



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 - 439

Februar 1981

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



BMB auf Sonderfahrt

Es war am 7. März 1970. An diesem Vorfrühlingstag konnten wir eine Begebenheit nachstellen, die 11 Jahre vorher noch zum Alltag gehört hatte. Damals gab es noch die Linie 23 Ronsdorf - Lichtscheid - Gelpetal - Freudenberg - Friedenshain - Sandhof - Blücherbrücke - Döppersberg - Gathe - Uellendahl. Unser Bild von Günter Reith zeigt einen "Blauband"-triebwagen, erbaut 1931 von Uerdingen. Tw 115 aus dieser Reihe ist Bestandteil unserer Sammlung in der Kohlfurth.

KSW

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

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

Technische LeitungDipl. Ing. Gundo Riechelmann, Am Susewind 8,
4322 Sprockhövel 2, Ruf (23 39) 41 06Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (021 25) 25 42
Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1,
Ruf (0202) 31 1230

Manfred Höver, 5672 Leichlingen

Arbeitsgruppe DüsseldorfUlrich Sunder, Unter den Eichen 35, 4000 Düsseldorf 12,
Ruf (0211) 2896 06**Vorsitzender**

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

BMB-Vertrieb

BMB-Sonderkonto Postscheckamt Essen 9072-438

2. VorsitzenderHeinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf
(02192) 7438**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) 8 14 56



Jahreshauptversammlung

E I N L A D U N G

zur Jahreshauptversammlung 1981

am Samstag, dem 21. März 1981.

Beginn: 14.00 im Betriebshof
Wuppertal-Kohlfurtherbrücke.Ab 16.00 Uhr Versammlung im Calvin-Haus,
Wuppertal-Cronenberg, Carl-Greis-Straße, gegen-
über dem Rathaus (Verwaltungshaus).**Nahverkehrsverbindungen:**

Kohlfurtherbrücke: VRR-Buslinie 605

Cronenberg: zusätzlich VRR-Buslinie 625 und DB-Strecke im VRR Wuppertal-
Elberfeld - Wuppertal-Cronenberg.

Tagesordnung

1. Begrüßung, Schweigeminute
2. Bericht des Vorsitzenden
3. Bericht des Schatzmeisters
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Antrag auf Entlastung
6. Bestellung der Kassenprüfer für 1981
7. Bericht der technischen Leitung
8. Bestellung der technischen Leitung
9. Information Hallenbau und Wasserbau
10. Beschlußfassung zum 1. Abschnitt Hallenbau (Grube)
11. Beschlußfassung zum Ausbau des Wasserlaufs Nr. 5
12. Beratung und Beschlußfassung zum Antrag des
Vorstands auf Beitragserhöhung
13. Ausschluß von Mitgliedern mit Beitragsrückstand
14. BMB-Vertrieb
15. Wir über uns - Filme und Dias von unseren Arbeitseinsätzen

Die Mitglieder, die vor Punkt 13 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 Antrag auf Ausschluß gestellt.

Angesichts der zu fassenden weitreichenden Beschlüsse wird um besonders rege Beteiligung gebeten.

Der Vorstand
gez. Dicke

Bericht des Vorstands

Dieser Bericht wird auf eine chronologische Aufreihung verzichtet und sich mit den zur Jahreshauptversammlung anstehenden Problemen befassen. Die Mitglieder wurden durch die HALTESTELLE fortlaufend unterrichtet, sodaß sich eine Wiederholung erübrigt.

Zunächst die jährliche Übersicht über die Mitgliederbewegung:

Bestand am 01.01.1980 256 Mitglieder

Bestand am 31.12.1980 253 Mitglieder

Zugang 1980: 16 Mitglieder

Abgang 1980: 19 Mitglieder

(Verstorben 5 Mitglieder, Austritt 6 Mitglieder, unbekannt verzogen 4 Mitglieder, ausgeschlossen wegen Beitragsrückstand 4 Mitglieder.)

Somit ist leider zum ersten Male seit 1973 die Mitgliederbewegung rückläufig. Angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Lage sollte man sich in dieser Hinsicht auch keinen Illusionen hingeben. Wir können und müssen aber durch weiteren Fortschritt der Dinge, -sowohl in der Entwicklung zu einer betriebsfähigen Museumsbahn, als auch des Aufbaues einer Strassenbahn - Museums, also eines öffentlichen Nahverkehrsmuseums unsere Wirkung auf die Allgemeinheit, - die sich ganz gewiß durch steigende Mitgliederzahlen niederschlagen wird, - unsere Existenz festigen und ausbauen.

Die Bereitschaft zur aktiven Mitarbeit hat ebenfalls nachgelassen, sie wird im techn. Leistungsbericht erörtert.

Im Vorstand hat es über die weitere Entwicklung unserer Projekte ernsthafte Meinungsverschiedenheiten gegeben.

Der technische Leiter, Herr Heinz Johann, hat mit dem 31. Dez. 1980 seine Aufgabe zur Verfügung gestellt. Der Vorstand und die Angehörigen der Arbeitsgruppen haben in einer Sitzung Ende November 1980 beschlossen, die technische Leitung einem Viererergremium zu übertragen. Neuer techn. Leiter ist Herr Dipl. Ing. Gundo Riechelmann, Sprockhövel - Haßlinghausen. Seine Stellvertreter sind die Herren Ralf Faust, Schwelm, Udo Tegtmeyer, Wuppertal, und Manfred Höver, Leichlingen. Es besteht Einigkeit darüber, Herrn Thomas Wächter, Wuppertal als weiteren Sicherheitsbeauftragten zu berufen.

Der Berichterstatter bedauert die Entscheidung des Herrn Johann sehr, weil sie in einem Augenblick erfolgt, zu dem einige jahrelang als kaum lösbar betrachtete Probleme vor ihrer positiven Lösung stehen.

So liegt ein Angebot der Bundeswehr, -initiiert durch Herrn Ministerpräsident Johannes Rau, -vor, für die 1973 mit dem Gestattungsvertrag mit den WSW AG übernommene Verpflichtung zur Renovierung der Wasserdurchlässe unter der Strecke tätig zu werden. Leider ist ein Einsatz der Bundeswehr nicht völlig kostenlos und so wird die JHV über die Finanzierung dieser Maßnahmen zu entscheiden haben.

Wir planen gleichzeitig, als 1. Bauabschnitt für die Fahrzeughalle den Aushub der Untersuchungsgrube durch die Bundeswehr machen zu lassen.

Dem steht jedoch die heute (17.01.81) noch fehlende Einwilligung* der WSW AG als Grundeigner entgegen. Für den Hochbau ist noch die Baugenehmigung einzuholen, nachdem auch die zweite Bauvoranfrage positiv entschieden wurde.

* s. Seite 11 !

Am 03.02.1981 findet ferner eine Besprechung der beteiligten Behörden des Landes NRW, des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege, des Rheinischen Museumsamtes, des Regierungspräsidenten und der Stadt Wuppertal bei uns statt, in welcher eine Förderung unseres Projektes erörtert werden wird.

Die Frage der zukünftigen Betriebsleitung für die BMB ist ebenfalls Gegenstand einer positiven Lösung geworden, über die Sie noch unterrichtet werden.

Die Stadt Wuppertal hat uns im Jahre 1980 einen Zuschuß von 4.500.-DM zu den Kosten für die Renovierung der Fahrleitungsmasten zur Verfügung gestellt. Ein Restbetrag von 500.-DM wurde in das neue Haushaltsjahr übernommen.

Nach dem augenblicklichen Stand der Beratungen wird das Land NRW in die weitere Gestaltung unseres Projektes und den Ausbau zu einem Nahverkehrs-Museum in erheblichem Maße eingreifen, falls eine öffentliche Förderung in dem veranschlagten Rahmen stattfinden wird.

Das bedeutet natürlich auch eine gewisse Abhängigkeit, die bisher nicht in diesem Maße vorhanden ist. Doch kann man nach sieben Jahren Arbeit und dem durch die Kassenberichte bekannten finanziellen Rahmen absehen, daß eine Fahrzeughalle im großen Rahmen nicht zu verwirklichen ist, ohne öffentliche Förderung in Anspruch zu nehmen.

Bei den Überlegungen, wie es weitergehen soll, ist natürlich immer zu berücksichtigen, daß jede Entscheidung ausschließlich unter dem Aspekt getroffen werden sollte, daß eine Überschuldung des Vereins auf keinen Fall eingegangen werden sollte und kann.

Somit stellt der Vorstand hiermit auch den Antrag, die Mitgliedsbeiträge ab 01. Jan. 1982 wie folgt zu beschließen:

Beitragsgruppe A: 100.-DM

Beitragsgruppe B: 50.-DM

Familienbeitrag 125.-DM

Zu diesem Tagesordnungspunkt sind noch mehrere Anträge eingegangen.

Wir bitten alle Mitglieder hiermit, dazu, aber auch zu anderen Fragen schriftliche Stellungnahmen abzugeben, falls sie an der Versammlung nicht teilnehmen können!!!

Antrag des Vorstandes zum Einsatz der Bundeswehr:

Die Versammlung möge beschließen, nach Einholung der erforderlichen Zustimmung des Tiefbauamtes der Stadt Wuppertal und der Einwilligung der WSW AG als Grundeigner die Finanzierung folgender Baumaßnahmen evtl. durch die Afnahme eines Kredites sicherzustellen:

1. Aushub einer Untersuchungsgrube im Betriebshof Kohlfurther Brücke.
2. Bau eines Zugangsweges zur Baustelle Friedrichshammer.
3. Bau (Aushub) eines neuen Bachlaufes zur Inbetriebnahme des vorhandenen Entlastungstollens.
4. Ausbetonieren und Verkleiden des neuen Bachlaufes.
(Die Überholung des Hauptstollens ist noch nicht enthalten.)

Die von der Bundeswehr dafür veranschlagten Kosten betragen 34.099,19 DM zuzüglich Materialkosten. Ein zulässiger Antrag auf Kostenminderung wurde bereits gestellt.

Die Kosten für den Aushub der Grube könnten aus den Mitteln, die durch die Anteile der Mitglieder zugesagt wurden, als 1. Bauabschnitt bestritten werden.

Nach dem Abschluß der Verhandlungen mit den beteiligten Behörden kann in einer weiteren Versammlung entschieden werden, ob wir die Förderungsmaßnahmen des Landes wahrnehmen, oder auf die Untersuchungsgrube einen Werkstattbau aus eigenen Mitteln errichten und damit auf eine große Halle verzichten wollen. Dies bedeutet aber mit Sicherheit die Aufgabe eines Großteils der Fahrzeuge, oder einen späteren Anbau, der möglich ist.

Zur Aufnahme eines Kredites für den Bundeswehreinsatz brauchen wir Bürgen, um die Sicherheiten zu stellen. Beim Kredit für den Hallenbau ist diese Frage dadurch umgangen, daß jeder Anteilszeichner für seinen Anteil eine persönliche Bürgschaft übernehmen soll.

Falls die Gleichrichterstation in diesem Jahre fertiggestellt werden kann, und die Frage der Betriebsleitung sich positiv wenden sollte, sind wir entschlossen, einen Genehmigungsantrag für einen Teilbetrieb im öffentlichen Personenverkehr zu stellen, um auch Einnahmen zu erzielen.

Dicke, Vors.

Bilanz zum 31. Dezember 1980			
Aktiva	=====		Passiva
Unterwerk	29 715,32 DM	Darlehn (Festkonten)	4 500,-- D"
Stromanschluß	555,-- "	Darlehn zur Finanzierung	
Zaun	412,-- "	von Anschaffungen	4 110,57 "
Gleisanlage	11 662,-- "	Beitragsvorauszahlungen	537,-- "
Fahrzeuge	1 677,-- "	Wertberichtigungen der	
Stadtsparkasse		Beitragsforderungen	500,-- "
laufendes Konto	5 116,39 "	Rückstellung für	
Postscheckkonto	1 047,28 "	Umsatzsteuer 1979/80	2 170,-- "
Sparbuch	2 281,24 "	Vermögen bisher	32 798,64
Beitragsforderungen	1 420,-- "	Zuwachs	9 270,02
	<u>53 886,23 "</u>		<u>42 068,66 "</u>
	=====		=====

Ergebnisrechnung 1980

Aufwand			Erträge
Porti	882,90 DM	Beiträge	12 906,-- DM
Bürokosten, Zinsen	143,85 "	Spenden	5 077,23 "
Sonstige Ausgaben	270,-- "	Erlöse BMB-Vertrieb und	
Druckkosten Haltestelle	1 229,74 "	Sonderfahrten	8 900,07 "
Forderungsverluste	290,-- "	Auflösung Wertberichtg.	300,-- "
Wertberichtigungen	500,-- "	Rundungsdifferenzen bei	
Strom, Wasser	2 029,55 "	Umsatzsteuer	6,27 "
Miete	3 768,-- "	Zuschuß	4 500,-- "
Reparaturmaterial	3 797,-- "	Zinsen Sparbuch	85,14 "
Beiträge, Versicher.	1 297,60 "	Eingänge aus abgeschrie-	
Telefon	422,57 "	benen Forderungen	<u>60,-- "</u>
Schotter, Sand	865,29 "		
Treibstoffe	43,17 "		
Rundungsdifferenz USt	5,34 "		
Bewertungskosten	281,60 "		
Gebühren	20,-- "		
Zuführung Rückstellung	2 170,-- "		
AfA	1 119,80 "		
Ausbuchung Forderung			
Umsatzsteuer IV/1980	398,10 "		
Verrechnungskonto			
BMB Vertrieb	2 687,28 "		
Sonstige Kosten	342,90 "		
Überschuß	<u>9 270,02 "</u>		
	<u>31 843,71 "</u>		<u>31 834,71 DM</u>
	=====		=====

Entwicklung des Anlagevermögens

	Unterwerk	Stromanschluß	Zaun	Gleisanlage	Fahrzeuge
1. Jan. 1980	26 843,86	649,--	482,--	11 229,--	1 970,-- DM
Zugänge	2 871,44			1 095,80	"
AfA	-	94,--	70,--	662,80	293,-- "
31. Dez. 1980	<u>29 760,32</u>	<u>555,--</u>	<u>412,--</u>	<u>11 662,--</u>	<u>1 677,-- "</u>
	=====	=====	=====	=====	=====

Zugänge erlaben sich beim Unterwerk sowie bei der Gleisanlage (Schienen von der Firma Herberts). Die Absetzungen für Abnutzung (AfA) wurden entsprechend dem Vorjahr vorgenommen.

Entwicklung der Darlehnskorten

	<u>Festdarlehn</u>	<u>Darlehn für</u> <u>Anschaffungen</u>	<u>Darlehn für</u> <u>lfd. Kosten</u>	<u>Gesamtbetrag</u>
1. Jan. 1980	4 500,--	5 628,57	143,72	10 272,29 DM
Rückzahlungen	<u>-</u>	<u>1 518,--</u>	<u>143,72</u>	<u>1 661,72 "</u>
31. Dez. 1980	4 500,--	4 110,57	-	8 610,57 "
	=====	=====	=====	=====

Die Entwicklung der Darlehnschulden zeigt einen günstigen Verlauf. So konnte in 1980 auf eine Neuaufnahme völlig verzichtet werden, außerdem war eine Tilgung möglich.

Rückstellung für Umsatzsteuer

Das Finanzamt Wuppertal-Barmen hat in einer Umsatzsteuer-Sonderprüfung bei dem Kultusministerium des Landes Nordrhein-Westfalen eine Bescheinigung beantragt, nach der die Umsätze der BMB nach § 4 Ziff. 20 Umsatzsteuergesetz von der Umsatzsteuer befreit sind. Auf der anderen Seite entfällt damit der Vorsteuerabzug. Es ist damit zu rechnen, daß die Umsatzsteuer für die Jahre (ab 1979), für die noch kein Umsatzsteuerbescheid vorliegt, an das Finanzamt zurückzuzahlen sind. Die Steuererstattungen wurden daher in 1979 und 1980 auf dem Sparbuch festgehalten, d.h., bei Fälligkeit können diese Zahlungen sofort geleistet werden.

Bemerkungen zum Jahresabschluß

Im abgelaufenen Jahr sind die Investitionen (Zugang 1980 = 3 967,- DM) gegenüber dem Jahre 1979 (Zugang = 5 163,- DM) weiter zurückgegangen. Das Schwergewicht lag auf der Fertigstellung von angefangenen Arbeiten bzw. Durchführung von Reparaturen (Ausweiche Greuel, Renovierung von Masten). Im Jahre 1980 haben die Überweisungen des BMB Vertriebs an den Verein = 2 758,- DM betragen (Vorjahr = 670,- DM). Hierin liegt neben dem städtischen Zuschuß von 4 500,- DM ein Grund für das gute Ergebnis für das vergangene Jahr.

Spendenabrechnung

Hinsichtlich der Abrechnung verweise ich auf die Ausführungen zum Kassenbericht des Vorjahres. Im Zuge einer Änderung des Kontenplanes in 1981 eine Aufteilung der Spendeneinnahmen in Geld- und Sachspenden vorgenommen.

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
Spendeneinnahmen	5 944,-	5 077,-	5 000,- DM
Werkzeuge, Reparaturmaterial	<u>3 740,-</u>	<u>3 797,-</u>	<u>4 000,- "</u>

Verfügbare Spendeneinnahmen	2 204,- =====	1 280,- =====	1 000,- " =====
-----------------------------	------------------	------------------	--------------------

Aufstellung der aufzubringenden Zahlungen

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
Porti	867,-	883,-	900,- DM
Zinsen, Gebühren, Bürocost.	95,-	144,-	150,- "
Kosten Haltestelle	1 182,-	1 230,-	1 250,- "
Sonstige Kosten	635,-	270,-	300,- "
Schotter, Sand	457,-	865,-	900,- "
Strom, Wasser	1 692,-	2 029,-	2 500,- "
Treibstoffe	252,-	43,-	100,- "
Miete	3 528,-	3 768,-	4 200,- "
Beiträge, Versicherungen	1 432,-	1 298,-	1 400,- "
Telefonkosten	504,-	423,-	450,- "
Sonstige Kosten	441,-	645,-	800,- "
Darlehensrückzahlungen	<u>3 233,-</u>	<u>1 662,-</u>	<u>3 000,- "</u>
Finanzbedarf	14 318,- =====	13 260,- =====	15 950,- " =====

Aufstellung der Deckungsmittel

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
Beitragseinnahmen	12 529,-	12 906,-	13 500,- DM
Verfügbare Spenden	2 204,-	1 280,-	1 000,- "
Einnahmen einschl. BMD Vertrieb	<u>2 788,-</u>	<u>6 213,-</u>	<u>4 000,- "</u>
Summe	17 521,- =====	20 399,- =====	17 500,- " =====

Mittel für Investitionen 1981

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
Einnahmen	17 521,-	20 399,-	17 500,- DM
Finanzbedarf	- 14 318,-	- 13 260,-	- 15 950,- "
Unterschiedsbetrag	3 203,-	7 139,-	1 550,- "
Tatsächliche Investitionen	- 3 747,-	- 3 967,-	-
Vortrag von 1980 nach 1981		<u>- 3 172,-</u>	<u>+ 3 172,- "</u>
Mögliche Investitionen ohne Kreditaufnahme	- =====	- =====	4 722,- " =====

Die nicht verbrauchten Mittel für Investitionen 1980 haben zu den hohen Beständen bei der Stadtparkasse bzw. dem Postscheckamt zum 31.12.1980 geführt und können in 1981 ausgegeben werden.

Das Guthaben auf dem Sparbuch ist für die Rückzahlung der Umsatzsteuer ab 1979 bestimmt, vgl. auch die Rückstellung für Umsatzsteuer. Wegen der erwarteten Rückzahlungsverpflichtung wurden die Umsatzsteuer-Erstattungsbeträge auf dem Sparbuch festgelegt.

Wuppertal, den 14. Jan. 1981

Beizmann

(Schatzmeister)

Technischer Leistungsbericht 1980

Das Jahr 1980 erbrachte 49 Samstage, an denen Arbeitseinsätze im Freien geleistet wurden. An 2 Samstagen wurden Innenarbeiten ausgeführt. Hinzu kam eine Reihe von Arbeitseinsätzen im Wochentagbereich. An Privatfahrzeugen wurde 1980 gegenüber 1979 erheblich weniger gearbeitet. Alle Arbeiten, die werktags durchgeführt wurden, betrafen allgemeine Vereinsarbeit. Die durchschnittliche Beteiligung lag insgesamt gesehen leider nur bei 9 - 10 Personen. Damit hat die aktive Arbeitsgruppe 1980 an Samstagen 4.200 Stunden geleistet, 1979 waren es 4.400 Stunden. Das bedeutet einen Rückgang von 5 %, der auf den Mangel an freiwilligen Arbeitskräften zurückzuführen ist. Dennoch ist der Gegenwert der Arbeitsleistung beachtlich: DM 150.000,--.

Kostenlose Fremdleistungen wurden wieder von der Firma Otto Ernst Schultz KG in Anspruch genommen, die wieder ihre Lastwagen, teilweise mit Kran, zur Verfügung stellte. Ferner stellte die Berg-Brauerei, Mülheim/R., einen Mitarbeiter zum Verputzen der Gleichrichterstation zur Verfügung. Erwähnenswert sind weiter die Schienentransporte durch die Firmen Nellen & Quack und Rheinische Bahngesellschaft AG.

Gleisbau:

Das Gleis 5 wurde durch Gleisjoche angeschlossen und provisorisch als Abstellgleis hergerichtet. An der oberen Weiche Greuel wurde der Weichenantrieb ausgebaut, repariert und wieder eingebaut. Die Weiche wurde freigelegt, gehoben, gerichtet und neu gestopft. Zwei Beischienen wurden angepaßt, gebohrt und verschraubt. Anschließend wurde der Bahnübergang neu gepflastert. Bei der Firma HERBERTS wurden altbrauchbare Vignolschienen ausgebaut, zur Kohlfurth gebracht und zum Austausch auf die Strecke gebracht.

Fahrleitungsbau:

Am Toelleturm wurden einige Masten ausgebaut und zur Kohlfurth gebracht. Von der stillgelegten Strecke Loh - Hatzfeld holten wir Fahrleitungsdraht und gut erhaltene Masten mit Ausleger. Es wurde begonnen, Gleis 7 mit Fahrleitung zu überspannen. Das Renovieren der Fahrleitungsmasten auf der Strecke wurde fortgesetzt.

Bauten:

An der Endstelle Möschenborn wurde der Grenzmauerbau zum Nachbarn fortgesetzt, ferner Betonarbeiten zur Straße (Mauer und Treppe). Die Gleichrichterstation wurde nach Gerüstaufbau verputzt. Das Geländer des Treppenaufgangs wurde in einem einwöchigen Einsatz angebracht.

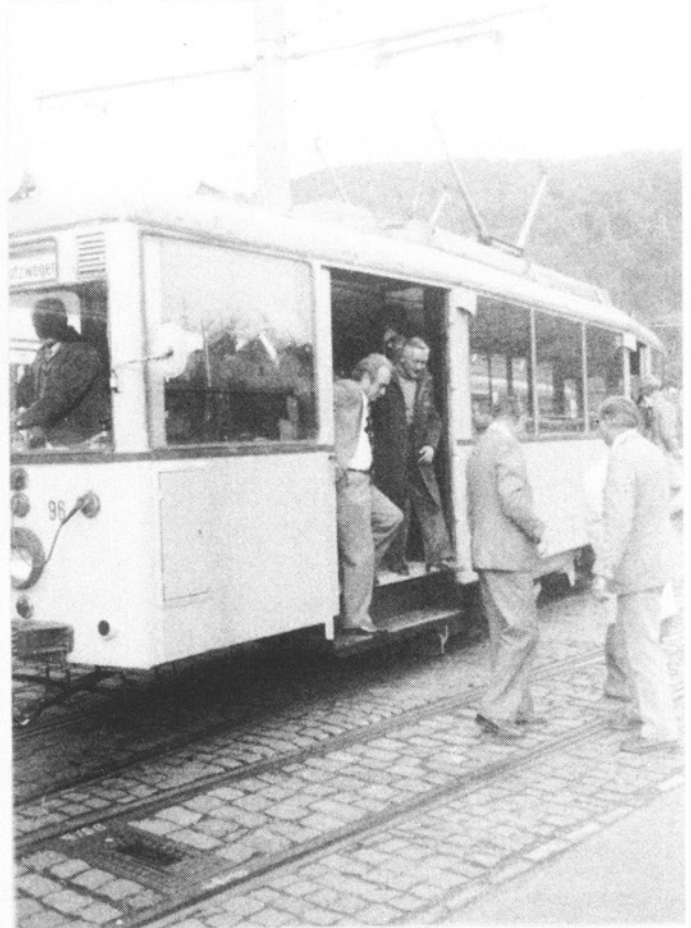
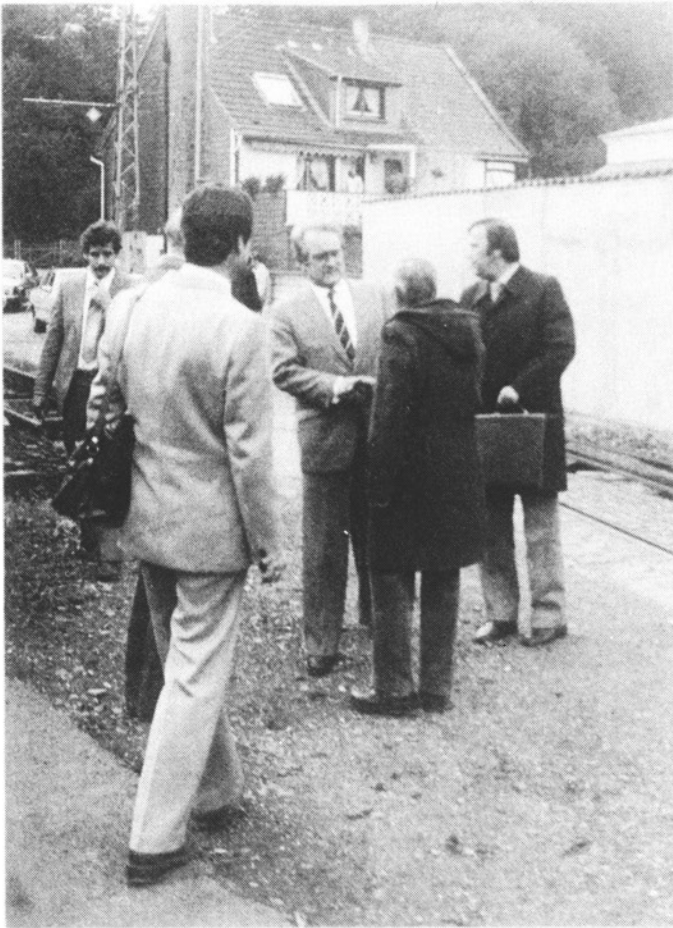
Fahrzeuge:

Es wurde nur an 2 Fahrzeugen gearbeitet, ausgenommen die Aktivität der Arbeitsgruppe Düsseldorf, die den Innenausbau des Tw 107 fortführt. Die Selbstfahrleiter bekam eine neue Bremsanlage (Arbeitsaufwand ca. 120 Std.). Der Rheinbahn-Niederflurwagen 295 wurde innen aufgearbeitet und zum "Salonwagen" umgestaltet. Erster Gast war Ministerpräsident Johannes Rau. Arbeitsaufwand ca. 200 Std.

Sonstiges:

Hierzu zählen die Unterhaltungsarbeiten an der Strecke wie Freischneiden, Beseitigung von Abfall (!) und ähnliches. Wir wollen hoffen, daß wir im laufenden Jahr die Gleichrichterstation in Betrieb nehmen können. Wir wollen die Arbeiten an der Endstelle Möschenborn abschließen und mit dem Bau der Grube und damit der Wagenhalle beginnen.

gez. Faust



Nachlese vom Besuch des Ministerpräsidenten. Fotos: Helmut P. Schäfer



MUSEUMSSTRASSENBAHNEN IN GROSSBRITANNIEN

- Fortsetzung -

Der Autor des Berichts, Guido Korff, legt großen Wert auf die Feststellung, daß das Foto in HALTESTELLE 27 auf Seite 9 von M. R. Taplin stammt. Mr. Taplin ist uns von seinem Besuch wohl bekannt.

I.4. Heaton Park

Großbritanniens jüngste Museumsstraßenbahn wurde im Herbst 1979 probeweise in einem Parkgelände in Manchester eröffnet. Die ortsansässigen Mitglieder der "Tramway Museum Society" hatten schon immer den Wunsch gehabt, in Manchester selbst ein kleines Museum einzurichten. Sein Kernstück sollte der Wagen 765 der früheren Straßenbahn von Manchester bilden. Die "Manchester Transport Museum Society", wie sich die Gruppe nennt, verfolgte seit 1967 den Plan, im Heaton Park eine 820 m lange Strecke zu verlegen. Dieses Projekt scheiterte an den Kosten.

Man besann sich dann einer ehemaligen Abstellanlage der Straßenbahn, die von der Middleton Road in den Park abzweigte. Die Gleise waren in den dreißiger Jahren überdeckt worden und die Fläche wurde als Parkplatz genutzt. Bei der Freilegung trat eine knapp 350 m lange zweigleisige Strecke zutage, die mit drei Gleiswechseln und einem zusätzlichen Abstellgleis versehen war. Das Abstellgleis samt Weiche wurde aufgenommen und am parkseitigen Ende der Anlage so wieder eingefügt, daß ein geräumiger Gartenpavillon erreicht wird. In die Seitenwand des hübschen Gebäudes brach man eine Öffnung und nach Absenkung des Fußbodens dient der Pavillon als Halle für zwei bis drei Eindeck-Straßenbahnwagen bzw. Doppeldecker mit offenem Oberdeck. An den Innenwänden wurden Fotos und Ausstellungstücke angebracht, sodaß auf diese Weise auch das gewünschte kleine Museum entstanden ist. Bei der Stromversorgung war die örtliche Elektrizitätsgesellschaft sehr hilfsbereit, sowohl beim Bau der Gleichrichterstation wie auch bei der Errichtung der Fahrleitungsmasten.

Eingesetzt werden im Moment die Eindeckwagen Manchester 765 und Blackpool & Fleetwood 40. Der Wagenkasten des Tw 765 erhielt passende Drehgestelle aus dem Bestand von Crich und wurde dort nach einem Werkstattaufenthalt auch zwei Sommer lang im Museumsbetrieb erprobt und eingesetzt. Der andere Wagen ist eines von den vier Fahrzeugen, die in Blackpool zum 75-jährigen Jubiläum 1960 restauriert worden waren (siehe II.1.), und wird nach Fertigstellung eines zweiten Wagens von Manchester (diesmal mit offenem Oberdeck) nach Crich zurückkehren.

Die Betriebsgesellschaft wird halb von dem fördernden Verein und zur anderen Hälfte von der örtlichen Verkehrsgesellschaft getragen. Ebenso sind die Kosten der Anlage von etwa 60.000,- DM je zur Hälfte von den beiden Betreibern übernommen worden. Die offizielle Übergabe an die Öffentlichkeit erfolgte im Frühjahr 1980. Damit ist die Heaton Park - Museumsstraßenbahn die erste englische Straßenbahnstrecke, die nach über 45 Jahren Betriebsruhe wiedereröffnet worden ist.

Literatur: Aufsatz von J.H. Price in Modern Tramway, Heft 11/79.

I.5. Seaton

Die Straßenbahn in Seaton hat einmal ganz klein angefangen, nämlich 1948 auf 15-inch-Spur (381 mm) als transportable Bahn, die bei Gartenfesten und in Vergnügungsparks zur Belustigung Fahrgäste beförderte. Eine ständige Anlage konnte 1954 im Prince's Park in Eastbourne eingerichtet werden, nun aber schon mit einer Spurweite von 2 ft. (610 mm). Im Laufe der Zeit entstand eine zweite Wagengeneration, die besser die vergrößerte Spurweite ausnutzte und darüberhinaus für noch größere Spurweiten geeignet war.

1967 zeichnete sich das Ende der Anlage in Eastbourne ab, deren anderthalb Kilometer lange Trasse in einer neuen Straße aufgehen sollte. Die Straßenbahn fand eine neue Heimat in dem Seebad Seaton in Devon, wo eine stillgelegte Eisenbahntrasse entlang des Flusses Axe bis zum ehemaligen Bahnhof Colyton käuflich erworben werden konnte.

Hierbei sei angemerkt, daß Claude Lane, der Eigentümer der Bahn, den Betrieb gewerblich auf eigenes Risiko führte. Er hatte seine Firma zur Fabrikation von Akkumulatorfahrzeugen zugunsten der Anlage in Eastbourne aufgegeben. Der Kauf der Bahntrasse konnte daher wie eine normale wirtschaftliche Investition mit Langzeitkrediten gehandhabt werden.



Seaton

Tw 8 bei Colyford

August 1977

Foto: Guido Korff

1969 endete die letzte Saison in Eastbourne. Schon 1970 wurde in Seaton ein bescheidener Betrieb mit Akkuantrieb aufgenommen. Die Spurweite war jetzt festgelegt worden auf 2 ft. 9 in. (838 mm). Die aus englischer Herstellung gekauften Schienen erwiesen sich als qualitativ unzureichend, es häuften sich Schienenbrüche wegen Überlastung der Profile. Das Schienenmaterial wurde zurückgegeben, doch mußte die bis dahin verlegte Strecke gegen andere Schienen ausgewechselt werden. Im Laufe der Zeit entstanden die Fahrleitungsanlage, eine Wagenhalle mit Werkstatt, eine Verlängerung zu einem zentral gelegenen Endpunkt in der Ortsmitte von Seaton, direkt neben einem großen gemeindeeigenen Parkplatz, und der letzte Streckenabschnitt von Colyford nach Colyton. Hierbei war das Hauptproblem eine niveaugleiche Straßenkreuzung hinter dem vorübergehenden Endpunkt Colyford. Eine Signalanlage mußte errichtet werden, außerdem konnte über die Straße nicht der niedrige Fahrdrabt der Bahn gespannt werden. Die Lücke muß nun mit Batteriestrom überwunden werden, während die Wagen sonst mit 120 Volt Gleichspannung aus zwei Dieselgeneratoren verkehren. Die Gesamtlänge der Strecke beträgt jetzt knapp fünf Kilometer.

Sechs Personenwagen sind vorhanden, fünf davon Doppeldecker mit offenem Oberdeck und ein "Boat Car" nach Blackpooler Vorbild. Ein älterer Wagen ist zum Kiosk umgebaut, daneben gibt es noch einen Arbeitswagen. Allen diesen Fahrzeugen ist gemeinsam, daß sie eine Vielzahl historischer Teile aus längst verschrotteten "richtigen" Straßenbahnwagen enthalten. In Arbeit befindet sich seit einiger Zeit ein Originalwagen (Nr.94) der London Metropolitan Tramway, der durch Verschmälerung des Wagenkastens und der Spurweite für Seaton hergerichtet werden soll.

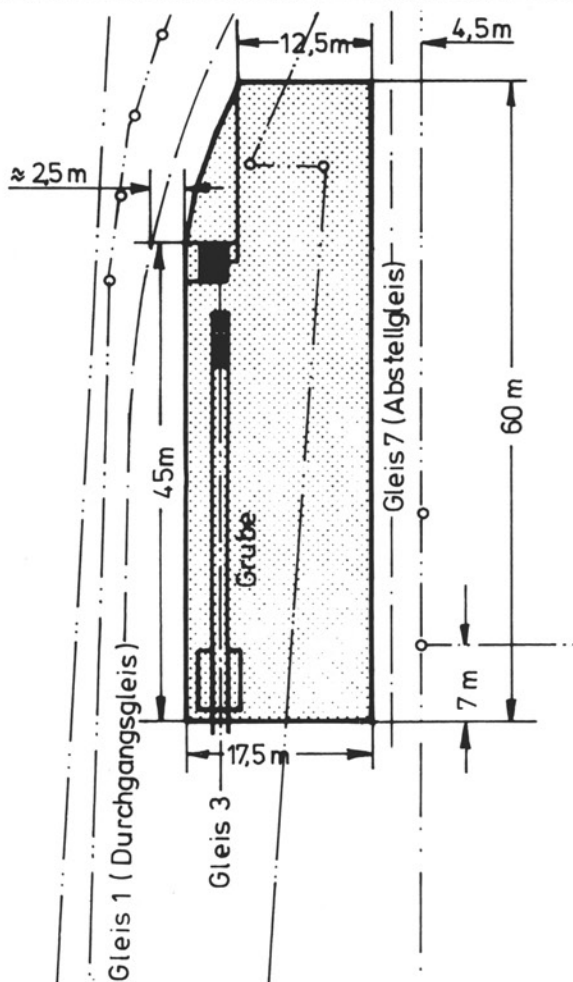
Eine Attraktion besonderer Art bietet die "Seaton and District Electric Tram Co." mit ihren Sonderwagen für Vogelfreunde. Der Fluß Axe, an dem der Bahnkörper entlangläuft, ist ein Domizil seltener Wasservögel. Die Tiere haben sich an die relativ leisen Straßenbahnwagen besser gewöhnt als an herumlaufende Menschen, sodaß die Vogelkundler in den Wagen unbemerkt in den Bereich der Tiere eindringen können, um ihre Naturbeobachtungen zu machen.

Literatur: J.H. Price: The Seaton Tramway, LRTL ohne Jahr (etwa 1974); Modern Tramway, Heft 12/79.

-gk-

Letzte Meldung (Stand 31.1.1981)

Wir können als Ergänzung zum Bericht des Vorstands mitteilen, daß unser Hausherr, die Wuppertaler Stadtwerke AG., ihr Einverständnis zur Errichtung einer Wagenhalle gegeben hat, Des weiteren wurde eine Verlängerung des Pachtvertrages angeboten.



Fahrzeughalle BMB

1. Hallenbauabschnitt

Grube in Gleis 3 zur Aufnahme der Radsatzschleifmaschine und zur Durchführung von Reparatur- und Wartungsarbeiten

o.M. 08.01.81
Dipl.-Ing. G.H. Riechelmann

S. R.



geblieben sind, beruht dies darauf, daß neue Mitglieder geworben werden konnten. Ein höherer Beitrag würde hier abschreckend wirken.

4. Eine Beitragserhöhung sollte mit einem konkreten Anlaß begründet werden (wie seinerzeit der Abschluß eines Pachtvertrages).

5. Zahlreiche Mitglieder haben sich bereit erklärt, für den geplanten Hallenbau einen oder mehrere Anteile zu zeichnen. Viele Mitglieder zahlen auch mehr als ihren Pflichtbeitrag. Außerdem möchte ich hier allen Mitgliedern danken, die unserem Verein durch viele Jahre die Treue halten. Den Vorwurf "Schäbig" möchte ich im Namen dieser Mitglieder zurückweisen. Ich kann diesen Vorwurf nur für solche Mitglieder bestehen lassen, die den Beitrag nicht zahlen und sich dann ausschließen lassen.

6. Wenn die Halle gebaut werden sollte, werden die Mitglieder beitragsfrei, die Anteile gezeichnet haben. Vielleicht sind auch Restdarlehn aufzunehmen. Wenn bis dahin nicht genügend neue Mitglieder hinzugekommen sind, wird diese Lücke wahrscheinlich nur durch eine Beitragserhöhung zu schließen sein. Diese Möglichkeit sollte unter allen Umständen nicht durch eine vorzeitige Beitragserhöhung genommen werden.

Mit freundlichen Grüßen
gez. E.G. Beiersmann

An die Redaktion HALTESTELLE

Zum Thema "Ablehnung einer Beitragserhöhung - Schäbig" möchte ich als Schatzmeister antworten. Zur formalen Seite gehört es, daß ein solcher Antrag als besonderer Punkt der Tagesordnung den Mitgliedern vorher bekannt gemacht wird. Hieran mangelte es bei der letzten Jahreshauptversammlung. Zwar wäre zur Verbesserung der Finanzen eine Beitragserhöhung wünschenswert, aber zur Zeit m.E. nicht empfehlenswert.

1. Die BMB ist für nicht aktiv mitarbeitende Mitglieder wenig attraktiv. Es fehlen insbesondere Veranstaltungen, die eine innere Bindung zur BMB entstehen lassen. Das beruht auch auf dem fehlenden Fahrbetrieb.
2. Diese mangelnden Bindungen führen in jedem Jahr zu nicht unerheblichen Austritten (Ausschlüssen) von Mitgliedern.
3. Wenn die Beitragseinnahmen trotzdem gestiegen bzw. gleich

Bericht des BMB-Vertriebs für das Geschäftsjahr 1981

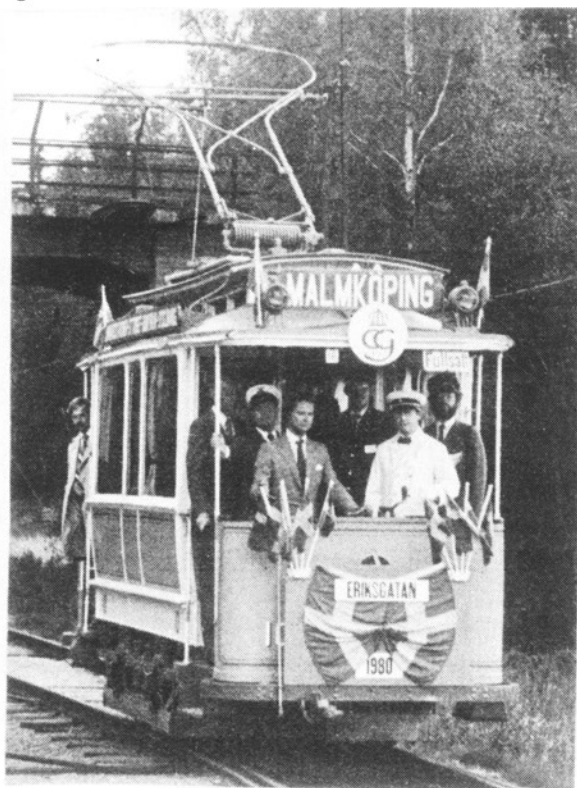
Das Geschäftsjahr 1981 war gekennzeichnet durch eine beträchtliche Umsatz- und Gewinnsteigerung gegenüber 1979. Besonders die Aufnahme des Buchversandes, der 1980 über 60 % des Umsatzes ausmachte, ist für diese positive Entwicklung verantwortlich.

Wie bereits im Vorjahr konnten die Verwaltungskosten mit 2,5 % sehr niedrig gehalten werden. Insgesamt konnten DM 2.857,68 für den Ausbau der Museumsbahn auf das Vereinskonto überwiesen werden. Ein Restgewinn von DM 80,22 wird auf neue Rechnung übertragen.

Das Vermögen des BMB-Vertriebs belief sich zum Jahresende auf DM 2.297,60, nachdem bereits für DM 202,13 Waren zum anderweitigen Verkauf kostenlos an den Vorstand abgeliefert wurden.

Es bleibt zu hoffen, daß das Geschäftsjahr 1981 ebensolche Fortschritte verzeichnen kann, wie dies in den letzten beiden Jahren der Fall war.

Wuppertal, den 31. Dez. 1980
gez. Lersch



Jahresabschluss des BMB-Vertriebes für das Geschäftsjahr 1980

Gewinn- und Verlustrechnung

Erträge:	
Verkaufserlöse	6343,31 DM
neutrale Erträge	290,64 DM

	6633,95 DM

Aufwendungen:	
Stoffkosten	3773,42 DM
Verwaltungskosten	160,58 DM
Abschreibungen	213,26 DM
neutrale Aufw.	4,34 DM

	4151,60 DM 4151,60 DM

Abführungen BMB:	
Ueberweisungen	2200,-- DM
Warengestellung	202,13 DM

	2402,13 DM 2402,13 DM

Ueberschuss	80,22 DM
	=====

Bilanz

Aktiva

Kasse	136,-- DM
Postscheckkonto	899,93 DM
Warenbestand	1261,67 DM

Summe Aktiva	2297,60 DM
	=====

Passiva

Eigenkapital	2297,60 DM
	=====

MUSEISPÄRVÄGEN

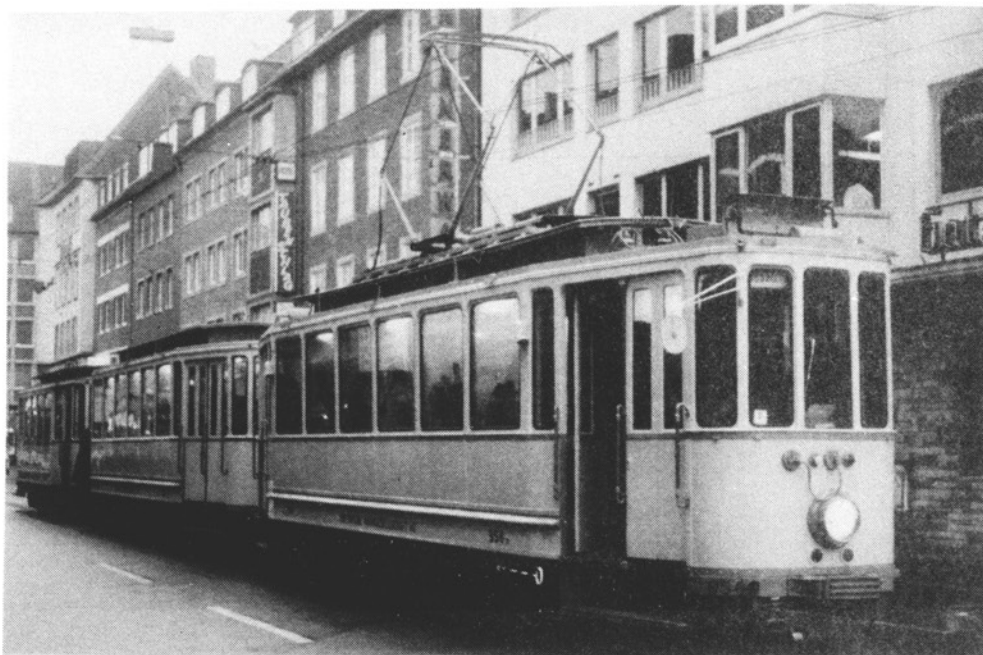
MALMKÖPING

Mit großer Sicherheit und Geschicklichkeit fuhr am 10. September 1980 SM König Carl XVI Gustaf wie auch seine Gemahlin IM Königin Silvia, begleitet von mehreren Beamten, die 3 km lange Strecke des schwedischen Straßenbahnvereins entlang.

Als Triebfahrzeug diente Wagen Nr. 10 der ehemaligen Upsala Spårvägar, geliefert 1906 von ASEA.

"Eriksgatan" steht für die Bereisung der schwedischen Regierungsbezirke durch die Könige entsprechend einer 700-jährigen Tradition.

Foto: Mats Johansson



Kreuz und quer durchs vorweihnachtliche Düsseldorf

Wer meinte, unsere traditionelle Rundfahrt würde keine Überraschungen mehr bringen, mußte sich eines besseren belehren lassen: Das war echte Straßenbahn, ein Dreierzug aus den späten 20er Jahren, der bis zum Erscheinen der Niederflrwagen die Spitzengruppe der Rheinbahn-Fahrzeuge darstellte. Alle Teilnehmer werden dann auch den bemerkenswert ruhigen Lauf der Wagen zur Kenntnis genommen haben. Auch haben wir nicht gefroren, wenngleich in den heutigen Wagen eher zuviel des Guten getan wird.

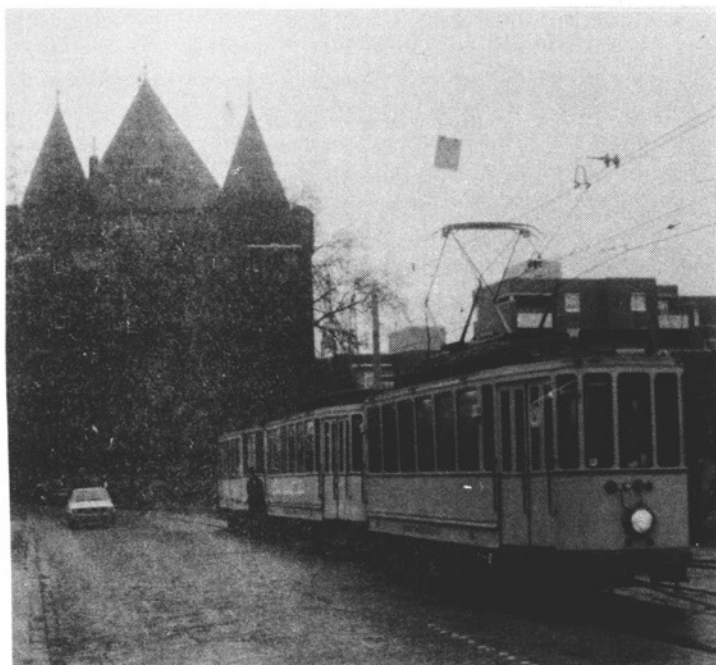
Vom Hauptbahnhof ging die Fahrt bei guter Beteiligung nach Eller und dann über Oberkassel, Heerdt und Neuß, mit besonderem Fotohalt am Obertor, zum Steinberg. Es folgte der Ring (Linie 706) rund um Düsseldorf. Am Hofgarten blühte ein Hamamelisstrauch. Bei St. Suitbertus war Mittagessen und Wagenwechsel. Am Nachmittag brachte uns "Queen Mary" nach Benrath. Vor dem Betriebshof liegen immer noch Meterspurgleise im Straßenpflaster. Unsere Aufmerksamkeit gehörte diesmal dem Betrieb der Elektrobusse mit dem automatischen Wechsel der

Batterien und der neuen Schnell-Ladeanlage. Der Bus fährt dazu Stromabnehmer aus. Kenner der Materie wissen, daß diese Art der Stromversorgung ein alter Hut ist. Alte Bilder aus Hagen/W., Frankfurt/M. und Hannover zeigen solche Speisestellen für Straßenbahnwagen mit Akku-Betrieb. Die Leistungselektronik läßt aber heute einen viel besseren Nutzungsgrad der Batterien zu. Das System bietet sich für Rundkurse an.

Bei größeren Belastungen dürfte aber das Modell Solingen besser geeignet sein: Dem Fahrzeug durch die Oberleitung unbegrenzt Energie zuführen. Dieses braucht dann auch nicht die schweren Batterien mitzuführen.

Die Rückfahrt mit "Queen Mary" zum Hauptbahnhof sah schon müde, aber zufriedene Gesichter. Ein herzliches Dankeschön an alle, die die Fahrt ermöglicht haben, vor allem den Herren und "Profi-Kollegen" der Rheinbahn, die uns sicher über die Gleise führten.

Text und Fotos - In der Düsseldorfer Altstadt und am Neuer Obertor - KSW



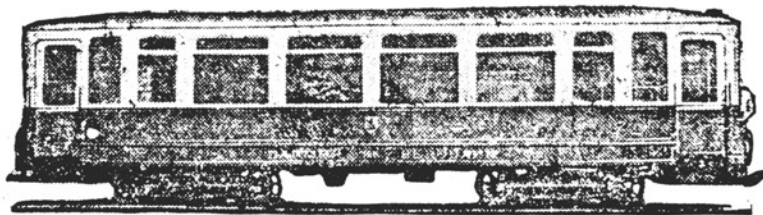
Die Barmer Bergbahn modernisiert ihren Wagenpark

Ein neuer Anhängerthyp auf der Strecke Elberfeld-Solingen.

Die Barmer Bergbahn hat probeweise einen neuen Anhängerwagentyp in Betrieb genommen, der neben großer Leichtigkeit ein großes Fassungsvermögen von ca. 60 Personen besitzt. Durch seine schnittigen Formen macht der Wagen einen gefälligen Eindruck. Alle Neuerungen und Verbesserungen für Straßenbahnfahrzeuge sind bei diesem Wagen berücksichtigt worden. Infolge der starken Steigungen der zu befahrenden Strecken durfte

kleidet, auf den Plattformen mit Natureiche. Die Decken sind weiß lackiert. Der Fußboden ist mit Linoleum belegt und durch Gummiläufer geschützt. Die Be- und Entlüftung des Wagens erfolgt durch seitlich angeordnete Klappfenster und herabschließbare Fenster an den Plattformen und am Wagenkasten. Als Sonnenschutz sind besondere Springroller vorgesehen.

Der Wagenkasten ruht auf zwei Drehgestellen,



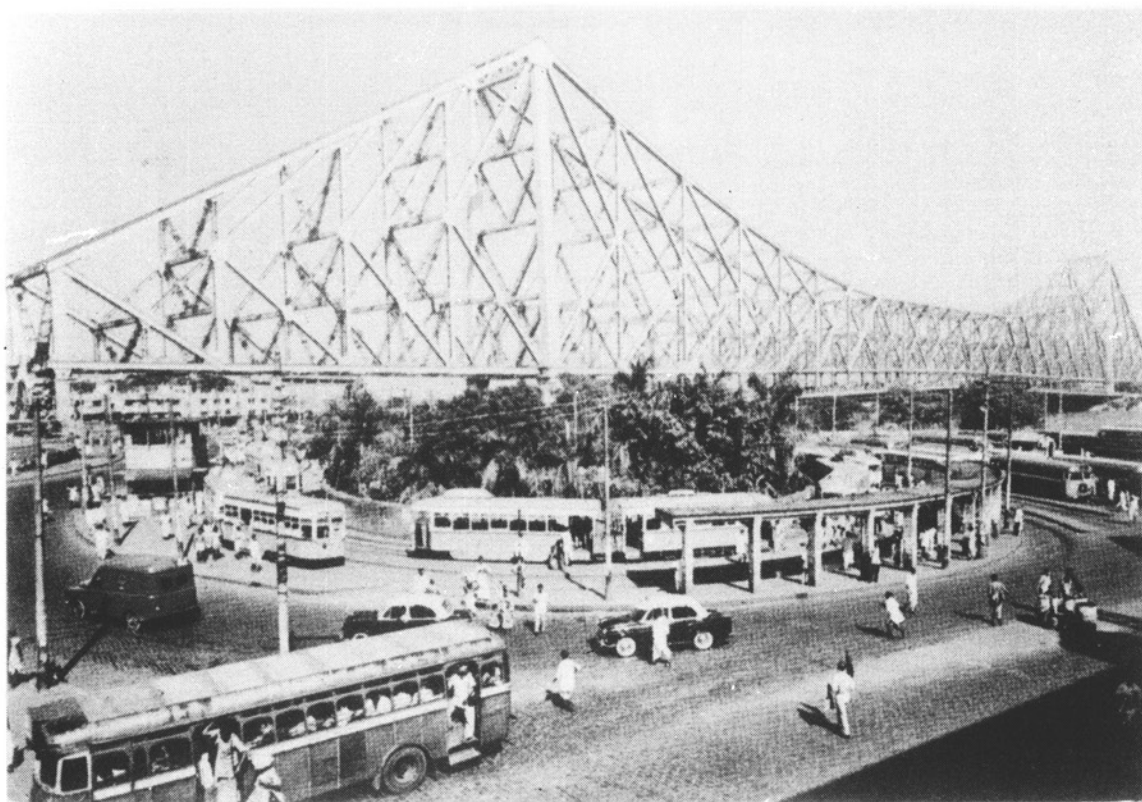
das Gewicht des Wagens 8,2 Tonnen nicht überschreiten, damit im stärksten Gefälle unter den ungünstigsten Verhältnissen noch eine sichere Bremswirkung erzielt wird. Das vorgeschriebene Höchstgewicht bedingte bei der Größe des Wagens die weitestgehende Verwendung von Leichtmetall (Aluminium). So ist z. B. das Dach vollständig aus Aluminium hergestellt. Ebenso sind die seitlichen Blechverkleidungen aus gleichem Metall vorgesehen. Das eigentliche Traggerippe des Wagenkastens ist in Stahlkonstruktion durchgeführt. Der Übersichtlichkeit halber sind die abschließenden Trennwände im Wageninnern in Fortfall gekommen und an deren Stelle Windschutzscheiben angeordnet. Sämtliche Sitze sind Polstersitze mit Naturlederüberzug. Haltestangen und Haltegriffe bieten stehenden Fahrgästen reichliche Gelegenheit zum Festhalten. Die Innenausstattung des Wagens ist vornehm und zeitgemäß gehalten. Die Wände sind im Wageninnern mit Teakholz ver-

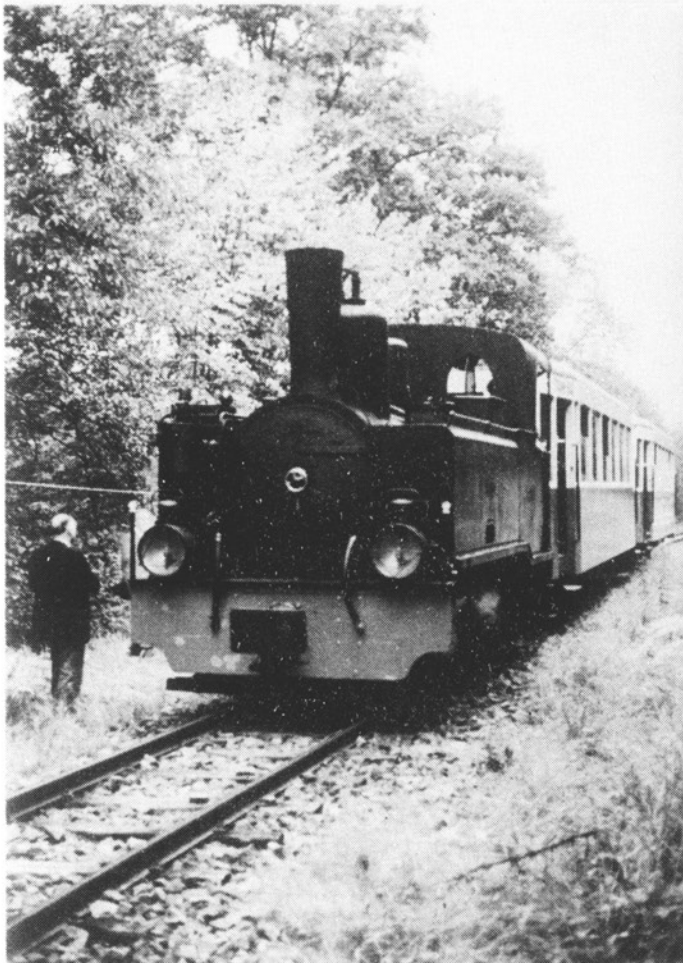
kleidet, aus nahtlos gezogenem Stahlrohr hergestellt. Die Gestelle sind mittels elektrischer Schweißung zusammengesetzt. Es sind also Rieten hierbei nicht verwandt worden. Die Federung ist durch eine langgestreckte Blattfeder vorgenommen, die Gewähr für ein ruhiges und sanftes Fahren gibt. Als Bremsen sind eine Handbremse, eine Zweikammer-Luftdruckbremse und eine magnet-elektrische Schienenbremse vorgesehen. Beim Zerreißen einer Kuppelung ist außer der Batteriebremse noch eine besondere Abreißbremse (Zackenbremse) vorgesehen, die vollständig selbsttätig wirkt, wie auch die Luftdruckbremse beim Reißen einer Kuppelung selbsttätig den Wagen zum Halten bringt.

Es ist also in bezug auf Sicherheit alles Menschensmögliche geschehen, so daß den Fahrgästen auch auf dem schwierigsten Gelände die größtmögliche Sicherheit mit diesen Wagen geboten werden kann.

Eng wird es auf dieser Seite. Nebenstehend bringen wir einen Originalartikel aus dem General-Anzeiger für Elberfeld - Barmen aus dem Jahre 1929. Es wäre schön, wenn einer unserer Leser einen Artikel über das weitere Schicksal dieses Fahrzeugs schreiben würde. Das Original wurde von Heinz Johann zur Verfügung gestellt.

Aus Kalkutta sandte unser Mitglied Martin Stadtler die unten abgebildete Postkarte.



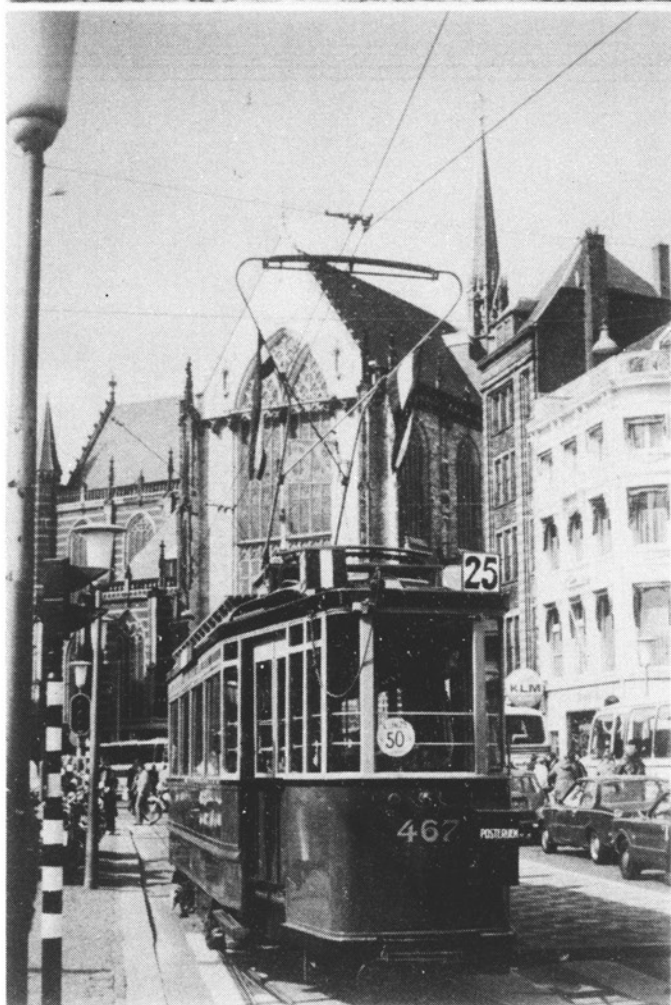
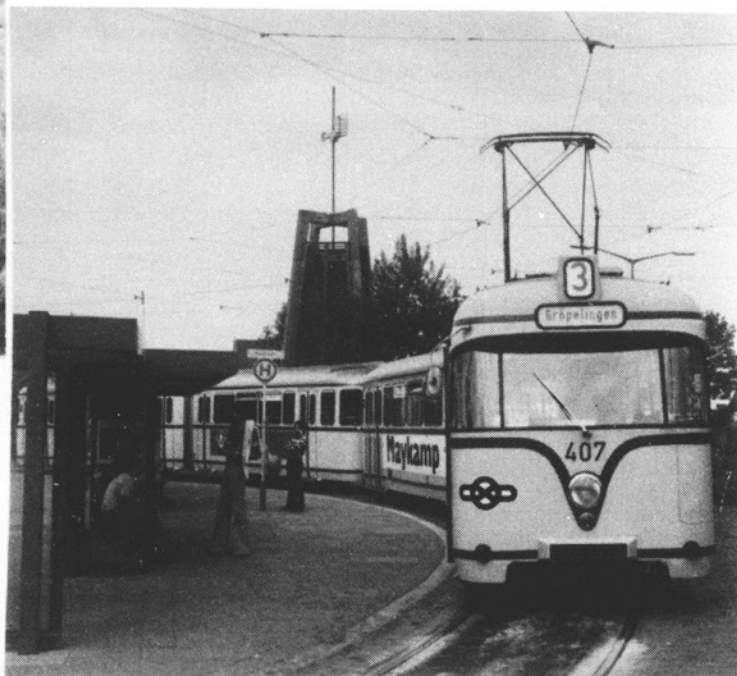


Zum Schluß dieser Ausgabe begrüßen wir die Gäste, die wir bald erwarten, mit Bildern "ihrer" Bahnen.

Links die Tramway Touristique des Ardennes -TTA-, Erezée. Unsere belgischen Freunde werden um die Osterzeit zu uns kommen.

Links unten ein Bild eines Amsterdamer Triebwagens vor der Nieuwe Kerk (Foto Klaus Sieper).

Wir erwarten am 11. April 1981 120 Gäste aus den Niederlanden. Sie gehören der Nederlandse Vereniging van belangstellenden in het spoor- en tramwegwezen an. Die Abkürzung lautet N.V.B.S.



Am 1. Mai 1981 um 14 Uhr wollen wir "eine Busladung" Bremer Straßenbahner empfangen. Es handelt sich um echte "Profi-Kollegen" der Bremer Straßenbahn AG. Unser Foto von U.P. Ipsen zeigt einen der Bremer Straßenbahnzüge. Die Hansestadt gehört zu den Städten, die der als Stadtbahn aufgewerteten Straßenbahn eine gesicherte Zukunft bereitet haben. Das soll uns nicht hindern, unseren Gästen die nicht minder interessante Vergangenheit unseres geliebten Nahverkehrsmittels zu zeigen..

Herzlich willkommen!

KSW