



Haltestelle

Vereinszeitschrift der Bergischen Museumsbahnen e.V. Wuppertal
– Elektrische Straßenbahn Kohlfurth-Cronenberg –

Nr. 82 – September 1998



Unser Museums-Tw 105 im Einsatz auf der Linie 3 zwischen Viehhof Arrenberg und Grenze Jagdhaus. Eine typische Szene aus der Elberfelder Innenstadt – hier in der Calvinstraße. In den vierzig Jahren, die seit dieser Aufnahme vergangen sind,

hat sich das Stadtbild sehr gewandelt. Heute bummeln hier ausschließlich Fußgänger durch die Einkaufsstraßen. Im Jahre 1959 wurde diese Streckenführung stillgelegt und die neue Verbindung über Gathe und Karlstraße in Betrieb genommen.

Impressum

Haltestelle

Vereinszeitschrift der Bergischen Museumsbahnen e. V. Wuppertal

Postfach 13 19 36
42046 Wuppertal

Betriebshof:
Kohlfurth Brücke 57
42349 Wuppertal
Telefon (02 02) 47 02 51
(während der Öffnungszeiten)
Telefax (02 02) 4 78 16 38

Ausgabe Nr. 82, August 1998

Auflage 1100 Stück

Redaktion „Haltestelle“
c/o Klaus Sieper
Hünefeldstraße 103
42285 Wuppertal
Telefon (02 02) 8 14 56

Redaktionsschluß Nr. 83:
20. Oktober 1998

Gestaltung:
Ladleif Typografie
Kaiserstraße 174
42329 Wuppertal
Telefon (02 02) 78 58 89
Telefax (02 02) 7 86 60 79

Adressen – Konten – Beitragsordnung

Bankverbindungen

Stadtsparkasse Wuppertal
Kto.-Nr.: 909 564 · BLZ 330 500 00

Postbank Essen
Kto.-Nr. 2258 15-439 · BLZ 360 10043

Adressen

1. Vorsitzender:
Michael Schumann
Uellendahler Straße 200
42109 Wuppertal
Telefon (02 02) 75 24 42

2. Vorsitzender:
Ulrich Sunder
Friedrich-Wilhelm-Straße 12
40625 Düsseldorf
Telefon (02 11) 28 96 06

Schatzmeister:
Ernst-Günter Beiersmann
Alfred-Dobbert-Straße 25
42111 Wuppertal
Telefon (02 02) 70 16 44

BMB im Internet:
<http://www.wuppertal.de/region/museum/bmb/bmb.html>

Technische Leitung:
Dr.-Ing. Gundo Riechelmann
Dipl.-Ing. Andreas Knebel

BMB-Vertrieb

Postfach 13 19 36
42046 Wuppertal

Bankverbindung:
Postbank Essen
Konto.-Nr.: 9072-438
(BLZ 360 100 43)

Unsere Beitragsordnung

Gruppe A (allgemein)
DM 96,- jährlich

Gruppe B (ermäßigt)
DM 48,- jährlich

Der Bezug der „Haltestelle“ ist im Mitgliedsbeitrag eingeschlossen. Einzelstücke werden gegen eine Spende von 5,- DM abgegeben. Nachdrucke und Auszüge sind nur bei voller Quellenangabe gestattet.

Zur Vermeidung von Fehlleitungen bitten wir alle Mitglieder, Anschriftenänderungen, Erklärungen usw. sofort, bzw. bis zum Ende des Geschäftsjahres schriftlich an und zu richten. Sie ersparen uns unnötige Arbeit und Kosten.

Zuwendungen an den Verein sind durch Erlaß des Kultusministers des Landes NRW vom 6.10.80 unter der Nummer IV V 1-04-57-64/80, sowie des Finanzamtes Wuppertal-Elberfeld unter Nr. 81 Gem. A 466/ 21.9.81 steuerbegünstigt abzugsfähig. Durch die Änderung der Einkommensteuer-Richtlinien sind seit dem 1.1.1983 Beiträge an den Verein nicht mehr steuerbegünstigt. Für die Spenden gilt folgende Regelung: Zahlen Sie diese an die Stadtkasse Wuppertal, Kto.-Nr. 10 07 19, bei der Stadtsparkasse Wuppertal (BLZ 330 500 00) oder beim Postgiroamt Essen Kto.-Nr. 14 820-430 (BLZ 360 100 43), mit dem Vermerk: Haushaltstelle 3101-177. 0100.6. Achten Sie darauf, daß Ihre volle Anschrift auf dem Überweisungsträger erscheint. Sie können hier auch eine Zeile im Feld „Verwendungszweck“ nutzen. Die Stadt Wuppertal stellt Spendenbescheinigungen erst ab Spenden von DM 100,- aufwärts aus. Bei geringeren Beträgen genügt als Nachweis gegenüber dem Finanzamt der Einzahlungsbeleg als Spendenquittung. Aus diesem Beleg muß jedoch die Stadt Wuppertal als Empfänger ersichtlich sein.

Elektrische Straßenbahn Kohlfurth-Cronenberg

Fahrplan 1998



Die Straßenbahnen verkehren an folgenden Tagen:
13./27. September · 11. Oktober · 5./6. Dezember*

Richtung Cronenberg

Solingen-Kohlfurth	ab	10.40	12.00	14.00	16.00	17.20
Kohlfurth Brücke		10.43	12.03	14.03	16.03	17.23
Unterkohlfurth		10.46	12.06	14.06	16.06	17.26
Petrikshammer		10.49	12.09	14.09	16.09	17.29
Friedrichshammer		10.52	12.12	14.12	16.12	17.32
Kaltenbach		10.54	12.14	14.14	16.14	17.34
Greuel	an					
Möschornborn						

Richtung Solingen

Möschornborn						
Greuel	ab	11.00	12.20	14.20	16.20	17.40
Kaltenbach		11.02	12.22	14.22	16.22	17.42
Friedrichshammer		11.05	12.25	14.25	16.25	17.45
Petrikshammer		11.08	12.28	14.28	16.28	17.48
Unterkohlfurth		11.11	12.31	14.31	16.31	17.51
Kohlfurth Brücke	an	11.14	12.34	14.34	16.34	17.54
Solingen-Kohlfurth						

In der Regel verkehren E-Wagen (½-Stunden-Takt)

Besichtigungszeiten:

Samstags von 11-17 Uhr, von Mai bis Oktober auch sonntags von 11-17 Uhr.

Bergische Museumsbahnen e. V. · Postfach 13 19 36 · 42046 Wuppertal · Telefon Betriebshof: (02 02) 47 02 51 (samstags 11-17 Uhr)

* Änderungen vorbehalten; 5./6. Dez.: Nikolausfahrten mit Reservierung

H Möschornborn
(z. ZL nicht bedient)

H Greuel
→ Naturfreundehaus

H Kaltenbach

H Friedrichshammer
→ Manuelskotten/
Lehrpfad

H Petrikshammer
→ Manuelskotten/
Lehrpfad

H Unterkohlfurth

H Kohlfurth Brücke
→ CE BA

H SG-Kohlfurth
(z. ZL nicht bedient)

JAHRES HAUPT VERSAMMLUNG 1998

Protokoll • Protokoll • Protokoll • Protokoll • Protokoll

Der Versammlung geht das Treffen im Betriebshof Wuppertal-Kohlfurth Brücke mit Streckenbereisung mit Triebwagen 105 voraus. Bis zum Aufruf des Tagesordnungspunktes Nr. 5 haben sich laut Anwesenheitsliste 64 Mitglieder versammelt. Zwei Mitglieder haben sich schriftlich, eines telefonisch entschuldigt.

Begrüßung

Vorsitzender Wolfgang Schultz begrüßt die Anwesenden im Joh.-Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg.

Gedenkminute

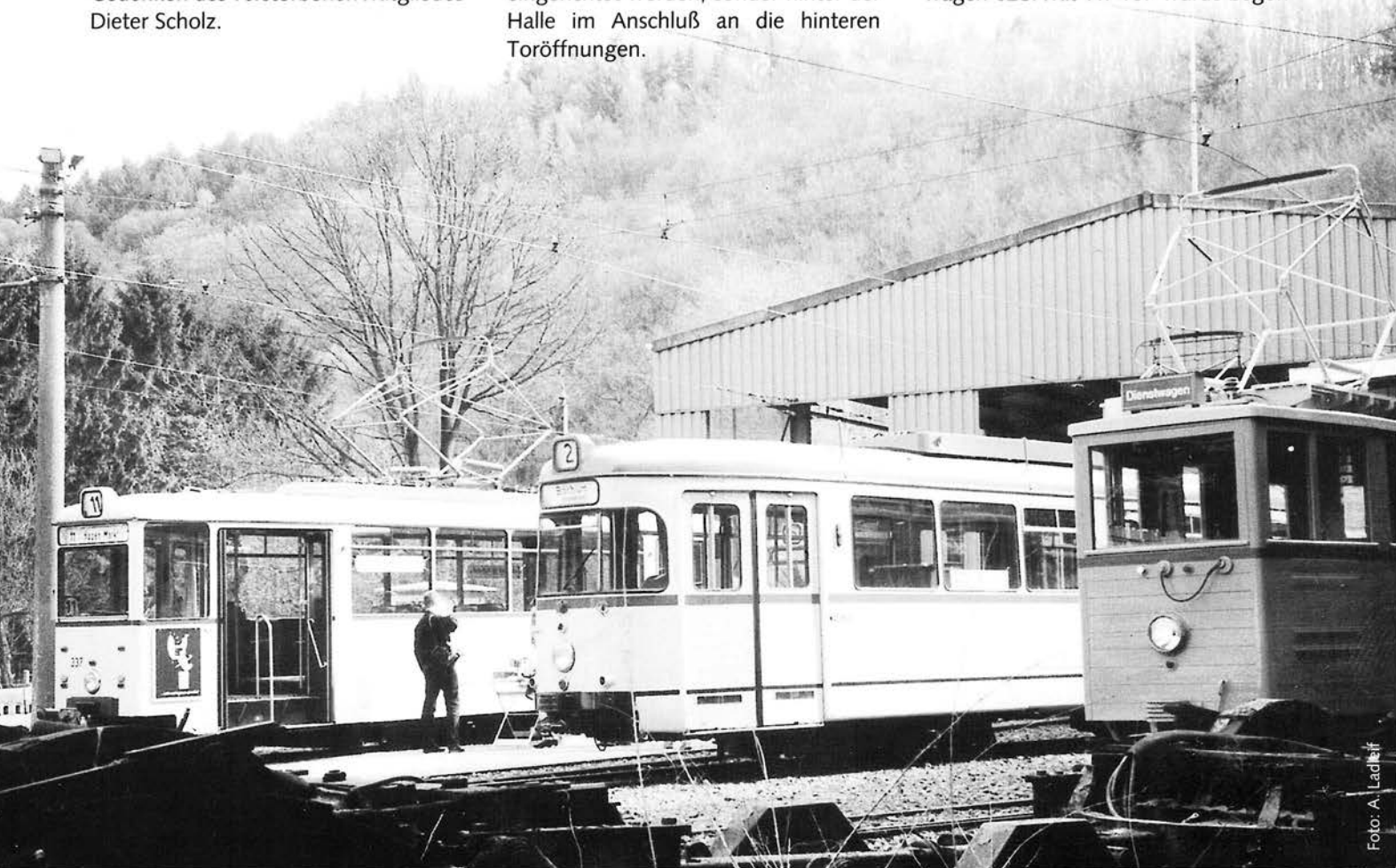
Die Anwesenden erheben sich zum Gedenken des verstorbenen Mitgliedes Dieter Scholz.

Jahresberichte

Dr. Ing. Gundo Riechelmann berichtet über die Projekte der näheren Zukunft: Die linke Seitenwand der Wagenhalle soll geschlossen werden. Damit verbunden ist die Fertigstellung der Inspektionsgrube. Der Werkstatttrakt soll nun nicht mehr links neben der Halle eingerichtet werden, sondern hinter der Halle im Anschluß an die hinteren Toröffnungen.

Dipl.-Ing. Andreas Knebel erläutert, daß der Schienentausch in der Kurve oberhalb der langen Gerade Friedrichshammer vorbereitet wurde. Die von der Betriebsleitung beanstandeten Fahrleitungsmasten wurden durch neue ersetzt. Wir warten auf den Gas- und Wasseranschluß für das Sozialgebäude. Der Baumeinschlag längs der Strecke wurde forciert. Zum Erhalt der Strecke muß ein Zweibegebagger beschafft werden, da die Arbeit mit den bisherigen Mitteln nicht zu bewältigen ist.

Manfred Streppelmann (Bereich Fahrzeugelektrik): Der Schwerpunkt der Fahrzeugarbeiten lag bei Turmtriebwagen 628. Mit Tw 107 wurde begon-



nen, aber es fehlen weitere fachkundige Helfer. Tw 337 erhielt wieder einen AEG-Stemmann-Stromabnehmer.

Michael Schumann lädt zur Mitarbeit ein. Inzwischen haben wir Unterstützung durch Jugendliche bekommen, die zur Arbeitsleistung bei gemeinnützigen Einrichtungen verurteilt worden sind. Wir haben durchweg gute Erfahrungen gemacht. Wir erwarten die Unterstützung durch Arbeitskräfte, die uns von der Stadt im Rahmen des Programms „Arbeit statt Sozialhilfe“ zugewiesen werden. Wir suchen einen Unternehmer, der uns ein Gerüst für die Sanierung des Wegedurchlasses am Schütt zur Verfügung stellt.

5. Udo Tegtmeyer: Durch die Kontakte zur BoGeStra konnte die Anzahl der für den Fahrbetrieb ausgebildeten Mitglieder auf einen ausreichenden Stand erhöht werden. Wir verfügen jetzt über mehr Fahrer, Zugbegleiter und zwei weitere Fahrdienstleiter.

Bericht der Kassenprüfer

Volker Lohmann: Er hat zusammen mit Thomas Wächter die Buchhaltung geprüft und die Ordnungsmäßigkeit festgestellt. Er empfiehlt der Versammlung die Entlastung des Schatzmeisters.

Entlastung des Schatzmeisters/des Vorstands

Die Versammlung erteilt dem Schatzmeister einstimmig die Entlastung.

Wolfgang Schultz gibt einen Rückblick auf 14 Jahre seiner Zugehörigkeit zum Vorstand der BMB und verabschiedet sich aus dem Amt. Die Versammlung erteilt dem Vorstand (W. Schultz und M. Schumann) Entlastung bei einer Gegenstimme und 2 Enthaltungen.

Wahlen

Vorstandswahlen:

Klaus Sieper übernimmt die Leitung. Die Abstimmung soll durch Handzeichen erfolgen.

1. Vorsitzender:

Einziger Vorschlag: Michael Schumann
Die Versammlung entscheidet mit Zustimmung bei 2 Enthaltungen.

2. Vorsitzender:

Einziger Vorschlag: Ulrich Sunder
Hierzu wird ein Brief von Herrn Sunder verlesen. Die Versammlung entscheidet mit Zustimmung bei 3 Enthaltungen.

Schatzmeister:

Einziger Vorschlag: E.-G. Beiersmann
Die Versammlung entscheidet mit einstimmiger Zustimmung.

Alle Gewählte haben die Wahl angenommen. Damit ist der neue Vorstand bestimmt. Michael Schumann übernimmt die Leitung der Versammlung.

Satzungsänderung

Die Ergänzungen laut Seite 6 der „Haltestelle“ Nr. 81 zu den bereits am 19. April 1997 beschlossenen Änderungen werden einstimmig angenommen.

Bestellung des Beirats und der technischen Leitung

Als Schriftführer wird Klaus Sieper bestimmt, für die technische Leitung Dr. Gundo Riechelmann und Andreas Knebel (einstimmig).

Aktuelle Berichte

Michael Schumann: Die Fahrgastzahlen sind 1997 leicht rückläufig gewesen. Ursache waren ungünstige Witterung und mangelnde Werbung für die Fahrtage zum Müngstener Brückenfest. Dagegen sind die Einnahmen aus dem Fahrbetrieb leicht gestiegen, und Beanstandungen

des erhöhten Fahrpreises hat es nicht gegeben. 1998 wird der Manuelauskotten an jedem Fahrtag geöffnet sein.

E.-G. Beiersmann wirbt um Mitarbeit beim BMB-Vertrieb.

Klaus Sieper: Hinweis auf die Einladung des Ehepaar Ott zur Vertriebsbesprechung am 4. April 1998.

Aufruf säumiger Mitglieder/ Antrag auf Ausschluß

Entfällt.

Verschiedenes

Entfällt

Gemütlicher Teil

Die von Heinz Johann geplante Fahrt am Fronleichnamswochenende nach Freiburg im Breisgau muß mangels ausreichender Beteiligung ausfallen. Klaus Sieper zeigt 80 Dias zum Straßenbahnjahr 1997 mit der neuen Straßenbahn in Saarbrücken, die über die Eisenbahnstrecke nach Frankreich bis zur Nachbarstadt Sarreguemines fährt. Helmut Beyer zeigt 100 Dias von deutschen Betrieben von A bis W, darunter so herrliche Erinnerungen an die „Benrather“ Wagen bei der ASEAG und die Extertalbahn in Rinteln, die OEG und...

Ende gegen 19.00 Uhr.

Wuppertal, den 22. 3. '98 – K. Sieper

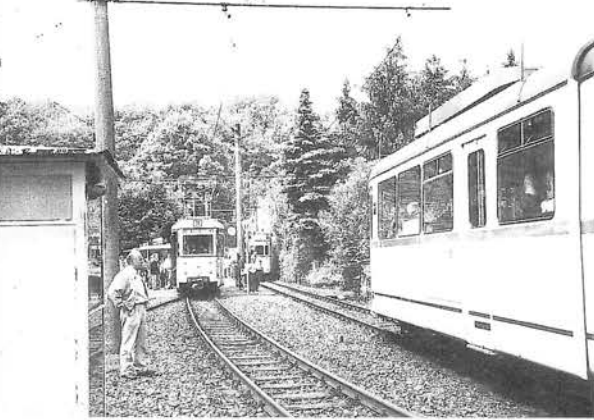


Wir trauern um unser Mitglied

Ernst Böntgen

der nach einem langen, erfüllten Leben heimgegangen ist.

Wir sprechen seiner Frau, die ihn oft zu unseren Fahrten und Zusammenkünften begleitet hat, unser Beileid aus.



Wieder ein „voller“ Erfolg

10.000 Besucher zu Pfingsten

Einen festen Platz im Terminkalender aller Straßenbahn- und Nahverkehrsliebhaber hat unser traditionelles „Bergisches Straßenbahnfest“, das in diesem Jahr zum sechsten Mal stattfand.

Zahlreiche interessante Angebote lockten viele tausend Besucher in die Kohlfurth. Abgesehen von selbstgebackenem Kuchen und frischen Grillwürstchen, so waren es in erster Linie die Info- bzw. Verkaufsstände befreundeter Vereine und Verkehrsbetriebe, die sich regen Besucherzuspruches erfreuten. Besonders beliebt bei kleinen Besuchern waren unsere LGB-Straßenbahn, die eigenhändig per Fahrkurbel bewegt werden durfte, und die Fahrten im alten Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr. Und auch in diesem Jahr mußte dank des pausenlosen Einsatzes aller drei Museumswagen kein Fahrgast „zurückgelassen“ werden...

Zurück in die Geschichte

Bergisches Straßenbahnfest der Museumswagen lockte viele Besucher an.

Das Bergische Straßenbahnfest am Pfingstsonntag lockte viele Besucher an. Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.



Auf Schienen und Asphalt

Wahl selber zum Straßenbahnfahrer werden, war an den vergangenen Tagen nicht schwer. Bei dem Bergischen Straßenbahnfest der Museumswagen konnten sich viele Besucher an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Zeitreise auf Schienen

Viele Besucher beim Bergischen Straßenbahnfest in der Kohlfurth.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Die Teilnehmer konnten sich an einer Vielzahl von historischen Fahrzeugen erfreuen. Besonders beliebt waren die LGB-Straßenbahn und das alte Löschfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr.

Eine Auswahl der Pressestimmen zum Pfingstfest.

Kaltenbachtal als Arbeitsplatz

Im Zuge einer Arbeits-Beschaffungsmaßnahme werden seit zwei Monaten ca. 25 Arbeitslose in einer Maßnahme beschäftigt, die unter fachkundiger Anleitung die verschiedensten Arbeiten im Kaltenbachtal ausführt.

Dazu gehört z. B. die Reparatur und Instandhaltung der zahlreichen Wald- und Wanderwege. Ferner konnte mit der längst überfälligen Sanierung des Manuelskottens begonnen werden. Für

uns entscheidend ist aber, daß auch zahlreiche Instandsetzungsarbeiten an unserer Museumsstrecke ausgeführt werden.

In wochenlanger Vorbereitung wurde zusammen mit der Volkshochschule Wuppertal, Ressort Bildung und Qualifizierung, ein „Einsatzplan“ erarbeitet, der alle in den insgesamt zwölf Monaten durchzuführenden Arbeiten auflistet. Hierzu gehört die Sanierung der Flügelmauern am Tunnel Schütt genauso wie das Reinigen der Wassergräben links und rechts des Gleiskörpers mit gleichzeitigem Wiederaufbau

der seitlichen Packlage. Es ist auch daran gedacht – falls die Maßnahme über den gesetzten Termin hinaus weitergeführt wird – sich an die Aufarbeitung eines Straßenbahnwagens zu machen.

Die Bilanz der ersten Wochen kann sich sehen lassen: Die gesamte Strecke wurde beidseitig mit der Motorsense freigeschnitten, die Gräben im Kurvenbereich Unterkohlfurth gereinigt und die Packlage zwischen Unterkohlfurth und Petrikshammer repariert. Von dort aus geht es weiter streckenaufwärts... Hoffen wir auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

Museumsbahn als Teststrecke



Die Wanderer im Kaltenbachtal staunten nicht schlecht, als plötzlich ein etwas ungewöhnliches Schienenfahrzeug die Museumsstrecke heraufgefahren kam.

Es handelte sich hierbei um die Präsentation eines Bagger-Prototyps der Firma Liebherr, der bei dem oberbergischen Unternehmen ZWEIWEG für den Betrieb auf Meter- und Normalspurgleisen umgerüstet worden war und hier einem interessierten Besucherkreis vorgeführt wurde. Der Bagger „A 900 ZW“ hat ein Einsatzgewicht von 17,5 bis 21 Tonnen und eine Motorleistung von 112 PS. Zunächst

wurden im Betriebshof die Grundfunktionen demonstriert, danach aber dann unter „realen“ Bedingungen eine Probefahrt durchgeführt. An den Haltestellen Friedrichshammer und Greuel wurde dann zusätzlich die Einsatzfähigkeit in unebenem Gelände demonstriert. Am darauffolgenden Montag wurde das Fahrzeug per Tieflader abgeholt – von einem begeisterten Bauunternehmer, der den Bagger vom Fleck weg kaufte...

*Bild oben links:
Aus eigener Kraft zum Greuel.*

Bilder unten: Die anwesenden Interessenten waren vom neuen Zweivege-Bagger begeistert. Fotos: H. Ott



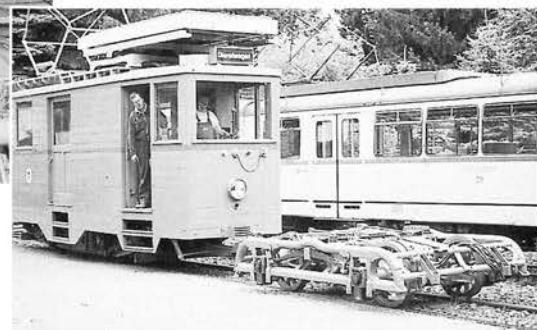
Der Kohlfurther Werkstättenbericht

Von A. Ladleif. In unserer letzten Haltestelle konnten Sie lesen, was im Bereich Fahrzeugtechnik geleistet wurde. Selbstverständlich wurde parallel auch an den Streckeneinrichtungen gearbeitet. In diesem Bereich wirkt sich die Unterstützung durch die ABM (Arbeitsbeschaffungsmaßnahme) besonders aus. Ein großer Teil der Arbeiten, die von den Aktiven sonst samstags erbracht werden mußten, werden nun wochentags erledigt.

Dennoch gibt es auch im Bereich Fahrzeugtechnik inzwischen wieder einige Neuigkeiten.

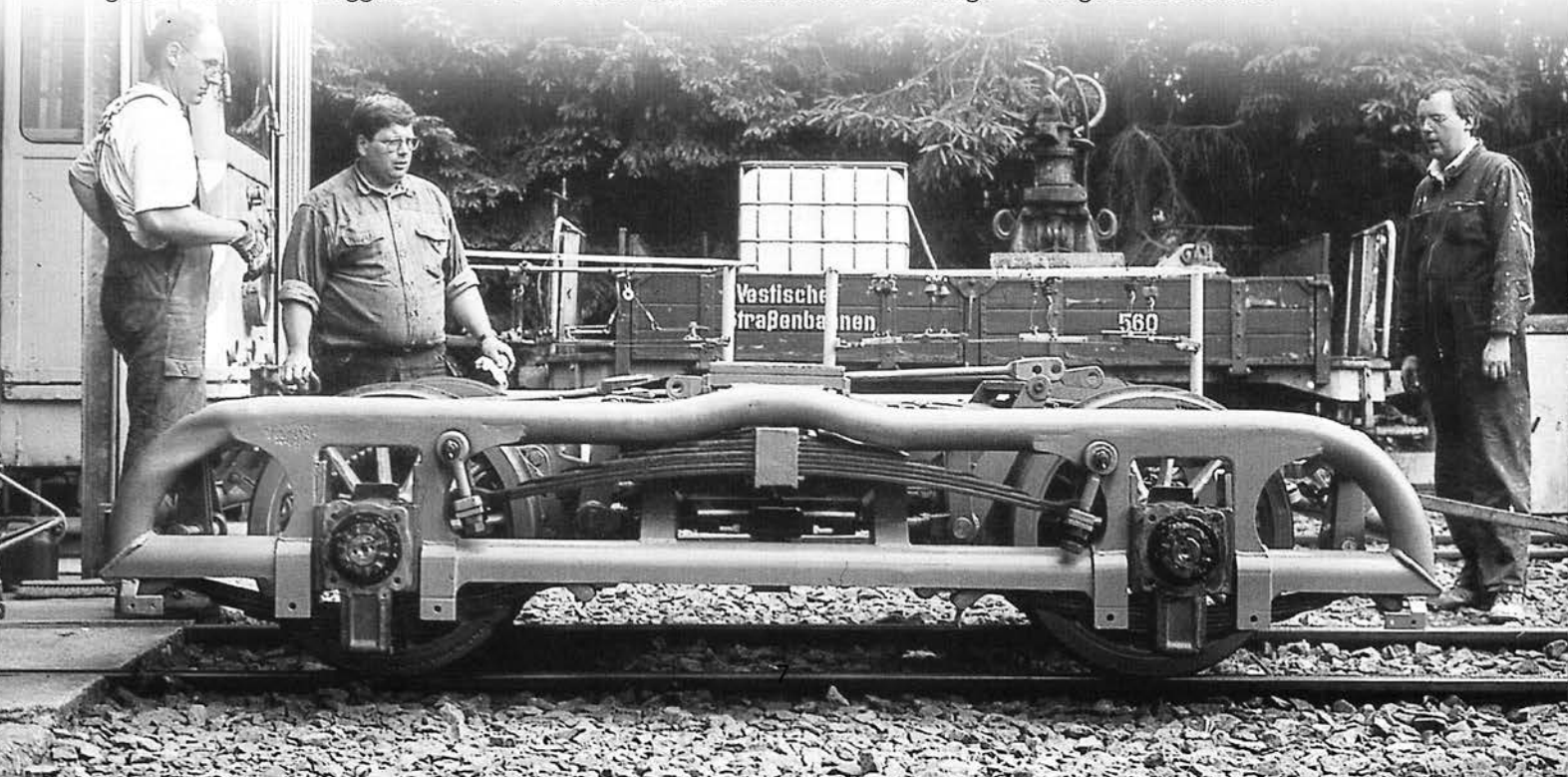
Tw 107

Große Fortschritte machen die Arbeiten an Tw 107. Nach jahrelangem personalbedingtem Leerlauf konnten nun Arbeiten ausgeführt werden, die eine Inbetriebnahme zu Beginn der nächsten Fahrsaison möglich werden lassen. Unter Bündelung aller verfügbaren Kräfte wurde das erste Drehgestell nunmehr fertiggestellt. Direkt



im Anschluß wurde das zweite Gestell demontiert und der Rahmen gesandstrahlt. Auch hier traten erhebliche Mängel zutage, die mit umfangreichen Schweißarbeiten beseitigt werden konnten. Mehrere Aktive sind derzeit mit der Aufarbeitung dieses zweiten Drehgestells befaßt. Am Wagenkasten selbst sind im Innenraum noch einige

Arbeiten von überwiegend „kosmetischer“ Natur auszuführen. Die Lackierung muß an einigen Stellen ausgebessert werden.



Tw 96

Wie auf den Abbildungen (Seite 9) zu sehen, wird in den Werkstätten der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen die Aufarbeitung des Triebwagens 96 emsig vorangetrieben. Möglicherweise kann noch in diesem Jahr mit der Fertigstellung gerechnet werden. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

Tw 159

Auch der Abschluß der Arbeiten an Tw 159 in Klostermansfeld rückt in greifbare Nähe. Das Dach konnte neu bespannt und lackiert werden. Auch die Lackierung des Wagenkastens ist in Kürze zu erwarten. Nach seiner Rückkehr in die Kohlfurth wird dann – soweit es die Personal-Kapazitäten zulassen – die elektrische Ausrüstung komplettiert.

Turm-Tw 628

Die Details sind es, die ein echtes Museumsstück ausmachen. Die Fahrt-




Unser Bagger – endlich ein passendes Arbeitsgerät für die schweren Arbeiten in der Werkstatt und an der Strecke. Ein Bericht folgt demnächst. Foto: A. Ladleif


richtungsanzeiger sind angebracht und auch der Innenraum ist nun vollständig frisch lackiert. Wenn abschließend noch die alte Beschriftung angebracht sein wird, erstrahlt Tw 628 wieder im Glanz des Ablieferungszustandes von 1950.

Vegetationsbau

Seit Beginn der ABM hat sich der Anteil der Arbeiten von BMB-Aktiven an der Strecke im Bereich Vegetationsbau re-




**Alhambra 2.0 i
Comfort
DM. 44.444,-**



Serienmäßige Großzügigkeit wohin man schaut:

- Doppellairbag + ABS**
- Servolenkung**
- Drehbare Sitze vorne**
- Höhen- und längsverstellbare Lenksäule**

Wir freuen uns auf Ihren Besuch:



STRATMANN
Autohaus

Unterkirchen 17-19 · 42349 Wuppertal-Cronenberg
Telefon 47 51 18 und 47 71 20

„Unser Leasing-Angebot“

ALHAMBRA 2.0i Comfort	44.444,-
Monatl. Leasing-Rate	555,-*
Einmal. Sonderzahlung	7.777,-

Damit können Sie in 36 Monaten 45.000 km fahren.

* Ein Angebot der Seat Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH.



duziert. Die Mitarbeiter der ABM haben unter Zuhilfenahme vereinseigener Geräte, wie Laubblasgeräten und Motorsensen, den gesamten näheren Streckenbereich gesäubert. Dennoch mußte unsere Abteilung Vegetationsbau an Samstagen mit Arbeitswagen ausrücken, um ins Fahrprofil hineinragende Bäume zu stutzen oder zu entfernen. Wir hoffen, im kommenden Winter – ähnlich wie vor zwei Jahren – eine umfangreiche Holzfallaktion im Einschnitt Schulkohlfurth oder Kaltenbachtal vornehmen zu können.

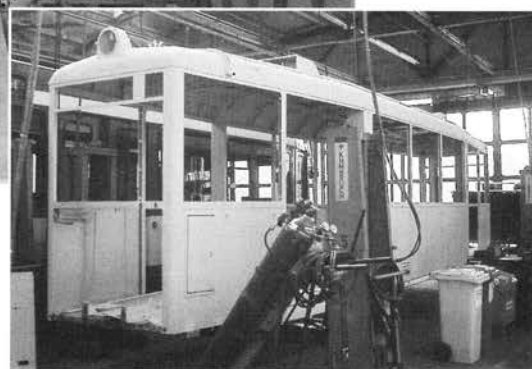
Fahrleitungsbau

Die soeben erwähnte Kurve Kaltenbachtal konnte inzwischen auch vollständig mit neuen Fahrleitungsmasten ausgerüstet werden. Besonders schwierig stellte sich dabei die Rekonstruktion der beiden wuchtigen Vierkantmasten im Haltestellenbereich dar (ehemaliger Einspeisemast). Da das äußere Erscheinungsbild nicht verändert werden sollte, wurden zwei ähnliche Masten zuvor im Betriebshof umgebaut und den Maßen ihrer Vorbilder angepaßt – Sie sehen, nicht nur beim Neubau der Schwebebahn wird Rücksicht auf den Denkmalschutz genommen. Als abschließende Maßnahme muß bei einigen Masten noch der grüne Endanstrich aufgetragen werden.

Betriebshof

Das Sozialgebäude – die „Hütte“ – ist weitestgehend fertiggestellt. Es fehlt einzig die Ausrüstung des Wasch-/Duschraumes, die aber noch in diesem Jahr komplettiert werden soll.

Die Fahrleitungsanlage wurde einer Revision unterzogen und dabei so um-



konstruiert, daß Strecken- und Hallenfahrleitung mechanisch unabhängig voneinander arbeiten können. Das garantiert ein Höchstmaß an Sicherheit bei extremen Temperaturschwankungen.

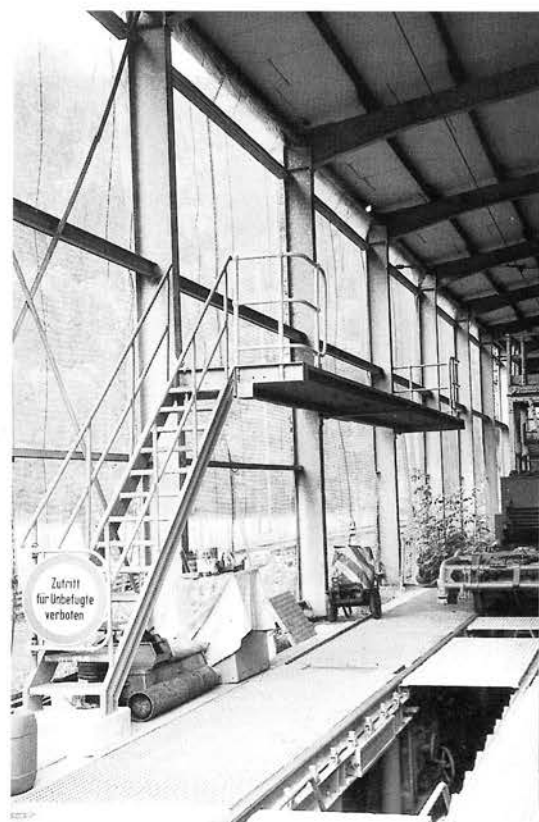
Links und rechts neben der Wartungsgrube wurde je eine Revisions-Arbeitsbühne für Dacharbeiten montiert. Diese machen eine Untersuchung der Wagendächer einfacher und vor allem sicherer. Die offenen Hallenwände sollen schnellstmöglich geschlossen werden. Ein entsprechender Finanzierungsplan ist in Vorbereitung. Auch der restliche Hallenboden soll bald fertiggestellt werden.

Bilder Seite 7 oben: Einbau der Motoren in den Drehgestellrahmen – Millimeterarbeit. Rollversuche mit Turmwagen.

Bild Seite 7 unten: Ende gut, alles gut: Das erste fertig montierte und rollfähige Drehgestell von Tw 107. Fotos: N. Reith.

Bilder oben: Blick ins Innenleben einer Straßenbahn: Der „nackte“ Wagenkasten des Heidelberger Triebwagens. Im Hintergrund der Originalkasten von Tw 96. Darunter eine Außenansicht. Fotos: H. Ott.

Bild unten: Die neue Arbeitsbühne für Wagendachwartung bietet für diese Arbeiten ein Höchstmaß an Sicherheit. Foto: A. Ladleif.



100 Jahre Bergische Kleinbahnen

Bergischer Geschichtsverein vor Ort

Der Bergische Geschichtsverein, Abteilung Velbert-Neviges, hatte am 7. Mai 1998 zu einem Lichtbildvortrag in Schloß Hardenberg eingeladen.

Jochen Frese und Klaus Sieper referierten mit Wort und Bild, Holger Ott zeigte seine Straßenbahn-Modellanlage und bot die einschlägigen Bücher des BMB-Vertriebs an.

Der Gegenbesuch erfolgte am 23. Mai 1998 in der Kohlfurth. Eine Sonderfahrt mit Tw 105 ließ viele alte Erinnerungen wach werden.

Bild oben: Umsteigen vom Reisebus in die Straßenbahn, die schon 1927 durch Niederberg fuhr.

Bild unten: Am Endpunkt Greul genoß man die schöne Aussicht nach Solingen.

Fotos: K. Sieper



Veit Kornberger Modellbahnzubehör
Bruchhauser Straße 5 • D-40883 Ratingen (Hösel)
Telefon (0 21 02) 6 69 21 • Telefax (0 21 02) 6 69 22

KEMBEL

K81027	0 405	„Böblingen“ (Pfleger)	36,-
K81030-1	0 405	„OVB“ Offenbach mit Werbung	35,-
K81034	0 405	Esslingen „EBlinger Zeitung“	36,-
K81047-2	0 405	„RBS“ Regionalbus Stuttgart	29,90
K81060	0 405	Werbung „Binding Bier“	36,-
K81062	0 405	Werbung „Clausthaler“	36,-
K81063	0 405	Werbung „Hohes C“	36,-
K81065	0 405	Regionalverkehr in himbeer-rot (DB)	33,-
K81067	0 405	Halle	33,-
K81108B	0 405 N	Hamburg (rote Dachrandstreifen)	38,-
K81051	0 405 N	Lübeck (Stadtwerke grau)	36,-
K81160	0 405 N	Werbemodell Frankreich	39,90
K81164	0 405 N	„LVG“ Lübeck (rot)	36,-

BEKA

BEKA0031	Stadtbus IFA-H6B, Dresden	35,-
BEKA0040	W701 kl. Personenanhänger der DDR, Dresden	25,-
BEKA0036	Stadtbus IFA-H6B, unbedruckt	25,-
BEKA0044	W701 kl. Personenanhänger der DDR, neutral	20,-
BEKA0039	Stadtbus IFA-H6B, Berlin	35,-
BEKA0054	W701 kl. Personenanhänger der DDR, Berlin	25,-
BEKA0047	Stadtbus IFA-H6B, Magdeburg	35,-
BEKA0048	W701 kl. Personenanhänger d. DDR, Magdeburg	25,-
BEKA0049	Stadtbus IFA-H6B, Eisenach	35,-
BEKA0050	W701 kl. Personenanhänger der DDR, Eisenach	25,-
BEKA0056	Ikarus 556 Linienbus, Dresden NEU	35,-
BEKA0057	Ikarus 556 Linienbus, neutral NEU	25,-

Businfo gratis • Versandkosten 9,- DM, ab 180,- DM frei. Änderungen und Liefermöglichkeiten vorbehalten.



Attraktion für alle Nostalgie-Freaks

Der Bus zur Bahn

Die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft der WSW AG bietet zusammen mit den BMB erstmalig in diesem Sommer Sonderfahrten mit dem frisch restaurierten Büssing-Präfekt 1090 (ex Dürener Kreisbahn, Baujahr 1970) an.

An insgesamt fünf Sonntagen können die Fahrgäste in Oberbarmen, Barmen-Mitte oder Elberfeld zusteigen und in der Kohlfurth in die Straßenbahn umsteigen. Nach einem 2½-stündigen Aufenthalt, der beispielsweise den Besuch des Manuskottens oder des Naturfreundehauses ermöglicht, geht die Fahrt auf gleicher Route wieder zurück. Die Tickets sind nur im Vorverkauf in allen WSW-KundenCentern erhältlich und kosten 14,- DM, für Ticket2000-Kunden 12,- DM.

Der letzte Termin für diese Saison ist der 27. September 1998 (Wählen gehen nicht vergessen!).



Die Aufnahmen entstanden während des offiziellen Pressetermins zur Vorstellung des „Bus zur Bahn“-Angebots. Fotos: A. Ladleif



»Vom Arrenberg zum Kieselhumes«

Gedanken zur Wiedergeburt der Saarbrücker Straßenbahn

Von K. Sieper. Ja, sie war wirklich in Wuppertal! Der Feldzug gegen Frankreich im Mai/Juni 1940 war gründlich vorbereitet worden. Dazu gehörte auch die Evakuierung der Stadt Saarbrücken. Zusammen mit den Einwohnern mußten auch die Straßenbahnen ins Innere des „Reiches“ gebracht werden. So kamen die Triebwagen 57, 60, 64 und 70 (1925, Fuchs/BBC) nach Wuppertal ins Depot Mirke (Kohlstraße) und wurden u.a. auf der Linie 15 Arrenberg – Uellendahl eingesetzt. Schon 1940 fand dieses Gastspiel durch die Rückführung der Fahrzeuge sein Ende.

Die Geschichte der Saarbahn, die am 25. Oktober 1997 begann, hat ein langes Vorspiel. Gemeint sind nicht die vielen planerischen Hindernisse für das neue Bahnsystem auf Normalspur, sondern der Aufstieg und Niedergang der meterspurigen Straßenbahnen im Saartal. Es begann, wie oft, mit einer Dampfstraßenbahn St. Johann, Malstatt-Burbach, Luisenthal, 1893 nach Brebach, Halberg verlängert. Die nächste Verlängerung 1900 nach Brebach erfolgte schon als Elektrische, nachdem die Elektrifizierung der Stammstrecke 1899 abgeschlossen worden war.

Am 8.2.1899 eröffnete Saarbrücken zwei elektrische Straßenbahnlinien. 1901 fuhr man zum heutigen Hauptbahnhof und nach St. Johann-Friedrichsthal, 1906 nach St. Arnual-Forsthaus, 1907 zur Gersweiler Brücke, 1908 zum Schanzenberg und am 21. April 1929 zur französischen Grenze an der goldenen Bremm. Zuvor war am 24. Januar 1926 in Spiesen eine Umsteigemöglichkeit in die normalspurige Neunkirchener Straßenbahn erreicht und 1928 ein Gemeinschaftsverkehr mit der Völklinger Straßenbahn eingerichtet worden. Im September 1939 ge-

schah dann die eingangs erwähnte Evakuierung. Am 29./30. Juli 1942 erfolgte der erste Bombenangriff und am 9. und 14. Oktober 1944 fügten Großangriffe alliierter Flugzeuge der Stadt schwere Schäden zu. Ab 1946 gehörte das Saarland zum französischen Wirtschaftsgebiet. Damals wurden in Frankreich keine Straßenbahnen mehr gebaut, so daß eine Verkehrsumstellung u. a. auf Obusse geboten war. Am 1. Februar 1958 endete der Gemeinschaftsverkehr mit der Völklinger Straßenbahn, weil deren Netz stillgelegt worden war. Im selben Jahr



empfahl ein neuer Generalverkehrsplan die Umstellung auf Kraftomnibusse, die dann auch konsequent erfolgte. Am 22.5.1965 fuhr die letzte Straßenbahn in Saarbrücken. Auch ein Gastspiel des uns bestens bekannten BoGeStra-Triebwagens 262 im Jahr 1957 im Saarland, das gerade 10. Land der Bundesrepublik Deutschland geworden war, konnte das Schicksal ebenso wenig wenden wie in Wuppertal.

Nun aber – so würde der Apostel Paulus schreiben – sieht alles ganz anders aus. Der Generalverkehrsplan wurde Lügen gestraft. Der Individualverkehr behinderte sich selbst. Abhilfe mußte her – die SAARBAHN. Von draußen hinein in die Stadt und auch wieder hinaus. Gleichzeitig sollten auch Eisenbahnstrecken einbezogen oder wiederbelebt werden. Also brauchte man ein Fahrzeug mit Karlsruher Zweisystemtechnik – 750 V Gleichstrom und 15.000 Volt Einphasenwechselstrom 16⅔ Hertz. Auf vorhandene Straßenbahngleise brauchte man aber keine Rücksicht zu nehmen, so daß die neuen Stadtbahnwagen Radreifen mit Eisenbahnprofil haben, was sehr breite Rillenschienen im Straßenplanum bedingt.

Die weitere Neuerung war die Grenzüberschreitung zum Bahnhof Sarreguemines (Saargemünd) der SNCF. Schwierigkeiten mit dem anderen Stromsystem entstanden nicht, da die übrigen einlaufenden Strecken bisher nicht elektrifiziert wurden. So gibt es am dortigen Hausbahnsteig ein auf der Welt einmaliges Signal, das hier auch abgebildet wird.

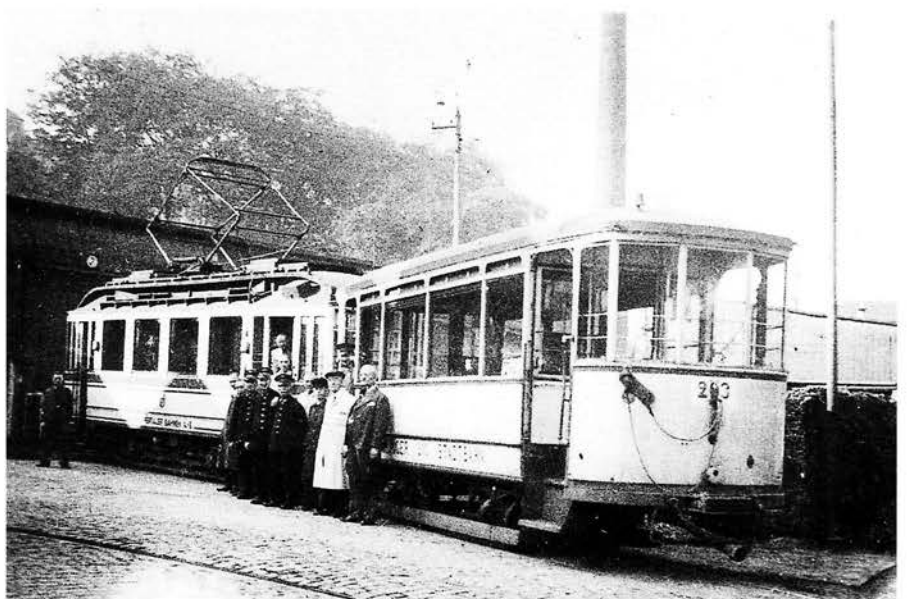
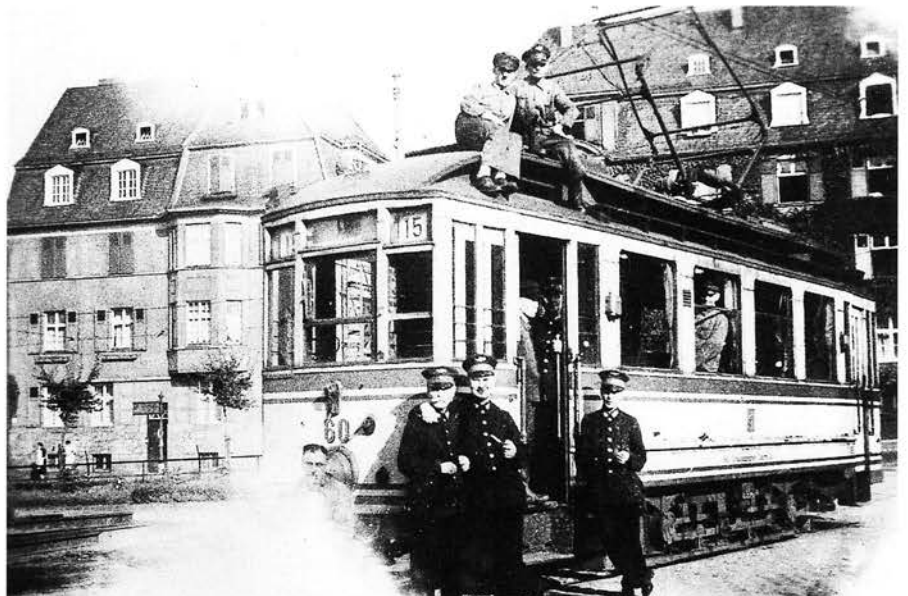
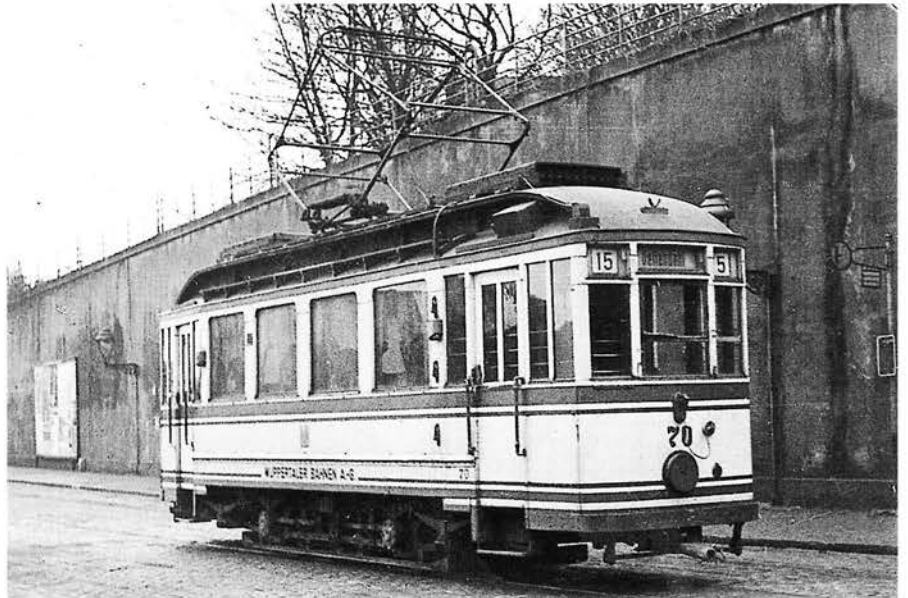
Bild Seite 19: Straßenbahnen im Saartal Nr. 64 an der Endhaltestelle Arrenberg der Wuppertaler Linie 15, 1939/40.

Bild oben rechts: Tw Nr. 70, ebenfalls am Arrenberg.

Bild Mitte: Tw 60 mit Personal im Depot Mirke, Kohlstraße.

Bild unten rechts: Zwei „Fremdlinge“ im Depot Mirke: Tw 57 aus Saarbrücken und Bw 203 der Solinger Stadtbahn.

Fotos: BMB, Sammlung Dorf Müller





Im ersten Bauabschnitt bedient die Saarbahn 10 Haltestellen im Straßenbereich und 10 Haltestellen entlang der Eisenbahnstrecke (Saarbrücken Hbf.) – Brebach – Sarreguemines.

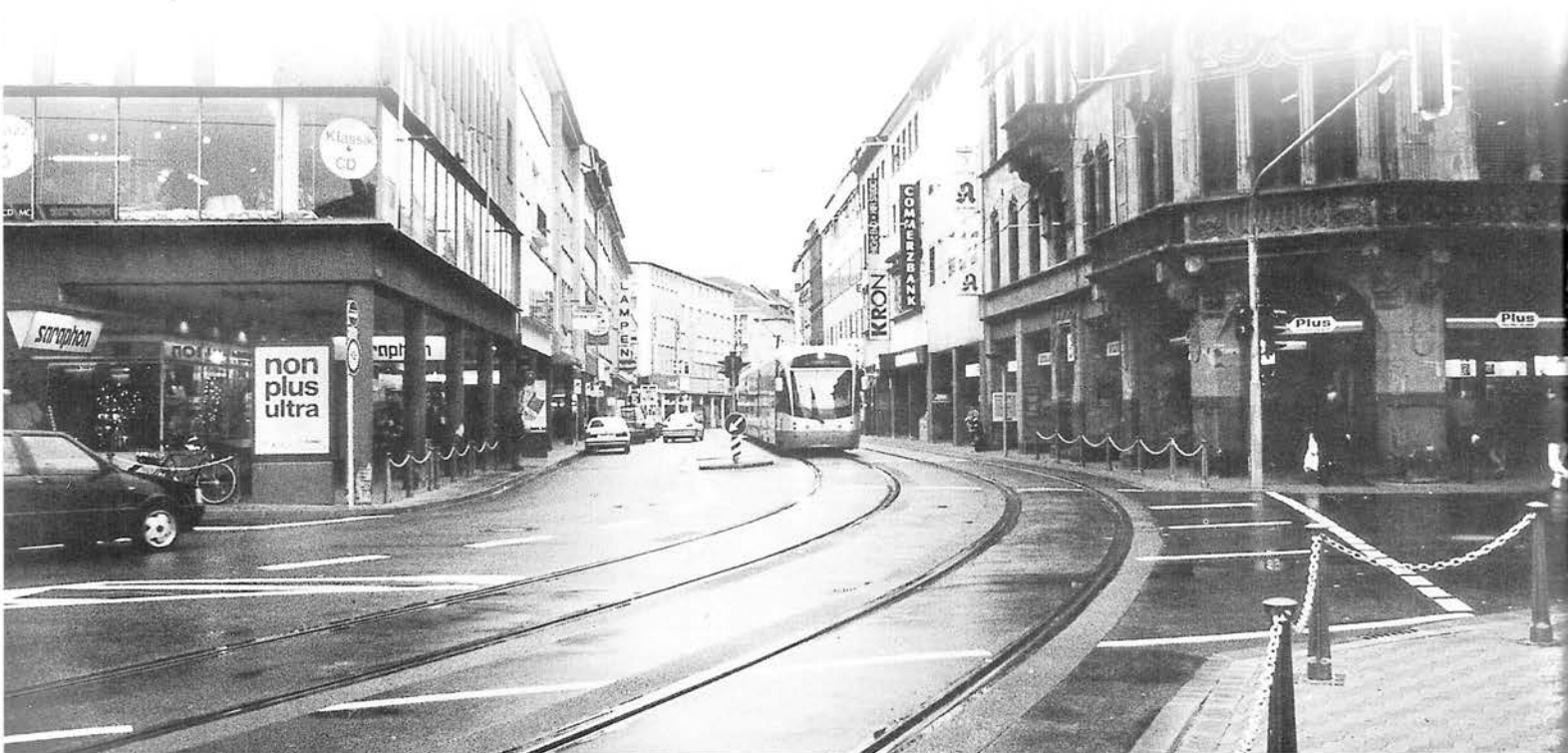
Die Triebwagen wurden bei Bombardier Eurorail Bombardier-Wien Schienenfahrzeuge AG (BWS) gebaut. Die elektrische Ausrüstung stammt von Kiepe Elektrik GmbH Düsseldorf. Es handelt sich um ein dreiteiliges Fahrzeug mit zwei identischen Kopfwagen mit Stahlträgergerippe und einem Mittelwagen mit einem Rahmen aus Aluminium zur Gewichtsersparnis.

Die Wagenlänge beträgt 37,07 m, die Breite 2,65 m, die Höhe 3,65 m, der Arbeitsbereich der Stromabnehmer 4,00 bis 6,30 m über Schienenoberkante. Die Spurweite beträgt 1.435 mm, das Leergewicht 55 Tonnen, das zulässige Gesamtgewicht 80,9 Tonnen. Der Wagen hat 96 Sitzplätze, 147 Stehplätze und eine Höchstfahrgast-

Bild oben: Haltestelle Saarbrücken, Johanneskirche, 3. Januar 1998.

Bild Mitte: Tw 1002 abfahrbereit nach Saarbrücken im Bahnhof Brebach.

Bild unten: Saarbrücken, Kreuzung Kaiserstraße/Dudweiler Straße – quer zum Bild fuhr früher die meter-spurige Straßenbahn.





Satzung der Bergischen Museumsbahnen e. V. Wuppertal

Artikel 1 Allgemeine Bestimmungen

Der Verein heißt: Bergische Museumsbahnen e.V.. Der Sitz des Vereins ist Wuppertal. Der Verein ist in das Vereinsregister des zuständigen Amtsgerichts eingetragen.

Artikel 2 Ziele und Zweck des Vereins

Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts Steuerbegünstigte Zwecke der Abgabenordnung. Zweck des Vereins ist die Förderung der Pflege und Erhaltung von Kulturwerten sowie die Förderung der Denkmalpflege.

Der Satzungszweck wird insbesondere verwirklicht

- a) durch die Einrichtung und das Betreiben von Museumsbahnen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere auf der Bahnstrecke Wuppertal-Cronenberg – Kohlfurth;
- b) durch das Sammeln historischer Gegenstände und Dokumentationen über Bahnen und das Ermöglichen deren Besichtigung durch die Öffentlichkeit;

c) durch die Vermittlung geschichtlichen Wissens über den Schienenverkehr mittels Herausgabe und Verkauf von Schriften.

Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Es darf keine Person durch Ausgaben, die den Zwecken des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden. Der Verein erstrebt eine gute Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Vereinigungen von Eisenbahnfreunden und mit allen Bahnverwaltungen.

Artikel 3 Mitgliedschaft

Der Verein besteht aus:

- a) Einzelmitgliedern (Einzelpersonen),
- b) Ehepaaren als Einzelmitglieder zu ermäßigtem Beitrag
- c) Korporativen Mitgliedern
(Vereine, Firmen, andere Organisationen),
- d) Ehrenmitgliedern.

Mitglieder des Vereins können natürliche und juristische Personen werden. Mit ihrer Beitrittserklärung anerkennen sie

die Satzung und die Ziele des Vereins. Das Mindesteintrittsalter beträgt sechzehn Jahre. Personen unter achtzehn Jahren haben ihrer Beitrittserklärung die schriftliche Zustimmung des gesetzlichen Vertreters beizufügen. Die Mitgliedschaft beginnt mit der Bestätigung durch den Vorstand. Die Mitgliedschaft ist nach § 38 BGB nicht übertragbar und nicht vererblich und deren Ausübung kann nicht einem anderen überlassen werden. Die Mitgliedschaft endet durch den Tod des Mitglieds, durch freiwilligen Austritt oder durch Ausschluß.

Der Austritt muß schriftlich erklärt werden und ist mit einer Kündigungsfrist von sechs Wochen zum Schluß des Kalenderjahres zulässig.

Der Ausschluß kann erfolgen, wenn ein Mitglied den Zwecken und Zielen des Vereins zuwiderhandelt, sich einer Handlung schuldig macht, die geeignet ist, das Ansehen des Vereins zu schädigen, oder den fälligen Beitrag nach zwei schriftlichen Mahnungen nicht zahlt. Über den Ausschluß entscheidet zunächst der Vorstand allein. Bei der folgenden Mitgliederversammlung ist dieser Beschluß durch die Mitglieder zu bestätigen.

Die korporative Mitgliedschaft einer Organisation schließt nicht aus, daß daneben Mitglieder dieser Organisation einzeln die Mitgliedschaft in dem Verein erwerben.

Wer sich um Arbeit und Ziele des Vereins besonders verdient gemacht hat, kann durch Beschluß des Vorstandes, der durch die nächste Mitgliederversammlung zu bestätigen ist, zum Ehrenmitglied ernannt werden. Ehrenmitglieder haben die gleichen Rechte wie andere Mitglieder, sind jedoch von der Zahlung des Jahresbeitrags entbunden.

Artikel 4 Beiträge

Die Höhe der Jahresbeiträge für Mitglieder (einschließlich der verminderten Beiträge für Ehepaare) wird auf der Jahreshauptversammlung festgesetzt. Der Beitrag ist ohne besondere Aufforderung in den ersten zwei Monaten des betref-

fenden Jahres kostenfrei und vollständig einzuzahlen. Auf Wunsch sind auch Viertel- und Halbjahresraten möglich.

Beitragsvorauszahlungen sind auch für mehrere Jahre zulässig.

Artikel 5 Rechte und Pflichten der Mitglieder

Die Mitgliedschaft berechtigt:

- a) zur Teilnahme und Abstimmung bei der Mitgliederversammlung sowie zur Stellung von Anträgen,
- b) zum freien Eintritt in die öffentlich zugänglichen Sammlungen und Ausstellungen des Vereins,
- c) zur kostenlosen Mitfahrt bei allen genehmigten Fahrten mit den Fahrzeugen der BMB,
- d) zum vorrangigen Anspruch bei der Vergabe von Fahrausweisen für Sonderfahrten, die vom Verein veranstaltet werden.

Die Mitglieder sind verpflichtet:

- 1) zur Beachtung der Satzung sowie der von den zuständigen Vereinsgremien ergehenden Beschlüsse, Anordnungen und Betriebsanweisungen,
- 2) zur Zahlung der festgesetzten Beiträge.

Artikel 6 Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. Vor Abschluß eines jeden Geschäftsjahres hat eine Kassenprüfung stattzufinden.

Artikel 7 Haftung

Der Verein haftet nicht für Schäden aller Art, die den Mitgliedern bei Vereinsveranstaltungen oder bei ihrer Tätigkeit

für den Verein entstehen, soweit sie nicht durch Versicherungsleistungen abgedeckt sind.

Artikel 8/I Vorstand

Der Vorstand besteht aus dem ersten und dem zweiten Vorsitzenden und dem Schatzmeister. Der Vorstand hat alle Angelegenheiten des Vereins zu leiten und zu verwalten. Er wird von der Mitgliederversammlung auf zwei Jahre mit einfacher Mehrheit gewählt. Wiederwahl ist zulässig.

Der Vorstand bleibt bis zur Neuwahl im Amt. Scheidet ein Vorstandsmitglied vorzeitig aus, so ist eine Ersatzwahl möglich. Die Amtszeit des Ersatzmanns endet mit der Amtszeit des Gesamtvorstandes.

Zwei Vorstandsmitglieder in beliebiger Kombination vertreten den Verein im Sinne des § 26 BGB.

Die vom Vorstand zu gebenden Richtlinien und Weisungen sollen sich auf allgemeine, für die Museumsbahn-Betriebe

gültige und anwendbare Angelegenheiten beschränken und der Wahrung der satzungsgemäßen Ziele, der Ordnung und Sicherheit sowie der Koordinierung des Bahnbetriebs dienen.

Die Vorstandsmitglieder haben das Recht der Einsichtnahme in alle Geschäftsangelegenheiten des Vereins einschließlich der Kassenführung. Nur der Vorstand ist berechtigt, über das Vereinsvermögen zu verfügen. Auf begründeten schriftlichen Antrag von drei Vierteln aller Mitglieder über achtzehn Jahren, dem ein Vorschlag für die Aufstellung eines neuen Vorstandes beigefügt sein muß, oder auf Vorschlag eines Vorstandsmitglieds ist vor Ablauf von zwei Jahren eine Neuwahl des Vorstandes möglich.

Der Vorstand ist berechtigt, andere Mitglieder zur Vornahme von Rechtsgeschäften jeder Art zu ermächtigen.

Artikel 8/II Beirat

Die Mitgliederversammlung wählt auf Vorschlag des Vorstandes den Technischen Leiter und den Schriftführer. Diese bilden den Beirat. Der Beirat soll den Vorstand in wichtigen

Fragen beraten. Der Vorstand kann bei Bedarf weitere Mitglieder in den Beirat berufen.

Artikel 8/III Mitgliederversammlung

Alljährlich muß eine ordentliche Mitgliederversammlung (Hauptversammlung) stattfinden. Die Einladung muß schriftlich vierzehn Tage vor dem Versammlungstag (es gilt der Poststempel) unter Bekanntmachung der Tagesordnung ergehen. Diese Bestimmung wird auch durch die rechtzeitige Zusendung der mit allen erforderlichen Angaben versehenen Ausgabe der Vereinszeitschrift an alle Mitglieder erfüllt. Der Einladung ist ein Kassenbericht und die Bilanz des Vorjahres beizulegen. Der Abschluß des Vorjahres ist durch eine vorhergehende Kassenprüfung zu bestätigen.

Anträge zur Tagesordnung der Mitgliederversammlung sind dem Vorstand spätestens eine Woche vorher schriftlich bekanntzugeben. Auf der Hauptversammlung hat der Vorstand über die Entwicklung des Vereins im vergangenen Jahr zu berichten.

Der Schatzmeister hat über die Entwicklung des Vereinsvermögens kurz zu berichten.

Die Mitgliederversammlungen werden vom ersten Vorsitzenden, bei seiner Verhinderung vom zweiten Vorsitzenden geleitet.

Die Aufgaben der Mitgliederversammlung sind:

- a) Kenntnisnahme der Berichte und Entlastung des 1. und des 2. Vorsitzenden,
- b) Kenntnisnahme und Genehmigung des Rechnungsabschlusses und Entlastung des Schatzmeisters,
- c) Wahl des Vorstandes,
- d) Wahl des Schriftführers und der Technischen Leitung,
- e) Wahl der Rechnungsprüfer,
- f) Satzungsänderungen,
- g) Beschlußfassung über Anträge des Vorstandes oder der Mitglieder,
- h) Beratung über Veranstaltungen und langfristige Planungen.

Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung fertigt der Schriftführer eine Niederschrift an. Sie ist von ihm und einem Vorstandsmitglied zu unterzeichnen.

Artikel 8/IV Außerordentliche Mitgliederversammlung

Eine außerordentliche Mitgliederversammlung ist einzuberufen:

- a) auf Beschluß des Vorstands,
- b) auf mit schriftlichen Gründen versehenen Antrag eines Viertels der Mitglieder.

Artikel 9 Satzungsänderungen

Zur Änderung der Satzung bedarf es einer Mehrheit von drei Viertel der Stimmen. Die Mitgliederversammlung ist ohne Rücksicht auf die Anzahl der erschienenen Mitglieder

beschlußfähig. Nicht erschienene Mitglieder müssen Gelegenheit erhalten, Ihre Entscheidung schriftlich bekanntzugeben.

Artikel 10 Rechnungsprüfer

Bei der Hauptversammlung sind für das laufende Geschäftsjahr zwei Rechnungsprüfer aus der Versammlung zu wählen. Sie haben die Rechnungsführung und den Vermögensstand des Vereins zu prüfen und der Mitgliederversammlung über

das Ergebnis der Prüfung zu berichten. Wiederwahl der Rechnungsprüfer ist nur nach einer Pause von einem Jahr zulässig.

Artikel 11 Technische Leitung

Aufgaben der Technischen Leitung sind Planung, Vollzug und Beaufsichtigung aller Maßnahmen, die für die Durchführung des Fahrbetriebs erforderlich sind. Dazu gehören die

für den Fahrbetrieb zugelassenen Fahrzeuge, Baumaßnahmen an Schienenstrecke und Gebäuden, Stromversorgung und Fahrleitungsbau.

Artikel 12 Beendigung des Vereins

Beschlüsse zur Auflösung des Vereins oder der Fusion bedürfen der Zustimmung aller Mitglieder. Die Zustimmung der nicht erschienenen Mitglieder ist schriftlich einzuholen. Bei Auflösung des Vereins oder bei Wegfall seines bisherigen Zwecks fällt das Vermögen nach Tilgung aller Verbindlich-

keiten an ein von der Mitgliederversammlung auszuwählendes gemeinnütziges oder in Trägerschaft einer Körperschaft des öffentlichen Rechts befindliches Verkehrsmuseum, das es ausschließlich und unmittelbar für die Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge zu verwenden hat.



zahl von 243 Personen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h, die Steigungsfähigkeit 80 %! Die acht Drehstrommotoren mit insgesamt 960 kW sind in vier Drehgestellen zu je 2 Achsen angeordnet, die je einmal unter den Kopfteilen und zweimal unter dem Mittelwagen angeordnet sind. Die Kopfteile sind also mit Gelenken auf den Mittelwagen aufgesattelt.

Im Bereich der insgesamt 8 Doppelschwenktüren ist der Fußboden so weit abgesenkt, daß sich folgende Höhenunterschiede zu den Bahnsteigkanten ergeben: 1 bis 5 cm (je nach Besetzung) an den Haltestellen im Straßenbereich, 1 bis 2 cm oberhalb des Bahnsteigs an Bahnhöfen. Die Abstände zu den Bahnsteigkanten betragen 2,5 cm im Straßenbereich und 7,8 cm an sonstigen Bahnhöfen.

Wir wollen den geneigten Leser nicht mit weiteren technischen Einzelheiten langweilen sondern anregen, sich an Ort und Stelle von der Qualität dieser neuen Einrichtung zu überzeugen, was an einem schönen Sommersamstag für DM 35,- DB-Wochenendticket + DM 10,- Saarbahn-Tagesticket möglich ist.

Bild rechts: Saarbrücken, Kaiserstraße und Johanneskirche.

Bild unten: Vorläufige Endhaltestelle Ludwigstraße.





Wir verhehlen nicht den Wunsch, eine solche Stadtbahn auch im Bergischen Land benutzen zu wollen. Die möglichen Strecken sind teilweise schon vorhanden oder warten auf Einrichtung. Vielleicht können gerade Sie oder Sie Ihren Einfluß geltend machen...

Zitieren wir zum Schluß noch „La Vie du Rail“, die französische Eisenbahnerzeitung zu diesem Thema: Le tram-train qui vient d'Allemagne. Die Zugstraßenbahn, die aus Deutschland kommt. Une initiative qui va devenir un cas d'école. Eine Initiative, die Schule machen wird. Le tramway d'interconnection bicourant: un matériel idéal. Die Zweisystem-Stadtbahn: Ein ideales Material.

Quellen: Broschüre Stadtbahn Saar, Straßenbahn-Magazin Nr. 37, Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 5

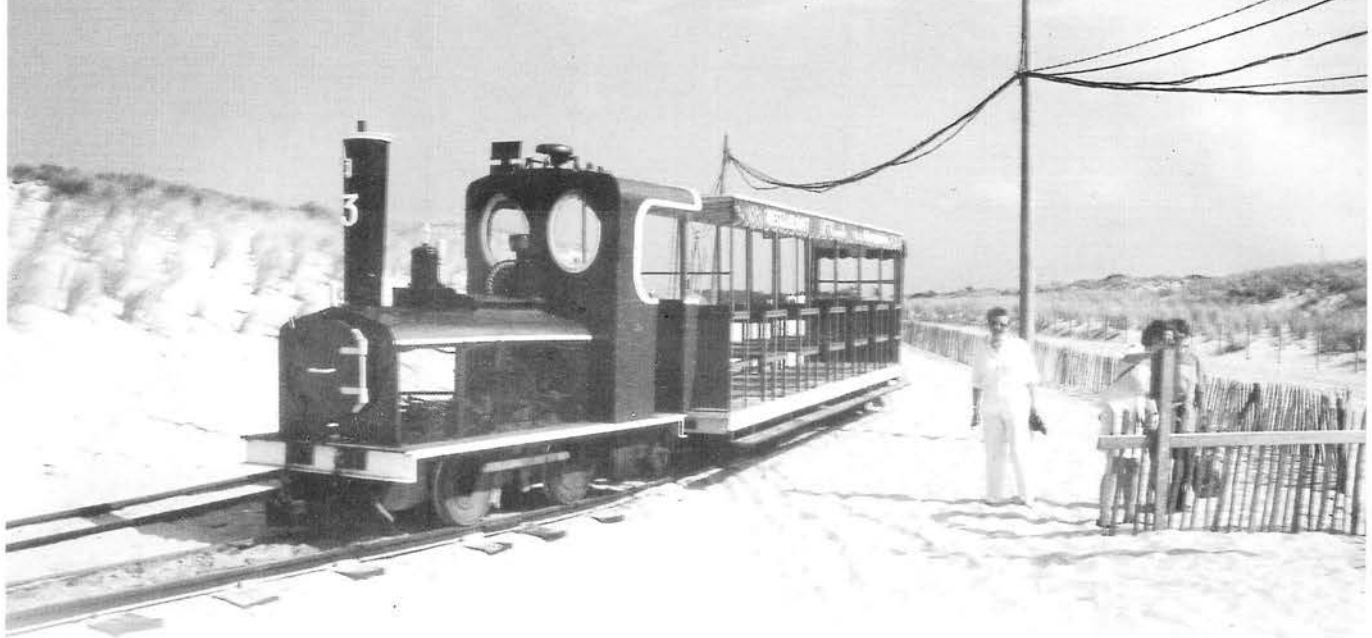
Bild oben: Das einzigartige Signal im SNCF-Bahnhof Sarreguemines „HALT S(aar) B(ahn)“.

Bild Mitte: Blick vom Kopfteil in den Niederflurraum mit Doppelschwenktüren, Fahrausweisautomat, Entwerter auf dem Mittelwagen mit Gelenkportal und Hochflurboden.

Bild unten: Saarbahn in Frankreich: Sarreguemines.

Alle Fotos: K. Sieper





Nostalgie Aquitaine – Les Tramways du Cap Ferret

Von K. Sieper. Sie zählt zu den kleinsten Betrieben, und ihre Spurweite beträgt nur 60 cm. Dennoch erfüllt sie eine echte Verkehrsaufgabe. Sie befördert Badegäste und Touristen zwischen dem Anleger der Fährschiffe aus Arcachon in Bélisaire über die Landzunge zum Badestrand am Ozean, wo sie auf dem Scheitel des Düngürtels endet.

Ihre Geschichte geht zurück auf das Jahr 1905, in dem eine Pferdebahn auf 80 cm Spurweite eingerichtet wurde. Mit dem Ausbau der Gemeindestraßen wurden diese und eine andere Strecke zum Cap im Jahre 1935 ausgebaut und ersatzlos eingestellt.

Neues Leben regte sich 1951

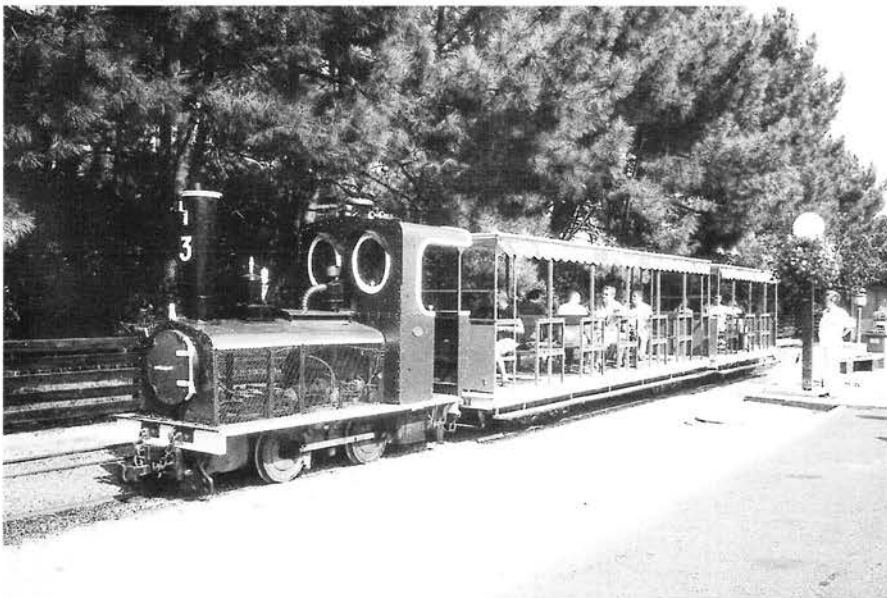
Nach vielen Anstrengungen konnte am 13. Juli 1952 um 14 Uhr ein neuer erster Personenzug auf die Reise gehen. Mit der Verlängerung der Strecke auf den Scheitel der Düne wurden 1953 drei Diesellokomotiven der Lokfabrik Schneider beschafft, von denen zwei aus Salins de Giraud in der Camargue und eine von der Waldbahn Marche-

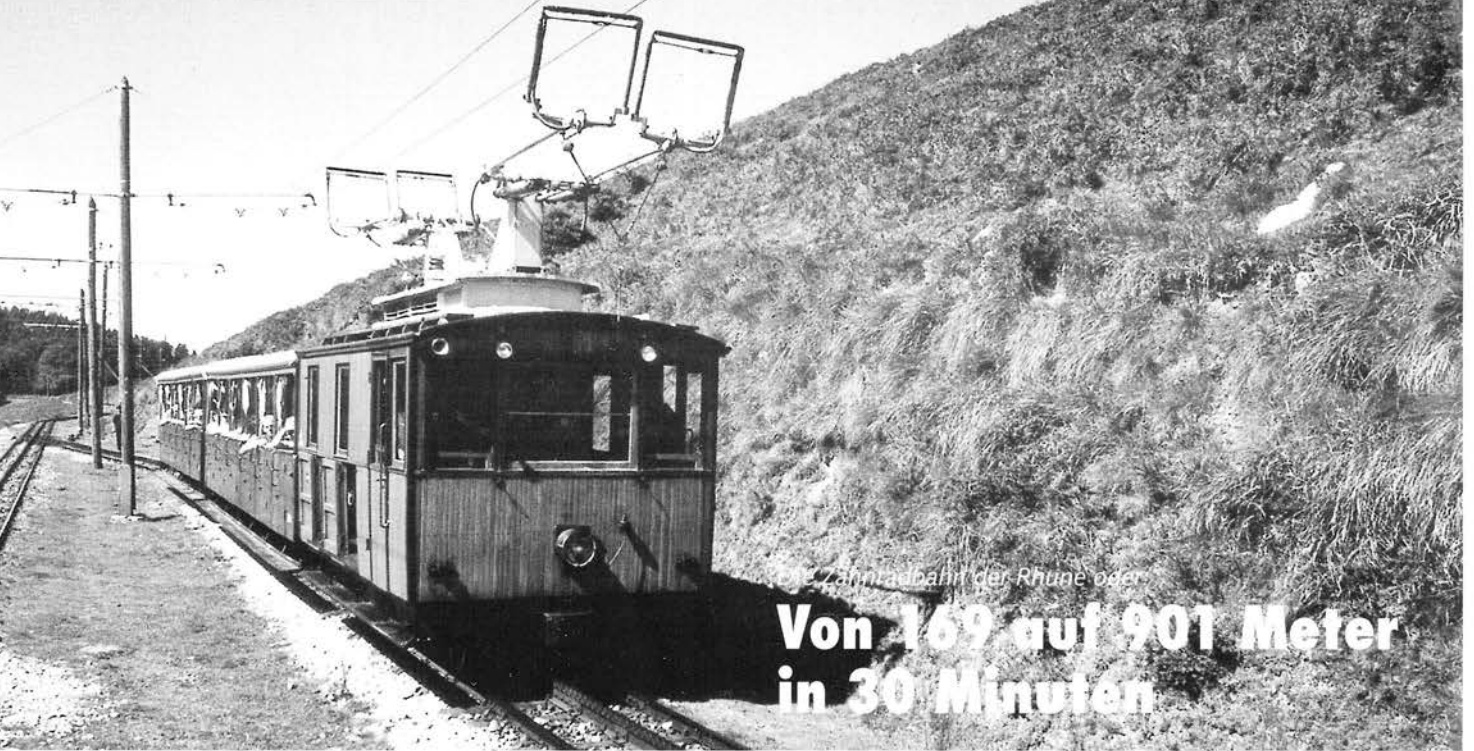
prime zwischen Bordeaux und Arcachon stammten.

Mit diesen drei Lokomotiven können drei Züge mit einem Angebot von je 90 Sitzplätzen gebildet werden. Außerdem gibt es einen Niederbordwagen, drei Kipploren und einen Kesselwagen für 1.200 Liter Dieselöl als Arbeitsfahrzeuge, die alle im Depot nahe der Station Mimosas untergebracht sind. Von den sechs Gleisen sind vier überdacht, eines führt auf die Inspektionsgrube. Es gibt eine Werkstatt, in der alle einschlägigen Arbeiten einschließlich E- und A-Schweißen ausgeführt werden können. Für das Personal – meistens Studenten – stehen Aufenthalts- und Schlafräume zur Verfügung.

Die Strecke ist etwa so lang wie unsere und verfügt über zwei Ausweichen. Zwei Bahnübergänge sind mit Blinklichtern versehen, die von den Loks mittels Dachkontakten ausgelöst werden. Auf dieselbe Weise werden die Blocksignale auf der Strecke Bélisaire-Mimosas geschaltet. Der Betrieb läuft täglich von April bis September, vom 1. Juli bis zum 31. August gab es 1997 18 Abfahrten an jedem Bahnhof, wo übrigens die Lokomotiven umsetzen müssen.

Weitere Auskünfte gibt es beim
Office du tourisme
Lège Cap Ferret
Telefon 00 33 - 556 - 60 86 43





Zahnradbahn der Rhune oder
**Von 169 auf 901 Meter
 in 30 Minuten**

Von K. Sieper. Das Gebirge der Pyrenäen ist ein eindrucksvoller Grenzwall zwischen der iberischen Halbinsel und dem übrigen Europa. Keine der Hauptverkehrsadern zu Lande kommt ohne größere Kunstbauten hinüber oder an den Küsten daran vorbei. Wer mit Zug oder Auto die Ebene der Landes hinter sich gelassen hat, sieht nach Bayonne zur Linken den Gipfel der Rhune, überragt von der Fernsehantenne.

Schon seit 1908 gab es Pläne, auf den beliebten Aussichtsblick eine Zahnradbahn zu bauen. Die Gesellschaft V.F.D.M. richtete die elektrischen Straßenbahnen von Hendaye mit der Überlandstrecke nach Bayonne über Saint-Jean-de-Luz und Biarritz mit einer Seitenlinie von Saint-Jean-de-Luz nach Sare ein. Diese Seitenlinie vermittelte in Col de Saint Ignace den Anschluß zur Zahnradbahn. Dieses Straßenbahnnetz wurde bereits 1937 bis 1939 auf Autobusbetrieb umgestellt, während die Zahnradbahn heute noch fährt.

Die Strecke wurde am 30. Juni 1924 eröffnet. Die Länge beträgt 4.200 m, der Höhenunterschied 732 m. Die Spurweite beträgt 1.000 mm, das Zahnstangensystem folgt dem der Jungfrauabahn und der Wendelsteinbahn: Strub. Es gibt eine Ausweichstation an der Flanke der Alchague kurz unterhalb der früheren Haltestelle Les Trois Fontaines. 225 hölzerne Masten tragen die doppelpolige Fahrleitung, die aus zwei Transformatoren von 250 kVA aus dem Oberspannungsnetz von 15.000 V mit 3.000 V 50 Hz gespeist wird.

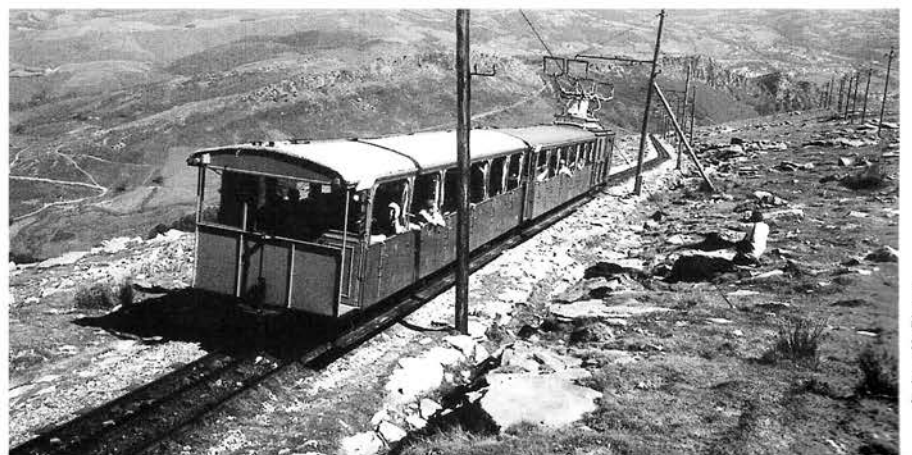
Die zweiachsigen Lokomotiven sind mit je 2 Dreiphasensynchronmotoren von ca. 120 kW ausgerüstet, die die beiden

Zahnräder antreiben, die mit Flanschen versehen sind, die ein Aufklettern von der Zahnstange verhindern sollen. Bei der Talfahrt arbeiten die Motore als Generatoren und speisen die Energie ins Netz zurück. Die Geschwindigkeit beträgt 8 km/h. Bei Überschreitung von 10 km/h wirkt eine automatische Klinkenbremse auf die Zahnradwellen. Außer den beiden genannten Bremsystemen verfügt die Lokmannschaft, die immer aus zwei Personen besteht, noch über eine Handbremse, die auf Trommeln an den Zahnradwellen wirkt. Recht abenteuerlich muten die Stromabnehmer der Loks an. Diese Art war sogar bei den Lokomotiven des Drehstromnetzes der italienischen Staatsbahnen gebräuchlich. Als 1979 die andere Zahnradbahn der Pyrenäen – Luchon-Superbagnères – stillgelegt wurde, übernahm die V.F.D.M. zwei

weitere Loks, so daß jetzt 4 Maschinen einsatzbereit sind.

Am 19. September 1997 habe ich den gesamten Fahrzeugpark im Einsatz gesehen. Dazu gehören auch die Personenwagen, alle halboffen mit Vorhängen gegen Sonne und Regen, mit der seltenen Achsfolge eines zweiachsigen Drehgestells und einer Einzelachse mit Bremszahnrad. Die Wagen stehen immer bergseitig. Am vorderen Bremserstand ist der Platz des Zugbegleiters, der auch an der Ausweiche die Weiche stellen muß. Die Bahn verkehrt täglich vom 1. Juli bis zum 30. September und während der Oster- und Pfingstferien. Sonderfahrten sind darüber hinaus möglich zwischen dem 1. Mai und dem 30. Juni und zwischen dem 1. Oktober und dem 15. November. Dazu steht die Bahn ganzjährig für Transporte zur Fernsehstation zur Verfügung. Weitere Einzelheiten vermittelt das Büchlein „Chemin de Fer à Crémaillère de la Rhune“, das auch zum Besuch dieses schönen Gipfels des Baskenlandes einlädt.

Telefon CFTA 00 33 - 559 - 54 20 26.



Tramway Down Under

Von A.-U. Mann. Am 25. Februar 1961 hieß es zum letzten Mal „Destination Circular Quay“ für die alte Straßenbahn. Jetzt sind die Ergebnisse der Bauarbeiten, die „Sydney Light Rail Company“ am 25. Januar 1996 begann, sichtbar und „erfahrbar“.

Die Fahrzeuge sind von der Variobahn Typ Chemnitz abgeleitet. Sie stehen für 100 % Niederflur und erhalten zusätzlich Klimaanlage. Sie werden gebaut bei Adtranz Dandenong (Melbourne), die Laufwerke kommen von Henschel, Kassel.

Uns Museumsbahner freut bei aller Moderne natürlich, daß auch ein Wagen der alten Tram reaktiviert werden konnte. Er fährt mit einem Scherenstromabnehmer aus Deutschland.



AKTUELLE ANGEBOTE UND NEU



► Anstecknadel „Tw 105“

Best.-Nr. 040036 12,- DM

► Krawattclip „Tw 105“

Best.-Nr. 040035 15,- DM

VERLAG KENNING

► Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn (Ost)

Ingo Hütter/Volkmar Kubitzki, 80 Seiten,
Best.-Nr. 011030, 29,80 DM

► Die Schmalspurbahn Bad Doberan-Kühlungsborn

Hans-Ulrich Pfeiffer/Wolfgang Voß,
96 Seiten, Best.-Nr. 010151, 44,- DM

► Der Berliner Außenring

Bernd Kuhlmann, 144 Seiten,
Best.-Nr. 010981, 48,- DM

► Die Juister Inselbahn

Egbert Nolte, 108 Seiten,
Best.-Nr. 010160, 36,- DM

► Die Berliner Nord-Süd-S-Bahn

Michael Braun, 128 Seiten,
Best.-Nr. 010982, 39,80 DM

► Die Amrumer Inselbahn

Heinz-H. Schöning, 72 Seiten,
Best.-Nr. 010984, 29,80 DM

► Die Steinhuder Meer-Bahn

Hans Wolfgang Rogl/Ludger Kenning,
96 Seiten, Best.-Nr. 010152, 39,80 DM

► Jahrbuch Schienenverkehr 17 (1997)

Helmut Roggenkamp, 156 Seiten,
Best.-Nr. 010176, 39,80 DM

EISENBAHN-KURIER

► Verkehrsknoten Freiburg

Gerhard Greß, 112 Seiten,
Best.-Nr. 010161, 39,90 DM



GERA NOVA VERLAG

► Die Münchener U-Bahn

Pischek/Junghardt, Best.-Nr. 010170, 39,80 DM

► DB-Fahrzeuge

Andreas Braun, Taschenbuch, 192 Seiten,
Best.-Nr. 010177, 19,80 DM

► Straßenbahn-Fahrzeuge, Bd. 1

Martin Pabst, Taschenbuch, 160 Seiten,
Best.-Nr. 010162, 24,80 DM

► Straßenbahn-Fahrzeuge, Bd. 2

Martin Pabst, Taschenbuch, 160 Seiten,
Best.-Nr. 010183, 24,80 DM



HEITEN DES BMB-VERTRIEBS

VERLAG EISENBAHN

► Städtische Straßenbahn München

Albrecht Sappel/Claude Jeanmarie-dit-Quartier, Best.-Nr. 010895, 59,- DM

► Die alten Wiener Tramways

Hans Lehnhard/Claude Jeanmarie, Best.-Nr. 010880, 29,- DM

► Oberaargauer Schmalspurbahnen

René Stamm/Claude Jeanmarie, Best.-Nr. 010869, 59,- DM

► Straßenbahnen in Osteuropa

Hans Lehnhard/Claude Jeanmarie, Best.-Nr. 010896, 29,- DM

► Die Überlandbahn von Bern nach Worb

René Stamm/Claude Jeanmarie, Best.-Nr. 010878, 59,- DM

VERSCHIEDENE VERLAGE

► Die Nordsee-Inselbahnen

Alba-Verlag, Hans-Wolfgang Rogl, 132 Seiten, Best.-Nr. 010018, 30,- DM

► Auf der Heidekrautbahn

Berliner Eisenbahnfreunde e.V., 80 Seiten, Best.-Nr. 010167, 9,80 DM

► 100 Jahre Mindener Kreisbahn

Verlag Uhle & Kleimann, Ingrid u. Werner Schütte, 80 Seiten, Best.-Nr. 010174, 28,- DM

► Straßenbahn Ybbs

Verlag Slezak, Alfred Lauła, 32 Seiten, Best.-Nr. 010724, 8,60 DM

► Die Albtalbahn – Geschichte mit Zukunft

Verlag Regionalkultur, Klaus Bindewald, 192 Seiten, Best.-Nr. 010175, 29,80 DM

► Nürnberg-Krakau und zurück

VAG Nürnberg/Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, 90 Seiten, Best.-Nr. 010932, 10,- DM

► Straßenbahnen auf der Insel Man

Verlag Pospischil, 98 Seiten, Best.-Nr. 010531, 32,- DM

VIDEOS

► Große Gala der Dampfloktars

Rio Grande, 48 Minuten, Best.-Nr. 020156, 17,95 DM

► Die Stars der Schiene – Baureihe VT 98

Rio Grande, 40 Minuten, Best.-Nr. 020154, 24,95 DM

► Die Stars der Schiene – Baureihe 01 – Baureihe 38

► Schmalspur-Romantik in Sachsen

Bahn Extra Video, ca. 60 Minuten, Best.-Nr. 020150, 19,95 DM



SOEBEN
ERSCHIENEN

Unternehmen der  Finanzgruppe


STANDORT • NIER 

... wir für Wuppertal



EIN PERFEKTER TAG FÜR SPARKASSE DIREKT.

● Der „Geldgeschäfte per Telefon
oder PC“-Service:

Geldgeschäfte bequem von zu Hause aus
oder von unterwegs erledigen. Mit  direkt
auch außerhalb der Öffnungszeiten.
Fragen Sie uns – wir beraten Sie gern.

Stadtsparkasse
Wuppertal

