



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

OKTOBER 1981

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



Allen Unkenrufen zum Trotz:

*BMB
baut*

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

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

Technische LeitungDipl. Ing. Gundo Riechelmann, Am Susewind 8,
4322 Sprockhövel 2, Ruf (23 39) 41 06Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 25 42
Udo Tegtmeier, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1,
Ruf (0202) 311230Manfred Höver, Höhscheid 9, 5653 Leichlingen 2,
Ruf (02174) 33 82**Arbeitsgruppe Düsseldorf**Ulrich Sunder, Unter den Eichen 35, 4000 Düsseldorf 12,
Ruf (0211) 2896 06**Vorsitzender**

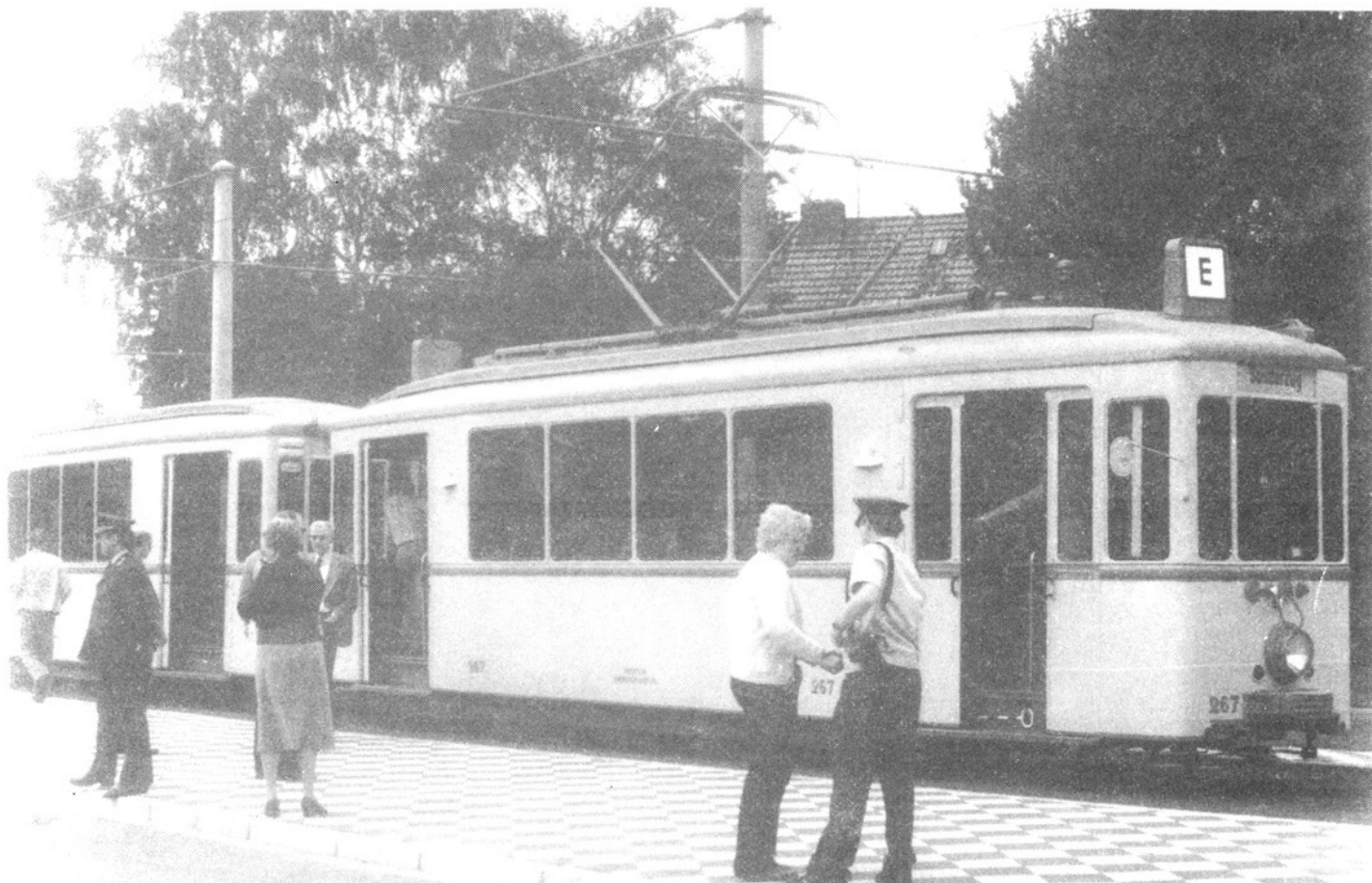
Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (0 2339) 3608

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) 814 56

**E I N L A D U N G***Voranmeldung an Postfach 121587,
Mittagessen vorbestellen !!!*

Unsere traditionelle Rundfahrt durchs vorweihnachtliche Düsseldorf findet in diesem Jahre früher statt. Wir laden diesmal ein zu einer

N i k o l a u s f a h r t

am Sonntag, dem 6. Dezember 1981. Die Fahrt steht unter dem Motto "Von Depot zu Depot". Es werden historische und brandneue Fahrzeuge eingesetzt.

Beginn: 10.00 Uhr Betriebshof Steinberg, ab Hauptbahnhof ca. 10.15 Uhr, Fahrpreis DM 10,--, ermäßigter Fahrpreis DM 5,--.

Anschlüsse aus Richtung Osten: E 3162 ab Hagen Hbf. 9.10 Uhr, Schwelm ab 9.23, Wuppertal-Elberfeld ab 9.38, Wuppertal-Vohwinkel ab 9.45 Uhr. Richard Jacobi machte das vorstehende Foto am 30. August 1980 anlässlich einer Sonderfahrt Düsseldorfer Straßenbahnfreunde.

Eine ganze Reihe von Mitgliedern hat sich erneut bereitgefunden, Anteile für den Hallenbau zu zeichnen und die Verpflichtungsbogen zurückgesandt.

Hiermit möchte ich Fragen, die in diesem Zusammenhang aufgetaucht sind, beantworten:

1. Es liegt eine erneute Stellungnahme des stellv. Vorsitzenden der Landtagsfraktion der SPD im Landtag NRW vor, daß eine Bezuschussung des Hallenbaues seitens des Landes NRW in dem veranschlagten Rahmen erfolgen soll.
2. Am 10.09.81 findet im Betriebshof Kohlfurth Brücke wieder eine Besprechung mit den beteiligten Behörden des Landes, der Stadt und der Denkmalbehörden (Museumsamt) statt, nachdem ein Gutachten des Rheinischen Museumsamtes vorliegt.

Damit ist zu erwarten, daß die Anschlußfinanzierung zu unserer eigenen Finanzierungsmaßnahme ermöglicht wird. Wir möchten aber den Baubeginn aus Eigenmitteln sofort einleiten. Die Baugrube für unsere Untersuchungsgrube zur Aufnahme der Radsatzschleifmaschine ist bereits ausgehoben.

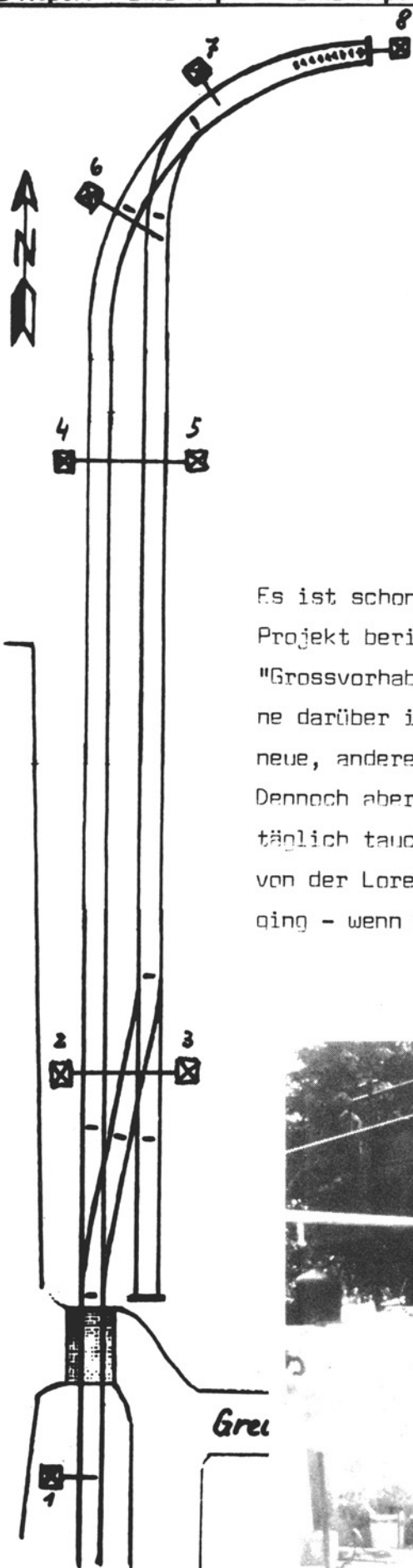
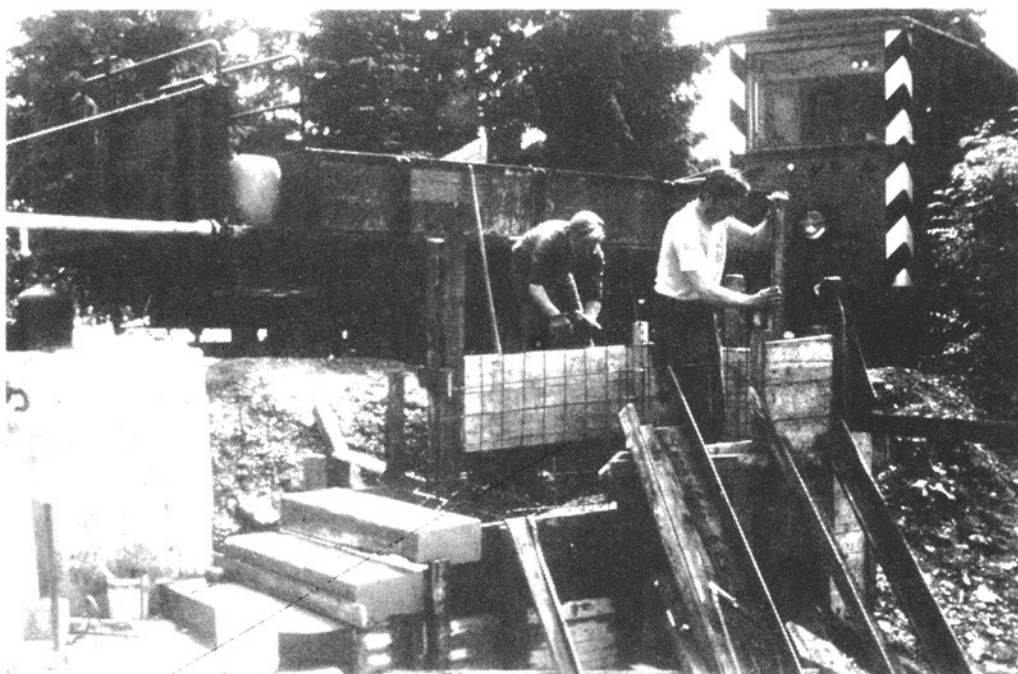
3. Die uns zugesagten Anteile (Beitragsvorauszahlungen) können und sollten möglichst bald auf das angegebene Konto eingezahlt werden. Die ersten Kosten entstehen jetzt durch die Erteilung der Baugenehmigung, für die Statik und die Betonarbeiten für die Grube.
4. Die Übernahme von Anteilen ist jetzt nicht allzu fest an Termine gebunden. So ist es z.B. gleich, ob ein Mitglied heute 750.-DM einzahlt, die zweiten 750.-DM erst in einem Vierteljahr. Ebenso ist es für die Gewährung der zugesagten Beitragsfreiheit unschädlich, ob ein Mitglied jetzt einen Anteil übernimmt, den zweiten, für Ende des Jahres zusagt; nach Eingang des Geldes gelten die zugesagten Vergünstigungen.
5. Es haben eine Reihe von Mitgliedern bereits Anteile gezeichnet, die bei der ersten Aktion noch nicht dabei waren. Ich hoffe aber sehr, und davon wird der Erfolg abhängen, - daß sich alle Zeichner der ersten Aktion erneut bereiterklären werden, ihre Zusage zu erneuern!
6. Ich hoffe sehr, daß die durch diese Maßnahme eintretenden Beitragsausfälle in den Folgejahren durch Werbung neuer Mitglieder und durch die Erlöse des BMB - Vertriebs ausgeglichen werden können und bitte Sie, Ihre Buchkäufe und auch Postkarten, die wir anbieten, auch für Ihren Bekanntenkreis zu nutzen!

Mit frdl. Grüßen, Ihr Emil R. Dicke, Vors.

W'tal, den 07.09.1981

Umsetzanlage Möschenborn

Es ist schon eine ganze Weile her, seit wir ausführlich über das Projekt berichteten. Wir waren seinerzeit recht stolz, dieses "Grossvorhaben" geschafft zu haben und berichteten in diesem Sinne darüber in "Haltestelle" Nr. 24. Seitdem war es still geworden; neue, andere Arbeiten standen an und wurden in Angriff genommen. Dennoch aber wurde es in Möschenborn nicht still; regelmässig samstags tauchte eine kleine Arbeitsgruppe oben auf, lud ihr Gerät von der Lore und liess die Betonmischmaschine rattern. Kurz: es ging – wenn auch in kleinerem Rahmen – weiter da oben.



Aber was wurde gemacht?

Nun, die Umsetzanlage war seinerzeit als technisch fertig gemeldet, nicht jedoch endgültig fertiggestellt; es fehlte - wie man so sagt - der "Verputz".

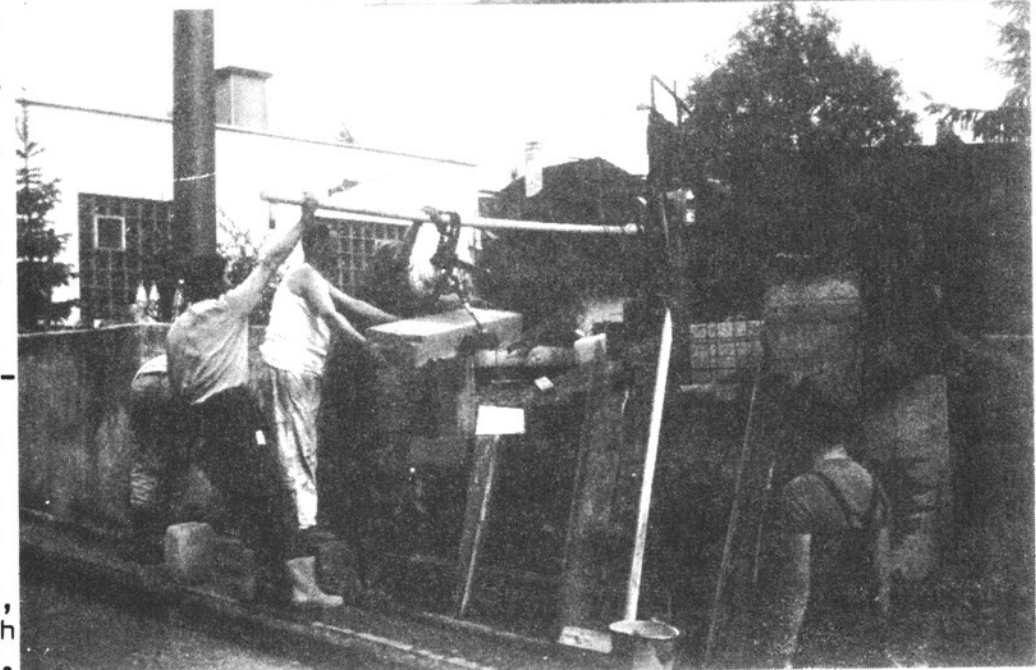
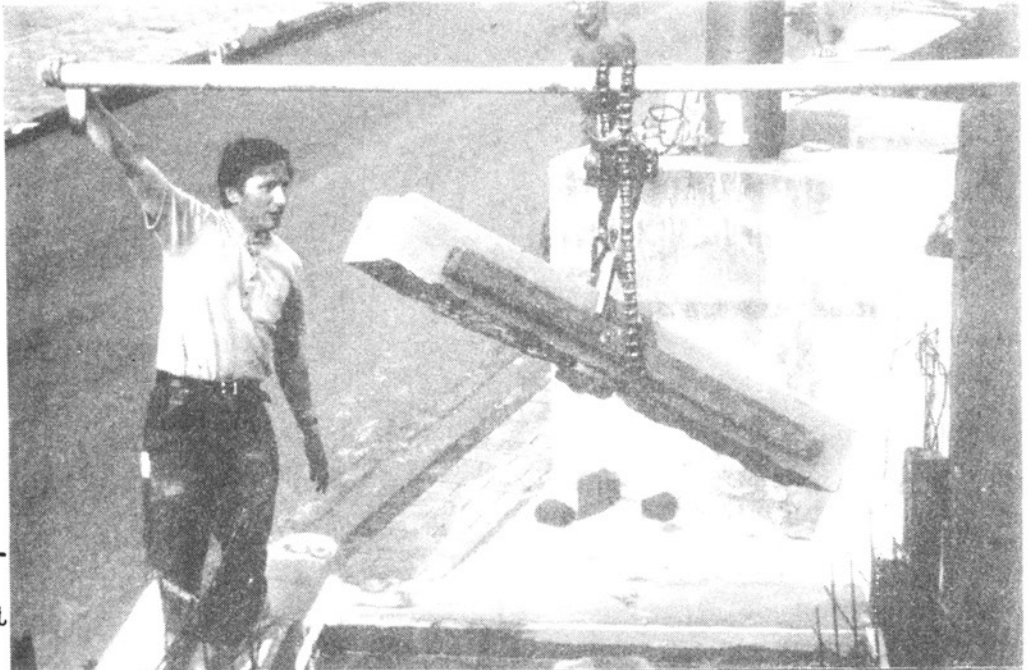
Bekanntlich liegen die Grundstücke bergwärts des Bahndamms zum Teil erheblich tiefer und es blieb uns garnichts anderes übrig, als hier eine Stützmauer zu erstellen, um das sowieso recht knappe Planum des Bahnkörpers voll ausnutzen zu können. Diese Mauer ist inzwischen ellenlang, d.h. rund 30 m lang geworden. Styroporstopfen garantieren den Standplatz der demnächstigen Zaunpfähle. Der Zaun selbst aber muss warten, bis wir das Geld dafür "übrig" haben.

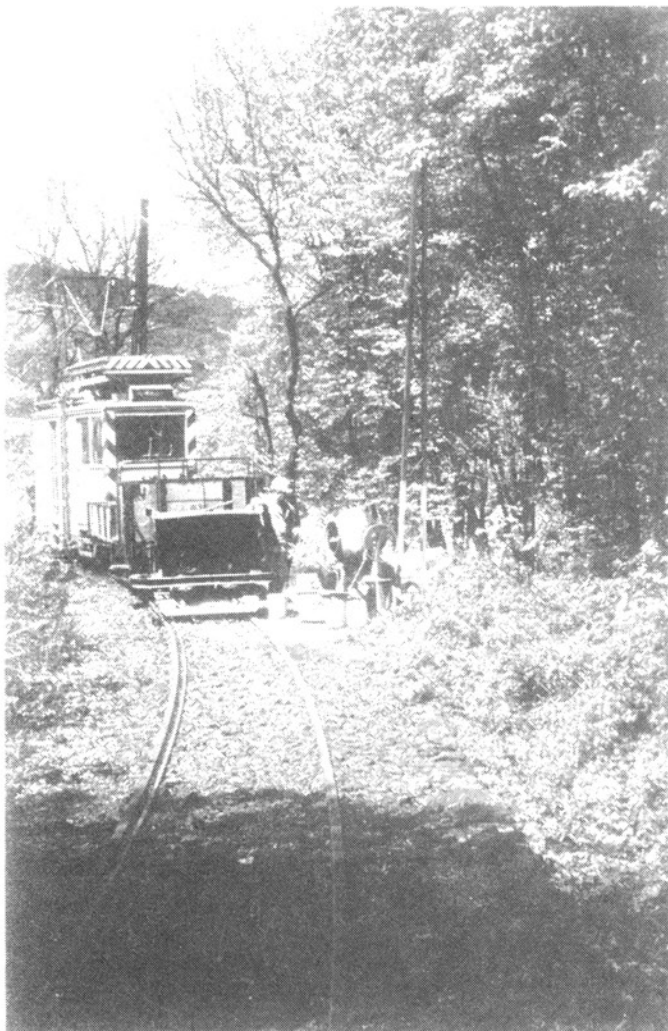
Gegenüber, auf der anderen Seite des Bahnkörpers an der abschüssigen Strasse fehlte als Aufstieg zum "Bahnsteig" die Treppe. Unsere Bilder zeigen die Arbeiten daran, nachdem ein Gönner uns die hier im Bergischen früher allgemein üblichen Sandsteinstufen gestiftet hatte. Und wie mühselig diese Arbeiten waren, zeigen die Bilder - so glauben wir - recht einleuchtend. - Nun, heute ist diese Treppe fertig

Man muss sich nur zu helfen wissen !

Solch eine Treppenstufe wiegt Einiges und ist schlecht zu transportieren und noch schlechter

in die richtige Position zu bringen. Was also liegt näher, als darüber nachzudenken, wie man sich die Arbeit erleichtern kann! Das Ergebnis zeigen die Bilder: einen Behelfskran. An der Lore waren schnell Halter angeschweisst, die einen ausgedienten Mastausleger mit Abspanndraht aufnehmen. Mit dem Hubzug konnte man nun die Stufe bequem transportieren und ohne grosse Anstrengung in die richtige Lage bringen. Der Hilfskran bleibt auf der Lore, man wird ihn gelegentlich wieder gebrauchen können.





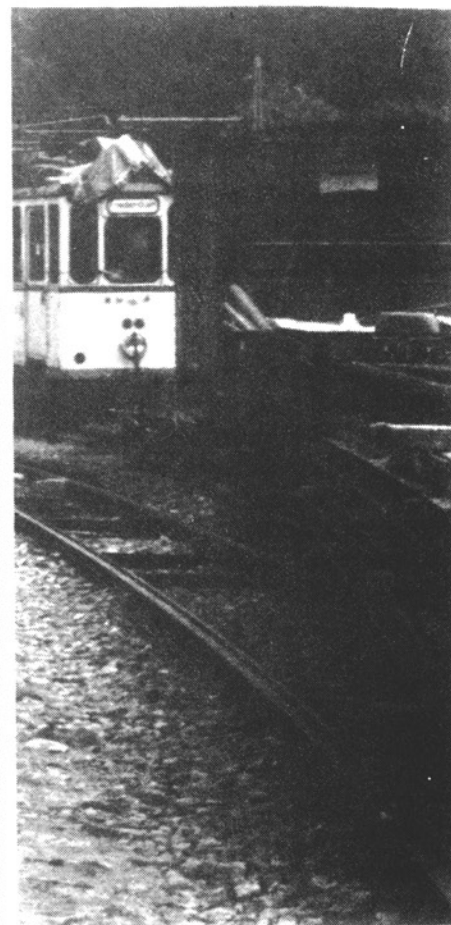
Wer heute mit wachen Augen über das Gelände des Betriebshofes in Kohlfurt geht, wird feststellen, dass praktisch alle dort stehenden Oberleitungsmaste in einem sanften Olivgrün "strahlen". Das heist: diese Maste sind endgültig fertig aufgearbeitet. Geht der Beobachter auf die Strecke, wird er zunächst feststellen, dass unser hinteres Tor nicht mehr an der gewohnten Stelle steht, sondern mehr als 30 m weiter in den Bogen hinein. Wir haben das Gelände nämlich bis

MAST- UEBER- HOLUNG

an die Grenze – den Bach – vergrößert und eingezäunt. Aber auch die dort stehenden Masten zeigen, dass die Aktiven nicht untätig waren und sind; weitere Maste stehen in unterschiedlicher Farbe –entsprechend dem Stadium der Überholung in dem sie sich befinden. Zählt man in Möschenborn, am Greuel und in Schulkohlfurt alle bearbeiteten Maste zusammen, ergibt sich bereits eine erkleckliche Anzahl, die uns so schnell nicht wieder Sorgen machen wird.

400 m SCHIENEN

sieht man auf dem Bildtorso rechts so eben noch als Transportfuhr. Sie stammen aus der Strasse am Lichtscheid, wo die Stadtwerke sie ausbauten. Nun werden sie in – hoffentlich – nicht mehr langer Zeit als Hallengleise verlegt werden können.





Inzwischen ist der Wassereinlauf auf der Teichseite fertiggestellt. Aushub und Bodenplatte wurden von den Pionieren gemacht, das Einschalen und Giessen des Einlaufes war Sache der BMB-Aktiven.

Die Wasserauslaufftreppe ist Sache der Pioniere, denen Fachleute des Landschaftsverbandes hilfreich zur Seite stehen.

Innerhalb der freien Natur sollen nach neuesten Bestim-



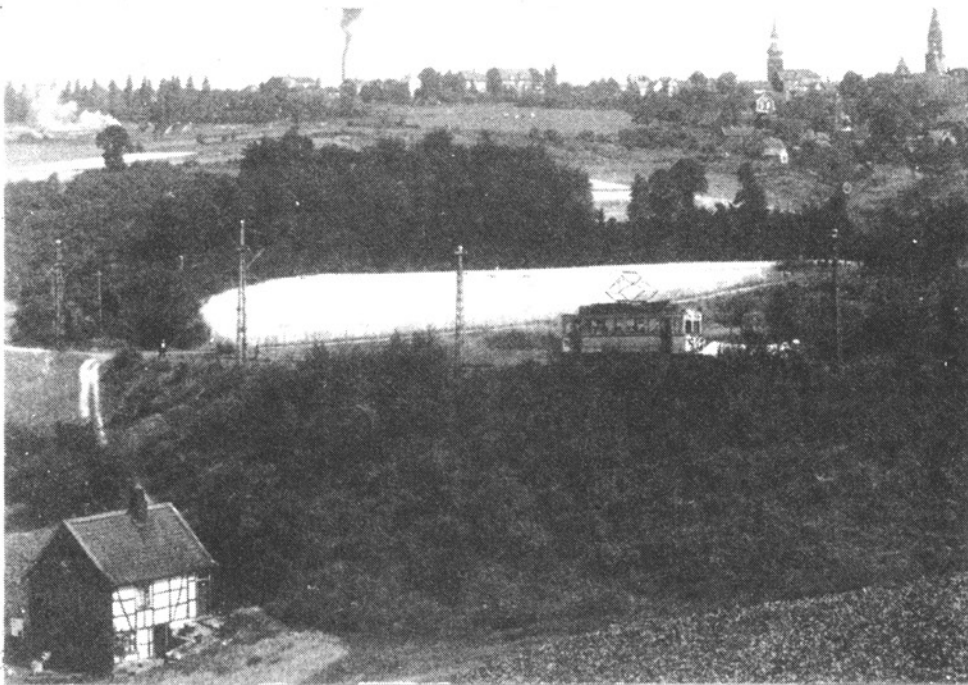
Sie kamen mit schwerem Gerät - die Wuppertaler Pioniere - und begannen mit der Sanierung des Wasserdurchlasses Nr. 5, der seit Übernahme der Kohlfurt mit Strecke zu den ganz grossen Sorgenkindern der BMB gehört.

Das sonnig-trockene Augustwetter liess die Arbeiten zügig vorangehen, für die zunächst ein Zufahrtsweg zur Bahndammschle geschaffen werden musste, auf dem die grossen MAN fahren konnten. Die Bilder können die Steilheit dieses Weges nur annähernd wiedergeben. Kein Wunder, dass die Lastwagen gelegentlicher Nachhilfe bedurften, um aus dem Tal wieder auf den Forstweg zu gelangen.



mungen keinerlei Betonbauwerke mehr erstellt werden, sondern nur mehr mit natürlichen Materialien gearbeitet werden. Das Bett der Wassertreppe wird demnach in Bruchsteinen ohne jeden Mörtel ausgeführt.

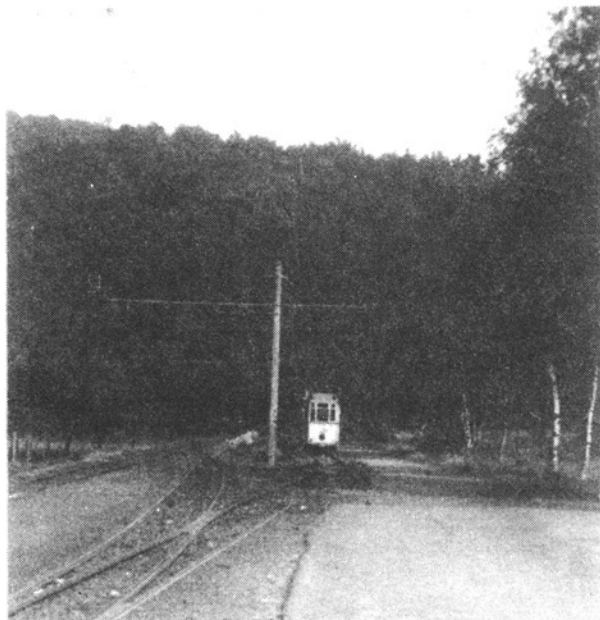
Bis dieses Bauwerk fertiggestellt sein wird, dürften also noch einige Wochen ins Land gehen. Dann aber wird diese Sorge ein für allemal der Vergangenheit angehören.



Sind wir uns eigentlich im Klaren darüber, dass es erst - oder schon? - zwölf Jahre her ist, dass die "5" zum letzten Mal durch die Kohlfurt, über die Brücke nach Solingen fuhr?

Links ein Wagen am Greuel in den 40er Jahren. Das Bild ist zugleich Fahrtausweis für die letzte Strassenbahn in Cronenberg am 4. April 1970 nach 70jähr. Dienstzeit. Es war ein netter Einfall des "Cronenberger Heimat- und Bürger-Vereins zum endgültigen "Aus" für die "Lektersch"

Foto: Carl Bellingroth



Die beiden Bilder in der Mitte zeigen TW106 auf dem Abstellgleis (3 jetzt im Betriebshof) und TW 102 auf der Brücke, beide aufgenommen am 1. Mai 1969.

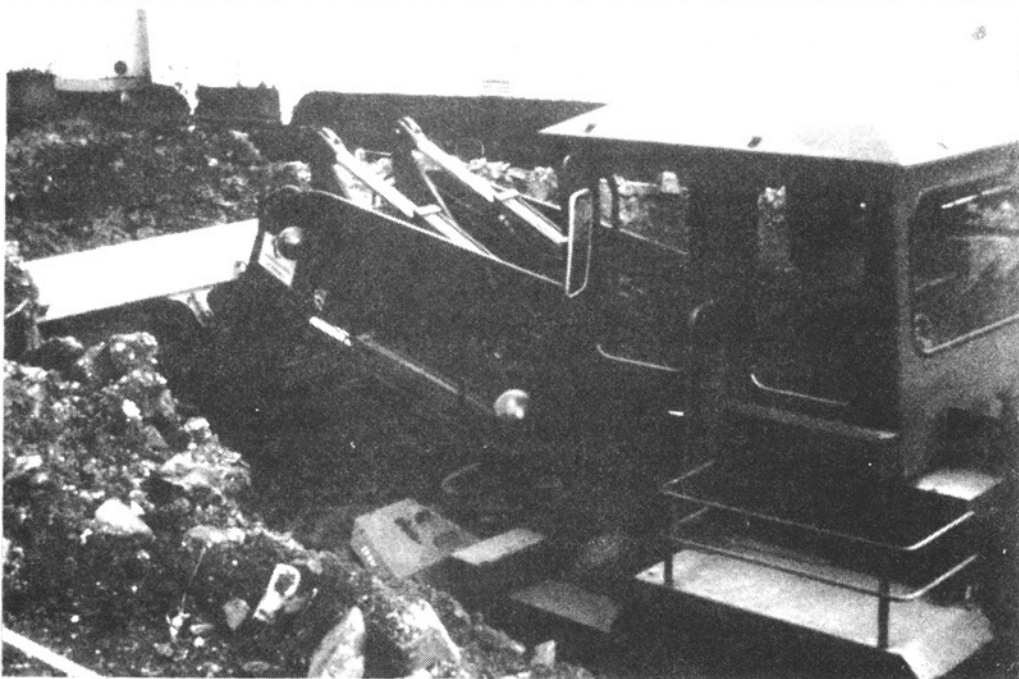
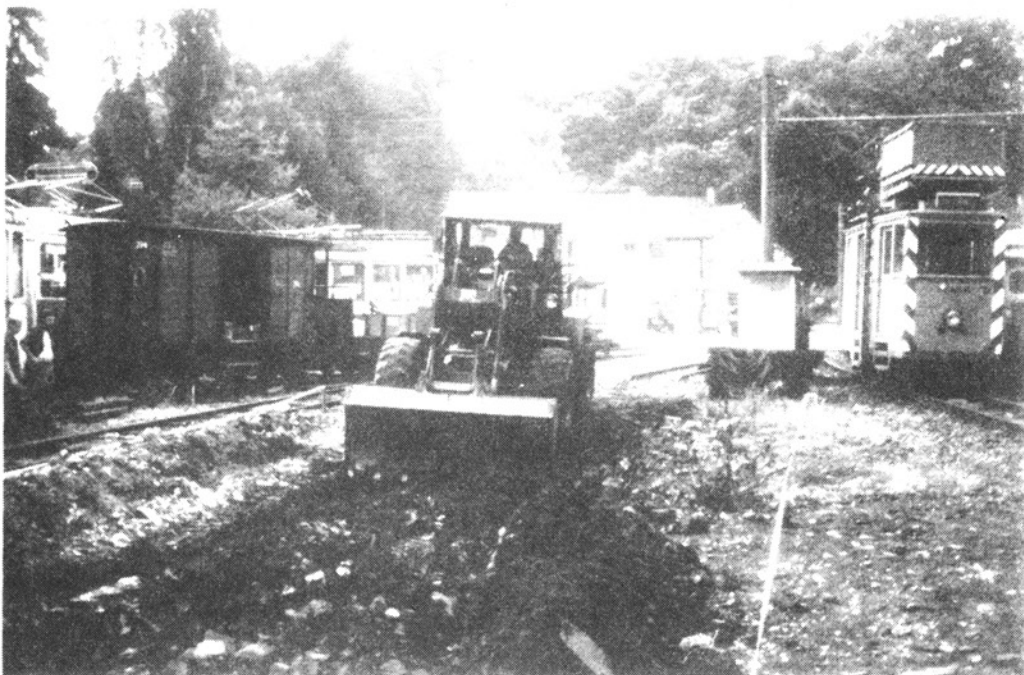
Fotos: Kalla de Haas



Und auch dieses Bild wird wohl nicht mehr machbar sein: TW 3239 ex 239 WSW am 31.12.1978 bei -19Grad schneeräumend an der Herzogbrücke. (Foto: Bernhard Terjung)

Pioniere am Werk!

Nachdem wir uns endlich entschlossen haben, die für den Fahrbetrieb auf der Museumsstrecke notwendigen Voraussetzungen in Form der überdachten Revisionsgrube zu schaffen, bot sich der Einsatz der Pioniere am Wasserdurchlass Nr. 5 oben im Wald geradezu von selbst an, deren schweres Gerät auch für den Aushub auf dem Betriebs- hof zu nutzen, umsomehr als im Busch erhebliche Mengen Abraum benötigt wurden, um den notwendigen Zufahrtsweg zur Dammschle zu schaffen. Nachdem das FAG (Feld- arbeitsgerät) sich - zu- gegeben mit einiger Mühe - durch die harte Schot- terschicht hindurchgear- beitet hatte, zeigte sich dass der Unterboden doch einige Tücken hatte. Ein LKW, der Aushub in den hinteren Teil des Gelän- des bringen sollte, fuhr sich jämmerlich fest und musste "an die Leine" ge- nommen werden. Danach aber ging alles reibungslos und die Bau- grube von 5 x 15 m bei 2.70 m Tiefe wartet jetzt auf den Beginn der Arbei- ten an der Revisionsgru- be, die u.a. auch die Radschleifmaschine aufneh- men soll. Wir sind guten Mutes, diese Grube noch diesen Winter fertigge- stellt zu bekommen.



B M B - Vertrieb
der Bergischen Museumsbahnen e.V.
Wuppertal
- Guido Korff -
Mitteilungen des BMB-Vertriebs Nr. 30/81

Vertriebsleitung:
Emil R. Dicke, Vorsitzender
Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2
PSchk. 90 72 - 438, PSA Essen
für BMB e.V. (Sonderkonto)

.....daß Sie Ihren Straßenbahn-Lesestoff auch vom Vertrieb der Bergischen Museumsbahnen e.V. beziehen können? Vielleicht fragen Sie sich jetzt: Na und? Was habe ich davon? Ich meine, es gibt sieben gute Gründe für Sie, Ihre Bücher bei Ihrer Museumsbahn zu kaufen!

unterstützen unsere gemeinsame Sache, die Museumsstraßenbahn Wpt-Cronenberg-Kohlfurth. Die heiße Diskussion um die Beitragserhöhung hat gezeigt, daß die BMB auf die Einnahmen aus dem Vertrieb nicht mehr verzichten kann. Kaufen Sie beim BMB-Vertrieb, erhöhen Sie Ihren persönlichen Einsatz für die Museumsbahn, o h n e daß Sie es negativ an Ihrem Geldbeutel spüren!

werden in Zukunft in jeder Haltestelle einige Spezialangebote von Büchern und Modellen finden. Der BMB-Vertrieb wählt hierfür Publikationen aus, die aufgrund ihrer Qualität dem Mitgliederkreis bekanntgemacht werden sollten. Sie werden dann gebeten, innerhalb einer bestimmten Frist vorzubestellen, damit der BMB-Vertrieb die Vorteile von Sammelbestellungen nutzen kann und kapitalintensive Lagerhaltung vermeidet.

werden in diesen Angeboten auch ältere Festschriften von Verkehrsbetrieben, Restauflagen usw. finden, von denen wir glauben, daß sie zu Ihrer Sammlung gehören sollten. Diese Suche nach "Schnäppchen" ist ein Service des BMB-Vertriebs für die Vereinsmitglieder. Einige interessante Projekte sind schon in Vorbereitung. Der BMB-Vertrieb wird Ihnen auch laufend historische Bücher, Zeitschriften und Unterlagen antiquarisch anbieten.

dürfen sicher sein, daß sich der BMB-Vertrieb besonders um Veröffentlichungen aus dem Bergisch-Märkischen Raum, also von den Bahnen, die auch durch die Bergischen Museumsbahnen e.V. repräsentiert werden sollen, bemühen wird. Zwar stehen einige Bücher, auf die wir schon lange warten, bei verschiedenen Verlagen kurz vor der Vollendung. Die Betriebsgeschichte der anderen Bahnen jedoch möchte die BMB als Verlag in eigener Regie herausbringen. Ihre Unterstützung des BMB-Vertriebs schafft die finanzielle Grundlage für Dokumentationen über bislang vernachlässigte Bahnen unserer näheren Umgebung.

finden im Angebot des BMB-Vertrieb zahlreiche Postkarten in- und ausländischer Straßenbahnen. Außer diesem vielseitigen Sortiment liegt uns besonders am Herzen, den Mitgliedern ausgewählt schöne Fotos unserer Bergisch-Märkischen Bahnen zugänglich zu machen. Die Reihe von Schwarzweiß-Postkarten mit historischen Aufnahmen wird daher demnächst fortgesetzt.

können sicher sein, daß der BMB-Vertrieb sparsam wirtschaftet, damit von den Erlösen möglichst wenig für Verwaltungskosten, aber möglichst viel für die Museumsbahn verwendet wird. Wenn Sie Ihre Bestellung in einem wiederverwendeten Umschlag erhalten, denken Sie bitte daran, daß auf diese Weise wieder fünf Groschen für die Museumsbahn gespart wurden. Selbstverständlich machen wir keine faulen Kompromisse, wenn es darum geht, daß die bestellten Bücher unbeschädigt und wohlbehalten bei Ihnen eintreffen sollen. Wir sparen also keineswegs am falschen Ende.

haben es beim BMB-Vertrieb nicht mit einem anonymen Großversand zu tun. Waren Sie mit einer Buchempfehlung nicht einverstanden, wenden Sie sich bitte schriftlich an mich. Auch für Anregungen und Hinweise auf interessante Bücher bin ich dankbar.

Für den BMB-Vertrieb: Guido Korff

Kleinbahnen im Sauerland von Rolf Löttgers, Düsseldorf 1981

In der Reihe der Alba-Paperbacks ist nun ein Bändchen erschienen, das auf ca.140 Seiten die fünf meterspurigen Schienenbahnen des vorderen Sauerlandes vorstellt. Der meiste Raum wird der Kreis-Altenaer-Eisenbahn und der Iserlohrner Kreisbahn eingeräumt. Neben vielen Schwarzweiß-Fotos gibt es auch drei farbige Aufnahmen von der KAE (einschließl. Titelbild) und zwei von der IKB zu bewundern. Weniger umfangreich werden die Unternehmen in Plettenberg, Hohenlimburg und Haspe-Voerde-Breckerfeld abgehandelt. Trotz zahlreicher Umstimmigkeiten im Text wegen des Bildmaterials doch sehr zu empfehlen.

Bestell-Nr. 2220, Preis: 18,- DM.

Passend hierzu: Postkartenserien des Bureau Vaudois d'Adresses

Dieser Verlag aus der Schweiz liefert nun in der bekannt hohen Qualität erstmals Karten mit deutschen Kleinbahnmotiven. von der KAE sind mittlerweile drei Serien lieferbar:

951 KAE I 12 Fotos von Carl Bellingrodt (7 Loks, 5x Strecke)

953 KAE II 12 Fotos von C. Bellingr., R. Todt u. G. Wolff (6x Rollmat., 6x Strecke)

954 KAE III 12 Fotos von den gleichen Fotogr. (3x Rollmaterial, 9x Strecke)

Nur in KAE III kommt eine Überschneidung mit dem Buch vor. 12 Echtfoto-Karten, je 11,-

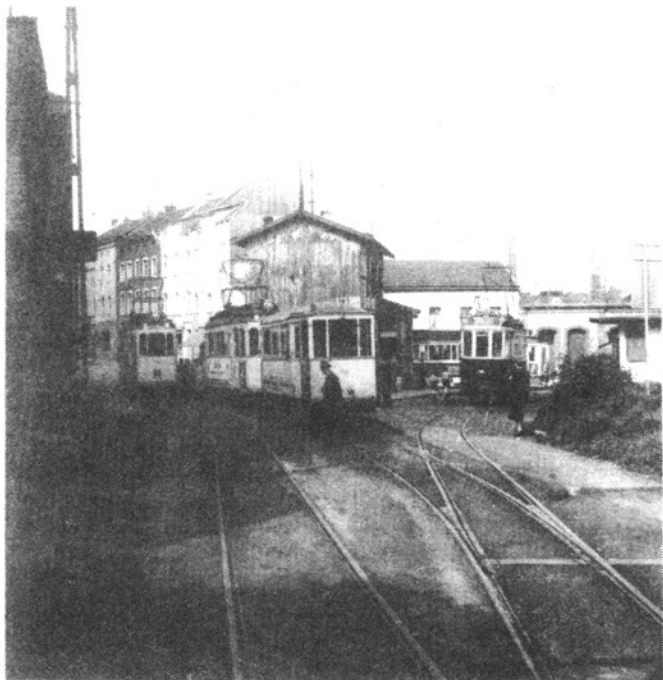
Die Rhein-Sieg-Eisenbahn von Manfred Frickhöfer, Nümbrecht 1979

Kleine Schrift über diese interessante 785mm-Bahn im Oberbergischen Raum. Ca. 95 Seiten mit vielen Fotos und etwas Lokalkolorit in der Beschreibung der Bahn. Nr. 2751, DM 15,-

Postkartenserie hierzu: 12 Fotos von der RSE, Echtfoto, Verlag wie oben, Serie DM 11,-

Bilder von der Aachener Straßenbahn von Hans Schweers und Henning Wall, Aachen 1980

130 Seiten Kunstdruckpapier, 220 Abbildungen, davon 195 Fotos und 25 Gleisplan- und Wagenskizzen; Format 20,5 x 20,5 cm; steifer, glanzkaschierter Einband, Fadenheftung. Als Beilage in einer eingeklebten Tasche im Rückdeckel findet sich ein 8 x 12 cm großer Nachdruck eines Sommerfahrplans von 1898, der 56 Seiten umfaßt. Preis: DM 38,-



Atsch-Dreieck 1957 (Foto: Gerd Wolff, mit freundl. Genehmigung des Verlags).

Unter den drei Büchern, die 1980 zum hundertjährigen Jubiläum der Aachener Straßenbahnen (ASEAG) erschienen sind, ist dieses das umfangreichste. Das Aachener Netz hatte ein solches "Bilderbuch" schon lange verdient, war es doch das Musterbeispiel für ein weit verzweigtes System von Überlandlinien. Die Bildauswahl wird dem voll gerecht. Die Aufnahmen 77 bis 79 könnten statt an der Aachener Endstelle Bildchen genauso gut an der Ausweiche Greuel unserer Museumsbahn entstanden sein. Bild 114 dagegen beweist, daß auch enge Gassen "à la Neviges" der ASEAG nicht fremd waren. Für die hohe Motivqualität der Aufnahmen bürgt der Name des Fotografen, von dem weitaus die meisten Fotos stammen. Es ist Gerd Wolff, der das Aachener Netz während seines Studiums an der dortigen TH in den fünfziger Jahren ausgiebig bereist hat, noch bevor die große Stilllegungswelle das Netz drastisch verkleinert hatte. Wer vielleicht Bewegungsunschärfen mancher Szenen kritisieren mag, der sollte sich als spiegelreflexverwöhnter Zeitgenosse ins Gedächtnis zurückrufen, daß damals die "Box" das Handwerkszeug des Fotografen war. Diese Mängel schaden auch kaum der Eindrucksraft der Bilder.

Hier bietet sich ein Wort zum inhaltlichen Aufbau an: Die ersten 42 Seiten schildern die Entwicklungsgeschichte des Netzes bis zum Kriegsende. Dazu gehören 50 Abbildungen aus der Vorkriegszeit. Der Rest des Buches ist eine Streckenreise in Bildern aus den fünfziger Jahren, nach Liniengruppen geordnet. Dort erfährt man das weitere Schicksal der Strecken bis zu ihrer Stilllegung. Kleine Skizzen verdeutlichen die Gleisanlagen verschiedener Knotenpunkte und einzelner markanter Streckenabschnitte. Zu diesen Bildern gewinnt man schnell eine innere Beziehung: Die Straßenbahnwagen, die PKW auf den Straßen, die Kleidung der Leute – das haben auch die Jüngeren unter uns noch selbst so gesehen und erlebt. Bisweilen begegnet man auch alten Bekannten, den Rheinbahn-Vierachsern von den Linien O und V oder den ehemaligen Beiwagen von den Bergischen Kleinbahnen, die in Aachen ihre zweite Heimat gefunden hatten.

Den Abschluß bilden einige Seiten über die letzten Jahre des Schienenverkehrs und ein Fahrzeugverzeichnis mit technischen Daten und kleinen Typenfotos und -skizzen. Dieses Buch stellt für die ASEAG dar, worauf wir für das Wuppertaler Netz (vorläufig!) noch warten müssen.

Bestellen Sie dieses Buch zum Preise von DM 38,- bitte unter der Nummer 2701.

NEU IM BMB-VERTRIEB NEU IM BMB-VERTRIEB NEU IM BMB-VERTRIEB NEU IM BMB-VERTRIEB NEU

Farbpostkarten

Zehn Motive zu einem neuen Preis: DM 0,50 !

501	Schwebebahn, Tuffi's Wuppersprung	571	Lok 64 289 des EK und VT 627 004
502	Schwebebahnwagen Bj. 50, Döppersberg	572	94 1601 der Deutschen Reichsbahn
503	Schwebebahnzug BJ.50, Landgericht	573	144 060 und 1145.13 (ÖBB) bei Klais
504	Schwebebahn, "Blauer Enzian" am Landg.	574	219 001 bei Borken
505	Schwebebahn, Gerüsteinsturz Sonnborn	651	Gmunden (Österr.) Tw 9, ex Vestische

Schwarzweißpostkarte

701	Tuffi's Wuppersprung, Raritätenkarte von der Schwebebahn	DM 0,50
-----	--	---------

Postkarten-Serien

401	Die fünf Karten der Fahrzeuge aus der BMB-Sammlung, mit Textblatt	DM 4,-
901	Bochum-Gelsenkirchen, 8 Karten s/w-Echtfoto, Serie 1	DM 3,-
902	Bochum-Gelsenkirchen, 8 Karten s/w-Echtfoto, Serie 2, Fortsetzung 901	DM 3,-

Aus dem Schweizer Verlag Bureau Vaudois d'Adresses:

951	Kreis-Altenaer-Eisenbahn, 12 Karten s/w-Echtfoto, Serie I	DM 11,-
952	Rhein-Sieg-Eisenbahn, 12 Karten dto.	DM 11,-
953	KAE, Serie II, 12 Karten dto.	DM 11,-
954	KAE, Serie III, 12 Karten dto.	DM 11,-

Neue Bücher im Angebot des BMB-Vertrieb

2702	Die Barmer Bergbahn und das Bergische Land Reprint einer Reisebeschreibung aus der Jahrhundertwendezeit	DM 12,80
2220	Kleinbahnen im Sauerland (vgl. Beschreibung an anderer Stelle)	DM 18,-
2751	Frickhöfer, Die Rhein-Sieg-Eisenbahn	DM 15,-
2752	Söhnlein, Die Niederwaldbahn Rüdesheim am Rhein, 2., erweiterte Aufl.	DM 9,-
2701	Schweers/Wall, Bilder von der Aachener Straßenbahn (vgl. Buchbespr.)	DM 38,-
2218	Krettek/Herberholz, Straßenbahnen im Aachener Dreiländereck	DM 22,-
1701	Bremer Straßenbahn AG 1876 - 1976 (sehr schön!)	DM 15,-
33	40 Jahre Essener Straßenbahnen 1893 - 1933, die letzten Exemplare nur	DM 8,-
2219	Sappel, Einmal Königsplatz und zurück (Alba)	DM 14,80
2217	Bürnheim, Rund um den langen Ludwig (Alba)	DM 14,80
2216	Wasil, Münchner Tram (Alba)	DM 18,-
2214	Gottwaldt, Die Lübeck-Büchener Eisenbahn (Alba)	DM 14,80

Die Preisliste aus Haltestelle Nr.29 bleibt weiterhin gültig, bitte beachten Sie aber geänderte Bestellnummern und Preise im obigen Angebot. Lieferung ab DM 20,- spesenfrei.

Sind auch Vereinsmitglieder gegen Arbeitsunfälle versichert?

das warnkreuz 2/1981

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit hat die Bundesbahn inzwischen sämtliche Dampfloks ausrangiert – sehr zum Leidwesen vieler Eisenbahnfreunde, die gerade die Dampfloks als ein Symbol der »guten alten Zeit« betrachten. Aber die Eisenbahnfreunde sind nicht untätig geblieben. Sie haben es verstanden, sich alte Dampfloks und Eisenbahnwaggons zu beschaffen, sie wieder herzurichten und mit diesen Loks wieder einen Fahrbetrieb – einen Museumsfahrbetrieb – einzurichten. Zwar handelt es sich meist nur um kurze Fahrten auf Nebenstrecken, aber wer nochmal mit einer richtigen Dampfloks fahren möchte, dem bieten die Eisenbahnfreunde mit ihren Museums-eisenbahnen für einen angemessenen Fahrpreis dazu Gelegenheit.

Für die Berufsgenossenschaften haben sich rechtlich bedeutsame Fragen ergeben, die den Versicherungsschutz für die »Eisenbahnfreunde« beim Betrieb der Eisenbahn betreffen.

Der Betrieb einer Museumseisenbahn stellt ein Unternehmen im Sinne der gesetzlichen Unfallversicherung dar; denn als Unternehmen ist jede planmäßige, für eine gewisse Dauer bestimmte Vielzahl von Tätigkeiten anzusehen, die auf einen einheitlichen Zweck gerichtet sind und mit einer gewissen Regelmäßigkeit ausgeübt werden. Der Begriff des Unternehmens setzt nicht die Verfolgung eines wirtschaftlichen Zwecks voraus; ebenso wenig wirtschaftliche Tätigkeiten. So sind z. B. auch Tätigkeiten im Gesundheitsdienst, Hilfe in gemeiner Gefahr oder Not als Tätigkeiten unter dem Begriff Unternehmen zu erfassen.

Das Unternehmen einer »Museums-eisenbahn« oder auch einer anderen Bahn, die von Eisenbahnfreunden betrieben wird, wird daher von der gesetzlichen Unfallversicherung erfaßt. Der »Unternehmer« ist Mitglied der für ihn zuständigen Berufsgenossenschaft, nämlich der »Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen«.

Wer ist Unternehmer?

Unternehmer ist derjenige, für dessen Rechnung das Unternehmen (Betrieb, Einrichtung, Tätigkeit) geht (§ 659 Abs. 2 der Reichsversicherungsordnung).

Unternehmer einer »Museumseisenbahn« ist in der Regel der »eingetragene Verein« (e. V.), also eine juristische Person. Der Verein wird gerichtlich oder au-

Bergerichtlich durch den Vorstand vertreten. Dem Verein kommt das wirtschaftliche Ergebnis zugute. Er trägt das Risiko, muß also unter Umständen auch den Verlust abdecken. Der Verein, für dessen Rechnung das Unternehmen geht, wird in das Unternehmerverzeichnis der Berufsgenossenschaft eingetragen. Er übernimmt auch die Mitgliedspflichten (z. B. Haftung für Beiträge, Durchführung der Unfallverhütung, Unterstützung der Berufsgenossenschaft nach einem Unfall).

Welche Personen, die für den Verein tätig werden, sind nun bei Arbeitsunfällen durch die Versicherung geschützt?

Werden vom Verein Personen aufgrund eines Arbeitsvertrages beschäftigt, wirft die Frage des Versicherungsschutzes kein Problem auf. Diese Frage hat der Gesetzgeber geregelt:

Kraft Gesetzes sind u. a. gegen Arbeitsunfälle versichert, die aufgrund eines Arbeits-, Dienst- oder Ausbildungsverhältnisses Beschäftigten. Versicherungsschutz besteht aber auch dann, wenn jemand wie ein Beschäftigter tätig wird, auch wenn dies nur vorübergehend geschieht (§ 539 RVO).

Die Vereine, die z. B. Museumseisenbahnen betreiben, haben aber in der Regel keine Personen aufgrund eines Arbeitsvertrages beschäftigt. Die im Rahmen des Eisenbahnbetriebes Tätigen stehen deshalb in keinem abhängigen Beschäftigungsverhältnis. Sie verrichten Tätig-

keiten wie einer, der als Schaffner, als Lokführer, als Heizer, als Schlosser o. ä. beschäftigt wird. Sie führen den Eisenbahnbetrieb durch und halten die Lokomotiven, die Wagen, die Strecken, die Signale usw. in einem betriebsfähigen, ordnungsgemäßen und sicheren Zustand. Die Eisenbahnfreunde, also die Vereinsmitglieder verrichten Arbeiten, die notwendig sind, um den Eisenbahnbetrieb durchzuführen. Diese Personen, die fast immer tätig werden, ohne in einem abhängigen Beschäftigungsverhältnis zu stehen, also für diese Tätigkeiten in der Regel auch kein Entgelt erhalten, üben eine Beschäftigung aus, die sonst von Arbeitnehmern versehen werden müßte, die zu dem Unternehmer in einem Arbeits- oder Dienstverhältnis stehen.

Unter der Voraussetzung, daß weder durch die Satzung, noch durch Beschlüsse der Mitgliederversammlung, des Vorstandes, oder der Beiräte den Mitgliedern des Vereins die Verpflichtung auferlegt ist, diese Arbeiten auszuführen, kann davon ausgegangen werden, daß die Vereinsmitglieder bei diesen Tätigkeiten, auch wenn sie unentgeltlich ausgeübt werden, unter Versicherungsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften stehen.

Bei vielen anderen Verrichtungen, die ein Vereinsmitglied für seinen Verein erbringt, wird dagegen das Tätigwerden ein unmittelbarer Ausfluß seiner Mitgliedschaft sein. Dies gilt vor allem für geringfügige Verrichtungen, wie etwa Ordnungsdienst bei Festveranstaltungen,

Zum Hallenbau

Der Fragebogen zur Hallenfinanzierung ließ einen Punkt unklar: Die Bürgschaft ist nur von solchen Mitgliedern zu übernehmen, die jährliche Ratenzahlungen leisten. Die Bürgschaft ist nicht notwendig bei Vorauszahlung bzw. bei sofortiger Bezahlung der Gesamtsumme.

der bahnladen

Albrecht Sappel, München, bekannt durch u. a. unsere Postkartenserie unterstützt die Hallenaktion durch die Veröffentlichung einer Anzeige in seinem Katalog »internationale Eisenbahnliteratur 81/82«.

BKB-Vierachser Nr. 159

wird uns für ca. 3 Jahre verlassen, um bei der MAN in Nürnberg ein neues »Kor-

sett« aus Stahlprofilen zu erhalten. Damit besteht die berechtigte Hoffnung, daß dieses Flaggschiff der Bergischen Straßenbahnen wieder für den Publikumsverkehr zur Verfügung stehen wird. Hoffen wir weiter, daß ihm dann auch ein Dach zur Verfügung steht, auf daß er recht lange lebe.

Rheinbahn-Vierachser 107

Die Arbeiten an diesem Fahrzeug gehen weiter und werden in nicht allzu ferner Zeit abgeschlossen sein. Auch diese Tatsache ist ein Grund, den Hallenbau noch energischer als bisher voranzutreiben.

Unterwerk

Es geht weiter, und wir hoffen, daß in Kürze »echter« Strom zur Verfügung steht.

Sind auch Vereinsmitglieder gegen Arbeitsunfälle versichert?

der Verkauf von Eintrittskarten für besondere Veranstaltungen. Selbst bei umfangreichen Arbeitsleistungen der Mitglieder oder der Inhaber von Vereinsämtern wird man, wenn die Satzung des Vereins oder ein Beschluß eines Gremiums vorliegt, der den Mitgliedern eine solche Verpflichtung auferlegt, davon ausgehen müssen, daß solche Leistungen ausschließlich den Mitgliedspflichten entspringen. Solche Verrichtungen stehen nicht unter Versicherungsschutz, weil sie Ausfluß der Mitgliedschaft und somit nicht als arbeitnehmerähnliche Tätigkeiten zu betrachten sind.

Wenn aber Vereinsmitglieder arbeitnehmerähnliche Tätigkeiten verrichten d. h. Tätigkeiten, die bei einer anderen Struktur des Unternehmens von einer in einem abhängigen Beschäftigungsverhältnis stehenden Person verrichtet würden, dann besteht bei diesen Tätigkeiten Versicherungsschutz. Auf die Beweggründe für das Tätigwerden kommt es dann nicht an. Ob jemand aus Gefälligkeit, aus Freundschaft oder aufgrund ideeller Motive diese Tätigkeiten ausübt, ist ohne Bedeutung. Die Tätigkeit muß aber konkreten betrieblichen Belangen dienen.

In welchem Umfang werden die Tätigkeiten vom Versicherungsschutz erfaßt?

Diese Frage umfassend zu beantworten, ist in dieser kleinen Abhandlung nicht möglich. Dafür ist das Vereinsleben zu vielgestaltig. Vielleicht läßt sich aber ein Rahmen grob aufzeichnen, wenn einige Fragen beantwortet werden, die uns immer wieder gestellt werden:

Wann verrichtet ein Vereinsmitglied eine arbeitnehmerähnliche Tätigkeit für den Verein, bei der er versichert ist?

Die Tätigkeit muß folgende Voraussetzungen erfüllen: Sie muß

- rein wirtschaftlich als Arbeit zu werten sein.
- den Charakter einer arbeitnehmerähnlichen Tätigkeit haben und darf nicht Ausfluß der Mitgliedschaft im Verein sein.
- dem Betrieb - hier dem Betrieb der Bahn - dienen, also mit dem Betrieb in Zusammenhang stehen.

Die Arbeiten als Lokführer, als Heizer, als Schaffner, als Reparaturschlosser und Gleisbauarbeiter sind z. B. solche Arbeiten, von denen grundsätzlich angenommen werden kann, daß dabei gesetzlicher Unfallversicherungsschutz besteht.

Besteht Versicherungsschutz auch auf dem Weg zur Arbeit?

Auf dem Weg zur Arbeit besteht grundsätzlich Versicherungsschutz. Als Ar-

beitsunfälle gelten auch Unfälle auf einem mit der unter Versicherungsschutz stehenden Tätigkeit zusammenhängenden Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit (§ 550 RVO).

Voraussetzung ist aber u. a., daß

- der Weg in einem inneren Zusammenhang mit der Tätigkeit steht, daß er unternommen wird, um die Tätigkeit aufzunehmen.
- keine Lösung des Zusammenhangs eingetreten ist, z. B. durch Trunkenheit, durch erhebliche Umwege.

Der Weg zur Arbeit oder von der Arbeit nach Hause beginnt und endet im Normalfall an der Außenhaustür des Wohnhauses.

Ist der Aufenthalt auf der Betriebsstätte außerhalb der Arbeitszeit auch versichert?

Es ist bekannt geworden, daß Eisenbahnfreunde am Wochenende das Betriebsgelände auch nach Ende der Arbeitszeit nicht verlassen haben und sich

- aus Gründen der Kosten- oder Zeiterparnis, vielleicht auch aus Bequemlichkeit - auf der Betriebsstätte (z. B. in Eisenbahnwaggons) eine Schlafgelegenheit eingerichtet haben, wo sie die Nacht verbringen konnten. Dieser Aufenthalt nach Beendigung der Arbeit ist kein betriebsbedingter Aufenthalt. Es ist eine eigenwirtschaftliche Tätigkeit, bei der Versicherungsschutz nicht besteht. An dieser Beurteilung ändert sich selbst dann nichts, wenn der Unternehmer für die im Betrieb Tätigen eine Schlafstelle einrichtet. Auch ein nach Beendigung der Arbeit sich ergebendes gemütliches Beisammensein unterliegt der gleichen rechtlichen Beurteilung. Ein bei dieser Gelegenheit vorkommender Unfall ist kein Arbeitsunfall, weil kein ursächlicher Zusammenhang mit der betrieblichen Tätigkeit mehr besteht.

Besteht Versicherungsschutz auf den Wegen zur Beschaffung von Ersatzteilen?

Die Frage muß grundsätzlich bejaht werden. Aber auch hier bestehen enge Grenzen, wie sich vielleicht an einem Beispiel verdeutlichen läßt.

Eisenbahnfreunde sind oft so engagiert, daß sie überall Ausschau halten, ob Ersatzteile, Zubehörteile oder auch andere Betriebsmittel zu »organisieren« sind, die »ihrem« Eisenbahnbetrieb vielleicht nützlich sein könnten. Sie scheuen sich nicht, stundenlange Fahrten mit dem PKW auf sich zu nehmen, um z. B. eine

alte Signallampe, die nach entsprechender Reparatur möglicherweise noch benutzt werden könnte, zu holen. Zwar besteht auf Betriebswegen grundsätzlich Versicherungsschutz. Wenn aber ein persönliches Interesse im Vordergrund steht, besteht kein unmittelbarer betrieblicher Zusammenhang. Bei dieser Fahrt wird der Eisenbahnfreund nicht wie ein Beschäftigter tätig. Diese Reise muß daher als eine überwiegend im eigenen Interesse liegende Reise angesehen werden. Daß nebenbei auch dem Eisenbahnbetrieb ein Nutzen entstehen könnte, ist dabei ohne Belang. Sollten Betriebswege notwendig sein, um Ersatzteile usw. zu beschaffen, empfiehlt es sich, nicht eigenmächtig loszufahren, sondern sich dafür vom Unternehmer, also von einer vom Verein dafür bevollmächtigten Person, beauftragen zu lassen. Außerdem wird in der Regel aus der vorher mit dem Lieferanten geführten Korrespondenz hervorgehen, ob der Weg zur Ersatzteilbeschaffung als ein versicherter Weg anzusehen ist; denn nur dann ist eindeutig nachweisbar, daß der Weg unmittelbaren betrieblichen Interessen gedient hat.

Können auch Kinder versichert sein?

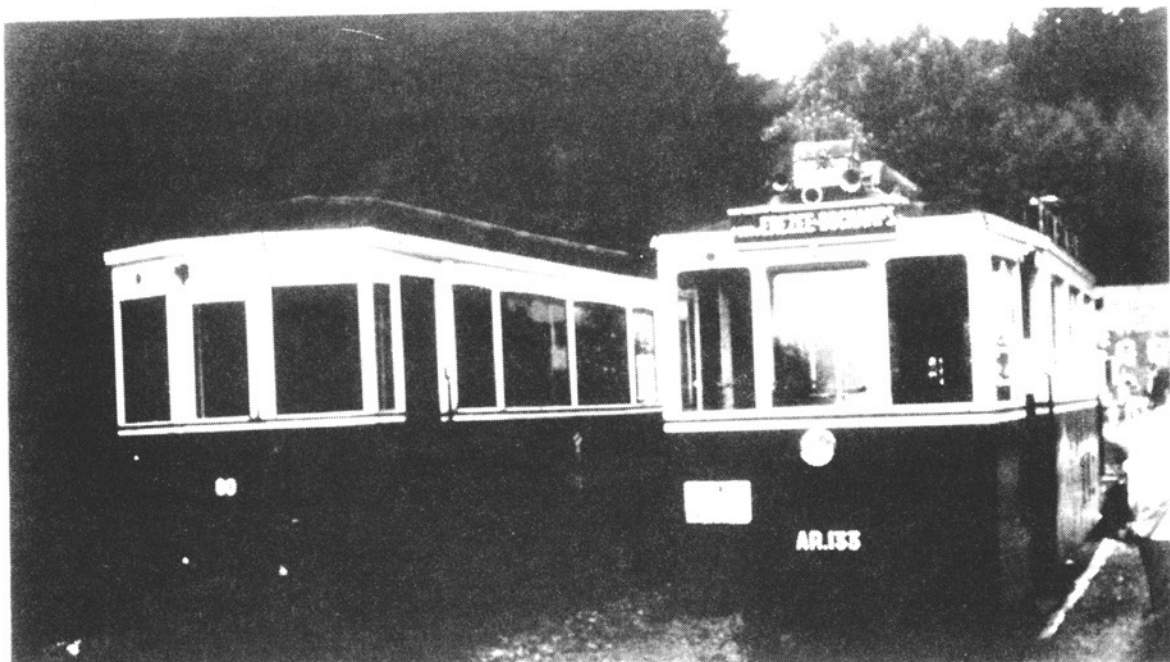
Oftmals arbeiten Vater und Sohn gemeinsam im Betrieb der Museumseisenbahn. Dabei wird leider auch beobachtet, daß die Bestimmungen des Jugendarbeitsschutzgesetzes nicht immer beachtet werden.

Dennoch: Auch Kinder, die eine - vom Standpunkt des Unternehmers (nicht des Kindes) aus gesehen - als ernste Arbeit zu wertende Tätigkeit ausüben, sind versichert. Die Tätigkeit des Kindes darf sich jedoch nicht bloß als eine spielartige, tändelnde Beschäftigung oder etwa als eine Tätigkeit darstellen, mit der das Kind nur die Tätigkeit der Erwachsenen nachahmt oder seinem Beschäftigungsdrang in irgendeiner spielerischen Form Ausdruck verleiht.

Die Abgrenzung wird jeweils nur im Einzelfall möglich und oftmals sicher schwierig sein. Der Verstoß gegen ein gesetzliches Verbot, z. B. gegen die Bestimmungen des Jugendarbeitsschutzgesetzes ist allein jedoch kein Grund, den Versicherungsschutz abzulehnen. Nach einem Arbeitsunfall gewährt die Berufsgenossenschaft - wie allen Versicherten - Heilbehandlung, Berufsförderung und andere Leistungen zur Erhaltung, Besserung und Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit sowie zur Erleichterung der Verletzungsfolgen einschließlich wirtschaftlicher Hilfen, Renten wegen Minderung der Erwerbsfähigkeit, Renten an Hinterbliebene, Sterbegeld und Beihilfen, Rentenabfindungen.



Unsere Sonderfahrt zur Tramway Touristique de l'Aisne am 16.8.1981 wurde zu einem schönen Erlebnis für alle Beteiligten. Die beiden Bilder können nur einen unvollkommenen Eindruck von der Schönheit des Tales der Aisne in den Ardennen geben, von der originellen Museumsbahn mit Dampf und Dieseltraktion ganz zu schweigen. Zu einer denkwürdigen Begegnung kam es zwischen dem Bus 7920 der Wuppertaler Stadtwerke AG. und der TTA-Dampflok Nr. 24. Dampfbetrieb gab es auf der RME bis zum Jahre 1903! Fotos: K.Sieper



Ein schöner Erfolg war in diesem Jahr unsere Beteiligung am Tag der offenen Tür der Stadt Wuppertal am 26.9.1981. Der BMB-Vertrieb verzeichnet schöne Verkaufsergebnisse - mit Spendenanteil, versteht sich -, und unsere Besucher waren rundum zufrieden, weil sie ein Stück Museumsbahn im Original erleben konnten. Auffallend war die große Zahl von Familien mit kleineren Kindern, die natürlich kräftig "bimmeln" durften. Den Abschluß des Tages bildete eine Gruppe von Radfahrern, die ihre Drahtesel abstellten und auf die Museumsbahn umstiegen.

B M B - Vertrieb
der Bergischen Museumsbahnen e.V.
Wuppertal
- Guido Korff -
Nachtrag zu Mitteilungen 30/81

Vertriebsleitung:
Emil R. Dicke, Vorsitzender
Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2
PSchk. 90 72 - 438, PSA Essen
für BMB e.V. (Sonderkonto)

LETZTE NEUHEITEN! LETZTE NEUHEITEN! LETZTE NEUHEITEN! LETZTE NEUHEITEN! LETZTE

Guido Korff

Schwelm, 05. Oktober 1981

Nach Redaktionsschluß der vorliegenden Haltestelle erreichte uns folgende
Verlagsmitteilung:

Lange erwartet, ab Dezember 1981 endlich vollständig

Das Standardwerk zur Geschichte der deutschen Straßenbahnen:

Wolfgang Hendlmeier

Handbuch der deutschen Straßenbahngeschichte

format DIN A4, behandelt sind alle Straßenbahnbetriebe in Deutschland nach dem Stand der Grenzen vom
31. Dezember 1937.

Band 1: Text und Abbildungen, 408 Seiten, 1 Falttafel, 2 Übersichtskarten, 30 Zeichnungen, 375 Abbildungen
nach Photographien, zum Teil farbig, Stichwortverzeichnis,
110,- DM.

Band 1 vermittelt einen Überblick über alle wesentlichen technischen, verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Entwick-
lungstendenzen des städtischen Schienenverkehrs in Deutschland von der Pferdebahn über die elektrische Stadt- und Vorort-
Straßenbahn bis hin zur Stadtbahn. Der umfangreiche Bildteil läßt die Straßenbahn als einen Bestandteil des Stadt- oder
Landschaftsbildes lebendig werden. Natürlich fehlen auch Aufnahmen von Arbeitsfahrzeugen und vom Wageninneren nicht.

Band 2: Tabellen und Streckenatlas, 258 Seiten, darunter 115 Kartenseiten, zum Teil farbig, 14 Falttafeln,
7 großformatige Kartenbeilagen, u. a. achtfarbige Pläne des rheinisch-westfälischen Straßenbahnnetzes in den
Jahren 1930 und 1970 sowie ein sechsfarbiger Nachdruck des Liniennetzplanes von 1938 der Berliner
Verkehrsbetriebe.
78,- DM.

Band 2 nennt als Materialienband u. a., in welchen Orten und zu welcher Zeit Straßenbahn- und Obusverkehr bestand
bzw. noch besteht. Maßstäbliche Streckenpläne aller ehemaligen und noch bestehenden Straßenbahnnetze zeigen den Stand
jeweils zur Zeit der größten Ausdehnung und für die mittel- und westdeutschen Betriebe auch aus der Zeit um 1970 und später.

Wie Sie der Voranzeige entnehmen können, soll der Buchhandelspreis des noch
ausstehenden Band 1 des Werkes DM 110,- betragen. Bei bindender Vorbestellung
bis zum 1. November 1981 gewähren wir einen Vorzugspreis von DM 99,-. Sie kön-
nen also DM 11,- sparen. Wer Band 2 bereits besitzt oder wer dieses Standard-
werk noch erwerben möchte, sollte diese Chance nutzen! Wir hoffen sehr, Ihnen

NEUE ALBA-PAPERBACKS:

Rheinbahn Düsseldorf	DM 22,-
Nürnberg	Ausl. in Kürze

dieses Buch noch unter den
Weihnachtsbaum legen zu können!
Die Qualität des Buches wird
hervorragend sein!