



Haltestelle

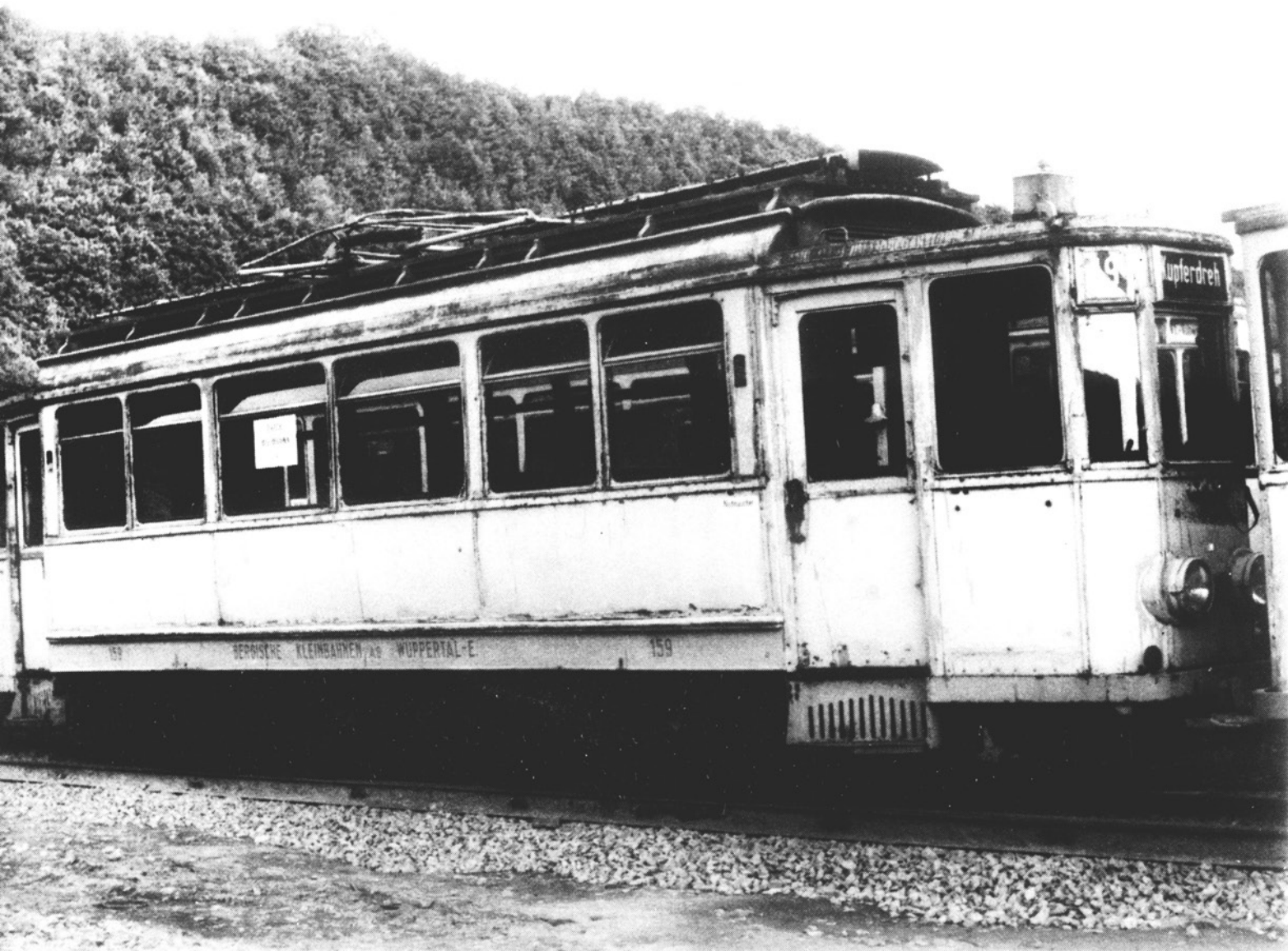


Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Februar 1982

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



Jetzt ist er weg ... Triebwagen 159 hat kurz vor Weihnachten die Kohlfurth verlassen. Er wird bei den MAN-Werken in Nürnberg vollkommen aufgearbeitet. In etwa drei Jahren erwarten wir ihn zurück. Bis dahin müssen wir ihm ein Haus gebaut haben.
(Foto Klaus Sieper)

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

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

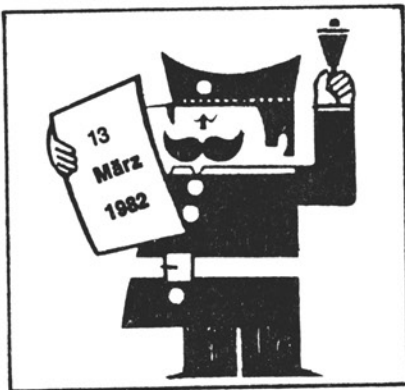
Technische LeitungDipl. Ing. Gundo Riechelmann, Am Susewind 8,
4322 Sprockhövel 2, Ruf (23 39) 41 06Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 25 42
Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1,
Ruf (0202) 31 1230Manfred Höver, Höhscheid 9, 5653 Leichlingen 2,
Ruf (02174) 33 82**Arbeitsgruppe 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) 36 08

BMB-Vertrieb**BMB-Sonderkonto Postscheckamt Essen 9072-438****2. Vorsitzender**Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf
(02192) 74 38**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

Unsere neue Beitragsordnung ab 1.1.1982: Gruppe A = DM 7,-- monatlich/ DM 84,-- jährlich, Gruppe B = DM 3,50 monatlich/ DM 42,-- jährlich. Der Bezug der HALTESTELLE ist in den Beitrag eingeschlossen. Einzelne Exemplare werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben. Nachdrucke und Auszüge sind nur mit Quellenangabe gestattet.



Dies ist nun die offizielle Einladung zur

Jahreshauptversammlung

am Samstag, dem 13. März 1982,

Beginn 14.00 Uhr Betriebshof Kohlfurtherbrücke

15.00 Uhr Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg

VRR-Linien: Kohlfurtherbrücke Bus 605, Wuppertal-Cronenberg 605, 625 und (DB) 65.

Anträge der Mitglieder zur Tagesordnung können bis zum Beginn der Versammlung schriftlich oder mündlich vorgebracht werden.

Mitglieder, die wegen großer Entfernung zum Tagungsort oder anderweitig verhindert sind, werden gebeten, sich schriftlich zu äußern.

Der BMB-Vertrieb wird zur Versammlung sein gesamtes Sortiment anbieten. Ferner werden einige Sonderangebote zur Versteigerung kommen oder gegen Höchstgebot abgegeben.

Wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung bitte ich um eine angemessene Beteiligung vieler Mitglieder.

TAGESORDNUNG

1. Begrüßung, Jahresberichte
2. Berichte der Kassenprüfer, Entlastungsanträge
3. Wahlen: a) Kassenprüfer 1982, b) 1. Vorsitzender, c) 2. Vorsitzender, d) Schatzmeister, e) Beirat (Öffentlichkeitsarbeit, Bauausschuß, BMB-Vertrieb)
4. Bestellung der technischen Leitung: a) technischer Leiter, b) 2 Stellvertreter, c) Sicherheitsbeauftragter/Sachbearb. Versicherungen
5. Aktuelle Sachstandsberichte: a) Finanzierung Hallenbau/Fragen zum Hallenbau, b) weitere Baumaßnahmen
6. Verschiedenes, Anträge von Mitgliedern
7. Ausschluß von Mitgliedern mit Beitragsrückständen
8. Gemütliches Beisammensein, Dias, Filme, Bilder...

Der Vorstand

gez. E. Dicke, Vors.

Bericht des Vorstands

Wie in jedem Jahr, so auch hier zunächst die Übersicht über die Entwicklung des Mitgliederstandes:

Bestand am 01.01.1981	253 Mitglieder
Bestand am 31.12.1981	258 Mitglieder
Zugang 1981	13 Mitglieder
Abgang 1981	8 Mitglieder

(verstorben 1, ausgetreten 3, unbek. verzogen 1, gestrichen wegen Beitragsrückstand 2 Mitglieder.)

Wir hoffen, daß sich diese nun wieder positive Entwicklung hält.

Im Dezember 1981 ist unser Mitglied, Herr H a n s T i e c k aus Solingen verstorben. Herr Tiek war seit dem 20.05.1978 Mitglied und hat am Vereinsleben sehr rege teilgenommen.

In einer Gedenkminute zu Beginn der Hauptversammlung werden wir sein Andenken bewahren.

An anderer Stelle möchten wir unsere neuen Mitglieder herzlich begrüßen.

Die Finanzierungsaktion zum Hallenbau hat sehr erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen.

Die Zeichnungen zum Eigenkapital (125.000.- DM) sind zur Jahreswende 1981 zur Hälfte, d.h. 60.000.-DM eingegangen. Das Baukonto verfügt am 01.01.1982 über 34.761,67 DM. Doch um unser Eigenkapital in der veranschlagten Höhe zu erreichen, sind noch 43 Anteile zu 1.500.-DM unterzubringen. Wir hoffen, Ihnen zur Hauptversammlung ein günstiges Ergebnis offenlegen zu können und bitten nochmals dringend um Ihre Beteiligung, falls Sie sich noch nicht entschieden haben. Die Zeichnungsformulare wurden Ihnen im Dez. nochmals zugestellt.

Vor Baubeginn werden wir allen Anteilszeichnern einen Finanzierungsplan zustellen, der, 1. den Stand der Finanzierung offenlegt, 2. die geplanten Baumaßnahmen erläutert, 3. die veranschlagten Kosten enthält.

Falls erforderlich, wird dieses für jeden Bauabschnitt einzeln erfolgen.

Der Vorstand stellt im Rahmen der Finanzierungsaktion den Antrag, folgende Mitglieder zu Ehrenmitgliedern zu ernennen:

Herr Richard Jacobi, Meerbusch - BÜderich
Herr Willy Langenbeck, Hagen
Herr Evert Jan Sluifers, NL Den Haag
Herr Ernst Böntgen, Mönchengladbach - Rheydt

(Der Antrag wird zur JHV erweitert .)

Wir hoffen, daß bis dahin auch von der Regierung des Landes NRW eine Bewilligung erfolgt ist, uns Landesmittel zum Bau zur Verfügung zu stellen.

Der Verein hat bereits in diesem Jahr erhebliche Anstrengungen unternommen, um die durch die Finanzierungsaktion zu erwartenden Beitragsausfälle aufzufangen. Dazu wurde die Struktur des Kassensystems im Betriebshof Köhlfurth verändert und das Angebot an Postkarten, Fotos und Fachliteratur erweitert, die an Stelle von Eintrittsgeldern den Besuchern angeboten wurden.

Der BMB - Vertrieb hat ebenfalls seine Bemühungen zur Erwirtschaftung von Überschüssen zugunsten der Vereinskasse erheblich ausgeweitet.

Die Kassenführung der Kasse II (Betr.-Hof Kohlfurth) wurde von Herrn Hanns Heinen übernommen.

Für den BMB - Vertrieb wurde Herr Guido Korff tätig.

Herr Michael Dickmann hat bei mehreren Besuchen in - und ausländischer Reisegruppen die Organisation und Koordination mit den WSW übernommen. Eine Sonderfahrt nach Belgien wurde ebenfalls von ihm organisiert. Zur Zeit werden Sonderfahrten nach Charleroi (Belgien) und Kassel vorbereitet. Termine und Einzelheiten werden noch bekanntgegeben. Die Planung für Charleroi hat Herr Dickmann, für Kassel Herr Korff übernommen.

Herr Wolfgang Schultz hat dankenswerter Weise in Zusammenarbeit mit Herrn Johann und Herrn Riechermann eine ganze Reihe von Aufgaben der Bauplanung, aber auch der Durchführung der Renovierung des Tw 159 (MAN - Vierachser, ex BKB / WSW) übernommen.

Die Verhandlungen mit der Stadt Wuppertal und den Landesbehörden wurden zur Entlastung des Vorsitzenden maßgeblich von ihm mitgetragen.

Schließlich hat Herr Johann die Durchführung des Transports des Tw 159 zum Herstellerwerk organisiert.

Für die reibungslose Durchführung der Besuche, so u.a. 300 holländische Mitglieder der NVBS, einer Reisegruppe aus Großbritannien, einer Reisegruppe des Club 750 aus Österreich, am Tag der offenen Tür in Wuppertal und ungezählter Wandergruppen, Schulklassen und Vereinen bedanken wir uns bei allen aktiven Mitarbeiter, die dafür sorgten, daß alle Besucher die BMB in guter Erinnerung behalten. So sind auch in diesem Jahr wieder etwa 10.000 Besucher bei uns zu Gast gewesen.

Abschließend möchte der Vorstand sich bei allen Mitgliedern und Mitarbeitern für die Treue zum Verein und seinen Zielen bedanken und nochmals die Parole ausgeben:

Nur Einigkeit macht stark !

Die Bergische Museums - Strassenbahn kann z.Beisp. den Hallenbau und den zukünftigen Betrieb nur mit erheblichen Eigenleistungen erreichen, wie es auch in der Vergangenheit bewiesen wurde. Dazu ist jetzt auch in gewisser Weise finanzielles Engagement nötig geworden. Die erheblichen Arbeiten der aktiven Mitarbeiter reichen jetzt nicht mehr aus.

In diesem Sinne beginnen wir das Jahr 1982, ,, das verflixte 13. Jahr '' nach der Vereinsgründung im Jahr 1969.

03.01.1982

Emil R. Dicke, Vors.

Personalia

Wir trauern um:

Hans Tieck, Solingen, verstorben im Dezember 1981

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:

Claus-Dieter Totzkowski, Solingen; Erhard Musal, Wuppertal;

Bürgerverein Südstadt, Wuppertal (korporativ);

Dieter Dirschauer, Wuppertal; Martin Strupp, Wuppertal;

Ralf Neuschäfer, Remscheid; Herbert Jansen, Leichlingen;

Jörg Rudat, Hagen/Westf.; Rolf Bollmann, Mülheim/Ruhr;

Horst-Dieter Cappel, Düsseldorf; Fa. Effering & Goldschmidt, Wuppertal;

Roland Neumann, Wuppertal; Achim Schätz, Solingen;

Dr. Hans-Jörg Opfermann, Trier; Arnd-Christof Sander, Erkrath

Wir verabschieden uns von den ausgetretenen Mitgliedern:

Stefan Warda, Hagen/Westf.; Stefan Mink, Frankfurt/Main;

Michael Thesies, Gelsenkirchen; Ulrich Benk, Dortmund

Wegen nicht bezahlter Beträge mußten wir aus unserer Liste streichen:

Hans-Jürgen Melchert, Bochum; Manfred Sander, Bünde

Anlage zum Jahresabschluß für 1981
=====

Entwicklung des Anlagevermögens

	<u>Wagenhalle</u>	<u>Unterwerk</u>	<u>Bauten am Möschborn</u>	<u>Stromanschluß</u>	<u>Zaun</u>
Stand 1.1.1981		29 715,32		555,--	412,--
Zugänge	2 573,80	935,--	1 514,49		
AfA				- 94,--	- 70,--
Stand 31.12.81	2 573,68	30 650,32	1 514,49	461,--	342,--
	=====	=====	=====	=====	=====
	<u>Gleisanlage</u>	<u>Großreparatur Wasserlauf</u>	<u>Maschinen</u>	<u>Fahrzeuge</u>	<u>Gesamt</u>
Stand 1.1.1981	11 662,--			1 677,--	44 021,32
Zugänge		4 226,86	1 162,77		10 412,80
AfA	- 663,--		- 232,77	- 293,--	-1 352,77
Stand 31.12.1981	10 999,--	4 226,86	930,--	1 384,--	53 081,35
	=====	=====	=====	=====	=====

Im Jahre 1981 wurde mit dem Bau der Halle (Planungskosten), Treppen und Abschlußmauern an der Endhaltestelle Möschborn sowie der Sanierung des Wasserlaufs Nr. 5 begonnen. Erfasst sind jeweils nur die Materialrechnungen. Außerdem wurden einige Maschinen (z.B. Winkelschleifmaschine) angeschafft, deren Nutzungsdauer mit 5 Jahren angenommen wurde. Die übrigen Wirtschaftsgüter wurden planmäßig abgeschrieben.

Zahlungsmittel für den Hallenbau

Verschiedene Mitglieder haben bereits in 1981 Zahlungen (Hallenanteile) für den geplanten Hallenbau in Höhe von insgesamt 43 150,- DM geleistet. Diese Zahlungseingänge führen zu dem besonders hohen Überschuß für 1981.

Ein großer Teil der eingegangenen Gelder wurde bis zum Baubeginn auf einem Depositenkonto zinsgünstig angelegt, eine erste Rechnung in Höhe von 2 511,80 DM bereits bezahlt.

Die Zinseinnahmen für das Depositenkonto betrugen = 298,09 DM.

Kasse Kohlfurth

Im Jahre 1981 hat Herr Heinen die Kasse verwaltet. Während in der Vergangenheit buchmäßig nur die Abführungen an den Verein als "Einnahmen aus Verkäufen" verbucht worden sind, wird der Kassenbestand jetzt durch Kassenberichte laufend nachgewiesen.

Zu der bisherigen Behandlung ist zu bemerken, daß sich diese Kasse aus kleinen Anfängen (Küchenkasse = Spenden der Aktiven für kleinere Anschaffungen u.a.) entwickelt hat. Eine buchmäßige Darstellung der Einnahmen und Ausgaben ist erst möglich geworden, nachdem sich Herr Heinen dankenswerter Weise der Verwaltung dieser Kasse übernommen hat.

Entwicklung der Darlehnskorten

	<u>Festdarlehn</u>	<u>Darlehn zur Finan-</u> <u>zierung von Anlage-</u> <u>zugängen</u>	<u>Darlehn zur Finan-</u> <u>zierung von laufen-</u> <u>Kosten</u>	<u>Gesamtbetrag</u>
Stand 1.1.1981	4 500,--	4 110,57		8 610,57
Zugänge			1 500,--	1 500,--
Rückzahlungs- verzicht	- 500,--			- 500,--
Rückzahlungen		-3 110,57		-3 110,57
Stand 31.12.81	4 000,--	1 000,--	1 500,--	6 500,--
	=====	=====	=====	=====

Die Darlehnsaufnahme von 1 500,- DM war zur Finanzierung der Stromrechnung (Nachzahlung von ca. 2 400,- DM im November 1981) erforderlich. Eine Abtragung war im Dezember nicht möglich, weil die Stadtwerke die Rate für 2 Monate, im Dezember fällig, auf 736,- DM erhöht hatte.

Bis zur Bilanzaufstellung war ein Teilbetrag bereits zurückgezahlt.

Bergische Museumsbahnen e.V.

Wuppertal

Der Schatzmeister

Wuppertal, den 15. Januar 1982

Ernst Günter Birkmann

Geprüft: Wuppertal, den 28.1. 1982

.....
(Kassenprüfer)

H. Leubershausen
.....
(Kassenprüfer)

Bergische Museumsbahnen e.V.

BMB - Vertrieb

Bilanz zum 31. Dez. 1981			
S			H
Kasse	119,41	Verbindlichk	735,36
Postscheck	190,02	Darlehn	714,--
Forderungen	432,90	Kapital	2 465,02
Warenbestand	3 172,05		
	3 914,38		3 914,38
	=====		=====
Verprobung			

Kapital am 31.12.1981:	2 465,02
" " 1. 1.1981	- 2 297,60
Zugang Vermögen	167,42
Entnahmen = Ausschüt-	
tungen an BMB	+ 1 006,--
Einlagen BMB lt.	
Kassenbericht Nr. 5	- 238,25
Gewinn	935,17
	=====

Verlust- und Gewinnrechnung			
S			H
Wareneink	5 817,90	Verkaufserl	6 578,90
Versand- u		Sonstige	
Büromat	1 010,04	Erlöse	260,77
Abschreibung	10,--	Bestandsver	
Überschuß	935,17	änderungen	933,44
	7 773,11		7 773,11
	=====		=====

BMB - Vertrieb -
Verlagsbuchhandel der
Bergische Museumsbahnen e.V.
Wuppertal

Kunze d. d. d. d. d.

H. Leubershausen

Technischer Leistungsbericht 1981

Normalerweise sollte an dieser Stelle - wie bisher immer - eine recht nüchterne Betrachtung der Tätigkeiten der BMB-Aktiven stehen; ein kurzgefasster Spiegel der Geschehnisse des abgelaufenen Jahres. Für diesmal sei uns gestattet, von dieser Regel etwas abzuweichen.

Im Berichtsjahr nämlich begannen zum einen die Vorarbeiten für den Hallenbau; zum anderen waren erstmals Fremdfirmen an unserem Objekt beteiligt.

Zum ersten Mal seit mehreren Jahren konnte auch eine Zunahme der aktiven Mitarbeit beobachtet werden: wir konnten einige Mitarbeiter mehr in unseren Reihen begrüßen.

Wie im Vorjahr mussten auch im abgelaufenen Jahr wieder witterungsbedingte Abstriche an Arbeitszeit inkaufgenommen werden. Berücksichtigt man ausserdem die unvermeidbaren Ausfalltage (Sonderfahrten für Gäste, Tag der offenen Tür in Wuppertal, kirchlichen Feiertag) so ist eine Steigerung um 344 auf insgesamt 4544 Arbeitsstunden bemerkenswert; das sind immerhin 8% mehr als in 1980.

Dankenswerterweise standen auch im vergangenen Jahr wieder Transportmittel der Firmen Otto Ernst Schultz sowie Nellen & Quack kostenlos zur Verfügung.

Durch Mithilfe der Bundeswehr und des Wupperverbandes konnte endlich auch mit der Renovierung der Wasserdurchlässe 4 und 5 begonnen werden. Material zur Verfüllung der Transportwege an den Wasserläufen stand durch den Aushub der Revisionsgrube auf dem Betriebshof zur Verfügung.

Die Arbeiten im Einzelnen:Wasserläufe:

Um den Wasserdurchlass 5 für die notwendige Reparatur trockenzulegen, muss der Wasserdurchlass 4 in Betrieb genommen werden; aus diesem Grunde wurde zunächst dieser renoviert. Bundeswehr und Wupperverband bauten eine Wassertreppe als Wasserablauf entlang der Dammsohle, wobei keinerlei Beton verwendet werden durfte; sie entstand ausschliesslich aus Natursteinen. Parallel dazu erstellten die Aktiven der BMB das Einlaufbauwerk. Dabei wurden 11 cbm Transportbeton verarbeitet. Um mit den notwendigen Maschinen an die Baustellen zu kommen mussten alldings zunächst entsprechende Zufahrtswege in dem unwegsamen Gelände erstellt werden, wozu der Aushub der Revisionsgrube im Betriebshof gute Dienste leistete.

Gleisbau:

Um den notwendigen Platz für die Baugrube zu haben, musste Gleis 3 zurückgenommen, zugleich aber Gleis 4 und 5 verlängert werden, um mehr Abstellmöglichkeiten zu schaffen.

Fahrleitungsbau:

Gleis 7 wurde mit Fahrdrabt überspannt, 7 Masten instandgesetzt, entrostet und gestrichen (vier Farbschichten).

Hochbauten:

Die Trafostation im Schütt wurde im Obergeschoss rundum wetterfest gestrichen. Die Front des Erdgeschosses erhielt eine Naturstein-Verblendung, welche durch die Firma Otto ernst Schultz gespendet und angebracht wurde. An der Endhaltestelle Möschenborn wurde die Aufstiegtreppe zur Haltestelle gebaut und mit Stufen versehen. Im Betriebshof wurde der hintere Zaun mit Ausfahrttor um etwa 20 m nach rückwärts versetzt. Erzielt wurde damit dringend benötigter Abstellraum. Darüberhinaus stand das Ausfahrttor bislang im zukünftigen Hallenbereich. Die Südseite des Betriebshofes erhielt einen Teil der Begrenzungsmauer mit Zaun. Neben dem Eingang zum Betriebshof entstand eine kleine Trafostation zur Ablösung der bisherigen Einspeisung. Netzstörungen bei Fahrbetrieb werden dadurch unterbunden.

Fahrzeuge:

Ausser den notwendigen Wartungen an den Arbeitswagen konnte an den Fahrzeugen in diesem Jahre nichts getan werden. Lediglich an den Wagen 49 (Remscheid) und 107 (Rheinbahn) wurde ausserhalb der Arbeitszeit weitergearbeitet. Wagen 159 (Wuppertal) wur-

de zur Aufarbeitung durch die Firma MAN nach Nürnberg übergeführt (Erläuterungen dazu an anderer Stelle).

Transportarbeiten:

Von der Stadt Wuppertal erhielten wir etwa 300 laufende m Rillenschienen, die von Lichtscheidt nach Kohlfurth transportiert werden mussten. Mehrere Schröttaktionen brachten nicht nur dringend benötigtes Geld ein, sondern führten zugleich zu besserem Aussehen des Betriebshofes. Vom alten Schlachthof Wuppertal konnten 6 Maste zur Kohlfurth geholt werden.

Öffentlichkeitsarbeit:

Intensive Betreuung und Führung von Besuchern, darunter vieler Gruppen, dienten der Werbung für unsere Ziele und führten zu merklicher Erhöhung des Spendenaufkommens.

Zahlenspiegel 1981

Arbeitsstunden :	4544	
Arbeitstage :	49	(ohne Berücksichtigung von wetterbedingten Ausfallzeiten)
Aktive :	11,5	je Arbeitstag im Schnitt
		Minimal-Beteiligung 5 (7.2.81)
		Maximal-Beteiligung 16 (20. + 27.6.81)

von den Arbeitsstunden entfielen auf

Fahrleitung :	208
Streckenarbeiten :	283
Mastreparatur :	337
Trafostationen :	307
Mauer Betriebshof :	284
Zaun Betriebshof :	383
Vorbereitungsarb.Halle + Grube:	218
Wasserdurchlass :	533
Öffentlichkeitsarb.+Sonderf. :	449
Aufräumen + Schröttaktionen :	500
sonstige Arbeiten :	1042
	<u>4544</u>

Finanzierung des Hallenbaus

Letzter Stand vom 11.2.1982 :

Gezeichnete Anteile : DM 90.000,--

davon eingezahlt : DM 50.000,--

Helfen Sie, das gesetzte Ziel von
DM 125.000,-- Eigenkapital zu erreichen !

Sonstiges:

Unter diesen Punkt fallen Streckenbegehungen, Schneesräumen sowie Beseitigung von Schneebruch, Weichenreinigung, Müllbeseitigung an der Strecke, Freischneiden an der Strecke, Grabenreinigung, Rangierbewegungen, Wartungsarbeiten, Arbeitsvorbereitungen, Aufräumarbeiten und Verschrottungsaktionen.

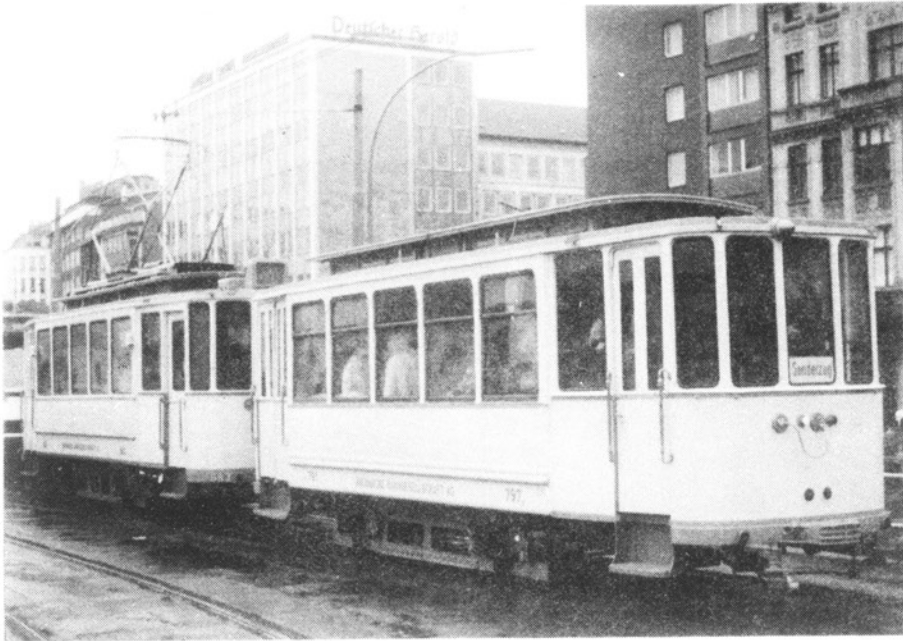
Schlusswort:

Wir sind unseren Zielen gerade im abgelaufenen Jahr um einige wichtige Schritte nähergekommen; es hat sich wiederum gezeigt, dass fester Zusammenhalt solche Schritte möglich macht. Unser Dank gilt allen, die - gleich in welcher Form - dazu beigetragen haben.

Manfred Höver



Nicht nur Remscheider Straßenbahnwagen kamen aus dem Bergischen nach Darmstadt. Unser Tw 159 machte auf seiner Fahrt nach Nürnberg zur MAN einen Zwischenhalt im Darmstädter Kraftwagenbetriebswerk. Michael Dickmann war mit seiner Kamera zur Stelle.



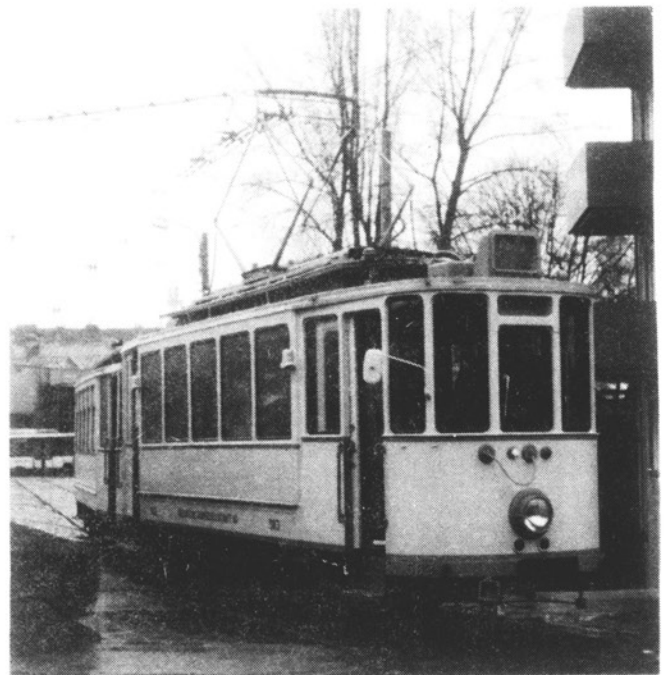
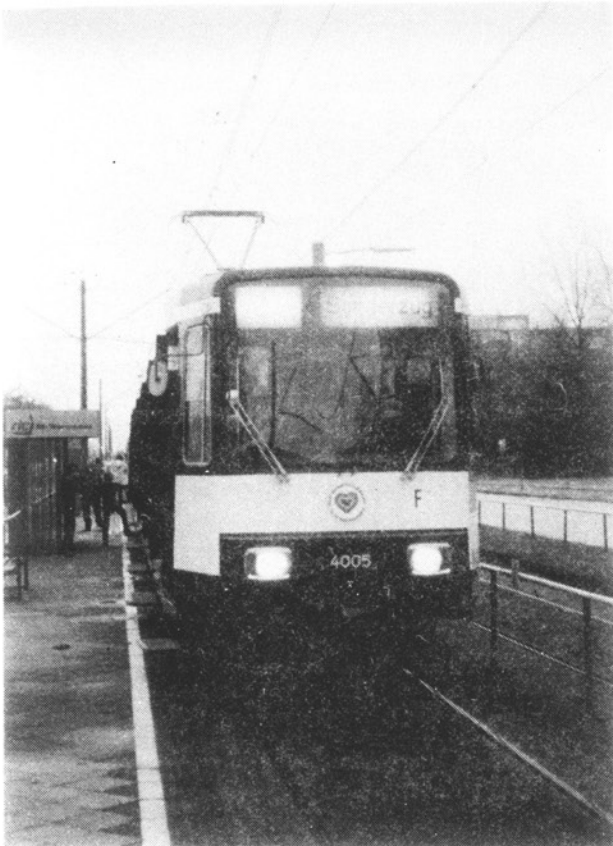
Erinnerungen an unsere Nikolausfahrt am 6.12. 1981 in Düsseldorf

Es gab noch eine Steigerung gegenüber 1980! Für die vorbildliche Organisation sagen wir unseren Freunden von der Rheinbahn herzlichen Dank.

Dieses Mal hatte die Landeshauptstadt das erste Stück Stadtbahnstrecke (unterirdisch) vorzustellen. So spannte sich der Bogen von den Oldtimern Nr. 583/797 bis zum Stadtbahnwagen

"B" Nr. 4005. Tw 585 wurde 1921 in Dienst gestellt und wurde 1969 zum Museumsfahrzeug. Tw 4005 hingegen vertritt modernste Technik mit seinen Drehstrommotoren und der eingebauten Klimaanlage.

Getreu dem vorgegebenen Motto "von Depot zu Depot" ging es vom Steinberg über Linien 706/704, 707, 706, 708 nach Derendorf. Hier kamen unsere Lichtbildner voll auf ihre Kosten. Die Museumsfahrzeuge waren mustergültig aufgestellt. Es hieß dann umsteigen auf einen Gelenkzug der Reihe K 66, dessen Radsätze mit breiteren Bandagen versehen wurden, so daß er auch Weichen der Stadtbahnstrecke befahren kann. Wir folgten den Linien 701, 706 und 711 mit Mittagspause in Kaiserswerth und anschließendem Wagenwechsel in Wittlaer. Von dort brachte uns "B 80" über 79 und 705 nach Heerdt. Weiterfahrt mit K 53 über 705, 710 717 nach Wersten. Zum letzten Mal wurden die Pferde gewechselt. Mit 4 + 4 ging es über 703, 708, 709, 704 zum Ausgangspunkt. Die Fotos von Klaus Sieper halten die Stimmung eines regnerischen Dezembertages fest.



OLDTIMER-Sonderfahrt auf dem Netz der KASSELER Verkehrs-AG am 16. Mai 1982

Eine Sonderfahrt in Kassel kann noch alles bieten, was sich der Straßenbahnfreund wünscht: Landschaftlich reizvolle Strecken, eingleisige Abschnitte mit Ausweichen, von der Straße unabhängige Linienführungen, eine Tunnelstrecke und vielfältiges Rollmaterial.

Der Sonderwagen ist ein Leckerbissen für sich: Zweiachser 110 aus dem Jahre 1907 mit Teakholzverkleidungen an den Wagenseiten. Gehen mehr als 40 Anmeldungen ein, wird auch Tw 144 aus dem Jahre 1909 eingesetzt. Das Äußere dieses Wagens ist etwas moderner, aber genauso liebevoll restauriert.

Die BMB möchten versuchen, Ihren Mitgliedern und Freunden auch einmal Sonderfahrten außerhalb der bekannten Netze des Rhein-Ruhr-Gebietes anzubieten. Wir setzen einen Reisebus ein, der Sie bequem von Köln, Wuppertal-Elberfeld und Bochum nach Kassel bringt. Preiswerter können Sie mit Ihrem eigenen Pkw auch nicht reisen! (Selbstverständlich können Sie auch erst in Kassel zu uns stoßen.)

Fahrttermin:

Sonntag, 16. Mai 1982,
11.00 Uhr ab Betriebshof
Wilhelmshöhe

Fahrtziele:

Die Endstellen Baunatal,
Wolfsanger, Hessenschanze,
Druseltal (Fotohalte)

Fahrtpreis:

Sonderfahrt in Kassel:
DM 10,-,
Busfahrt nach Kassel:
DM 25,- (zus. 35,-)

Anmeldung:

Nur gegen Voreinzahlung
von DM 35,- bzw. DM 10,-
auf das PSchK. des
BMB-Vertriebs Essen
90 72 - 438.
Sie erhalten rechtzeitig
vor der Fahrt
weitere Unterlagen!

Busfahrt:

Ab Köln Hbf. 7.15 Uhr,
Wpt.-Elberfeld 8.00 Uhr,
Rochum 8.30 Uhr.

Zustiegsort bei der
Anmeldung bitte
unbedingt angeben!

Rückkunft: ca. 20.00 Uhr.



Klaus Sieper fotografierte den Tw 110 am 5. Mai 1978 um 9 Uhr am Königsplatz anlässlich des 21. Bundesverbandstags des BDEF.

DAS SCHWEDISCHE STRASSENBAHNMUSEUM IN MALMKÖPING

In der Provinz Södermanland, 110km südwestlich von Stockholm, hat das schwedische Straßenbahnmuseum seine Heimat in dem Städtchen Malmköping gefunden. Nachdem in der "Haltestelle" schon des öfteren kurz auf das Museum hingewiesen wurde, soll es nun etwas ausführlicher vorgestellt werden.

1) Die Vorgeschichte

Im Jahre 1907 eröffnete die private "Mittlere Södermanland Eisenbahn" ihre 23km lange, normalspurige Strecke zwischen Skebokvarn und Stålboga. Die Anlagen zur Unterhaltung des rollenden Materials wurden in Malmköping eingerichtet. Die kaufmännischen Ergebnisse der Bahn blieben immer unbefriedigend, sodaß die Strecke 1932 verstaatlicht wurde. Ihre Elektrifizierung im Jahre 1936 war daher auch nicht Ausdruck eines besonderen Verkehrsbedürfnisses, vielmehr diente die Linie als Umleitungs- und Verbindungsbahn für die Hauptlinien von Stockholm nach Oslo und Göteborg. Nachdem in späteren Jahren weitere elektrifizierte Querverbindungen geknüpft waren, wurde die Linie entbehrlich und schließlich 1967 stillgelegt. Der Verein "Svenska Spårvägssällskapet" (SSS) übernahm die Bahnhofsanlagen in Malmköping und 3km der nach Norden anschließenden Strecke. Im September 1967 wurde mit den Umbauarbeiten begonnen. Die Kettenfahrleitung der Staatsbahn wurde beibehalten, die Gleisanlage jedoch später um eine Ausweiche in Streckenmitte (1971) und eine Umsetzungsmöglichkeit am nördlichen Endpunkt (1975) ergänzt. Die Stromversorgung war ebenfalls an die geänderten Verhältnisse anzupassen. Der relativ geringe Umfang der Arbeiten erlaubte schon am 15. Juni 1969 die erste planmäßige Fahrt.

2) Die Strecke

Nach der Ausfahrt aus den umfangreichen Gleisanlagen im Bahnhof Malmköping verläuft der Bahnkörper einige Hundert Meter parallel zu einer innerörtlichen Straße bis zur Haltestelle "Uplandskubben". Die Strecke setzt sich von hier aus eingleisig fort und passiert die Wagenhalle. Ein großer Campingplatz zur Rechten wird mit der Haltestelle "Malmakvarn" bedient. Nach kurzer Fahrt entlang eines beliebten Badesees wird die Mittelausweiche erreicht. Die Wasserfläche wird anschließend auf einem künstlichen Damm mit einem kleinen Brückendurchlaß überquert. Die Namen der so gebildeten beiden Teilseen finden sich in den Haltestellenbezeichnungen der Bahn wieder: "Östersjön" für die Ausweiche und "Hosjö" für die Endstation. ("sjö" = schwed. für "See"). Auf dem Wege zum Endpunkt hält der Wagen bei Bedarf an der Haltestelle "Hosjö Gård" inmitten von Feldern und Bäumen. Die Endstelle liegt vor der früheren Kreuzung der Strecke mit der Landstraße 55. Ein Stationskiosk aus Stockholm, der hier aufgestellt ist, wartet allerdings noch auf seine Renovierung.

3) Der Betrieb

Die Bahn wird von einer rechtlich eigenständigen Betriebsführungsgesellschaft, der "Straßenbahn-Aktiengesellschaft Malmköping-Hosjö", unterhalten. Diese Konstruktion wurde gewählt, um die Mitglieder des Vereins SSS nicht durch Schadenersatzansprüche zu gefährden, die eventuell durch Unfälle beim Fahrbetrieb entstehen könnten. Die staatlichen Aufsichtsbehörden betrachteten vor 1976 Museumsbahnen als nicht-existent. Daher wurde der Fahrbetrieb bis dahin auf eigene Gefahr der Vereinigungen durchgeführt. Ein Reichstagsbeschluß aus dem Jahre 1976 übertrug die technische Aufsicht über die damaligen zehn Museumsbahnen in Schweden dem Staatlichen Straßenamt. Hiermit verbunden ist eine Reihe von Inspektionen und Besichtigungen, die die Anlage in Malmköping als erste von allen vollständig und unbeanstandet hinter sich gebracht hat. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 40km/h festgesetzt. Neu restaurierte Wagen sind zu einer Erstabnahme vorzuführen. Die Stromversorgung wird dagegen vom Staatlichen Industrie-Aufsichtsamt überwacht.

Die 3km lange Strecke wird in 12 Minuten durchfahren. Je nach Fahrgastandrang gibt es Musterfahrpläne, die für Wagenfolgen von 40, 30, 22 und 14 Minuten eingerichtet sind. Den 40-Minuten-Verkehr versieht ein Einzelwagen, im 14-Minuten-Takt pendeln drei Wagen oder Züge. An hohen Feiertagen wird der "Fahrplan 77" gefahren, den man anlässlich des

hundertsten Jubiläums der schwedischen Straßenbahnen im Jahre 1977 entwickelt hat. Er sieht den gleichzeitigen Einsatz von sechs Triebwagen vor, darunter zwei mit Beiwagen.

Die Sammlung enthält auch zahlreiche Einrichtungswagen, die planmäßig mit eingesetzt werden, rückwärts allerdings aus Sicherheitsgründen leer fahren müssen. Wenn dann der "Fahrplan 77" für zwei Züge Umsetzmannöver, den planmäßigen Einsatz von zwei Einrichtungswagen und die Durchführung von Eilkursen mit Überholung in der Ausweiche vorsieht, kann man sich vorstellen, daß gelegentlich der fahrplanmäßige Betrieb zusammenbricht. Für solche Fälle gibt es an allen Haltestellen Streckentelefone zur Leitstelle im Bahnhof Malmköping, die das Durcheinander wieder entwirrt. Hier sei eingefügt, daß die Sicherung der eingleisigen Abschnitte mit Zugstäben erfolgt.

Solche komplizierten Fahrpläne sind natürlich nur durchführbar, wenn das Wagenpersonal mit exakten Kurs-Laufplänen ausgestattet ist. Die Fahrgäste werden durch auswechselbare Zeittafeln an den Haltestellen auf den am jeweiligen Tag gültigen Fahrplan hingewiesen. Der Fahrbetrieb, die ordnungsgemäße technische Überwachung der Fahrzeuge (Funktionskontrolle an jedem Einsatztag) und die Erfassung des diensttuenden Fahrpersonals erfordern einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Das Betriebsbüro im Bhf. Malmköping hält daher eine beeindruckende Vielzahl von Dienstplänen und Vordrucke bereit.

Der Fahrbetrieb findet statt an den Wochenenden vom 01. Mai bis zum letzten Sonntag im September, ab Mittsommerfeiertag (etwa 21. Juni) für sieben Wochen auch täglich. An einem Sonntag im Dezember gibt es eine zünftige Nikolaus-Fahrt. 1980 wurden ca. 25.000 Fahrgäste gezählt. Die historischen Fahrzeuge dienen auch oft als Filmkulisse.

Bei den Fahrscheinen bemerkenswert ist ein Kombinationsbillet für SKr. 20,- (ca. DM 8,25), mit dem man an einem Tag beliebig oft mit der Straßenbahn und der historischen Omnibus-Ringlinie in Malmköping fahren kann, sowie im Straßenbahn-Café im Bahnhofsgelände Malmköping eine Tasse Kaffee kostenlos erhält.

Aus der umfangreichen Omnibussammlung des Vereins verkehrt ein Doppeldeckbus (ex Stockholm) alle 20 Min. auf einer Ringstrecke in der Ortschaft Malmköping. Neben diesem zusätzlichen Fahrerlebnis für die Besucher hat die Linie die Aufgabe, die Touristen, die einige andere Sehenswürdigkeiten in Malmköping besuchen, auf das Straßenbahnmuseum aufmerksam zu machen. Daneben werden die historischen Busse auch zu Sonderfahrten vermietet. Im Anschluß an die Upsala-Lenna-Museumseisenbahn pendelt ein Bus von SSS zu einem beliebten Badeplatz. Sehr gute Beziehungen bestehen auch zu der eine halbe Autostunde entfernten "Östra Södermanlands Järnväg", die in Mariefred am Mälarsee einen Dampf-Museumsbetrieb auf 600mm-Schmalspur durchführt.

4) Feste Anlagen

Das Bahnhofsgelände in Malmköping beherbergt im Erdgeschoß ein Café und einen Verkaufsladen für Bücher, Postkarten und Souvenirs, außerdem das Betriebsbüro der Bahn. Im Obergeschoß befinden sich Aufenthalts- und Schlafräume für das Fahr- und Werkstattpersonal. An Wochenenden bringt ein Personalbus von Stockholm die Aktiven aus der Hauptstadt zum Museum. Ein Kiosk neben dem Bahnhof dient seit kurzem dem Fahrkartenverkauf und der Information der Fahrgäste. Gegenüber dem Bahnhofsgelände hat die technische Abteilung ihr Domizil in einem dreistöckigen Rundlokschuppen, der noch aus der Eröffnungszeit der Vorgängerbahn stammt. Hier kann an sechs Fahrzeugen gleichzeitig gearbeitet werden. Eine reichhaltige Ausstattung mit Maschinen und Ersatzteilen gestattet solide Restaurierungsarbeiten.

Die große Wagenhalle wurde etwas außerhalb des Bahnhofsgeländes errichtet. Sie dient hauptsächlich dem Zweck, einen großen Teil der Fahrzeuge vor der Witterung zu schützen und ist daher auch nicht mit Fahrleitung ausgestattet worden. Die im Fahrbetrieb eingesetzten Wagen werden im Lokschuppen abgestellt. Anfallende Rangiermannöver vor der Wagenhalle führt eine kleine Diesellok durch. Die Ausmaße der Konstruktion sind beachtlich. Fünf Hallenleise von je 68m Länge erlauben die Unterstellung von ca. 35 Wagen. Auf einem Betonfundament wurde ein Stahlrohrgerüst errichtet, das Zeltplanen als Bedachung trägt. Die Halle diente früher als Möbellager und konnte 1971 günstig gebraucht erworben werden. In den Jahren 1971 und 72 waren sieben Monate lang arbeitslose Jugendliche im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogrammes am Bau der Wagenhalle und dem Umbau des Lokschuppens in eine Werkstatt beteiligt. (Ähnliche Programme kennen wir bereits von der Beschreibung des englischen Straßenbahnmuseums in Crich, vgl. Haltestelle 24).

Im Februar 1979 brach das Traggerüst unter einer hohen Schneelast zusammen, glücklicherweise wurden dabei aber keine Fahrzeuge beschädigt. Großzügige Spenden von Behörden und Firmen ermöglichten den baldigen Neuaufbau.

Die Stromversorgungsanlage fand 1967 Unterschlupf in einem neu errichteten Verteilerhäuschen des örtlichen Elektrizitätswerks neben der Haltestelle Uplandskubben. Ursprünglich war ein Quecksilber-Dampf-Gleichrichter vorgesehen, der bei der Firma ASEA instandgesetzt werden sollte. Dort war man der Ansicht, daß eine Aufarbeitung nicht lohnend sei, und schenkte der Museumsbahn kurzerhand eine moderne Halbleiterausrüstung (600 V=, 1000 kW). Die Fernsteuerungsverbindung zum Bahnhofsgebäude Malmköping wurde im Jahre 1981 mit Notschaltknöpfen versehen.

5) Die Fahrzeuge

In Schweden gab es früher dreizehn normalspurige Straßenbahnbetriebe, daneben hatte Kiruna auch meterspurige Strecken aufzuweisen. Abgesehen von der dreizehnten Bahn in Ulricehamn, deren einziger Wagen 1911 nicht über eine Probefahrt hinausgekommen ist, und die 1917 bereits wieder abgebaut wurde (vgl. Straßenbahn-Magazin 13/1974) sind alle anderen Gesellschaften mit mindestens einem Fahrzeug vertreten; Kiruna allerdings nur mit einem meterspurigen Wagen, da auf der normalspurigen Grubenbahn immer gebraucht erworbene Fahrzeuge eingesetzt waren. Vervollständigt wurde die Sammlung erst im Herbst des Jahres 1980, als es dem Museum gelang, von der 1952 eingestellten Straßenbahn in Sundsvall noch einen Motorwagen aufzuspüren. Der Kasten eines Beiwagens aus Karlskrona nahm am 13. Juni 1981 an der Kavalkade zum 125-jährigen Staatsbahnjubiläum teil, um die Ablieferung eines Straßenbahnwagens per Eisenbahn zu demonstrieren. Dies war allerdings insofern nicht ganz stilecht, als der Wagen von den eigenen Werkstätten in Karlskrona gefertigt wurde und daher nie auf dem Schienenwege dorthin befördert wurde. Neben den mehr als vierzig Schienenfahrzeugen (davon ca. 15 einsatzfähig) gehören zur Sammlung noch drei Obusse und ca. zwanzig Omnibusse, die in Scheunen in der näheren Umgebung Malmköpings untergebracht sind.

6) Zukunftspläne

Nächstes Ziel ist die Errichtung einer viergleisigen Ausstellungs- und Betriebshalle von 60m Länge im Bahnhofsgelände Malmköping. Der angrenzende Gleisbereich soll mit Rillenschienen und Pflasterung etwas "straßenbahnmäßiger" hergerichtet werden, dazu möchte man auch die etwas massigen Fahrleitungs-Quertragwerke der Eisenbahn durch zierlichere Verspannungen ersetzen. Für diese Projekte sind bereits durch Spenden beachtliche Geldbeträge angesammelt worden. An beiden Streckenenden sollen Wendeschleifen den freizügigeren Einsatz der zahlreichen Einrichtungswagen ermöglichen. Mehr als Fernziele zu verstehen sind die Pläne einer Streckenverlängerung in die Straßen der Ortschaft Malmköping und die Eröffnung einer Obuslinie.

7) Der Verein "Svenska Spårvägssällskapet"

Der 1959 in Stockholm gegründete Trägerverein des Straßenbahnmuseums hat heute etwa 1100 Mitglieder. Im Laufe eines Jahres erscheinen ca. 120 Mitglieder zu Arbeitseinsätzen oder Fahrdiensten im Museum. Acht Lokalabteilungen in den größeren Städten Schwedens festigen den Zusammenhalt der Straßenbahn-Interessierten durch Vereinsabende mit Filmvorführungen, Sonderfahrten usw.. In Göteborg und Norrköping arbeiten Vereinsangehörige auch an den Museumswagen der dortigen Verkehrsbetriebe. Eine Vereinszeitschrift erscheint sechsmal im Jahr, daneben gibt es monatliche Kurzmitteilungen für die jeweiligen Lokalgruppen.

Der Verfasser dankt dem Leiter des Straßenbahnmuseums in Malmköping, Herrn Dan-Erik Göransson, für seine freundliche Unterstützung, insbesondere auch für die vielen Informationen, die in diesem Aufsatz ihren Niederschlag gefunden haben.

Ausländer können bei SSS für SKr. 75,- (ca. 35,- DM) Mitglied werden. Nähere Auskünfte erteilt Herr Felix Geidel, Haus 52, 8581 Oberweiz, der als aktives Mitglied bei SSS alljährlich seinen Jahresurlaub in Malmköping verbringt.

PS: BMB-Mitglieder, die in Malmköping ihren Vereinsausweis vorzeigen, erhalten Freifahrtscheine!

B M B - Vertrieb

der Bergischen Museumsbahnen e.V.

Wuppertal

- Guido Korff -

Mitteilungen des BMB-Vertriebs Nr 32/82

Vertriebsleitung:

Emil R. Dicke, Vorsitzender

Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2

PSchK. 90 72 - 438, PSA Essen

für BMB e.V. (Sonderkonto)

Aktuelle Straßenbahn- und Kleinbahnbücher im Programm des BMB-Vertrieb:

* = Neuheiten

2801	Hendlmeier, Handbuch der Deutschen Straßenbahngeschichte, Band 1	DM 110,—
2802	Hendlmeier, dto., Band 2 (Karten und Tabellen)	DM 78,—
2803	* Die elektrischen Straßenbahnen der AEG, Berlin 1894 (Reprint)	DM 57,—
2804	Boshart, Straßenbahnen 1911 (Reprint)	DM 16,80

Monographien zu einzelnen Verkehrsbetrieben:

2701	Aachen	Schweers/Wall, Bilder von der Aachener Straßenbahn	DM 38,—	
2218	Aachen	Krettek/Herberholz, Strab. im Aachener Dreiländereck	DM 22,—	
2219	Augsburg	Sappel, Einmal Königsplatz und zurück	DM 14,80	
2705	Bad Eilsen	Schütte, Das Eilser Minchen, (ol. Klb. in Niedersachsen)	DM 32,—	*
1701	Bremen	Bremer Straßenbahn AG 1876-1976	DM 15,—	
2217	Darmstadt	Bürnheim, Rund um den Langen Ludwig	DM 14,80	
2221	Düsseldorf	Schild/Walting, Die Rheinbahn	DM 22,—	
2707	Duisburg	Schweers/Wall, Bilder von der Duisburger Straßenbahn	DM 38,—	*
33	Essen	40 Jahre Essener Straßenbahnen 1893 - 1933 (Reprint)	DM 8,—	
2706	Karlsruhe	Schweers/Wall, Bilder von der Karlsruher Straßenbahn	DM 38,—	*
2214	Lübeck	Gottwaldt, Die Lübeck-Büchener Eisenbahn	DM 14,80	
2704	Minden	Schütte, Die Mindener Kreisbahnen	DM 32,—	
2053	Monheim	Rennebaum/Schwières, Bahnen der Stadt Monheim	DM 25,—	
2216	München	Wasil, Münchner Tram	DM 18,—	
2222	Nürnberg	Von der Pferdebahn zum Pegnitzpfeil	DM 18,—	
2143	Osnabrück	Spühr, Osnabrücker Straßenbahn	DM 59,—	
2703	Regensburg	Zeitler, Die Regensburger Straßenbahn	DM 14,80	
2751	Rhein-Sieg	Frickhöfer, Die Rhein-Sieg-Eisenbahn	DM 15,—	
2752	Rüdesheim	Söhnlein, Die Niederwaldbahn Rüdesheim am Rhein, 2.Aufl.	DM 9,—	
2220	Sauerland	Löttgers, Kleinbahnen im Sauerland	DM 18,—	
1801	Sauerland	Ketteler/Wambach, Die Ruhr-Lippe-Eisenbahn	DM 34,—	*
2133	Stuttgart	Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahn	DM 59,—	
2702	Wuppertal	Die Barmer Bergbahn und das Bergische Land (Reprint)	DM 12,80	
34	Wuppertal	Fahrplan Wuppertaler Bahnen AG 2. November 1942 (Reprint)	DM 9,—	
!!!!	<u>Wuppertal</u>	Das Buch von Wolfgang Reimann über die Wuppertaler Straßenbahnen erscheint in Kürze. Wer das Buch sofort nach Erscheinen lesen möchte, kann es beim BMB-Vertrieb schon jetzt vorbestellen!	DM 29,80	*
3101	Niederlande	Smit, De geschiedenis van de Blauwe Tram (Die Geschichte der Noord-Zuid Hollandsche Tramweg Mij)	DM 32,—	

Für den Nachwuchs:

1501	Lehmann-Spielzeugstraßenbahn mit Schwungradantrieb, gelb-weißes Kunststoffgehäuse, Wappen von 14 Städten liegen als Abziehbilder bei	DM 7,80
------	--	---------

Antiquariat: Beachten Sie bitte unser neues Angebot auf der Jahreshauptversammlung !

Postkarten-Serien

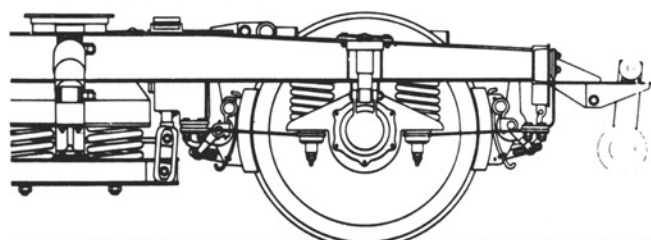
401	Die fünf Karten mit Fahrzeugen aus der BMB-Sammlung, mit Textblatt	DM	4,—	
901	Bochum-Gelsenkirchen, 8 Karten s/w-Echtphoto, Serie 1	DM	3,—	
902	Bochum-Gelsenkirchen, 8 Karten s/w-Echtphoto, Serie 2, Forts. 901	DM	3,—	
941	Noord-Zuid Hollandsche Tramweg Mij (NZH), 8 Farbkarten	DM	8,—	*

Aus dem Schweizer Verlag Bureau Vaudois d'Adresses, je 12 Karten in s/w-Echtphoto von sehr hoher Qualität, mit Textblatt, in Klarsichthülle:
Neuer Preis je Serie: DM 11,80

951	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie I	954	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie III
952	Rhein-Sieg-Eisenbahn	955	Kleinbahn Pforzheim-Ittersbach (el. Betr.)
953	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie II	956	Albtalbahn zur Meterspurzeit mit Dampflok u. elektr. Traktion

Wenn unser Aufsatz vom Museum in Malmköping Ihnen gefallen hat, interessieren Sie sich bestimmt für folgendes Spezialangebot aus Schweden:

451	Acht Farbkarten mit Motiven aus dem schwedischen Straßenbahnmuseum in Malmköping, eine davon im Großformat A 5	DM	4,50	*
1201	Museumskatalog Malmköping, 24 Seiten A 5, enthält zahlreiche Bilder und Daten von den 13 schwedischen Straßenbahnbetrieben	DM	6,—	*
1551	Pferdestraßenbahn Stockholm von 1877, Souvenirmodell im Maßstab ca. 1:40, Kunststoffgehäuse mit farbig bedruckten Klebepapieren	DM	15,—	*
1552	Tunnelbahn Stockholm, Souvenirmodell im Maßstab 1:120, grünes Kunststoffgehäuse	DM	11,50	*
3001	Spar av ett sekel - Bilderbuch zum hundertjährigen Jubiläum der Straßenbahnen in Schweden (Trotz schwed. Textes sehr verständlich)	DM	26,—	
3002	Göteborg Hammarson, Zeppelinare, Limpor och Mustangar (T.schwed.)	DM	40,—	
3003	Malmö Carlén, Sparvagn i Malmö (Text schwedisch)	DM	32,—	
3004	Norrköping Gula faran, Buch zum hundertjährigen Jubiläum (T.schwed.)	DM	24,—	



75 Jahre BUNDESBahn ZENTRALAMT (BZA) MINDEN ! Die BMB fährt Sie hin!

Am 26. und 27. Juni 1982 feiert das BZA Minden sein 75-jähriges Jubiläum mit einem umfangreichen und vielfältigen Programm. Neben der Vorführung der Großprüfstände und Testeinrichtungen werden eine große Fahrzeugschau (mit mehreren Dampflok) und eine Industrie-Ausstellung zu sehen sein. Ein 150 t-Kran und die Containerverladung können im Einsatz beobachtet werden. Die BMB setzt an beiden Tagen einen Reisebus, ein, der es Ihnen ermöglicht, preiswert diese interessante Veranstaltung zu erreichen.

Fahrttermine: Samstag, 26. Juni 1982 und Sonntag, 27. Juni 1982
Abfahrtsorte: Köln Hbf (Busbhf. Breslauer Pl., Bstg. 1) 8.15 Uhr
und -zeiten: Wpt.-Elberfeld Bhf. (Haltestelle Li.620) 9.00 Uhr
Hagen Hbf (Haltestelle 10a) 9.30 Uhr
Rückkunft: gegen 20.00 Uhr

Fahrpreis: DM 25,—

Anmeldung: Nur durch Voreinzahlung des Fahrpreises auf das PSchk. des BMB-Vertriebs Essen 90 72 - 438. Bitte geben Sie unbedingt an, an welchem der beiden Tage Sie mitfahren und wo Sie zusteigen möchten!

