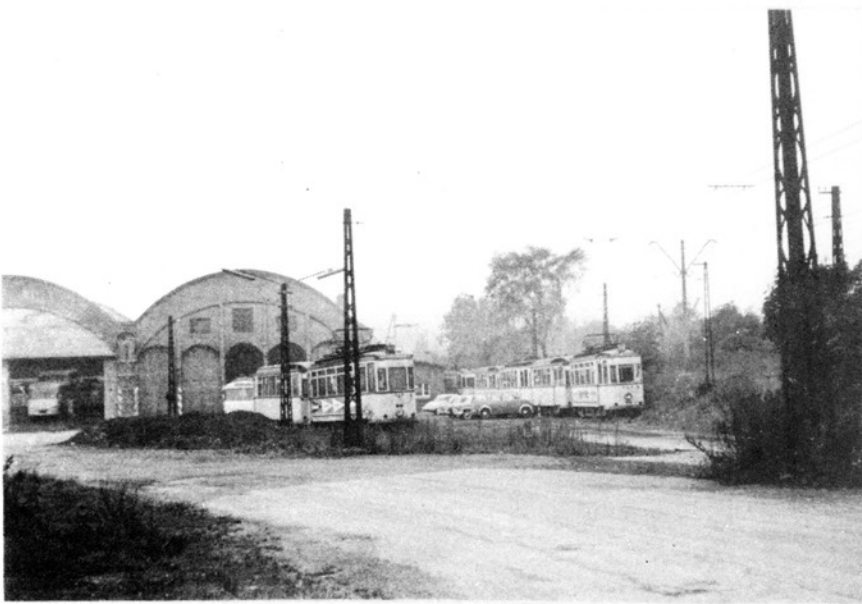
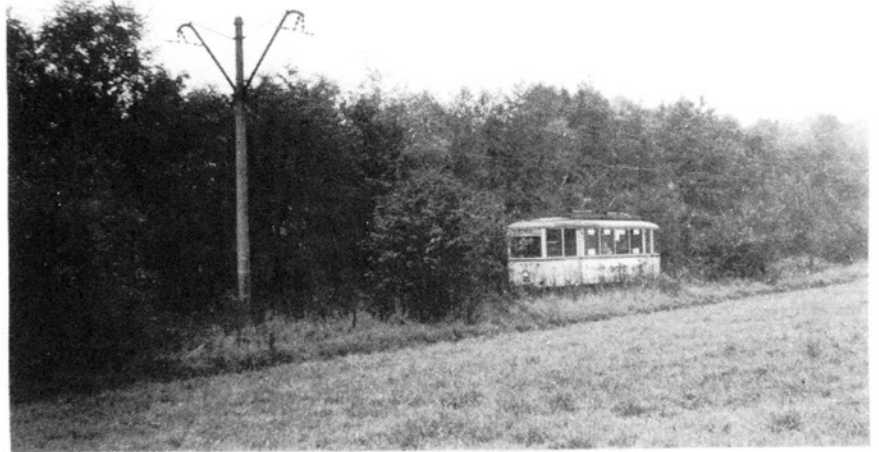
**Erinnerung**

Unser Dezemberheft vom vergangenen Jahr behandelte die Straßenbahn in Niederberg. Herr S. W. Tolles stellte aus seinem Archiv obige Postkarte zur Verfügung. Sie zeigt die Haltestelle Neviges-Mitte am 19.7. 1906 mit den Triebwagen Nr. 35, 31 und 12 der Bergischen Kleinbahnen A.-G. Die folgenden Bilder erinnern an die letzten Reste der Bergischen



Kleinbahnen und stammen von unserem Mitglied J. Eidam.

Das erste Bild entstand am Dorner Weg, gleich neben dem Straßenbahntunnel Am Walde - Gelpetal. Die Strecke Gelpetal - Friedenshain wurde durch die Bergischen Kleinbahnen gebaut und am 7.8.1926 in Betrieb genommen. Sie wurde bis zur Vereinigung der Wuppertaler Bahnen stets nur von der Barmer Bergbahn A.-G. befahren.



Seit dem 16.5.1954 bis zu ihrer Einstellung am 6.9.1959 verkehrte dort die Linie 23 zwischen Elberfeld und Ronsdorf. Bis zum 7.3.1964 pendelte dann noch die Linie 30 zwischen Lichtscheid und Friedenshain über diese Gleise. Dabei benutzte sie auch den in den zwanziger Jahren mit einer modernen Kettenfahrleitung an Betonmasten ausgerüsteten Streckenabschnitt Gelpetal - Lichtscheid der Bergischen Kleinbahnen. Die Wagenhalle der Barmer

Bergbahn ist schon für Busse und Obusse umgerüstet. Es sind abgestellte Toelleturmer Triebwagen und Beiwagen der Bergischen Kleinbahnen zu erkennen. Das letzte Bild zeigt einen echten Wuppertaler Triebwagen an Haltestelle Lichtscheid. An dieser Stelle ist im wahrsten Sinne des Wortes kein Stein auf dem anderen geblieben. Die Idylle wurde einem Verkehrskreislauf für den Individualverkehr und dem Bau des neuen Lichtscheider Wasserturms geopfert.



DIESE ERKLÄRUNG SITTE DOPPELT
AUSFÜLLEN, DOPPEL VERBLEIBT BEIM
AUSSTELLER !

An
Bergische Museumsbahnen e.V.

Postfach 13 15 57
5600 Wuppertal 1

.....1979
Datum

E R K L Ä R U N G

Hiermit erkläre ich mich bereit, für den Bau der Fahrzeughalle
der Bergischen Museumsbahnen e.V. nach Maßgabe des veröffent-
lichten Finanzierungsplanes zweckgebunden

Finanzierungsanteil (-e) im Wert von

.....

1.683,60 DM pro Anteil, zahlbar wie folgt, zu übernehmen:

() durch Dauerauftrag	() in jährlichen Raten
() durch Bankeinzug	() in monatlichen Raten
(<u>bei Vorauszahlung 1.360.-</u>	(<u>in einer Summe</u>)

Konto Nr. bei
(Kreditinstitut)

Ich bin damit einverstanden, daß ich über die von mir gezeichnete
Summe eine Bürgschaft bei der Stadtparkasse Wuppertal für den
Verein BMB e.V. zur Kreditabsicherung übernehmen soll.

Ich erkenne hiermit die vom Verein BMB e.V. erlassenen Richtlinien
zur Durchführung der Finanzierungsmaßnahme für den Hallenbau
an.

Diese Erklärung erlischt, wenn es dem Verein Bergische Museums-
bahnen e.V. nicht gelingt, bis zum Datum der Jahreshauptversamm-
lung 1980 eine ausreichende Anzahl von Finanzierungsanteilen zu
erlangen, die die Durchführung der Finanzierungsmaßnahme gewähr-
leisten, - mit dem Ende der o.a. Versammlung.

.....
Name, Vorname ggf. Unterschrift der Ehefrau

.....
geb. am Beruf

.....
Straße, Wohnort

.....
Rechtsgültige Unterschrift

B M B - V E R T R I E B

BESTELL- MENGE	F A R B P O S T K A R T E N:	PREIS
...	TW 105 EX WSW EX BKB	- , 50
...	TW 342 MIT BW 195 EX VESTISCHE STRASSENBAHNEN	- , 50
...	BARMER BERGBAHN TW 5	- , 50
...	BREMEN STADTBAHNWAGEN 532	- , 50
...	BASEL TW 126	- , 50
...	LUZERN TW 5	- , 50
...	STRASSENBAHNEN IN SPANIEN 15 MOTIVE	7 , 50
...	TW 53 EX REUTLINGER STARSSSENBAHN	- , 50
...	TW 96 EX BOGESTRA	- , 50
...	TW 329 EX HAGENER STRASSENBAHN AG	- , 50

B U C H E R:		
...	HOELTGE, DEUTSCHE STRASSEN- UND STADTBAHNEN	
...	- BAND 1: BAYERN	49 , 50
...	- BAND 2: NOERDL. BADEN-WUERTTEMBERG	59 , 50
...	- BAND 3: SUEDL. BADEN-WUERTTEMBERG	57 , --
...	BOEHM, STRASSENBAHNEN AUF ALTEN ANSICHTEN	18 , 50
...	HENDLMEIER, HANDBUCH DER DEUTSCHEN	
...	STRASSENBAHN GESCHICHTE, BAND 2	78 , --
...	ZEUNERTS STRASSENBAHN KALENDER 1980	10 , --
...	STRASSENBAHN MAGAZIN HEFT(E)	14 , --
...	EISENBAHN MAGAZIN HEFT(E)	5 , --
...	AELTERE NUMMERN UND LFD. JAHRGAENGE IM ABO LIEFERBAR	

S T R A S S E N B A H N M O D E L L E		
...	LILIPUT - KSW NR. 19500 CREME	95 , --
...	ROCO - DUEWAG-6-ACHSER AUSFUEHRUNG KOELN	80 , --
...	ROCO - DUEWAG-6-ACHSER AUSFUEHRUNG KARLSRUHE	80 , --
...	ROCO - DUEWAG-6-ACHSER AUSFUEHRUNG ALBTALBAHN	80 , --
...	STRASSENBAHNMODELLE IN KLEINSTSERIE AUF ANFRAGE	

S O N D E R A N G E B O T E SOLANGE VORRAT REICHT		
...	ZEUNERTS STRASSENBAHNKALENDER 1979	6 , --
...	REIMANN, ZWISCHEN RUHR UND WUPPER, NACHDRUCK	8 , --
...	WEIHNACHTSBRIEFKARTEN MIT UMSCHLAG 5 STCK. SORT.	7 , 50
...	DIENSTFAHRPLAN STUTTGART WINTER 1942/43	10 , 50
...	AUSWEISHUELLE MIT BMB-AUFDRUCK	2 , --

BESTELLUNG DURCH RUECKSENDUNG DIESER AUFTRAGES. ZWISCHENVERKAUF VORBEHALTEN. DIE LIEFERUNG ERFOLGST GEGEN NACHNAHME ZUZUEGL. VERSANDKOSTEN AUF GEFABR DES BESTELLERS. DIE POSTKARTEN KOENNEN SIE AUCH DURCH UEBERWEISUNG INCL. 1,50 DM VERSANDKOSTENANTEIL AUF SONDERKONTO 9072-438 BEIM PSCHA. ESSEN BESTELLEN.

VIELES ANDERE MEHR IN DER ANGEBOTSLISTE DIE JEDER LIEFERUNG BEILIEGT ODER GEGEN FREIUMSCHLAG VOM:

B M B - V E R T R I E B
ILTISSTR. 20
5600 WUFFERTAL 2

HIERMIT BESTELLE ICH OBIGE ARTIKEL ZUR LIEFERUNG PER NACHNAHME/VORAUSKASSE ZUZUEGL. VERSANDKOSTEN.

NAME:.....
ANSCHRIFT:.....
DATUM:.....
UNTERSCHRIFT: