



Haltestelle

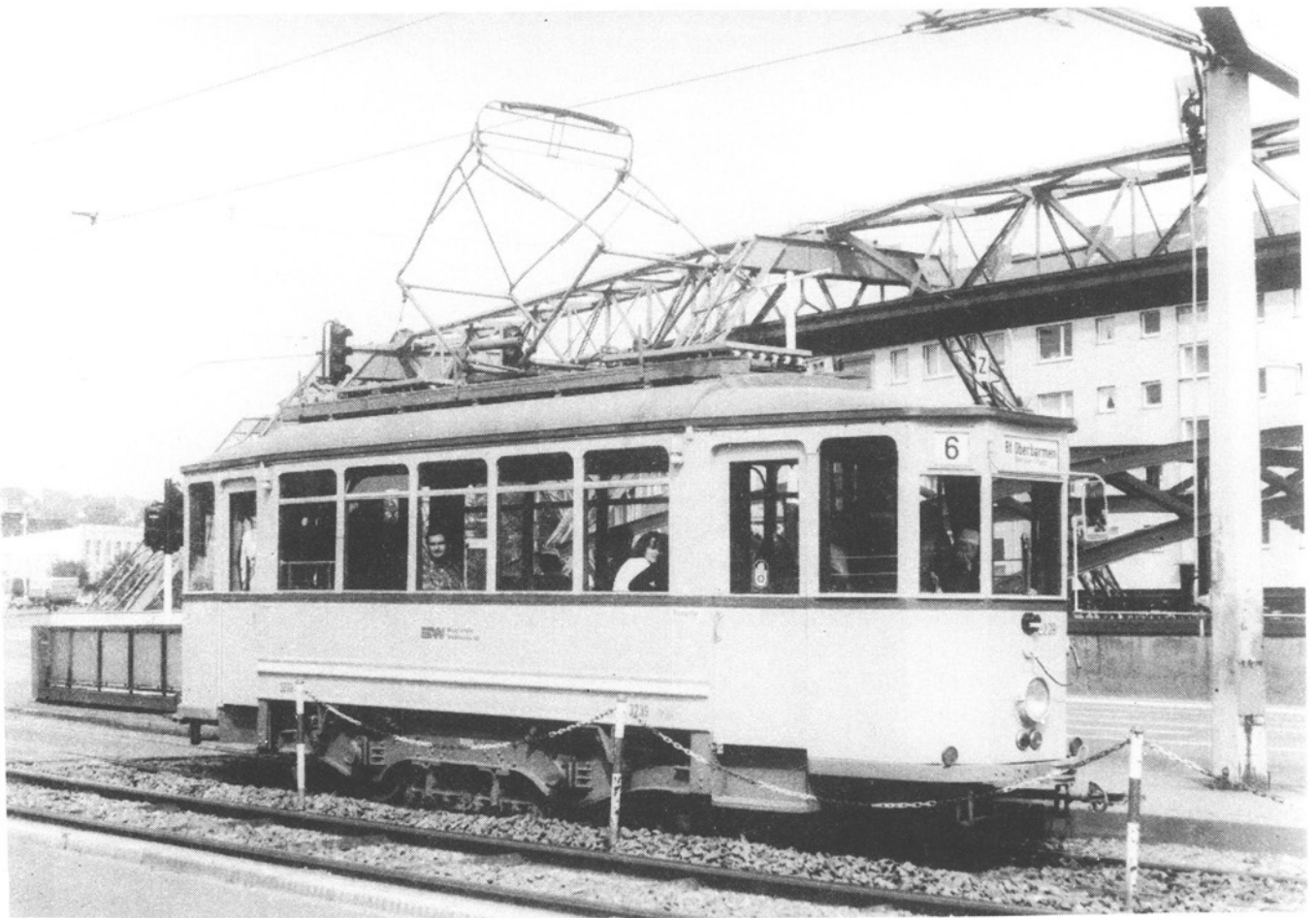
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

März 1980

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



Museumsbahn, Museumswagen, Museumsstrecke, Straßenbahnmuseum ... es gibt noch mehr solcher Begriffe. Realität ist die Museumsstrecke, Rest der Meterspurbahn zwischen Möschenborn und Kohlfurtherbrücke. Realität ist aber auch dieser Museumswagen unserer Hausherrin, der Wuppertaler Stadtwerke AG. auf Normalspur, Nr. 3239, ex 239 bei WSW und Wuppertaler Bahnen AG., ex 39 Wuppertaler Straßenbahn und Barmer Straßenbahn, von der letzteren 1925 von van der Zypen und Charlier beschafft, am 9.6.1979 im Sondereinsatz an der Werther Brücke.
Foto: Helmut Brinker, Neuß

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

Wuppertal-Kohlfurtherbrücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr. Fernsprechananschluß: (0202) 470251

Technische Leitung

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

Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 2542

Udo Tegtmeier, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1, Ruf (0202) 311230

Arbeitsgruppe Düsseldorf

Ulrich Sunder, Unter den Eichen 35, 4000 Düsseldorf 12, Ruf (0211) 289606

Vorsitzender

Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (0 2339) 3608

Schatzmeister

Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1, (0202) 76 04 74

Schriftleitung HALTESTELLE

Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 81456

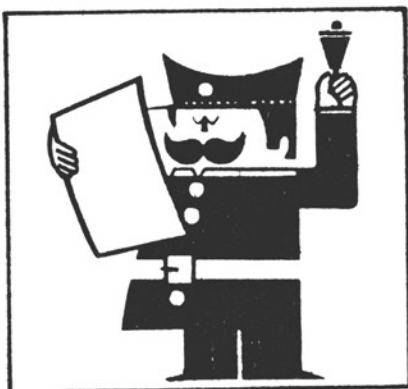
BMB-Vertrieb

per Adr. Jens-K. Lersch, Postfach 13 09 28

Iltisstr. 20, 5600 Wuppertal 13

Ruf (0202) 8 51 67

BMB-Sonderkonto 9072-438 Postscheckamt Essen



Jahreshauptversammlung

E I N L A D U N G

zur Jahreshauptversammlung 1980

am Samstag, dem 22. März 1980.

Beginn: 14.00 Uhr im Betriebshof Kohlfurtherbrücke, ab 16.00 Uhr Versammlung im Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, Carl-Greis-Str., gegenüber dem Rathaus (Verwaltungshaus).

Nahverkehrsverbindung: Rhein-Ruhr-Verkehrsverbund Linie 605, nach Cronenberg auch Linie 625.

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Jahresberichte
3. Antrag auf Entlastung
4. Wahl der Kassenprüfer für 1980
5. Wahl der Vorsitzenden und des Schatzmeisters
6. Wahl der Beisitzer
 - a) technischer Leiter und zwei Stellvertreter
 - b) Sicherheitsbeauftragter/Versicherungen
 - c) Schriftführer/Öffentlichkeitsarbeit
 - d) BMB-Versand
7. Ausschuß von Mitgliedern mit Beitragsrückstand
8. Hallenbau - Finanzierung
9. Beschlußfassung zum Hallenbau
10. Verschiedenes/Behandlung von Anträgen
11. Gemütlicher Teil

Mitglieder, die vor Punkt 7 der Tagesordnung ein mit der Lochzange eingestanztes Loch vorfinden, haben noch Beitragsrückstände. Sie werden gebeten, diese bis zur Jahreshauptversammlung zu begleichen. Falls der rückständige Beitrag oder ein Befreiungsantrag bis dahin nicht eingehen sollte, wird hiermit der Antrag auf Ausschuß gestellt.

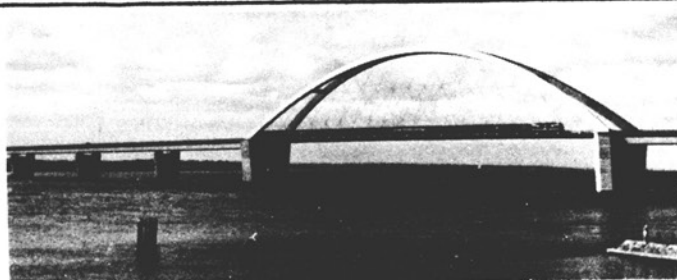
Beitrag: Gr. A DM 60,--, Gr. B DM 30,--, Familien DM 100,--.

Um rege Beteiligung bittet
Der Vorstand

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.

23. Bundesverbandstag

Lübeck, 15. bis 18. Mai 1980



10 JAHRE B M B

Rückblick und Ausschau

Eine lange Zeit? - eine kurze Zeit? - eine Zeitspanne!

An den Beginn einer neuen Zeitspanne sollte man, wie es zu jeder Jahreswende gang und gäbe ist, eine Rückblende, eine Rückbesinnung stellen. Umso leichter wird der Blick nach vorn, wächst der Mut, weiterzumachen, kräftigt sich der Elan, Neues anzupacken!

Wir stehen heute an einer Schwelle, einer Zeitschwelle; und wer zurückblickt, muß und wird feststellen, daß das hinter uns liegende so gut war; trotz Schwierigkeiten, Rückschlägen, verpaßten Gelegenheiten, großem ideellen und enormen körperlichen Einsatz.

10 Jahre B M B: eine lange Zeit? - Sicher, nach Kalendertagen und auch bei Betrachtung von Bildern aus der Anfangszeit. Die Älteren unter uns sehen schon ein wenig älter aus, betrachten vielleicht etwas wehmütig die Falten an Gesicht und Händen, die ergrauten Haare; die Jüngeren aber? - Sie waren Jungs, teils 14 kaum, als sie zu uns stießen; heute sind es erwachsene Männer, die neben ihren Berufen, in die sie hineinwuchsen, den jugendlichen Elan nicht nur nicht verloren, sondern ihn wachsen ließen, zusammen mit den älteren, um unser Ziel - den Aufbau der „ersten deutschen Museums-Straßenbahn“ durchzusetzen.

10 Jahre B M B: eine kurze Zeit? - Genau! Und hier nun muß der Stolz zu Wort kommen über das, was bisher erreicht wurde: der Start; nur mit dem Willen, diese Museumsbahn zu errichten; das Beschaffen, besser: Retten, der ersten Fahrzeuge; die provisorische Unterbringung an verschiedenen Orten; die Suche nach einer möglichen dauerhaften Bleibe, die den notwendigen Platz bot, die angestrebte Fahrzeug-Sammlung nicht nur unterzubringen und zu erhalten, vielmehr sie auch einem größeren interessierten Publikum zugänglich zu machen. Zentral gelegen und bequem erreichbar sollte diese Bleibe außerdem sein.

Nun, sie wurde gefunden, diese Bleibe - und dazu auch noch eine Strecke, auf der ein Museumsfahrbetrieb möglich sein soll und wird - in nicht mehr allzuferner Zukunft!

Erst sieben Jahre ist es her, daß der Pachtvertrag über Gelände und Strecke abgeschlossen werden konnte. Und was alles wurde seitdem ge- und erschaffen!

Aus dem Gerümpelplatz wurde ein gesichertes und planiertes Areal;

Aus der vormaligen Haltestelle mit kurzer Umfahrung entstand ein Betriebshof mit sieben befahrbaren Gleisen, die dann die Fahrzeugsammlung aufnehmen konnten;

Gleise und Weichen und Masten wurden beschafft;

Für die zukünftige Stromversorgung erbauten wir die „Zeche“, das zweistückige Trafo-Haus.

Die Strecke durch das reizvolle Kaltenbachtal mußte aus dem Unkraut wiederentdeckt und vielfach aufgearbeitet, Masten und Fahrdraht überholt und ausgewechselt werden;

Von zwei überholungsbedürftigen Wasserdurchlässen konnte der obere erneuert werden;

Der Streckenkopf in Cronenberg brauchte eine Umsetzanlage;

Das sind die Ergebnisse - bisher! Erreicht und geschaffen mit der Einsatzbereitschaft und dem Schweiß einer - leider immer noch viel zu kleinen - Gemeinschaft von Aktiven, die zigtausend Stunden ihrer Freizeit dafür opferten; einiger Freunde, die das vielfach notwendige schwere Gerät zur Verfügung stellten; den Mitgliedern, die mit ihren Beiträgen zur Beschaffung des Materials mit beitrugen und den Spendern innerhalb und außerhalb der BMB.

Zurückschauend sollten wir stolz sein, so weit gekommen zu sein; dankbar sein allen, die - jeder auf seine Weise - dazu beitrugen; und nüchtern genug, weiter Voraus zu schauen, aufgeschlossen den weiteren Anforderungen ins Auge zu blicken.

Denn: noch liegen Aufgaben vor uns, die es zu bewältigen gilt, die zum Aufbau des Museums unerlässlich, zur Erteilung der Fahrerlaubnis der Strecke unabdingbar sind: notwendig - die Installation der Stromversorgung; unabdingbar: die Werkstatt- und Halle mit überdachter Revisionsgrube.

Stehen wir also zusammen! Helfen, die Schwierigkeiten zu überwinden! Tragen die Mittel herbei, die unabdingbare Halle bauen zu können!

Der bisherige Erfolg unserer Werbung um Bau-Anteile ist recht erfreulich; damit die Halle noch in diesem Jahr Wirklichkeit wird - und damit die Aussicht auf Erteilung der Betriebserlaubnis in greifbare Nähe rückt, reicht es jedoch noch nicht aus. Es wäre glückweisendes Omen, wenn auf der kommenden Jahreshauptversammlung ein neues, weit besseres Ergebnis vermeldet werden könnte.

Das zweite Jahrzehnt der B M B hat nun begonnen; möge es schon an seinem Beginn einen neuen Erfolg bringen!

Hanns Heinen

Bericht des Vorstands

Ende 1979 konnte die Vereinigung BMB e.V. auf ihr 10-jähriges Bestehen zurückblicken.

Zu diesem Ereignis konnten wir einen Mitgliederbestand von 256 registrieren. Leider ist aber die Mitgliederbewegung stagnierend. Wir hoffen, daß sich das wieder ändern wird!

Mitgliederbewegung:

Bestand am 1.1.1979 254 Mitglieder

Bestand am 1.1.1980 256 Mitglieder

Zugang: 24 Mitglieder

Abgang: 22 Mitglieder

(verstorben: 2, ausgetreten: 6, ausgeschlossen bzw. gestrichen: 14 Mitglieder. Von letzteren sind 4 unbekannt verzogen, 4 waren ohne Genehmigung ihrer Eltern eingetreten, 6 wurden wegen Beitragsrückstand ausgeschlossen.)

Um die immer umfangreicher werdende Arbeit beim Versand und der Buchhaltung erleichtern zu können, wurde als Auszug aus der Stammkartei, die sich bei der Geschäftsstelle (z. Zt. beim 1. Vors.) befindet, die Speicherung der Adressen bei einem Unternehmen der Datenverarbeitung vorgenommen. Alle persönlichen Daten wurden davon ausgenommen.

Das Jahr 1979 war im Hinblick auf die in der vorjährigen JHV angekündigten Aktivitäten des Vorstandes ein Jahr mit recht mageren Ergebnissen. Eine Einladung an den Oberbürgermeister und den Vorstandsvorsitzer der WSW blieben ohne Antwort. Ein Antrag auf Zuschuß für die Renovierung der Fahrleitung kam mangels Masse beim Kulturamt ohne Ergebnis zurück. Für 1980 müssen neue Anträge eingereicht werden, wenn die zuschufähigen Arbeiten fertiggestellt sind.

Auch im Hinblick auf die Gestellung eines Betriebsleiters für den geplanten öffentlichen Betrieb sind wir noch nicht weitergekommen.

So lagen die zu vermeldenden Leistungen in erster Linie bei den weiter fortgeführten Arbeiten an der Strecke und

den Fahrzeugen, also bei den Aktiven, die wieder ein gewaltiges Pensum erledigt haben.

Ferner konnten wir uns mit Herrn Reinhard Grätz MdL bei einer umfangreichen Besichtigung über alle anstehenden Probleme unterhalten. Herr Grätz zählt zu den Vätern des Denkmalschutzgesetzes für NRW.

Die Zahl der Besucher im Betriebshof Kohlfurterbrücke läßt sich nur annähernd mit etwa 15-20.000 angeben, dabei sind die Zahlen anlässlich von Veranstaltungen wie Tag der offenen Tür und Stadtjubiläum nicht enthalten.

So wird eine Regelung der Besucherbetreuung immer dringlicher. Die Aktiven können das nicht auch noch zusätzlich erledigen. Der Verlauf der Wanderwege entlang der Strecke bringt auch immer mehr Interessenten, die größtenteils aus Unkenntnis Schäden am Schotterbett (Böschungen) verursachen.

Grundsätzlich ist zu sagen, daß die Bergische Museums-Straßenbahn inzwischen eine Realität geworden ist, auch wenn noch kein öffentlicher Verkehr stattfindet.

Die Strecke und die meisten Fahrzeuge würden nur noch auf Fotos existieren, wenn wir die Idee nicht auch gegen enormen Widerstand durchgesetzt hätten.

Wir werden auch die weiteren Schwierigkeiten meistern, wenn wir fortarbeiten, und es besteht kein Anlaß, irgendeine grundsätzliche Kursänderung durchzuführen.

Dazu zählt auch die Errichtung einer Fahrzeughalle, über die auf der JHV beschlossen werden soll. Wir brauchen für die ordnungsgemäße Wartung der Fahrzeuge eine Werkstatt, die auch für die Renovierungsarbeiten genutzt werden kann.

Wir danken allen Mitgliedern für ihre Treue zur Sache, für Geld- und Sachspenden, sowie den Aktiven für ihre Leistung.

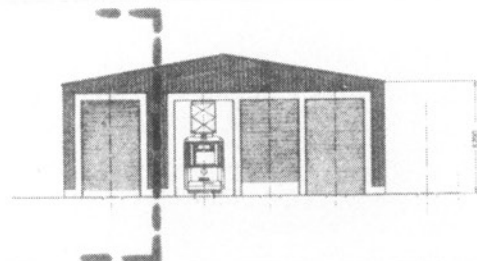
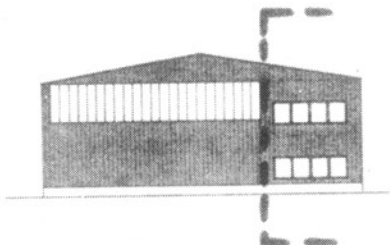
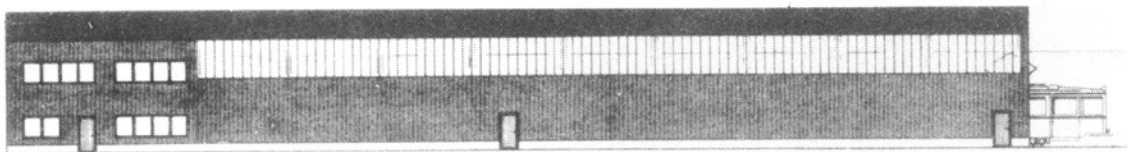
Auf ins zweite Jahrzehnt der Vereinsgeschichte!

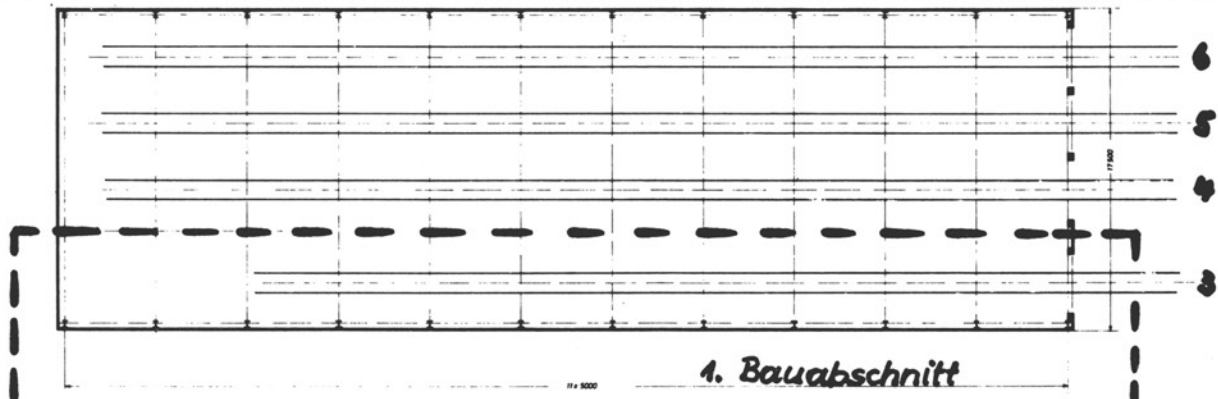
Das nächste "Jubiläum" steht erst 1983 an. Dann jährt sich zum 10. Mal der Tag, an dem wir die ersten Arbeiten an der Strecke und im Betriebshof beginnen konnten.

gez. Dicke, 1. Vors.



Die geplante Fahrzeughalle





s Aktiva	Bilanz zum 31.12.1979	Passiva	H
Unterwerk	26.843,88	Festdarlehn	4.500,--
Stromanschl.	649,--	Darl. z. Fin. v. Anl.	5.628,57
Zaun	482,--	Darl. z. Fin. lfd. Ausg.	143,72
Gleisanlage	11.229,--	Wertber. Beitr.-Fond.	300,--
Fahrzeuge	1.970,--	Beitragsvorausz.	510,--
Sparkasse lfd. Kto.	668,15	Verm. alt.	27.810,68
Postscheckkonto	4.290,4	Zuw. '79	4.987,96
Sparbuch	29,91	Vermögen 31.12.79	32.798,64
Beitragsforder.	1.030,--		
Anspr. Ust.-Erst.	549,95		
	<u>43.880,93</u>		<u>43.880,93</u>

Aufgestellt

Wuppertal, den 15. Jan. 1980

E. G. Kriesbaum

(Schatzmeister)

Anlage zur Bilanz zum 31.12.1979

Entwicklung des Anlagevermögens

	Unterwerk	Stromanschl.	Zaun	Gleisanl.	Fahrzeuge
1.1.1979	23.096,55	743,--	552,--	10.450,--	2.263,--
Zugang	3.747,33			1.416,--	
AfA		94,--	70,--	637,--	293,--
31.12.1979	<u>26.843,88</u>	<u>649,--</u>	<u>482,--</u>	<u>11.229,--</u>	<u>1.970,--</u>

Zugänge ergeben sich beim Unterwerk und bei der Gleisanlage (Ankauf von Schwellen). Die Absetzungen für Abnutzung (AfA) wurden entsprechend dem Vorjahr vorgenommen.

Entwicklung der Darlehnskonto

	Festdarlehn	Darlehn f. Anschaffg.	Darlehn f. lfd. Kosten	Gesamt
1.1.1979	5.000,--	4.937,71	655,80	10.593,51
Zugänge		2.768,28	143,72	3.912,--
Rückzahlungs-				
verzichte	500,--	500,--		1.000,--
Rückzahlung		<u>2.577,42</u>	<u>655,80</u>	<u>3.233,22</u>
31.12.1979	<u>4.500,--</u>	<u>5.628,57</u>	<u>143,72</u>	<u>10.272,29</u>

s	Ergebnisrechnung 1979		H
Porti	866,90	Beitrageinn.	12.529,--
Bürok. Zinsen	95,02	Spenden	5.944,21
Kost. HALTESTELLE	1.182,27	Erlöse 12/13% Mus.	591,24
sonst. Kosten	635,56	Erlöse 6/6,5% Mus.	5.648,64
Werkz. Kleinmat.	3.740,26	Aufl. Wertber.	250,--
Schotter, Sand	456,75	Zinsen Sparbuch	27,65
Strom	1.692,09	sonst. Erlöse	80,09
Treibstoffe	252,13		
Miete	3.528,--		
Beitr. Versicherungen	1.432,10		
Telefon	504,53		
sonst. Kosten, Betrieb	441,24		
Verl. auf Forder.	290,--		
Wertberichtig.	300,--		
AfA	1.094,--		
Verr. BMB-Vertrieb	3.572,02		
Überschuß	4.987,96		
	25.070,83		25.070,83

Erstmals konnten die Darlehn (von Mitgliedern gewährt) geringfügig abgebaut werden. Jedoch betrug die Rückzahlung in 1979 nur 3.233,22 DM gegenüber 1978 mit DM 4.341,51. Dank der Rückzahlungsverzichte von 2 Mitgliedern konnte die von Jahr zu Jahr zunehmende Mehrverschuldung gestoppt werden.

Bemerkungen zum Jahresabschluß

Im abgelaufenen Jahr sind die Investitionen (Zugang 1979 = DM 5.163,33) gegenüber dem Jahre 1978 (Zugang = DM 11.151,35) um DM 5.988,02 zurückgegangen. Das Schwergewicht lag mehr auf der Fertigstellung von angefangenen Arbeiten (Unterwerk, Endstation Möschenborn).

Im Jahre 1979 hat der BMB-Vertrieb seine Tätigkeit aufgenommen. Die Einnahmen werden vom Verein der Umsatzsteuer unterworfen, wodurch die beträchtliche Steigerung der Umsatzerlöse zu verzeichnen ist. Da die Einnahmen von DM 4.120,22 dem Verein nur buchmäßig zugeflossen sind, entsteht auf der anderen Seite ein Aufwandsposten für den BMB-Vertrieb. In 1979 hat die Vereinskasse von dem BMB-Vertrieb Zahlungen von insgesamt DM 669,06 erhalten, die den Aufwandsposten gemindert haben. Außerdem waren die Umsatz- bzw. Vorsteuern zu verrechnen.

Finanzbedarf für 1980

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

	1978	1979	1980
Spendeneinnahmen	9.893,--	5.944,--	6.000,--
Werkz., Kleinmat. -	2.715,--	3.740,--	3.800,--
verfügb. Spenden	7.178,--	2.204,--	2.200,--

Aufstellung der aufzubringenden Zahlungen

	1978	1979	1980
Porti	588,--	867,--	900,--
Zi., Geb., Kleinm.	134,--	95,--	150,--
HALTESTELLE	1.141,--	1.182,--	1.200,--
sonst. Kosten	85,--	635,--	600,--
Schotter, Sand	384,--	457,--	1.500,--
Strom	2.170,--	1.692,--	1.800,--
Treibstoffe	40,--	252,--	250,--
Mieten	3.420,--	3.528,--	3.768,--
Beitr., Versicher.	2.215,--	1.432,--	2.000,--
Telefon	642,--	504,--	500,--
sonst. Kosten Betr.	617,--	441,--	500,--
Rückzahlung Darlehn	4.796,--	3.233,--	3.000,--
Finanzbedarf	16.232,--	14.318,--	16.168,--

Deckungsmittel

Beitragseinnahmen	12.189,--	12.529,--	12.500,--
Spenden	7.178,--	2.204,--	2.200,--
Erlöse (o. BMB-Vert.	2.823,--	2.119,--	2.100,--
Zufl. BMB-Vertrieb	-	669,--	1.000,--
Summe Einnahmen	22.190,--	17.521,--	17.800,--
Finanzbedarf	16.232,--	14.318,--	16.168,--
Mittel f. Invest.	5.958,--	3.203,--	1.632,--



Die beiden von den BMB auf der Ausstellung "Hobby 79" in Dortmund auf dem Stand des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde gezeigten Modelle. Eine neue Ausstellung ist in Vorbereitung. Modelle: Günter Reith und Klaus Sieper.

Geschäftsbericht des BMB-Vertriebs für das Rumpfgeschäftsjahr 1979

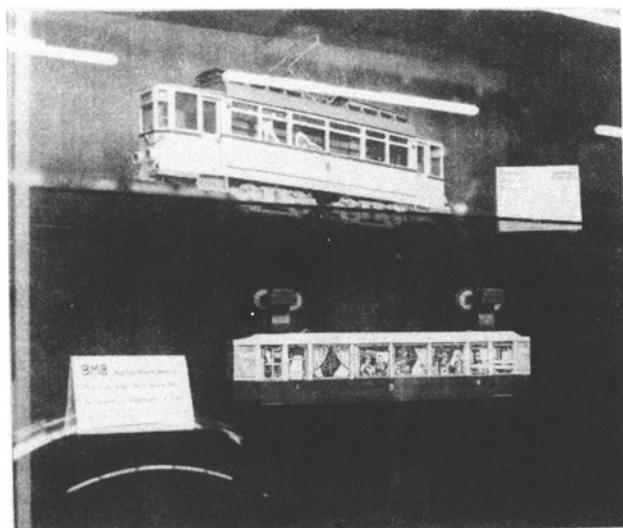
Nach der Beschlußfassung der Mitgliederversammlung im März nahm der BMB-Vertrieb unverzüglich seine Arbeit auf. Aus dem ursprünglich kaum 20 Artikel umfassenden Sortiment wurde im Laufe des Jahres ein umfangreiches Warenangebot, das bei Besuchern und Mitgliedern viel Zuspruch fand. Besonders zu erwähnen sei hier die Aufnahme der Produktion von Schwarz-weiß-Fotopostkarten im Mai, die inzwischen über 25 % des Umsatzes ausmachen, die Verlegung von 3 weiteren Farbpostkarten im Oktober und die Aufnahme des Buchversandes als Service für unsere Mitglieder im Dezember.

Die geschäftliche Entwicklung während des gesamten Zeitraumes war zufriedenstellend. Zur Sicherung der Produktion von Schwarz-weiß-Fotopostkarten wurden Investitionen getätigt, die sich bereits nach 3 Monaten voll amortisiert hatten. Die Verwaltungskosten konnten mit 2,2 % sehr niedrig gehalten werden. Auf Beschluß des Vorstandes wurde der Gewinn für den weiteren Ausbau des Sortiments verwendet.

Für das Jahr 1980 steht die Herausgabe von Schwarz-weiß-Ansichtskarten in Vorbereitung. Einige Investitionen wird auch die Herrichtung eines Verkaufswagens für die Kohlfurth erfordern. Das Sortiment von Schwarz-weiß-Ansichtskarten wird weiter ausgebaut. Durch eine Ausweitung des Bücher-Versandes, der ab RM 50,-- Auftragswert spesenfrei erfolgen wird, haben auch die auswärtigen Mitglieder die Gelegenheit, alle Neuerscheinungen auf dem Fachbuchmarkt schnell und preisgünstig zu erhalten. Mit Eröffnung des Verkaufswagens werden alle Bücher außerdem in der Kohlfurth erhältlich sein.

Durch weitere Ausnutzung aller Möglichkeiten wird es im Jahr 1980 möglich sein, für die Finanzierung der Fahrzeughalle Überschüsse bereitzustellen. Alle Mitglieder sind aufgerufen, durch ihre Mithilfe, durch den Kauf unserer Artikel sowie der Verfügungstellung von Bildmaterial für unsere Postkarten die Ziele der BMB zu fördern.

Die Bilanz wird aus Platzgründen nicht abgedruckt, kann aber jederzeit eingesehen werden.

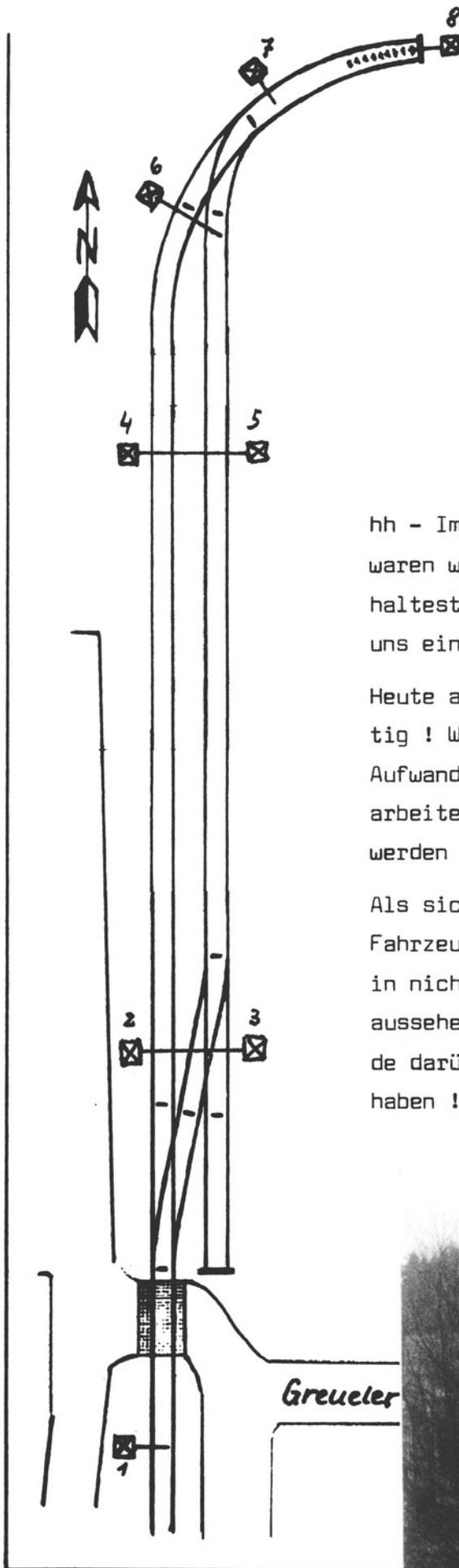
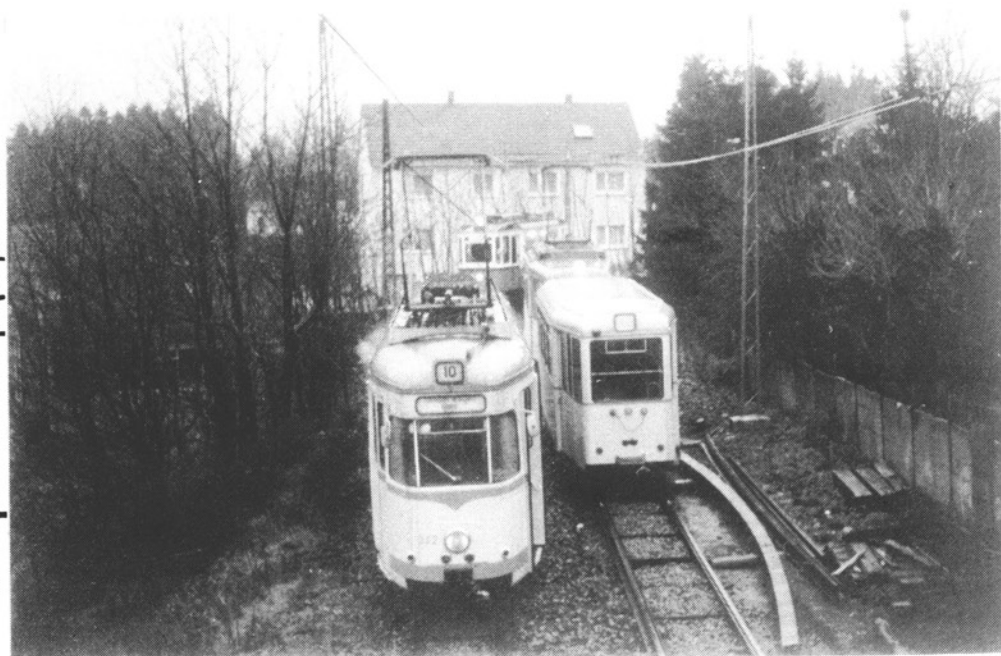


Umsetzanlage Möschenborn

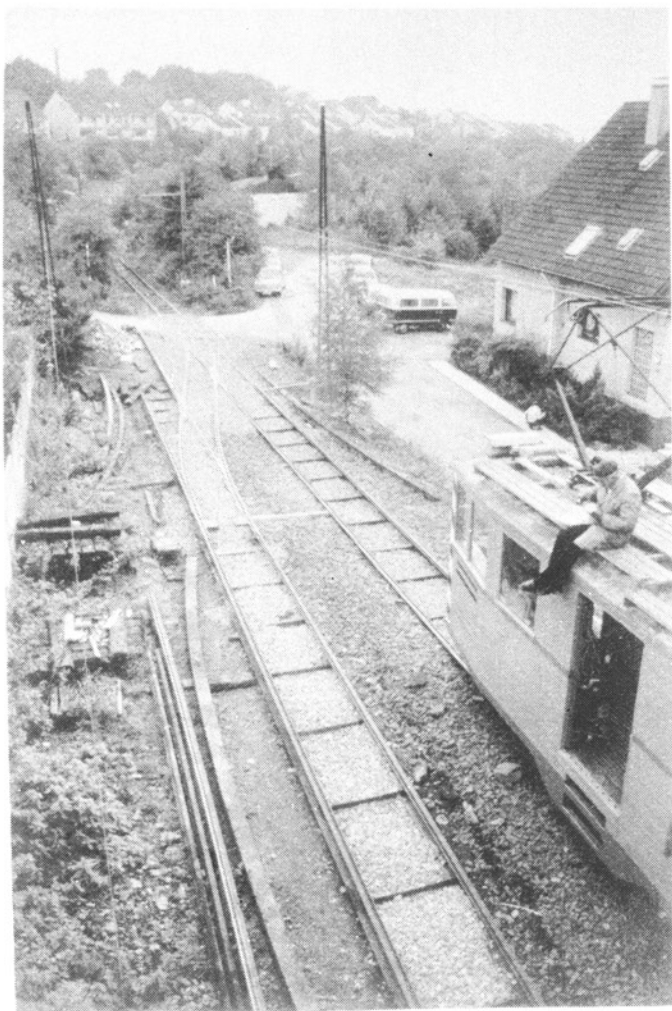
hh - Im vorigen Berichtsteil über die Umsetzanlage Möschenborn waren wir davon ausgegangen, dass die Fertigstellung der Endhaltestelle noch auf sich werde ~~warten~~ lassen, weil das Wetter uns einen Strich durch die Rechnung gemacht hatte.

Heute aber können wir verkünden: Möschenborn ist technisch fertig ! Was jetzt noch zu tun ist, erfordert keinen allzugrossen Aufwand mehr, da es sich eigentlich nur mehr um Verschönerungsarbeiten handelt, die nach und nach bei gutem Wetter erledigt werden können.

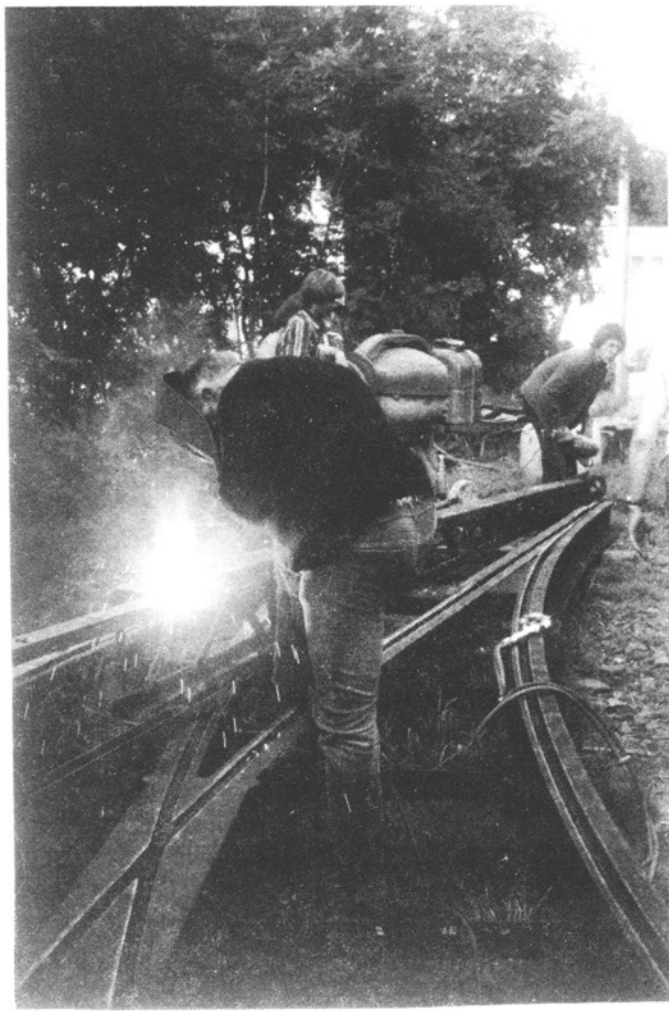
Als sichtbares Zeichen der Fertigstellung das Bild unten; die Fahrzeugversammlung, die zeigen soll, wie es in Möschenborn in nicht allzuferner Zeit an Betriebstagen selbstverständlich aussehen soll; ein zukunftsweisendes Bild als Ausdruck der Freude darüber, wieder ein aufwendiges Stück Arbeit geschafft zu haben !



Greueler



Endete unser Bericht in der letzten Haltestelle mit den ersten beiden Masten für die Querverspannung über die beiden Parallelgleise der Ausweiche Möschenborn zur Jahresmitte, so beginnen die Arbeiten der zweiten Hälfte des Jahres mit dem Entfernen des dem Parallelgleis im Wege stehenden Mittelastes, um dann sofort das zweite Gleis bis in den Bereich der Bogenweiche zu verlegen.



Auch hier musste zuvor das Planum noch vorbereitet, planiert und zum Teil abgetragen werden. Die bereits auf die benötigte Länge verschweissten Gleisprofile wurden an Ort und Stelle gebracht und sofort mit Spurstangen verbunden, gerichtet und provisorisch unterfüttert, indem der noch im Bereich Übergang Greuelerstrasse lagernde restliche Schotter herangekarrt wurde.



Gleichzeitig setzte eine andere Arbeitsgruppe auch die beiden unteren Maste für die Querverspannung im Weichenbereich, richtete sie aus und betonierte sie ein.

Nachdem nun die Schienenenden beider Parallelgleise in die richtige und ensgültige Lage gerückt waren, wurde die Bogenweiche angepasst und verschweisst.

Durch einen glücklichen Umstand (und die gute Nase einiger Aktiver) gelang es - gerade zur rechten Zeit - ein

Stück Zahnstangengleis der Barmer Bergbahn vor dem Verschrotten zu retten, sodass wir nun im Bereich der Endhaltestelle eine Erinnerung an diese alte Bahn deutlich vor Augen haben.

Im Endstadium des Gleisbaues wurde mit der Fahrdrahtaufhängung begonnen. Jeder, der dabei war, weiß heute, wie schwer und widerspenstig 200 m Fahrdraht sind, die dazu in rund 5 m Höhe angebracht werden müssen. Vom Endmast aus wurden drei Fahrdrähte von je 200 m Länge angebracht. Das Ende von zweien dieser Fahrdrähte wurde durch abgenommenen Fahrdraht verlängert und als Beidraht bis zum Abspannmast Greuel gespannt.

Bei diesen Arbeiten musste die übliche Arbeitszeit mehrfach bis über 20 Uhr hinaus verlängert, d.h. bei Dunkelheit gearbeitet werden.

Anfang November war der Neubauteil elektrisch voll befahrbar, nachdem noch kleine Korrekturen durchgeführt waren.

Das Jahr endete mit dem Verfüllen von 60 t Schotter, die im Ausweichenbereich verteilt und verstopft werden mussten.

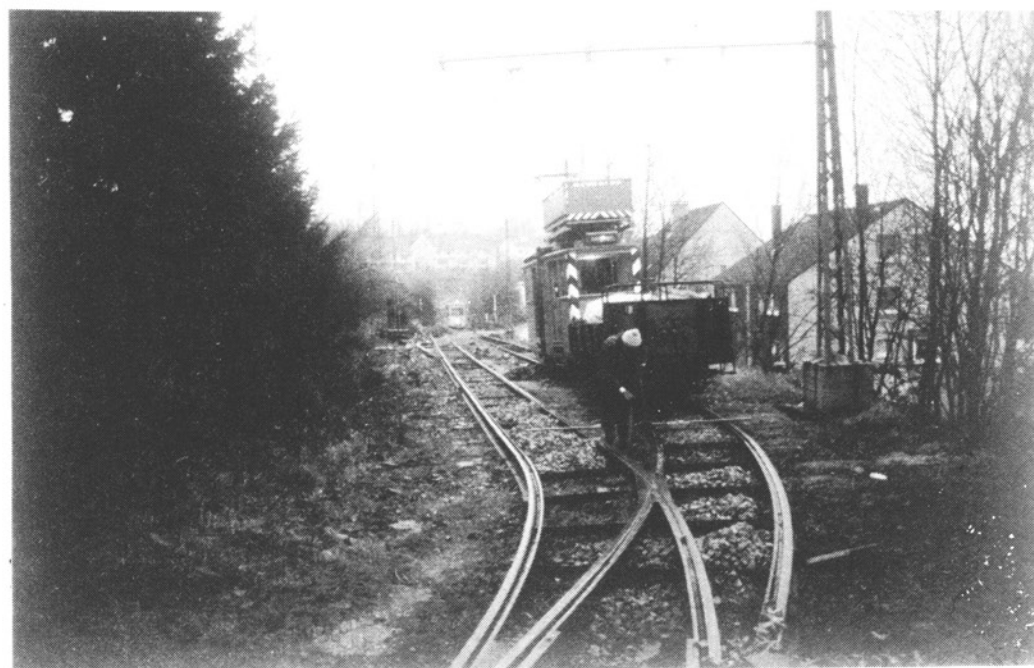
Zum Schluss kam das Grossaufräumen: Gleismaterial, Spurstangen und Stahlschwellen wurden aufgeladen und an anderen Stellen gelagert.

Zum Endausbau im kommenden Jahr gehören neben einem erforderlichen Stützmauerchen und der Verpflasterung der Endhaltestelle die Restaurierung der Maste, der Einbau der Weichenantriebe und der Kanalisationsanschluss.

Gesamt-Arbeitsaufwand für die Ausweiche Möschborn:
2.850 Arbeitsstunden

Fotos:

Manfred Höfer
Hanns Heinen

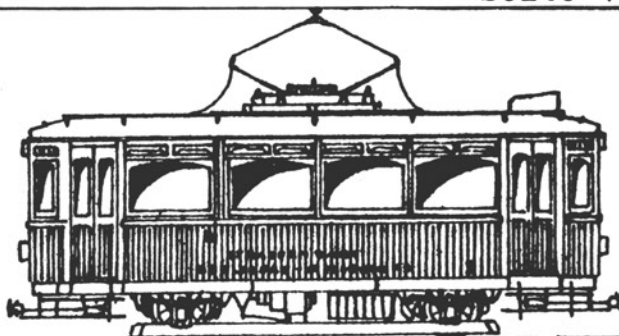


Museumsbahn St. Florian feierlich eröffnet

Samstag, 24. November 1979: das Wetter ist bewölkt, etwas kühl, aber regenfrei (im Gegensatz zu den vorhergegangenen Tagen). Der Bahnhof St. Florian ist Treffpunkt für Präminenz und Schaulustige, die der Eröffnung der ersten elektrischen Museumsbahn Österreichs beiwohnen wollen und dazu zum Teil sogar aus der Bundesrepublik Deutschland angereist sind.

Nach der Eröffnungsfahrt herrschte den ganzen Tag noch reger Betrieb. Bis Mittag waren noch alle drei Triebwagen ständig im Einsatz, selbst am Nachmittag waren meist zwei Triebwagen unterwegs. Mit den Eröffnungsgästen wurden am ersten Tag rund 800 Fahrgäste gezählt, was in Anbetracht der kalten Witterung einen großen Erfolg darstellt.

ÖGEG-Arbeitskreis



GROSSBRITANNIEN – Mutterland des Museumsbahngedankens

Eine Übersicht über die britischen Straßenbahnmuseen

Die letzte Straßenbahn im herkömmlichen Sinne verkehrte in Großbritannien im Jahre 1960 in Sheffield. Der Abbau der Straßenbahnnetze hatte in den dreißiger Jahren begonnen mit der Umstellung vieler Strecken auf Omnibus- oder mehr noch auf Obusbetrieb, bei dessen technischer Entwicklung Großbritannien damals führend war. Der zweite Weltkrieg verzögerte das Verschwinden der Straßenbahnen um einige Jahre, doch war den britischen Verkehrsfreunden schon in den Jahren vor dem Kriege klar geworden, daß etwas zur Rettung einzelner Fahrzeuge oder Strecken für die Nachwelt getan werden mußte. So wurde 1938 die "Light Railway Transport League" gegründet. Dies bedeutet, daß die Vereinigungen zur Erhaltung von Straßenbahnwagen in Großbritannien den entsprechenden deutschen Gruppen um etwa dreißig Jahre voraus sind.

Aufgabe dieses Aufsatzes ist eine Darstellung der heutigen Situation der englischen Straßenbahnmuseen. Historischen Fahrbetrieb gibt es heute in Crich, Beamish, Carlton Colville und neuerdings auch in Manchester, weitere Strecken sind geplant, u.a. in Liverpool. Daneben haben sich an mehreren Orten elektrische Schienenverkehrsmittel als Touristenattraktionen behauptet, die aber mit Ausnahme von Lord Street in Fleetwood keine Stadtstraßen mehr bedienen (Blackpool, Isle of Man, Brighton, Llandudno etc.). Ein Unikum ist die Miniatur-Straßenbahn in Seaton, in deren Wagen immerhin historische Fahrzeugteile erhalten bleiben. Aus der Vielzahl von Museen, die Straßenbahnwagen ohne Fahrgelegenheit konservieren, sollen ebenfalls einige Beispiele vorgestellt werden.

I. Museen mit historischem Fahrbetrieb



TRAMWAY MUSEUM CRICH

1) The Tramway Museum, Crich (Derbyshire)

Das Straßenbahnmuseum in Crich ist ohne Frage die führende Einrichtung dieser Art in Europa, wenn nicht gar in der Welt. Der Verein, der hinter dem Museum steht, wurde 1948 von Mitgliedern der Light Railway Transport League ins Leben gerufen und firmiert seit 1955 als "Tramway Museum Society" (TMS). Er ist als nationale Bildungstiftung anerkannt und genießt daher gewisse Vorteile, die später noch näher erläutert werden. Das heutige Gelände wurde 1959 bezogen, nachdem der angrenzende Steinbruch und die zugehörige Eisenbahn im Jahre 1957 stillgelegt worden waren. Auf der ehemaligen Eisenbahntrasse wurde eine etwa 800m lange, normalspurige Strecke verlegt, auf der 1963 ein erster Pferdebahnbetrieb mit einem Wagen aus Sheffield aufgenommen werden konnte. In einigen Schuppen- und Werkstattgebäuden der Steinbruchbahn, die noch vorhanden waren, ließ sich eine provisorische Werkstatt einrichten. Das bedeutete aber noch lange nicht, daß an den Wagen unter Dach gearbeitet werden konnte, da die meisten Fahrzeuge Doppeldeckwagen, und mithin zu hoch für die Werkstatt waren. Heute beherbergt eine zwölfgleisige Wagenhalle in Wellblech- und Holzbauweise die etwa fünfzig Museumsfahrzeuge von TMS. Zwei lange Hallengleise bilden den Werkstatteil. Die Hallen kehren ihre Rückseite dem Eingang des Museums zu. Der Besucher soll nämlich nicht den Eindruck haben, in einem Betriebshof zu stehen. Vielmehr war man in der TMS der Ansicht, daß die Straßenbahnwagen nur vor einer stilgerechten Kulisse richtig zur Geltung kommen. Man hat daher versucht, am Streckenanfang einen typischen Straßenzug aus der Anfangszeit unseres Jahrhunderts nachzuempfinden. Man kann das Ergebnis ohne weiteres als kleines Freilichtmuseum bezeichnen. Neben kleineren Ausstattungsgegenständen wie Haltestellenüberdachungen, Gaslaternen und Briefkästen gibt es auch durchaus größere Objekte. Da wäre die "Derby Assembly Hall" zu nennen, von der zwar bisher nur die dreistöckige Giebelfront wiederaufgebaut wurde, in der aber später Museumsräume eingerichtet werden sollen. Weitere historische Gebäude sind in Einzelteilen eingelagert worden. Die Natursteingebäude der Steinbruchbahn konnten hervorragend in die Szenerie einbezogen werden. Im früheren Ersatzteillager ist heute eine alte Druckerpresse zu sehen. Zünftiges Pflaster und viele liebenswerte Details machen

"Stephenson Place" (benannt nach dem Eisenbahn-Pionier George Stephenson, der auch die ehemalige Steinbruchbahn erbaut hat) zu einem wahren Schmuckstück. Hieraus erklärt sich auch die Bezeichnung "Town End" für die Endhaltestelle der Straßenbahn.

Nach der Abfahrt passieren die Wagen die Gleisharfe des Betriebshofes und verlassen das umgrenzte Gelände durch ein wunderbares, schmiedeeisernes Tor. Zwischen Bäumen hindurch und an Wiesen vorbei, auf denen viele Gäste der Bahn ein Picknick abhalten, wird der frühere Endpunkt "Wakebridge" erreicht. Hier befindet sich ein kleines Museum für Bergwerksanlagen. Die kurze Fahrstrecke von nur 800m wurde am 7. Juli 1978 um weitere 500m ergänzt. Das Eröffnungsband durchschneidet der Staatssekretär im Arbeitsministerium. Der neue Endpunkt heißt "Glory Mine". Es hatte etwa zehn Jahre gedauert, bis die Verlängerungspläne verwirklicht werden konnten. Das hatte seinen Grund zum einen darin, daß der Steinbruch mittlerweile wieder in Betrieb steht und die geplante Strecke von abbauwürdigen Erzadern gekreuzt wurde, deren Ausbeutung vorrangig war, zum anderen konnte nicht weiter auf die Eisenbahntrasse zurückgegriffen werden, sodaß kostspielige Erdarbeiten notwendig wurden. Ein generelles Problem ist in der Tatsache zu sehen, daß keine Straßenbahnbetriebe in Großbritannien mehr existieren, auf deren technische Unterstützung man hoffen durfte. Gleise und Weichen wurden in allen möglichen Städten aus dem Straßenpflaster gerettet, denn neue Straßenbahnschienen werden in England nicht mehr gewalzt und deutsche Profile sind aus Wechselkursgründen viel zu teuer (Dies ist auch das Hauptproblem des Betriebes in Blackpool). Ein noch größeres Problem war die Beschaffung der elektrischen Anlagen wie Fahrdrabt, Masten, Gleichrichter etc. In den sechziger Jahren konnte zum Glück einiges Material der damals ebenfalls im Sterben begriffenen Obusbetriebe sicherstellen. Die Stromversorgung geschieht aber heute noch mittels Dieselgenerator mit einer Fahrspannung von 450 Volt, Batterien und das allgemeine Stromnetz dienen als Reserve-Energiequelle. Für die Verlängerung 1978 ist British Rail eingesprungen mit der Lieferung von Schwellen.

Die Verlängerung ist eigentlich nur zwei glücklichen Zufällen zu verdanken. Zum einen gelang es bei einer Demonstrationsfahrt ein Mitglied des Vorstands der Stein-

bruchgesellschaft von der Attraktivität der Bahn zu überzeugen (so wurde die gewünschte Trasse freigegeben), zum anderen wurde die Strecke ins "Job Creation Scheme" aufgenommen. Dieser Begriff bedeutet etwa "Arbeitsplatz-Schaffungs-Programm". Das Arbeitsministerium stellt für sorgfältig geprüfte Einzelprojekte Geldmittel zur Verfügung, mit denen während der Laufzeit der Arbeiten Fachkräfte beschäftigt werden können. Die Arbeitsräume und die zu verarbeitenden Materialien sind vom Nutznießer zu stellen. Auf diese Weise sind in Crich auch schon einige Wagen von qualifizierten Kräften renoviert worden, doch fiel es der TMS nicht immer leicht, die technischen Ersatzteile, Farben, Stoffe etc. zu beschaffen. Dennoch hat sich Crich im Laufe der Jahre zur "Landeshauptwerkstatt" für Museumsstraßenbahnwagen gemauert. Es bestehen zahlreiche Partnerschaften mit anderen Museen (z.B. Blackpool, Manchester) und eine gute Zusammenarbeit mit dem "Science Museum" in London, das dem "Deutschen Museum" vergleichbar ist. In den Räumen des Science Museum in South Kensington (London) ist eine Leihgabe aus Crich aufgestellt. Andererseits unterstützt das Science Museum die TMS bei Suche und Erwerb weiterer Museumswagen, die auch heute noch auf manchen Schrottplätzen oder in Schrebergärten mehr oder weniger vollständig vorhanden sind.

Zum Schluß noch einige Zahlen:

Im Jahre 1978 wurden 208.110 Besucher des Museums in Crich gezählt, zur "Transport Extravaganza" allein (einer alljährlichen Wochenend-Veranstaltung mit vielerlei historischen Verkehrsmitteln wie Auto-Oldtimern, Lokomobilen, Dampfkarussells, Fesselballons etc.) waren es 29.693 Verkehrsinteressierte, für die bis zu vierzehn Straßenbahnwagen gleichzeitig eingesetzt werden mußten! Am vierten August 1979 konnte der zweimillionste Besucher begrüßt werden, ein junger Straßenbahnfreund aus Frankfurt! Wie lange müssen deutsche Verkehrsinteressenten noch ins Ausland fahren, um eine richtige Museums-Straßenbahn zu erleben?

(Daten entnommen aus: The Tramway Museum, offizieller Führer, Crich 1977; diverse Hefte Modern Tramway der Jahrgänge 1978 und 1979.)

- gk -

BLICKPUNKT STRASSENBAHN lädt ein zu seiner ersten Veranstaltung im Jahre 1980, einem Nahverkehrs-Wochenende im Bergischen Land. Wir haben uns dazu ein besonders interessantes und vielseitiges Programm ausgedacht, das eine Vielzahl von Verkehrsmitteln und Verkehrsbetrieben in dieser Region vorstellt:

Samstag, 8.3.80: Solingen/Wuppertal mit Obus, Schwebbahn und Straßenbahn.

Beginn der Fahrt um 10.10 Uhr am OB-Bahnhof Solingen-Ohligs,
Ende ca. 17.15 Uhr am Bahnhof Wuppertal-Elberfeld.

Fahrtstrecke: Ohligs - Weidenstr. - Burg - Vohwinkel - Oberbarmen - Langerfeld - Heckinghausen - Klinikum Barmen - Hofkamp - Wieden - Elberfeld.

Fahrzeuge: Obus vom Typ TS1 (bei Bedarf zusätzlich ein TS2/TS3. Historischer Kaiserwagen (Bj.1900) der Wuppertaler Schwebbahn. Auf der Wuppertaler Straßenbahn der Zweiachs-Tw 3239 sowie je ein 4x- und 8x-Gelenk-Tw.

Besichtigung des Obus-Betriebshofes Solingen-Weidenstraße und des Straßenbahn-Betriebshofes Wuppertal-Heckinghausen.

Fahrpreis: DM 18,--.

Sonntag, 9.3.80: Omnibus-Sonderfahrt zum Straßenbahnmuseum der Bergischen Museumsbahnen und durch das Bergische Land.

Beginn der Fahrt am Betriebshof Benrath der Rheinbahn Düsseldorf (5 min. Fußweg vom Bahnhof Düsseldorf-Benrath) um 9.00 Uhr.
Ende ca. 17.30 Uhr im Bf. Benrath.

Fahrtstrecke: Benrath - Ohligs - Solingen - Kohlfurth - Remscheid - Wipperfurth - Gummersbach - Overath - Bergisch Gladbach - Leverkusen - Ohligs - Benrath.

Fahrzeug: Eingesetzt wird Prototyp-Wagen des Typs S 80 (zukünftiger Standardbus) der Rheinbahn.

Besichtigungen: Museumsgelände der Bergischen Museumsbahnen in der Kohlfurth; Omnibus-Betriebshöfe Remscheid (SR), Gummersbach (OVAG) und Benrath (RBG).

Fahrpreis: DM 15,--.

Auskünfte und Fahrscheine bei Michael Dickmann, Distelbeck 23, 5600 Wuppertal 1 (0202/42 13 93.

WAGENPARKLISTE

der Düsseldorfer
Straßenbahnbetriebe

von Dieter Zeh und
Dieter Walting

1. Teil Städt. Strab.

gegen Einsendung von
DM 2,40 in Briefmarken
an Dieter Walting,
Landsberger Str. 26
4000 Düsseldorf 13

jetzt im BMB-Vertrieb:

Deutsche Straßen- und Stadtbahnen



Band 1: Bayern

Von Dieter Hölte. 238 S., 16 Farb- und
411 SW-Fotos. DM 53,00

Band 2: Nördliches Baden-Württemberg

Von Dieter Hölte. 352 S., 16 Farb- und
665 SW-Fotos. DM 59,50

Band 3: Südliches Baden-Württemberg

Von Dieter Hölte. 280 S., 16 Farb- und
536 SW-Fotos. DM 57,00

Technischer Leistungsbericht 1979

=====

Bedingt durch die klimatischen Verhältnisse wurde das Arbeitsprogramm für das Jahr 1979 teilweise schwer beeinflusst (Siehe Haltestelle Nr. 20). Zum ersten Mal mussten wir harte Kritik von aussen hören, die unserer Meinung nach das Ziel weit verfehlt. Insgesamt gesehen kann man zu folgendem Resümé kommen: die Freude an der aktiven Arbeit bei der Bergischen Museumsbahn ist bei allen Aktiven nicht mehr vorhanden, vielmehr entstand aus der langjährigen Tätigkeit eine innere Verpflichtung, die Museumsbahn zum Erfolg zu bringen!

Gesamtleistungen

An 48 Samstagen wurde 1979 gearbeitet.

2 Samstagsarbeiten verhinderte das schlechte Wetter

1 Samstag fiel durch "50 Jahre Wuppertal" aus

1 Samstag hatten wir Versammlung

An den 48 Samstagen wurden 6402 Stunden geleistet. Parallel hinzu kamen 1100 Stunden an sonstigen Wochentagen zur Fahrzeugaufarbeitung. Die Zeitaufwendungen zur Beschaffung von Werkzeugen, Materialien, usw. sind nicht erfassbar, da sie im Laufe der Woche erledigt wurden.

Einzelleistungen

1) Strecke

Vom 2. bis 9. Samstag des Jahres 1979 musste die Strecke von Schnee und von unter der Schneelast auf die Strecke gefallenen Bäumen befreit werden. Die zum Arbeiten benötigten Fahrzeuge konnten wieder bewegt werden. Der Zeitaufwand dafür betrug 430 Stunden.

Die Umsetzanlage konnte in 2850 Stunden bis zum aufschottern fertiggestellt werden. Es wurden 100 m Gleisjochs ausgebaut und nach der Kohlfurth transportiert. Das Gleisbett musste durch Aushub von 39 cbm Erde geschaffen werden. 3 Weichen wurden von der Ausweiche Greuel nach Möschenborn gebracht, ausgerichtet und eingebaut. Ebenso 400 m Schienen von Kohlfurth nach Möschenborn gefahren und dort mittels 36 Schienen-Schweissstellen und 80 Spurstangen zu 198 m Gleis verarbeitet. Als Erinnerung an die Wuppertaler Bergbahn konnten die letzten 18 m vor dem Endmast in originalem Zahnstangengleis verlegt werden. Die Unkrautbeseitigung einschliesslich Müll von den Hängen sowie die Reinhaltung der Wasserabflussgräben schlugen mit 160 Stunden zu buche. Das Bergbahngleis bauten wir in der Strasse "An der Bergbahn" aus. Für die weitere Instandsetzung der Strecke kauften wir bei der Vestischen Strassenbahn 120 neuwertige Schwellen. Der



Ausbau auf der ehemaligen Strassenbahnstrecke Gelsenkirchen-Buer-Gladbeck sowie deren Transport erfolgte durch unsere Aktiven.

2) Masten

Im Zusammenhang mit der Umsetzanlage wurden 7 neue Masten gesetzt. Als Ergänzung zu den vorhandenen 5 Masten wurde 2 Masten in Solingen ausgebaut und zur Kohlfurth transportiert. In einem Sondereinsatz im Laufe der Woche fand eine Mastinstandsetzung statt. Somit konnten sie schon am folgenden Samstag zur Umsetzanlage gebracht werden. Alle Masten wurden in die 2.10 m tiefen und 1.20 mal 1.20 grossen Löcher gesetzt und mit 24 cbm Beton eingegossen. Weiterhin wurden im Streckenverlauf 6 Masten repariert, d.h. entrostet, 2 mal grundiert und einmal lackiert. Teilweise haben sie ausserdem einen neuen Betonsockel erhalten. Der Zeitaufwand lag bei 255 Stunden.

3) Fahrleitung

Bedingt durch die Winterschäden musste die Fahrleitung in den ersten Monaten des Jahres mehrfach korrigiert werden. Auch die Umsetzanlage Möschenborn musste natürlich mit Fahrleistung ausgestattet werden. Die dafür erforderlichen Leistungen gliedern sich wie folgt: Einbau eines Auslegers von 6 m mit 2 Abspannungen am Mast 3; Mast 4 und 5 sowie Mast 2 und 3 mit Abspannungen verbunden zur Aufhängung des Fahrdrahtes; Aufhängung des Fahrdrahtes über die gesamte Umsetzanlage einschliesslich eines dritten Fahrdrahtes bis zum Abspannmast Greuel; Korrigierung der gesamten Anlage; nicht vorhandene Spezial-Armaturen mussten in werktätiger Handarbeit in der Hückeswagener Spezialwerkstatt angefertigt werden.

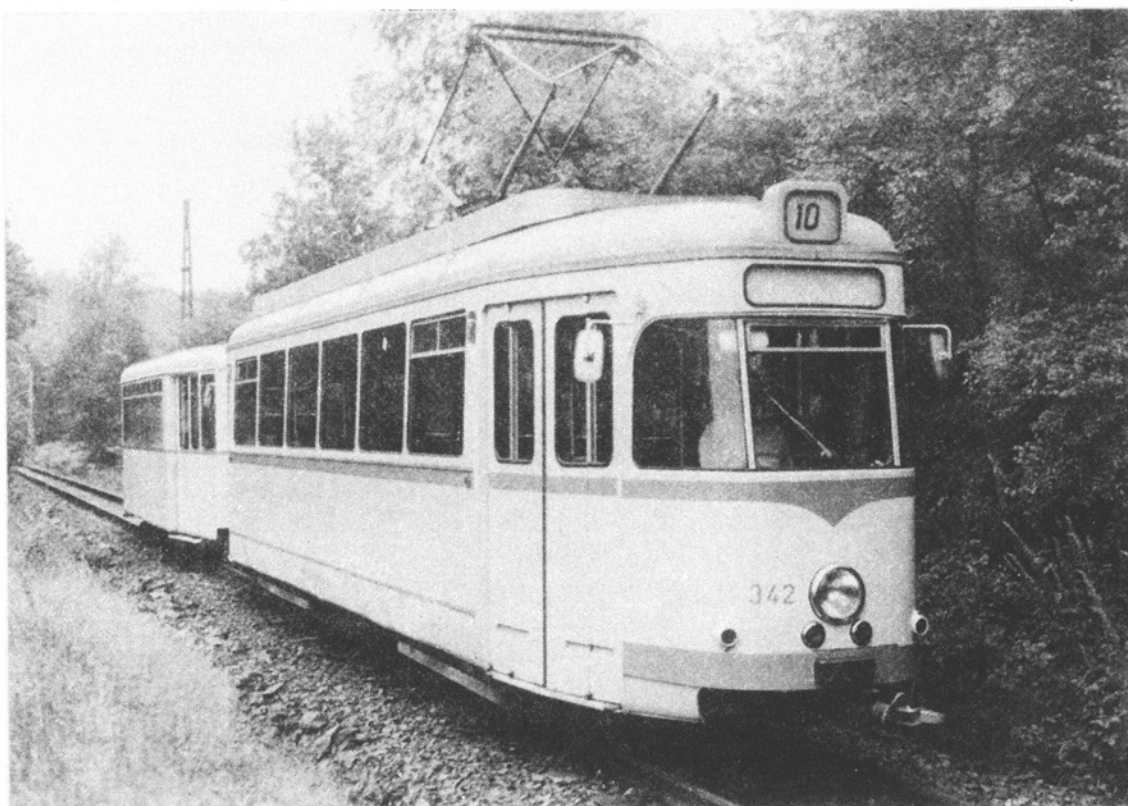
4) Stromversorgung

Am Gebäude für die Stromversorgung gingen die Innenarbeiten bis zum Einbringen des Estrichs dem Ende entgegen. Der Estrich selbst kann erst nach Fertigstellung der elektrischen Anlagen eingebracht werden. Die Schränke für die Aufnahme der Hochspannungsanlage wurden im Laufe des Jahres aufgestellt, auf die Installation der vorhandenen Hagener Quecksilberdampf-Anlage wurde jedoch nach reiflichen Überlegungen und Konsultationen der E V U verzichtet.

Als Folge davon wurde in drei Einsätzen mit insgesamt 167 Stunden die moderne Halbleiterstation in Gladbeck ausgebaut und zur Kohlfurth geschafft.

4a) Begründung zum Ankauf der Gladbecker Station

1974 wurde von der Hagener Strassenbahn eine Quecksilberdampf-Gleichrichter-Station erworben. Zu diesem Zeitpunkt war diese Station technisch voll verwendbar, zumal es



sich um die letzte Generation von Quecksilberdampf-Gleichrichteranlagen handelte. Im Zuge der technischen Weiterentwicklung wurden in den letzten Jahren (seit Mitte der 70er Jahre zunehmend) Halbleiter-Stationen eingebaut. Da eine solche Station aus Kostengründen für die B M B unmöglich war, entschieden wir uns damals (1974) für das Mögliche. Durch bekannte zeitliche Gründe wandten wir uns erst Ende 1978 an das E V U. Dort hatte man schwerste Bedenken gegen den Einbau der kompletten Quecksilberdampf-Anlage, denn auch in der Hochspannungstechnik hatte die Elektronik Einzug gehalten. Nach langwierigen Verhandlungen gab uns das E V U die Genehmigung zum Aufbau der Quecksilberdampf-Anlage, machte jedoch zugleich zur Auflage, Störungen des Netzes durch unsere Anlage auf unsere Kosten beseitigen zu lassen. Die Hochspannungsseite müsste dabei allerdings generell neu; eine Unterstützung von Seiten des E V U wurde uns zuteil. Nach reiflicher Überlegung entschlossen wir dann, auf den Einbau dieser Anlage zu verzichten, zumal der Ankauf der wartungsfreundlichen Halbleiter-Station aus Gladbeck sich abzeichnete. Als er zustande kam, ergaben sich für die B M B keine neuerlichen Belastungen, da der Kaufpreis von den Aktiven aufgebracht wurde.

5) Fahrzeuge

Die Hauptaktivität auf dem Sektor Fahrzeuge lag auch wie 1978 am TW 107 (AG Düsseldorf). An dieses Fahrzeug wurden 886 Stunden aufgewendet: Abschluss der Schlosserarbeiten; Aussenarbeiten am Wagenkasten wie Entrosten, Abbeizen, Schleifen und 1. Grundierungen; Innenarbeiten, wie Wagenuntergestell, Rahmen, Entrosten, Schleifen, 3 mal Grundieren, 2 mal Vorstreichen und 1 mal Lackieren; Wagendach mit elastischer Masse abgedichtet. Einbau des Fussbodens und eines Teiles des Bremsgestänges gehörten ebenfalls zu diesen Arbeiten.

Ausserhalb des offiziellen Arbeits-Samstages konnten in zusätzlichen Arbeitseinsätzen folgende Fahrzeuge aufgewertet werden:

Tw 628 : neuer Aussenanstrich und Plattform B überholt (100 Stunden)

Tw 105 : zum 50 jährigen Stadtjubiläum von aussen ganz, von innen zum Teil neuer Lackaufbau (170 Stunden)

Tw 96 : Fenster neu abgedichtet, Holzeinfassungen von Fenstern und Türen teilweise erneuert sowie den gesamten Lackaufbau (60 Stunden)

Tw 49 : Dach neu eingefasst, Überholungen am gesamten Fahrzeug (300 Stunden)

Tw 58 : Fahrzeug in HU (bisher 120 Stunden)

Tw 128 : Fahrzeug in Aufarbeitung (60 Stunden)

BW 195 : äusserer Lackaufbau erneuert (200 Stunden)

BW 131 : Lackschadstellen beseitigt, ganze Felder neulackiert (100 Stunden)

Tw 295 : Fahrzeug wird zum Aufenthaltsraum umgebaut (bisher 60 Stunden)

Auch ein Neubaufahrzeug gesellte sich zur Kohlfurth Fahrzeug-Sammlung : eine 2-achsige Lore mit aufgeschweisstem 600 mm - Schienenkreuz. Mit diesem Fahrzeug kommen unsere Bauloren zum Einsatz. Der Bau des "Sputnik" erfolgte durch Herrn Johann.

Tw 329 : auch an diesem Hagener Fahrzeug hatten sich Witterungsschäden eingestellt. Aus diesem Grunde wurden die gesamten Dachaufbauten entfernt und befinden sich in Aufarbeitung.

6) Transporte

Grösster Transport war die Überführung des TW 342 von Bochum zu Kohlfurth. Es handelt sich hier um einen Grossraum-4-Achser der Vestischen Strassenbahn (Düweg 1952) Zeitaufwand dafür: 50 Stunden.

Überführung von 2 Masten aus Solingen (4 Stunden)

Transport der neuen Gleichrichterstation mit 2 LKW von Gladbeck zu Kohlfurth (40 St.)

Mehrere Fahrten zum Materialtransport von der Kohlfurth nach Möschenborn (40 Stunden)

Zahnradschienen von Barmen zur Kohlfurth (12 Stunden)

7) Sonstiges

Ein Erlebnis für alle Beteiligten war die Veranstaltung zum 50-jährigen Stadtjubiläum Wuppertal. An diesen beiden Tagen konnten wir, die Bergische Museumsbahn, uns einer breiten Öffentlichkeit vorstellen. Arbeitsaufwand dafür: 330 Stunden.

Am "Tag der offenen Tür" wurden 20 Stunden geleistet.

Desweiteren hatten wir das Deutsche Rote Kreuz zu Gast, welches mit einem unserer Fahrzeuge eine Katastrophen-Übung durchspielte.

Inspektions- Unterhaltungsarbeiten an den für den Aufbaubetrieb benötigten Fahrzeugen und Geräten sowie Aufräumarbeiten im Betriebshof erforderten 87 Stunden.

Wasserabführung aus dem Weichenbereich Möschenborn steht mit 30 Stunden zu Buch. u.T.



KLEINBAHN LOH - SCHLACHTHOF- HATZFELD

stillgelegt

Sogar das Fernsehen war zur Abschiedsfahrt erschienen, die am 8. Februar 1980 stattfand.

Wuppertal ist um einen Anziehungspunkt für Eisenbahn- und Straßenbahnfreunde ärmer geworden.

Diese Bahn wurde ein Opfer des Rechenstifts. Die Wuppertaler Stadt-

werke konnten das Defizit, das die Bahn zuletzt einfuhr, nicht länger vertreten, und die Deutsche Bundesbahn fand wohl auch keine Möglichkeit, die nun noch abwandernden Gütermengen der Schiene zu erhalten.

Erinnern wir uns: Im Jahre 1910 wurde der Güterverkehr vom Bahnhof Loh über den viadukt Schönebecker Straße, durch den Schönebecker Busch, über Schlachthof, Winchenbachstraße, Riescheid und Grunerstraße nach Hatzfeld aufgenommen. Ab Schönebecker Busch war der Fahrdraht gespannt, jedoch kamen die Lokomotiven der Staatsbahn bis zum Schlachthof. Von 1911 bis 1963 benutzte

auch die Straßenbahn die Gleise der Kleinbahn bis Hatzfeld ab Winchenbachstraße.

Die Bilder von Klaus Sieper entstanden 1954 am Schlachthof und 1973 an der Grunerstraße.

