



Haltestelle

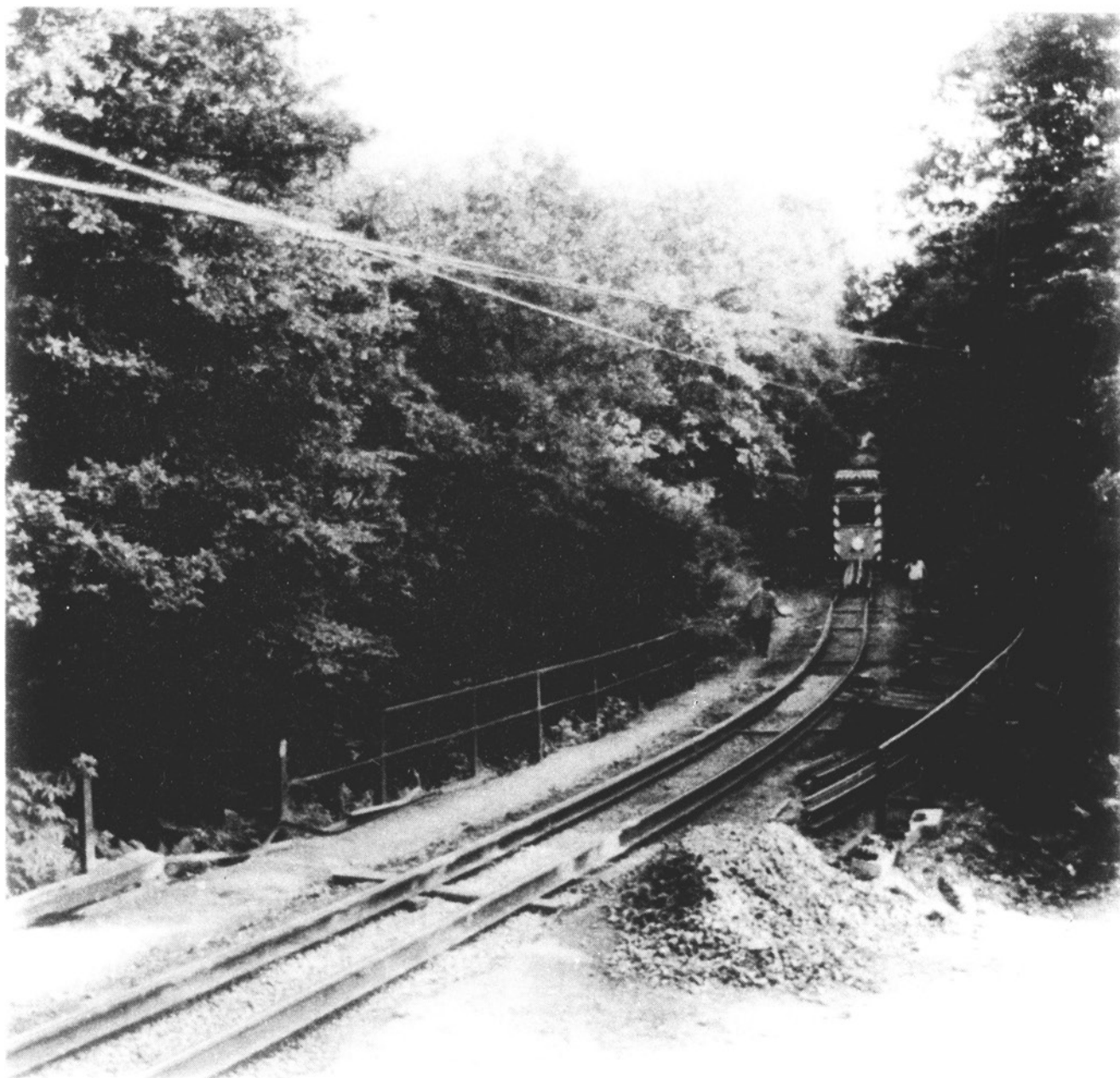
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Oktober 1982

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



Unsere Anschriften:
Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Technische Leitung

Dr. Ing. Gundo Riechelmann
Am Susewind 8
4322 Sprockhövel 2
Telefon 02339-4106

Ralf Faust
Lindenstr. 24
5830 Schwelm
Telefon 02125-2542

Udo Tegtmeyer
Otto-Hausmann-Ring 19
5600 Wuppertal 1
Telefon 0202-311230

Manfred Höver
Höhscheid 9
5653 Leichlingen 2
Telefon 02174-3382

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

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

Schatzmeister
Ernst-Günter Beiersmann
Alfred-Dobbert-Str. 25
5600 Wuppertal 1
Telefon 0202-701644

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

Unsere Beitragsordnung: Gruppe A (allgemein) = DM 7,-- monatlich, DM 84,-- jährlich, Gruppe B (ermäßigt) = DM 3,50 monatlich, DM 42,50 jährlich.

Der Bezug der HALTESTELLE ist in den Beitrag eingeschlossen. Einzelne Exemplare werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben. Der Druck erfolgt in Selbsthilfe. Nachdrucke und Auszüge sind nur mit Quellenangabe gestattet.

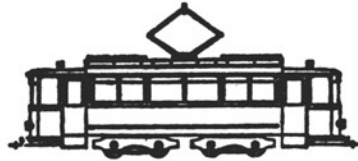


Wir laden ein:



Zu unserer diesjährigen Nikolaus-Fahrt auf dem Netz der Rheinischen Bahngesellschaft in Düsseldorf am Sonntag, dem 5. Dezember 1982. Abfahrt: 10.15 Uhr ab Düsseldorf Hauptbahnhof. Fahrpreis DM 10,--, ermäßigt DM 5,--. Fahrtroute: Staufenplatz, Ratingen, Hamm, Rath. Fahrzeuge: Oldtimer und moderne. Fahrdauer: 2 x 2 Stunden, dazwischen 2 Stunden Mittagspause, voraussichtlich in Rath. VRR-Anschluß mit DB aus Richtung Osten: Hagen ab 9.10 Uhr, Schwelm ab 9.23 Uhr, W-Oberbarmen ab 9.28 Uhr, W-Elberfeld ab 9.38 Uhr, W-Vohwinkel ab 9.43 Uhr, Düsseldorf an 10.00 Uhr. Unser Foto stammt von Richard Jacobi und entstand am Gleiswechsel am Ratinger Tor während der Brückenverschiebung Anfang April 1976.

BMB



BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e. V.

**Bergische Museums-Straßenbahn
Wuppertal - Kohlfurth
Wuppertal - Cronenberg**

Betriebshof:
Wuppertal-Kohlfurth
Telefon: (0202) 470251

BMB baut

Erinnern Sie sich noch ? - Das Jahr 1980 hatte mit einem Paukenschlag begonnen; der Landeskonservator nämlich hatte seine grundsätzliche Zustimmung zur Unterstützung der Pläne der BMB gegeben und Johannes R a u, Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen hatte seinen Besuch im Depot Kohlfurt angesagt.

Seitdem - gut Ding will eben Weile haben - sind rund zwei Jahre vergangen und es gab bereits wieder Zweifler. Zweifler, denen wir auf dem Titelblatt von Haltestelle Nr. 30 unter dem Bild der Pionierarbeiten zurufen konnten: B M B baut - allen Unkenrufen zum Trotz !

Und nun sind wir endgültig so weit: die grundsätzliche Zusage des Zuschusses ist da; das Geld muss bis Jahresende verbraucht sein. Auch Unser Eigenkapital ist noch leicht angewachsen, sodass die Aufträge für die Hallenkonstruktion einerseits und für die Fundamente dafür einschliesslich der Revisionsgrube anderseits vergeben werden konnten. Ende Oktober werden die Gleise 3 bis 6 überdacht und unsere kostbaren Fahrzeuge den Witterungseinflüssen entzogen sein.

Das ist der Durchbruch! In wenigen Wochen wird die Kohlfurt eine Grossbaustelle und Ende Oktober das unsere Fahrzeuge schützende Dach fertig und Wirklichkeit sein.

Wir danken Allen, die dieses möglich gemacht haben !

Hanns Heinen



Grossbaustelle am Teich

DIE KURVE

Eingeweihte wussten es nicht erst seit gestern: die Kurve am Teich hatte eine Erneuerung dringend nötig; nachdem die Pios sie - zwangsläufig - mit der Raupe malträtiiert hatten (sie mussten bekanntlich die LKW die supersteile Werksstrasse hinaufziehen) konnte diese Erneuerung nicht mehr hinausgezögert werden.

Eine ganze Reihe unserer Aktiven verabredete sich und opferte eine Urlaubswochen, damit die Arbeiten zügig und ohne Zeitverlust durchgeführt werden konnten.

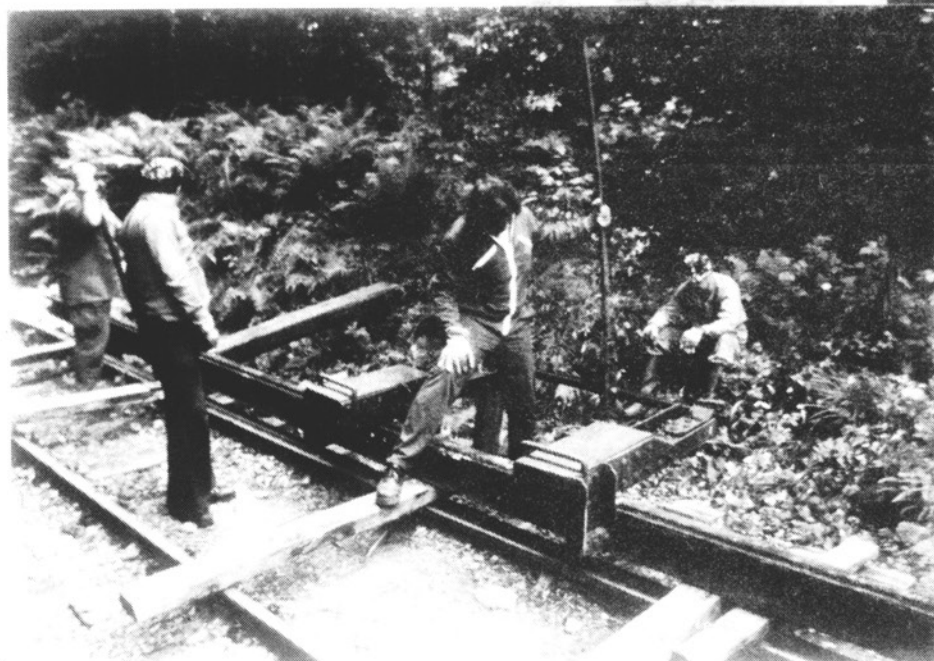
Montag, 21. Juni 1982, 8 Uhr früh gings los: TW 96 mit Lore rollte nach Möschenborn, wo zunächst noch übriger Schotter zur neuen Baustelle transportiert und dort wieder abgekippt wurde (Bild oben). Die angetretenen 8 - 10 Mann mussten das mehrfach durchführen. Danach wurden die beiden Fahrzeuge nicht mehr be-



nötigt. Um an dem Turmwagen vorbeizukommen, fuhren alle an diesem Tage zum letzten Male für die nächste Zeit zur Ausweiche Greuel,

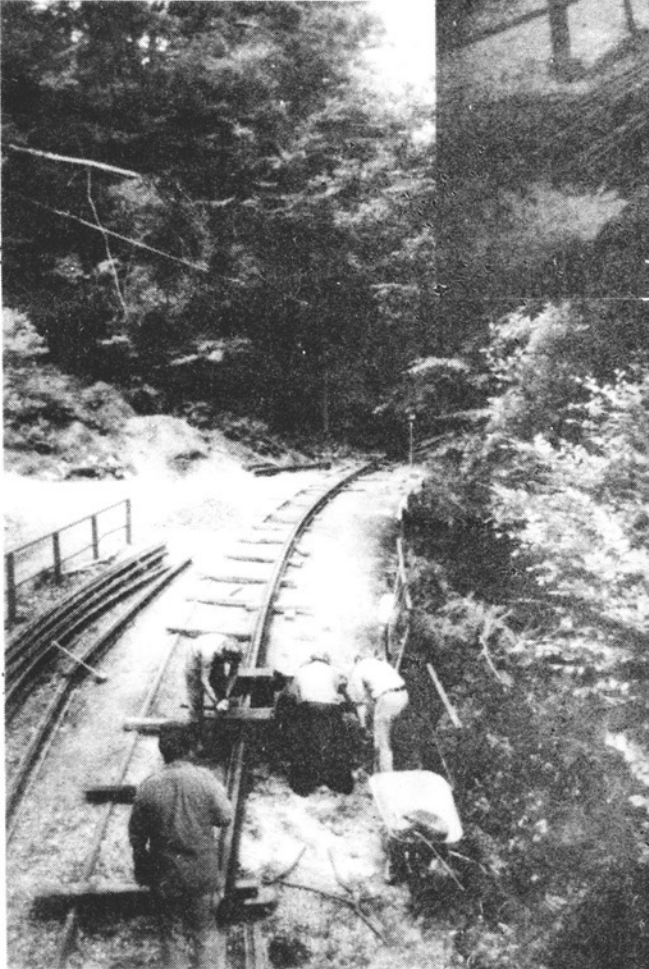
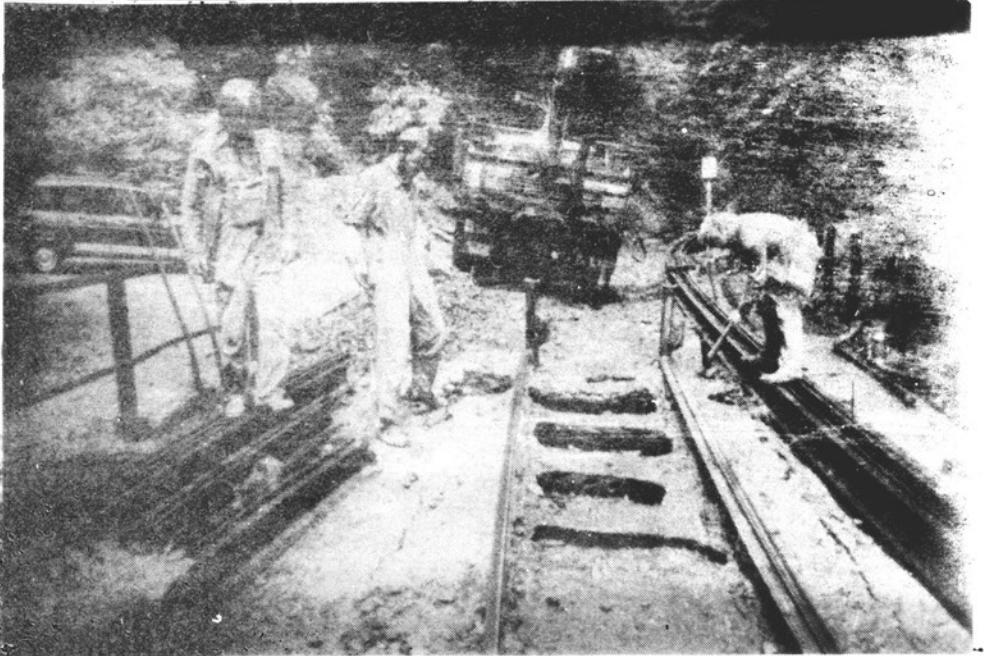
wonach der Zug dann talwärts gen Kohlfurt verschwand. TW 628, der Turmwagen verblieb am Teich, weil sowohl sein Werkzeug als auch sein Aggregat zum E-Schweißen und die in ihm befindlichen Flaschen zum Brennen und autogenschweißen benötigt wurden.

Zunächst wurden nun die von unten mit heraufgebrachten Rillenschienen zurechtgelegt, passend gebogen und zusammen-



geschweisst, um danach zur Seite gelegt zu werden.

Jetzt erst wurde die alte Kurve hochgenommen, zerlegt und entfernt sowie das bisherige Schotterbett ausgekoffert und der Schotter gesäubert. Zusammen mit dem von oben angefahrenen wurde der gereinigte alte Schot-



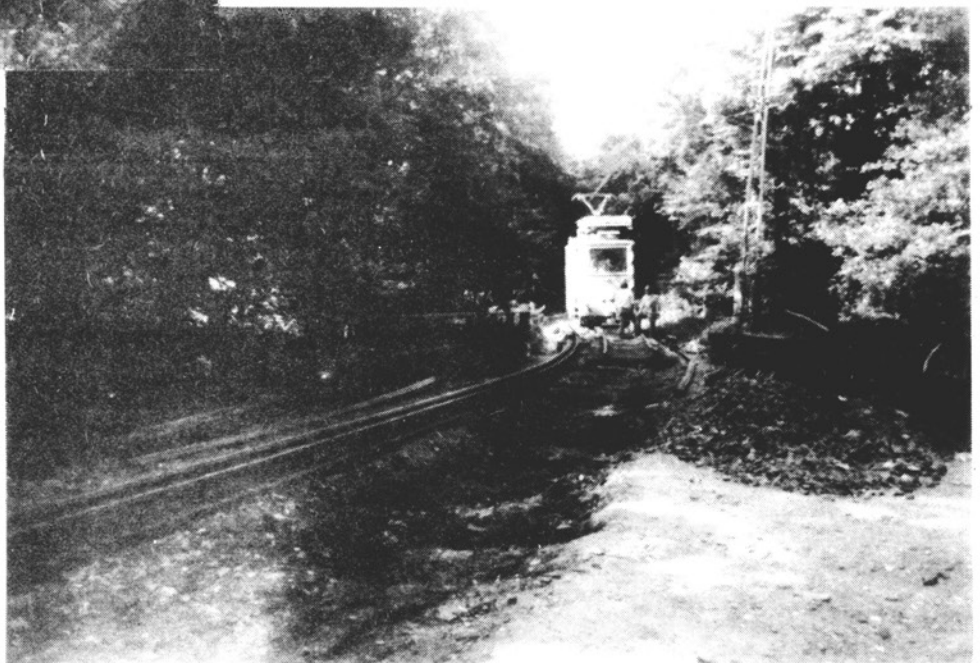
gepflastert werden; das neue Gleis erhielt also lediglich Spurstangen.

Natürlich reichte die angesetzte Woche bei weitem nicht aus, die geplanten Arbeiten abzuschliessen, umsomehr, als auch das Wetter mehrfach und heftig einen Strich durch die Rechnung machte.

Dennoch aber konnten die letzten drei Schweissstellen am Sonnabend, dem 31. Juli gegen Abend noch fertiggestellt werden, womit dann die freie Durchfahrt auf der Gesamtstrecke wieder hergestellt war.

Wie in solchen Fällen immer, waren auch nicht ständig acht bis zehn Leute ganztägig an der Baustelle; es gab Abhaltungen, Besorgungen mussten gemacht werden und schliesslich gingen Luft und Gas aus, die Luft sogar zweimal. Die

ter wieder eingebracht und mit Hilfe eines von der Firma Dross GmbH, Solingen, entliehenen Rüttler zum neuen Bett verdichtet, auf dem die neue Kurve später eine sichere und feste Auflage haben würde. Im Haltestellen- und Überwegbereich sollte das Gleis nämlich nicht mehr auf Holzschwellen zu liegen kommen, die erfahrungsgemäss innerhalb weniger Jahre verrotten. Überweg und Haltestelle sollen vielmehr wie in Kohlfurt und in Möschenborn mit schönen alten Steinen





Die Bilder dieses Berichtes zeigen – wie immer – einen Querschnitt durch die vielerlei Arbeiten an dieser Baustelle, die praktisch auf dem Damm liegt, welcher die Strecke von der einen zur anderen Seite des Kaltenbachtales hinüberwechseln lässt; dem Damm, unter dem der im Laufe der vergangenen 12 Monate überholte Wasserdurchlass und der noch zu überholende zweite Wasserdurchlass liegt. Das beginnt mit Bildern vom Abladen des angefahrenen Schotters über das Schweissen der

Flaschen mussten also geholt werden.

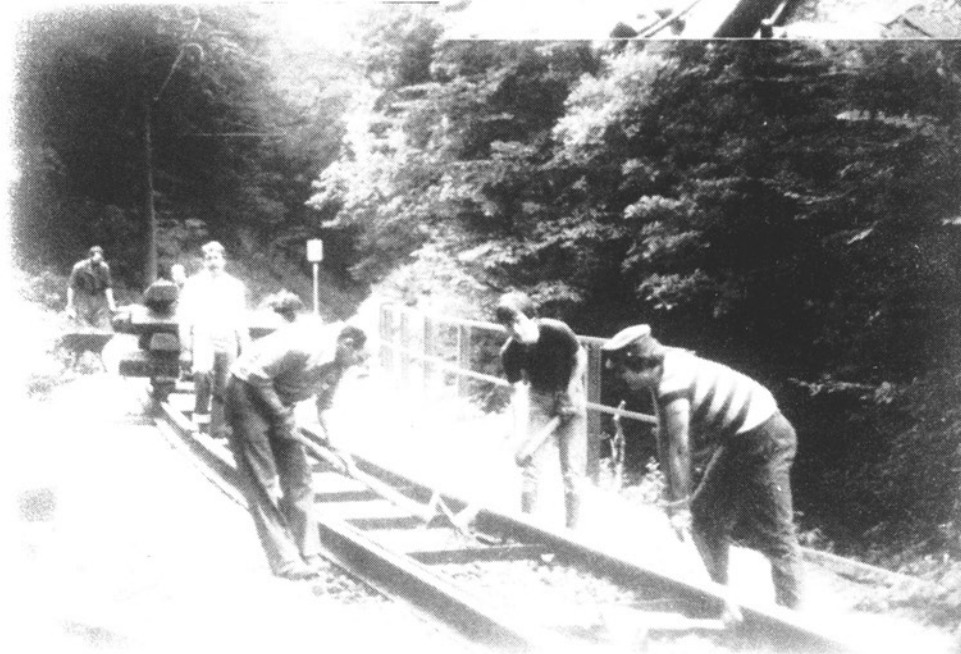
Und dann war natürlich der anfallende Schrott zu beseitigen, weil mit dem Erlös daraus die vier Elektrowinden mit Zentralsteuerpult aus Bonn bezahlt werden mussten (Wir berichten an anderer Stelle dieses Heftes darüber).

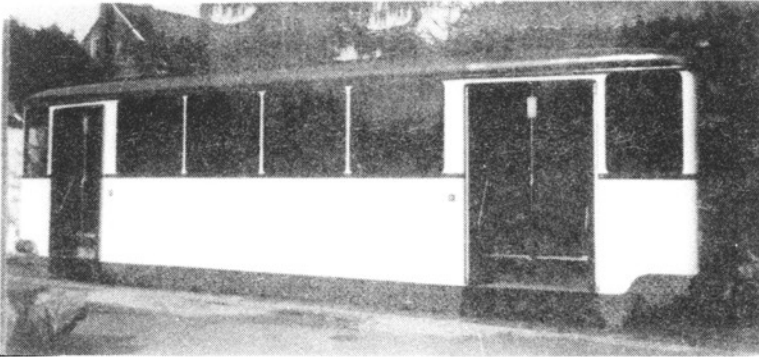
Aufnahmen dieses Berichtes
Manfred Höver
Klaus Totzkowski



Gleisstücke und das Biegen in die richtige Krümmung auf der ersten Seite, das Hochnehmen der alten Schienen und das Vorbereiten des Schotterbettes auf der zweiten

Seite, sowie das Verdichten des Schotterbettes. Schliesslich sind die neuen Gleise an ihren Platz gelegt, die Spurstangen eingesetzt und das Gleis nachgestopft, damit es wieder sicher befahrbar ist.



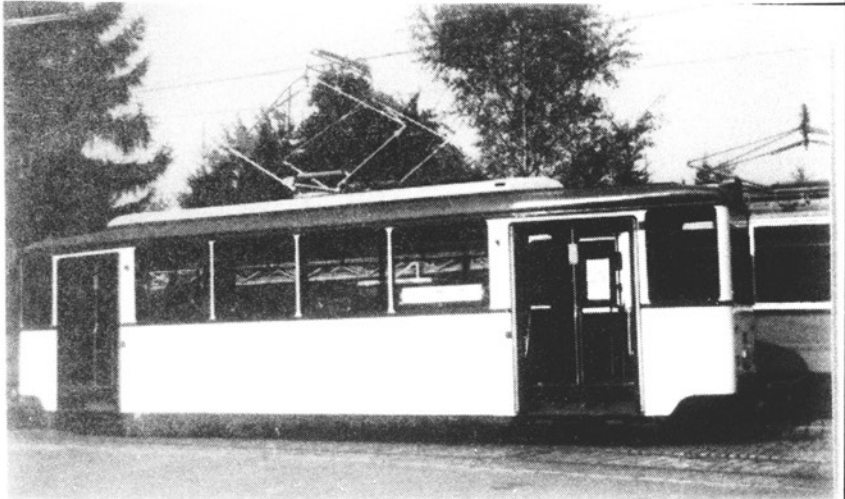


In unserem heutigen "General-Bericht" über die Leistungen unserer Arbeitsgruppen wollen wir nicht vergessen, daß der Zug ex Hagener Straßenbahn Triebwagen Nr. 337 und Beiwagen Nr. 131 eine Neulackierung erhielt. Damit steht für gelegentliche Streckenberei-
nungen wieder eine Einheit in tadellosem Zustand zur Verfü-

gung. Die Lackfarbe wurde bewußt etwas kräftiger ange-
misch, um einem zu starken Ausbleichen vorzubeugen.

Es lohnt sich, jetzt der Kohlfurth einen Besuch abzu-
statten. Das Bild wird sich in wenigen Wochen gänzlich geändert haben. Die Löcher für die Hallen-Fundamente sind ausgehoben, der Gruben-
boden zur Fundamentierung vorbereitet. (25.9.1982)

KSW



Fotos: Klaus Totzkowski



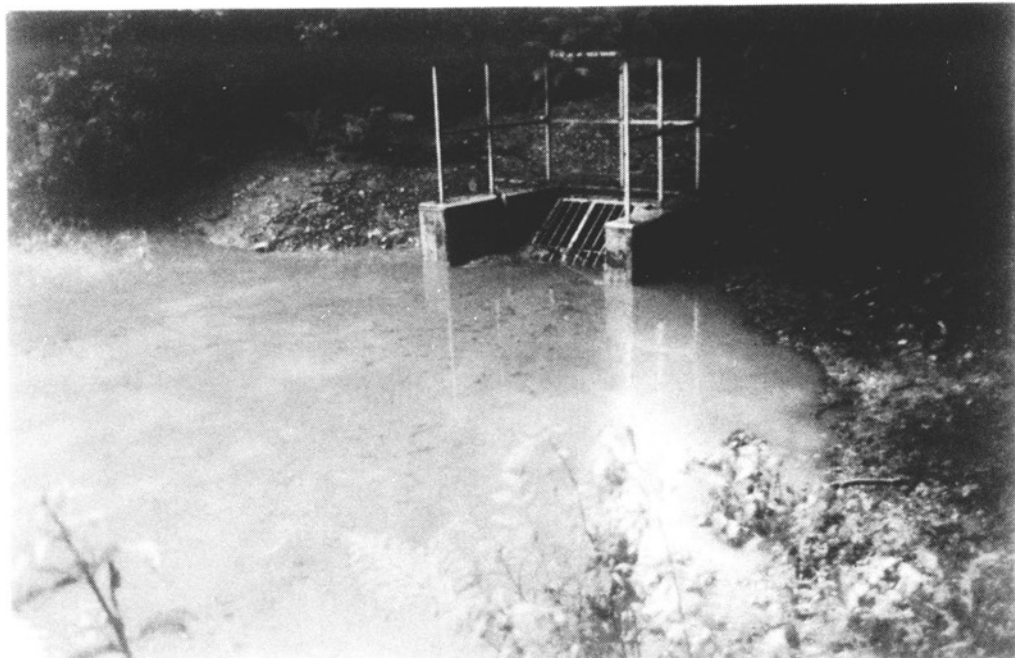
An dieser Stelle wird über die weiteren Arbeiten in der "Kurve" Friedrichshammer berichtet. Es folgt nun die Pflasterung des Wegübergangs. So wissen die Spaziergänger und Wanderer, wo sie den Bahnkörper überschreiten können, und die Verschlammung dieses Abschnitts wird aufhören.



Bewäh- rung!

Zum 3. Mal:

der Wasserdurchlass



Es lässt sich nicht vermeiden; wir müssen noch einmal über den Wasserdurchlass reden.

Unser Gewährsmann zu Petrus hat jenen davon überzeugen können, dass es unbedingt erforderlich war, den Juni zum Regen- und Gewitter-Monat werden zu lassen, damit



wir feststellen konnten, ob unsere Jungs – seien es nun die Wuppertaler-Pipeline-Pioniere oder unsere Aktiven – auch gut gearbeitet hatten.

Nun, die Bilder zeigen es: der Regen, der sich zeitweise zu wahren Synthfluten ausweitete, liess den sonst so sanften Kaltenbach sich zu einem tobenden Wildwasser auswachsen, der seine Fluten als braune Brühe in den Teich stürzen liess, sodass der reparierte obere Durchlass zeigen musste, was er nun konnte.

Man sieht die Wassermassen, zwar beruhigt, dennoch aber das neue Einlaufbauwerk mehr als zur halben Höhe füllend und unten aus dem frisch ausbetonierten Rohr auf der Tal-seite den neuen Kanal aus Bruchsteinen hinabstürzen, wo es sich einige Meter weiter mit dem Strom aus dem unteren Rohr wieder vereinigt tobend, gurgelnd, gisch-tend zum Stauteich des Petrikshammer sich wälzend. – Bewährung bestanden ?-ja!

Elektro-Winden aus Bonn

=====

So langsam wächst unser Bestand an Werkzeug. Aus Bonn, von den Bonner Verkehrsbetrieben, konnten wir an einem Sonnabend (10.7.82) mit dem wieder von der Firma Otto Ernst Schultz zur Verfügung gestellten Lkw

1 Satz = 4 Stück Elektrowinden mit Steuer-pult abholen. Bezahlen müssen wir sie mit dem Schrott, der sich beim Umbau der Kurve am Friedrichshammer ergibt.

Wichtige Informationen zum Hallenbau:

Sehr geehrte Mitglieder.

Der Bau der Halle wurde mit den Fundamentierungsarbeiten im September begonnen!

Der Vorstand und der Bauausschuß bitten alle Zeichner von Anteilen, die zugesagten Gelder bis Ende Oktober zu überweisen, soweit keine Zahlung in Raten vorgesehen ist.

Die Finanzierungsmaßnahme wird fortgesetzt, da an der Bausumme von 225.000.-DM noch ca. 23.000.-DM fehlen. Sie können weiterhin Anteile in Höhe von 1.500.-DM oder Beitragsvorauszahlungen in Höhe von 500.-DM oder 1.000.-DM zur Verfügung stellen, damit sich eine Kreditaufnahme erübrigt. Der Landeszuschuß in Höhe von 100.000.-DM bei einer Bausumme von 225.000.-DM ist endgültig bewilligt und alle erforderlichen Genehmigungen liegen vor.

Eine offizielle Grundsteinlegung soll beim Montagebeginn stattfinden.

Nachfolgend erhalten Sie die angekündigten Detailinformationen:

Kontostand Eigenkapital per 30.08.82 69.771,04 DM
=====

Ausgaben bis 31.08.1982:

04.09.1981	Fa. Dross, Solingen/Schalungen	2.511,80 DM
13.04.1982	Büro Niemann, Herdecke, Statik	2.939,30 DM
29.03.1982	Lichtpausen Eidmann, W'tal	53,39 DM
21.04.1982	Fa. Detering, W'tal, Vermessung	1.959,62 DM
27.08.1982	Fa. Römer, Witten, Baustahl	9.298,77 DM
28.08.1982	Büro Niemann, Statik	24,18 DM

Bisherige Kosten 16.787,06 DM

Diese Beträge verminderten sich durch Spenden 2.698,77 DM

===== 14.088,29 DM =====

Auftragsvolumen, Stand 31.08.1982:

1. Grube und Fundamente	
Fa. Walter Dross, Solingen	50.000,00 DM
2. Hallenkonstruktion	
Fa. Op de Hipt, Geldern	142.165,30 DM
3. Genehmigungs- und Abnahmekosten ca.	4.000,00 DM
4. Bisherige Kosten (Ausg. bis 31.08.82)	16.787,06 DM

===== 212.952,36 DM =====

Veranschlagte Bausumme 225.000.-DM
././ 212.952,36 DM

Für Unvorhergesehenes 12.047,64 DM
=====

Durch Mitglieder zugesagte Zahlungen (31.08.82)

===== 105.000,00 DM ././ Teilzahlungen

Alle Zahlungen für die Baumaßnahme bitte auf das Konto (Baukonto)
598 227 bei der Stadtsparkasse Wuppertal, BLZ 330 500 00 !
Bis Ende Oktober 1982.

Bergische Museumsbahnen e. V. · Postfach 131557 · 5600 Wuppertal 1

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1

AN ALLE MITGLIEDER UND FÖRDERER

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 225815-439

BMB - Vertrieb / Verlagsbuchhandel
Postscheckamt Essen 9072-438

Sachbearbeiter, Antwort erbeten an:

Tag 15. September 1982

Emil R. Dicke, Vors.,
Wolfgang Schultz, Leiter des Bauausschusses.

Sehr geehrte Damen und Herren.

Heute, am Tage des Baubeginns für unsere Fahrzeughalle richten wir noch einmal einen Appell an Sie.

Bisher haben 46 Personen und Institutionen Zusagen in Höhe von 105.000.-DM als Hallenanteile eingebracht. Zum Eigenkapital der BMB zum Hallenbau fehlen uns also noch 20.000.-DM = ca. 13,5 Anteile über 1.500.-DM.

Wenn es uns gelingen sollte, diese 13 Anteile zu erhalten, so können wir ohne nennenswerte Kreditaufnahme, die evtl. für die bisher nur acht Teilzahler der Hallenanteile = 12.000.-DM beträgt, unsere Baumaßnahme durchführen.

Falls Sie uns Ihren Anteil zuwenden können und wollen, so finden Sie auf der Rückseite* einen Vordruck, den Sie uns bitte zurücksenden, falls Sie sich bisher noch nicht entschließen konnten!

* hier als Beilage!

Zur Erläuterung der beigelegten Drucksachen zum Hallenbau geben wir hier noch einmal den Umfang des Projektes bekannt:

Wir bauen eine Untersuchungsgrube und ein Hallendach in den Maßen 17,5 m x 50,0 Meter. Es finden ca. 15 Fahrzeuge Platz in der Halle. Die Ausführung der Seitenwände muß zunächst zurückgestellt werden. Eine Erweiterungsmöglichkeit ist an der Rückseite gegeben für die Werkstatt, Sozialräume, sowie weitere Hallenlänge.

Die Halle ist eine Stahlkonstruktion mit Eternitdach und Wäremeislierung. Die Stirnseiten (Giebel) sind im Auftrag enthalten, ebenso die Traufen und Fallrohre.

Es werden vier Gleise auf 50 m überdacht. Die Kosten sind an anderer Stelle erläutert.

Die Baufertigstellung ist für Anfang November zu erwarten, d.h. wir müssen zu diesem Zeitpunkt dem Land NRW die Rechnungen und die Bauabnahme präsentieren, um die Zuschußzahlungen zu bekommen.

Wir brauchen also Ihre Zusagen möglichst in der nächsten Zeit, um die Baurechnungen begleichen zu können, auch die bisher zugesagten Anteile der restlichen Zeichner!

Helfen Sie mit, das Werk zu vollenden!

Mit freundlichen Grüßen, gez. Emil R. Dicke, Wolfgang Schultz

Alle Zuwendungen an den Verein sind durch Erlaß des Kultusministers des Landes NRW vom 6. 10. 1980 unter der Nr. IV B 1-04-57 - 64/80, sowie des Finanzamtes Wuppertal-Elberfeld unter Nr. 81 Gem A 466/21. 9. 81 steuerbegünstigt abzugsfähig.

Wir sind Mitglied im Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde und in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumsbahnen.

RICHTLINIEN ZUR DURCHFÜHRUNG EINER AUSSERORDENTLICHEN FINANZIERUNGSMASSNAHME

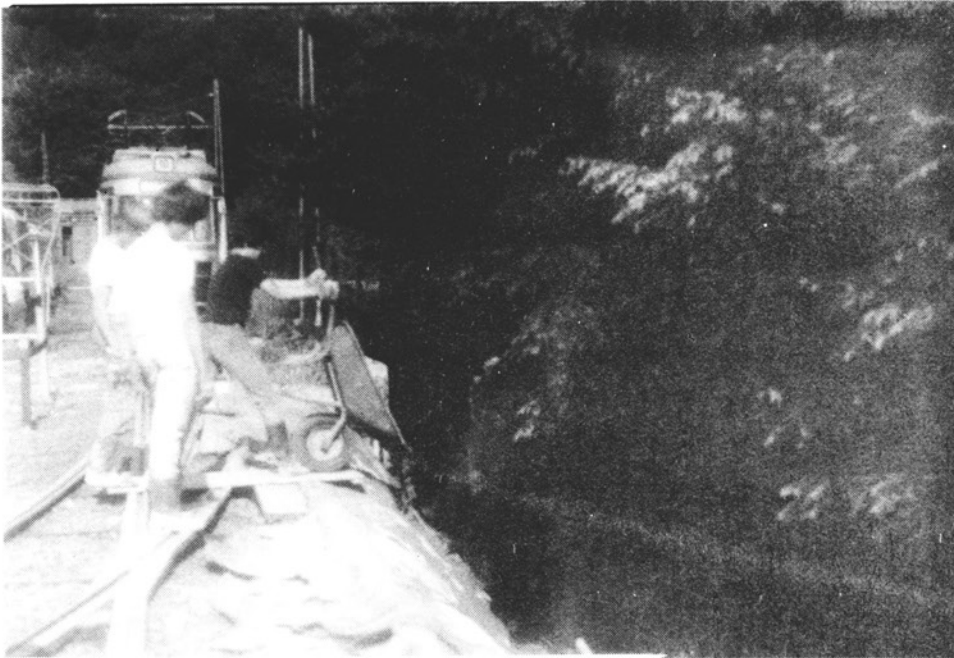
PROJEKT: Fahrzeughalle und Untersuchungsgrube im Betriebshof der BMB
Wuppertal - Kohlfurth BrückeNEUFASSUNG, STAND AUGUST 1981

- § 1 Die durch diese Maßnahme zu beschaffenden Mittel dienen ausschließlich und unmittelbar gemeinnützigen Zwecken; hier: Erhaltung von historischen Strassenbahnfahrzeugen. Alle sich etwa ergebenden Überschüsse aus dieser Maßnahme sind ausschließlich für das Projekt Hallenbau einzusetzen, bzw. zur Minderung des Kapitaldienstes zu verwenden.
- § 2 Die nicht durch Vorauszahlung eingehenden Mittel sollen bis zu einer Gesamthöhe durch einen bei der Stadtsparkasse Wuppertal aufzunehmenden Kredit aufgebracht werden, der durch Bürgschaften der Anteilszeichner abgesichert werden soll. Die Gesamthöhe des Kredits richtet sich nach der Deckungslücke, die nach Eingang der Anteilszeichnungen bis zu einer Summe von 125.000.-DM verbleibt.
- § 3 Zur Tilgung und Verzinsung des Darlehens können bei Bedarf auch Mittel aus dem ordentlichen Haushalt bereitgestellt werden.
- § 4 Sollte der veranschlagte Kostenrahmen von 125.000.-DM nicht ausreichen, so sind die Baumaßnahmen entsprechend zu kürzen.
- § 5 Es wird jährlich ein Finanzierungsplan erstellt, aus dem die Belastungen insgesamt und für jeden Anteilszeichner ersichtlich sind. Dieser Plan muß allen Anteilszeichnern zugestellt werden.
- § 6 Alle Zahlungen aus dieser Maßnahme sollen grundsätzlich unbar per Dauerauftrag oder Bankeinzug auf das Konto Nr. 598 227 bei der Stadtsparkasse Wuppertal, Zw. Haspel, BLZ 330 500 0, erfolgen. Die Zeichner haben die Wahl zwischen Vorauszahlung oder jährlicher Ratenzahlung.
- § 7 Kommt ein Zeichner während der Laufzeit mit Zahlungen in Verzug, so treten die Bedingungen der Bankbürgschaft ein. Ein Austritt aus dem Verein verändert nicht die übernommene Zahlungsverpflichtung. In besonderen Härtefällen kann auf Antrag der Versuch unternommen werden, den Restanteil auf ein anderes Mitglied zu übertragen.
- § 8 Für Streitigkeiten aus dieser Maßnahme wird als Schlichter die Industrie - und Handelskammer Wuppertal bestellt.
- § 9 Die Zeichnung von Anteilen berechtigt nicht zur Mitsprache bei der Belegung der zu erstellenden Halle. Das Verfügungsrecht wird der Betriebsleitung übertragen.
- § 10 Für die Träger dieser Maßnahme treten die auf Blatt 2 dieses Schreibens angeführten Sonderrechte in Kraft.
- § 11 Bis zur Tilgung des erforderlich werdenden Kredites können Anteile auch nach Eintreten in die Abwicklung gezeichnet werden; die Laufzeit dieser Anteile beginnt mit dem Datum der ersten Zahlung.

Wuppertal, den 1. August 1981

Für den Verein Bergische Museumsbahnen e.V.


(Dicke, Vorsitzender)



Unverwüstlich – nie endend:

B M B – Mauerbau

=====

Mauern, Mauern, Mauern; jeder wendet sich ab, die Aktiven sind beleidigt; alle stöhnen; wann endlich hört diese Marter wohl auf, ein für allemal ?!

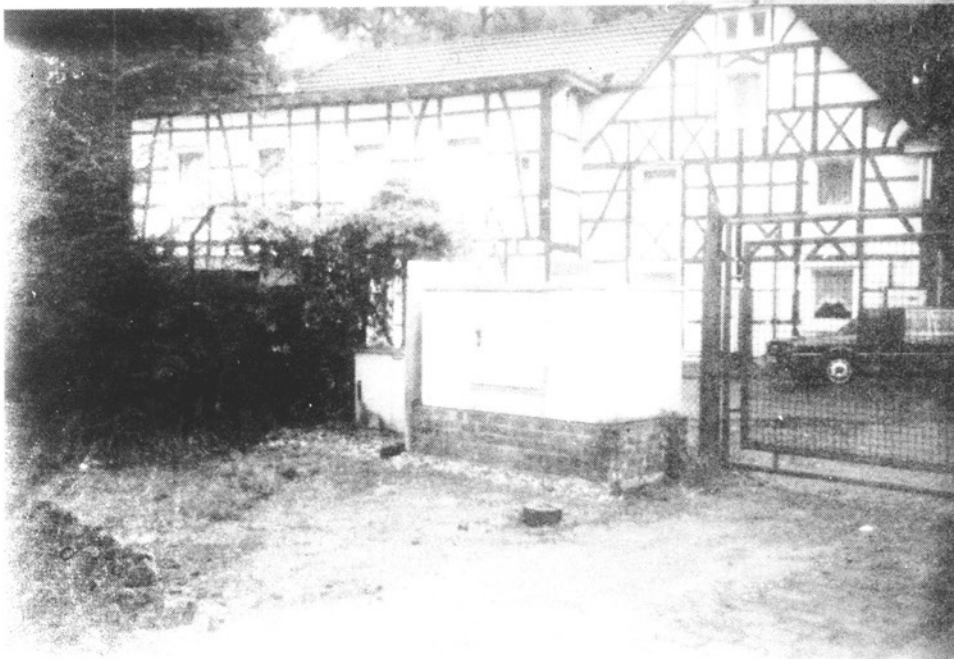
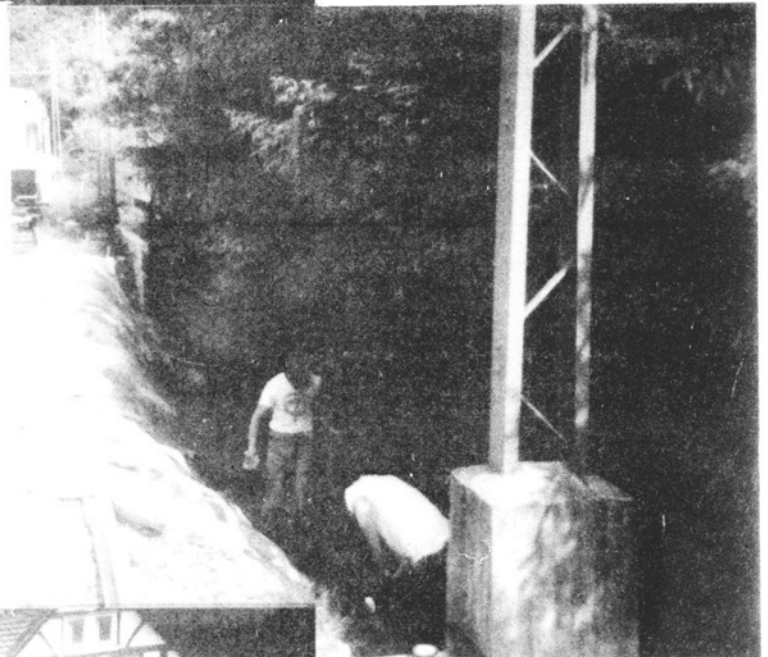
So tönt es, schallt es, wisper es im BMB-Blätterwald. Leider aber ist das letzte Wort (besser: das letzte Mauerstück) noch nicht gemauert oder betoniert, sei es nun an der Endhaltestelle in Möschen-

Was lange währt !

Die "kleine" Stromversorgung ist fertig !

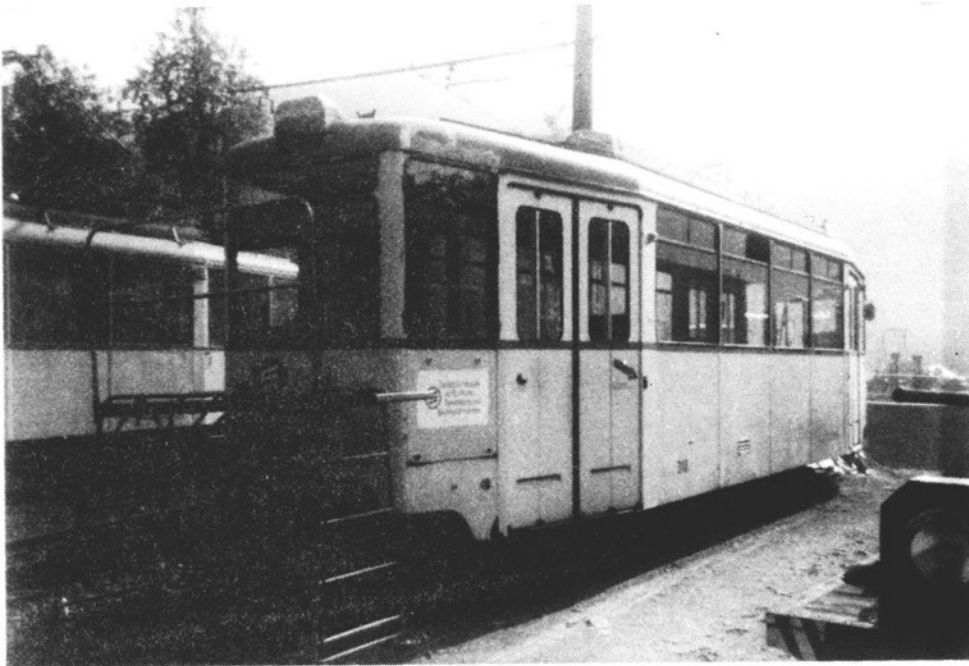
=====

Allen Beteiligten bekannt ist das Schnecken-tempo, mit dem die Wagen bislang zu Berge krochen. Kein Wunder: brachte doch die Minizeche (im Bild links der neuen grossen Kiste) im Schnitt nur 240 Volt. Die neue Anlage (die grosse Kiste) bringt es über zwei Trafos und nunmehr 12 Dioden auf stattliche 350 Volt; kein Wunder, dass selbst wir uns über unsere "Rennautos" wunderten! Wo es bisher mit etwa 8-9 kmh bergwärts ging, marschieren die Wagen jetzt mit schon rund 15 kmh gen Cronenberg. – Feine Sache !



born oder im Betriebshof Kohlfurth. Dort nämlich sind die beiden Bilder entstanden. Sie zeigen die südliche Begrenzung des Grundstückes mit Gleis 7. Damit hier das angeschütete Gelände nicht abrutschen kann, ist die Mauer – leider – unabdingbar, zumal sie ausserdem auch noch den Zaun tragen muss.

Bis zum erkennbaren 342 steht diese Mauer bekanntlich schon sehr lange. Wegen wichtigerer Arbeiten hatte man sie damals aber nicht weitergeführt.



=====

"Feuerwehr" mit neuer
Elektrik und neuem Tank

=====

Speziell für die Mastüberholung unentbehrliches Requisit ist die selbstfahrende Drehleiter, unsere "Feuerwehr". Bei der fälligen Überholung wurde sie jetzt mit einer 12 V Stromversorgung, neuer Lichtmaschine sowie neuen Benzinleitungen und neuem Tank versehen. Zum Abschluss der einige Monate dauernden Arbeiten wird sie auch noch stärkere Scheinwerfer sowie einen neuen Anstrich erhalten.

=====

Demnächst:

TW 318 =

A r b e i t s w a g e n

=====

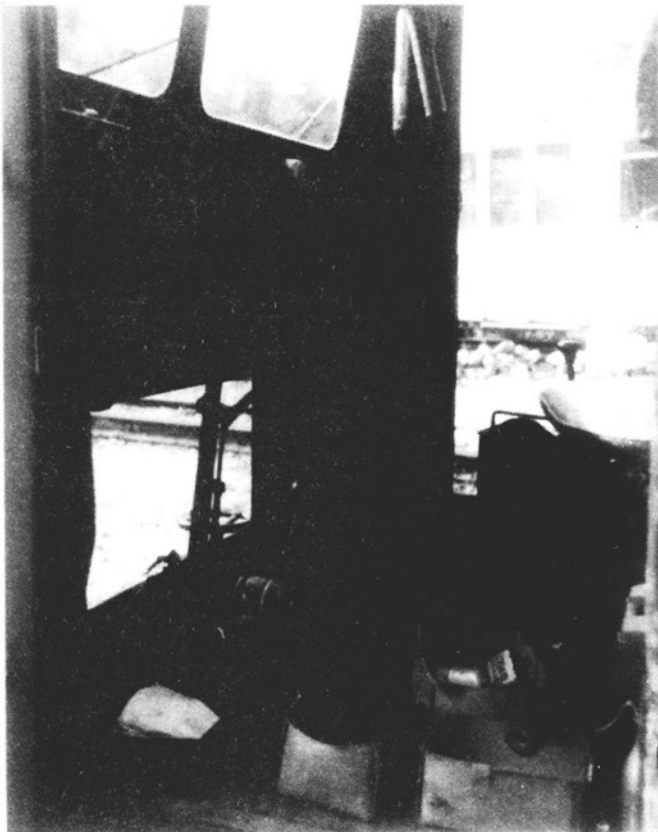
Neben dem Turmwagen 628 wurde bislang immer TW 96 missbraucht, weil er wegen seiner breiten Schiebetüren

für Lasten aller Art besonders geeignet erschien und auch leicht und bequem zu reinigen war.

Nun aber muss TW 96 dringend einer HU unterzogen werden. Ergo wird ein neuer Arbeitswagen benötigt.

Als besonders geeignet dafür bietet sich einer der Hager TW an, von denen die BMB

bekanntlich drei (TW 329, 337 und 318) besitzt. Da TW 318 voll funktionstüchtig ist, fiel die Wahl auf ihn. Und so steht er nun auf Gleis 3 und die Umbauarbeiten haben schon begonnen.



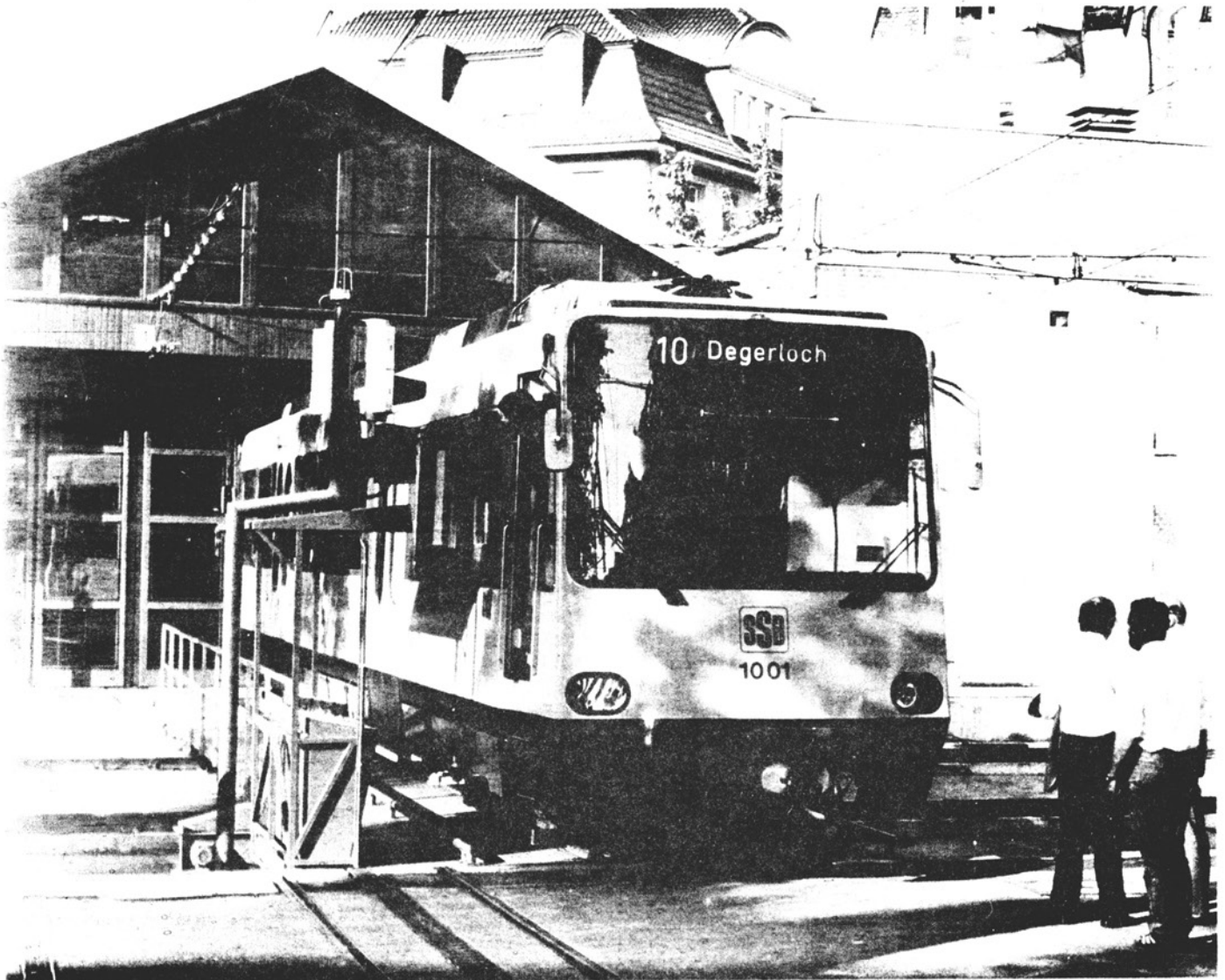
neuer Zahnradbahnwagen

Neue Wagen auf modernisierter Strecke

Schneller – leiser – komfortabler

Stuttgart – Du hast es besser! Der Schritt, der zur Erhaltung "unserer" Zahnradbahn in den fünfziger Jahren notwendig gewesen wäre, wurde dort mutig getan. Ich war zufällig beim "Zacke-Fescht" dabei und kann sagen: Dort wurde ganze Arbeit geleistet. Und ein alter Zug soll auch noch erhalten bleiben.

Klaus Sieper



Die SSB verfügt mit dem ZT 4 über ein modernes Fahrzeug für den Einsatz auf der Zacke, mit dem durch die Einführung des Ein-Mann-Betriebs ein wirtschaftlicher Betrieb der Zahnradbahn erreicht und mehr Komfort für die Fahrgäste geboten wird. Die Anwohner der Alten Weinsteige werden es zudem begrüßen, daß die neuen Triebwagen leiser sind als die bisherigen.

Als besonderen Service wird die SSB beim planmäßigen Einsatz des ZT 4 den Fahrradtransport auf der Strecke nach Degerloch anbieten. Hierfür sind besondere zweiachsige Transportwagen angeschafft worden, die fest mit dem Triebwagen aus »Über Berg und Tal« 4/82

gekuppelt werden und 10 Fahrräder aufnehmen können.

Die Zahnradbahnstrecke ist im Sommer 1980 grundlegend modernisiert worden. Neben der grundlegenden Durcharbeitung des Oberbaus (mit Einbau neuer Zahnstangen auf Teilstrecken) wurde ein besonderer Bahnkörper angelegt, soweit noch nicht vorhanden, und eine moderne Tragseilfahrlösung installiert; an der Station Wielandshöhe wurde auf einem neuen Mittelbahnsteig eine Wartehalle aufgestellt. Wegen der größeren Länge der neuen Zahnradbahntriebwagen mußte die Schiebebühne am alten Zahnradbahnhof an der Filderstraße durch eine neue ersetzt

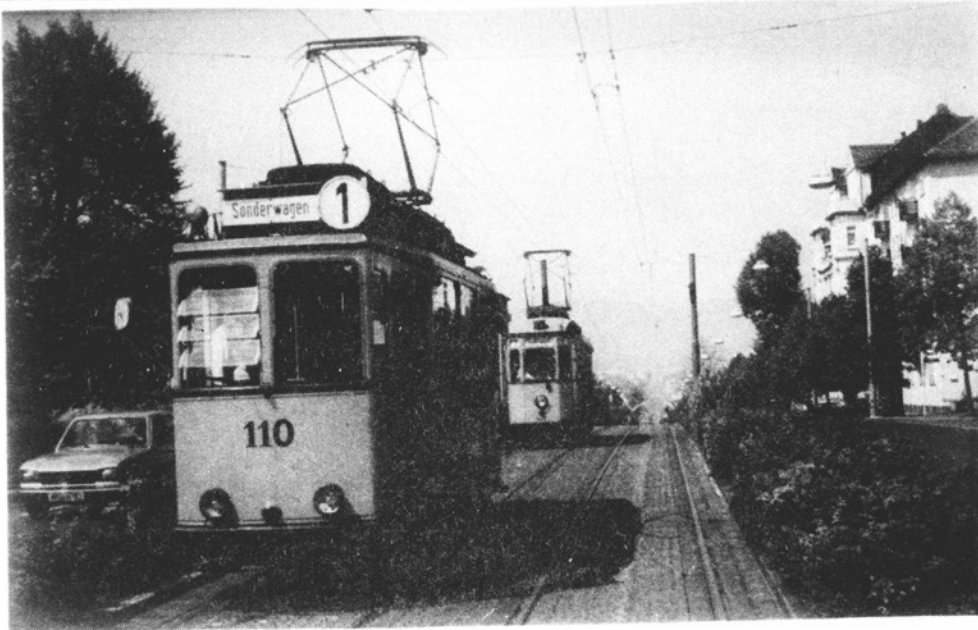
werden. Bis zum Einsatz des ZT 4 werden die notwendigen Gleiskoppelspulen und Streckenanlagen der Zugbeeinflussungsanlage (ZUB) installiert. Fünf Straßenkreuzungen bzw. Überfahrten sind überdies nunmehr signalgesichert; die bestehende Lichtsignalanlage an der Kreuzung Karl-Pfaff-Straße/Jahnstraße in Degerloch wurde der höheren Fahrgeschwindigkeit des ZT 4 entsprechend umgerüstet.

Damit sind alle Voraussetzungen für einen sicheren, zügigen und wirtschaftlicheren Betrieb der Zahnradbahn geschaffen; die Zacke ist also für den Beginn ihres nächsten Jahrhunderts gerüstet! flo

GELUNGENE

BMB-SONDERFAHRT

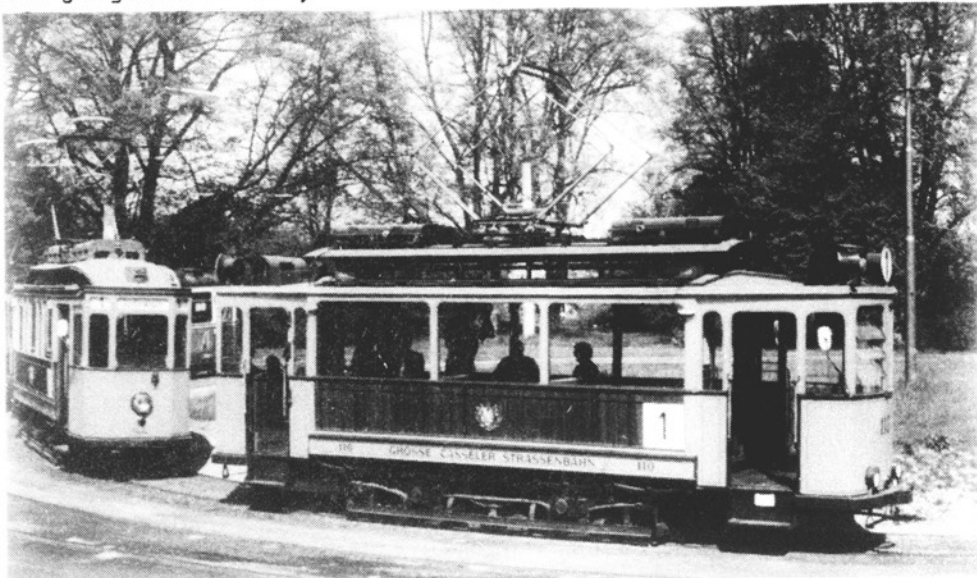
IN KASSEL



Text u. Fotos: Guido Korff

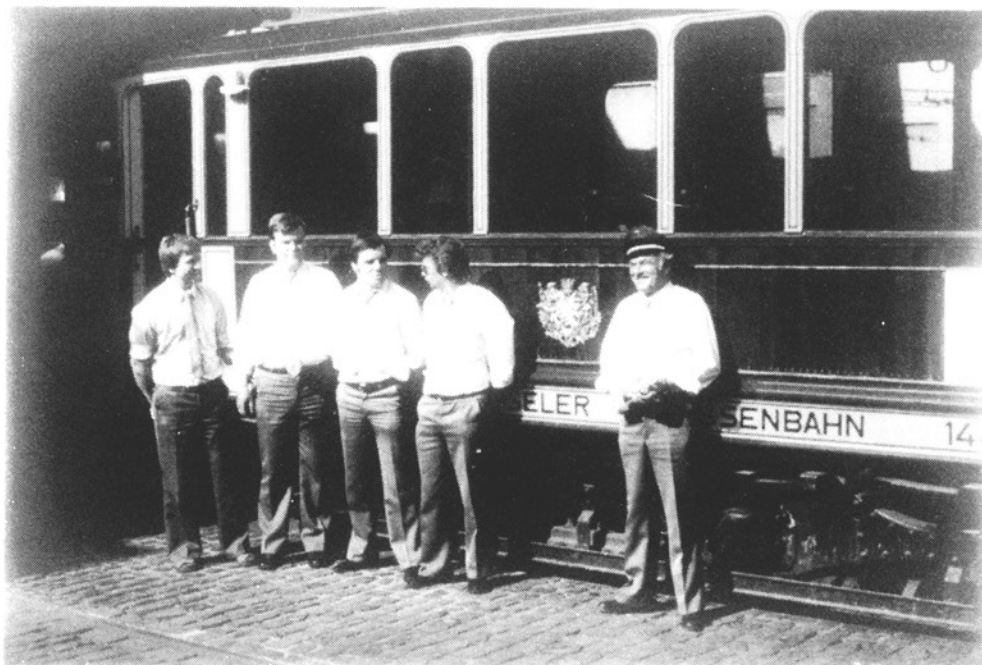
Am 16. Mai 1982 waren 46 Teilnehmer einer BMB-Sonderfahrt zu Gast bei der Kasseler Verkehrsgesellschaft AG (KVG), um das dortige Straßenbahnnetz kennenzulernen. Das herrliche Wetter und die beispielhafte Gastfreundschaft des betreuenden Fahrpersonals machten diese Fahrt für jeden Teilnehmer zu einem Erlebnis besonderer Art. Die vielfältigen Eindrücke sollen im folgenden kurz geschildert werden.

Zur Begrüßung war im Freigelände der Wagenhalle Wilhelmshöhe eine große Fahrzeugparade vorbereitet worden. Vertreten waren alle vorhandenen Wagentypen der KVG, bemerkenswert hierbei die Wagen mit dem neuen "Frontspoiler", einem tiefliegenden Leitblech, das verhindern soll, daß bei Unfällen Menschen von vorn unter den Wagenkasten geraten. Die erfreuliche Teilnehmerzahl ermöglichte es den Veranstaltern, zusätzlich zu dem angekündigten Oldtimer-Triebwagen 110 aus dem Baujahr 1907 den zweiten historischen Wagen, den drei Jahre jüngeren TW 144, anzumieten.

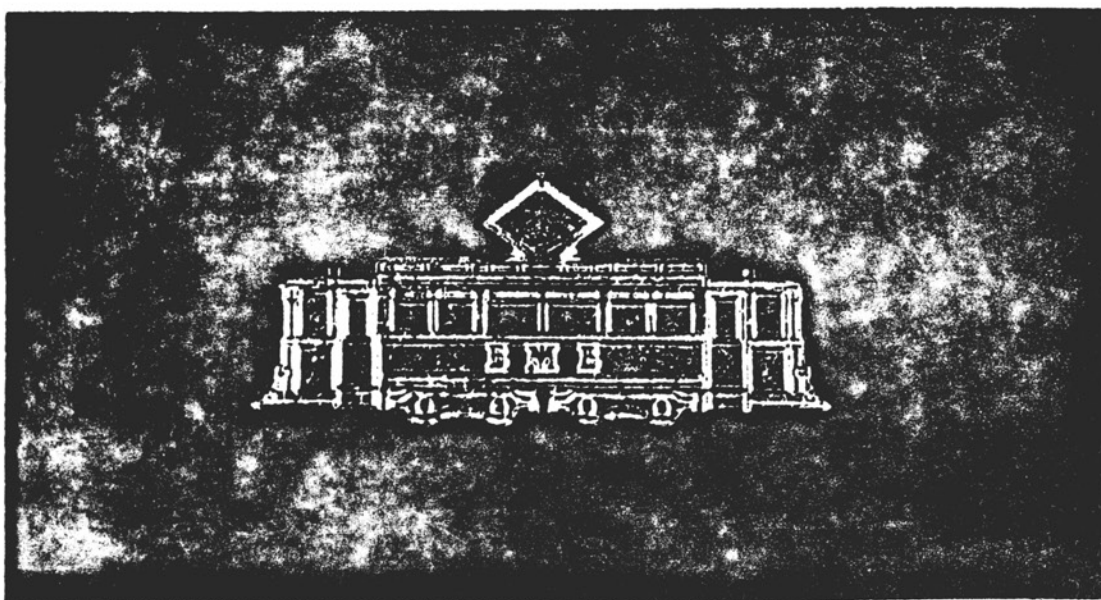


Schon nach kurzer Fahrzeit wurde der erste Fotohalt am stadtseitigen Ende der Wilhelmshöher Allee eingelegt, von wo aus die schnurgerade verlaufende Straße mit Schloß Wilhelmshöhe und Herkules im Hintergrund ein ansprechendes Motiv bietet. Als erste Endstelle erreichten die beiden mustergültig restaurierten Wagen Wolfsanger, recht reiz-

voll oberhalb des Fuldaufers gelegen. Die anschließende Mittagspause am Königsplatz bescherte den Fahrtteilnehmern die Gelegenheit, die Gleiskreuzung "Am Stern" vor die Fotolinse zu nehmen, ist sie doch eine der wenigen Anlagen ihrer Art, bei denen das zweigleisige Abbiegen in alle Richtungen möglich ist. Ein kurzer Abstecher zur Schleife Ottostraße gestattete einen Blick auf die Einfahrt zur Tunnelstrecke am Hbf., die von den historischen Wagen leider nicht befahren werden darf. Die nächste Etappe führte in beschaulicher Fahrt durch die Felder hinter den Häusern von Oberzwehren entlang. Die Linie dokumentiert dort andernorts längst verschwundene Straßenbahn-Romantik, doch sie läuft aus in einer modernen Neubaustrecke bis vor die Tore des Volkswagenwerkes in Baunatal. Der Fotohalt auf der Rückfahrt galt der Straßenbahnunterführung durch den Bahndamm bei Oberzwehren/Goldbach. Von dort aus ging es weiter zur Hessenschanze, wohin man über eine sehenswerte eingleisige Strecke mit Ausweichen gelangt. Die mitgeführten Getränke fanden, mittlerweile der Umgebungstemperatur angepaßt, regen Zuspruch. Die Energiereserven der Fahrtteilnehmern waren jedoch sichtlich von der Hitze angegriffen, als die Sonderwagen über den Verbindungsgleisbogen an der Stadthalle dem Wilhelmshöher Viertel zustrebten. Dennoch ließ die Fotografiertätigkeit an den Endstellen Druseltal, Kurhausstraße und Wilhelmshöhe nur geringfügig nach, waren doch auch diese jeweils von besonderem Motivreiz.



An den Ausgangspunkt zurückgekehrt, verabschiedeten sich die Fahrtteilnehmer von Herrn Fahrmeister Broll und seinen vier Mitarbeitern vom Fahrpersonal, die zum guten Gelingen der Fahrt durch ihre bereitwilligen Auskünfte und ihre Aufgeschlossenheit gegenüber den Wünschen ihrer Gäste sehr viel beigetragen haben. Herr Broll geleitete zum Abschluß den Reisebus zu einer nahegelegenen Gaststätte, wo sich dessen Fahrgäste vor der Heimreise mit kühlen Getränken erfrischen konnten. Dank gebührt auch Herrn Otto Hruschka, der sich mit der Vorbereitung der Fahrt seitens der KVG sehr viel Mühe gemacht hat. Die Fahrtteilnehmer waren sich einig: Das bekommt man nicht alle Tage geboten!



Die BMB-Vereinsnadel (Originalgröße 28x13mm), Schutzgebühr: DM 5,—

Der Verein "Bergische Museumsbahnen e.V." in Wuppertal

Vielleicht haben Sie sich auch schon einmal die Frage gestellt, wer oder was sich hinter dem "BMB-Vertrieb" verbirgt? Es ist der Verein "Bergische Museumsbahnen e.V.", der in Wuppertal-Kohlfurth historische Straßenbahnfahrzeuge des früheren Bergischen Meterspurnetzes sammelt, um sie der Nachwelt zu erhalten. Gleichzeitig soll ein historischer Fahrbetrieb das Verkehrsmittel "Straßenbahn" in seiner früher so weit verbreiteten Form lebendig erhalten. An den Betriebshof, der heute mehr als 30 Fahrzeuge beherbergt, schließen sich 3,3km Bahnstrecke an, die nach den Plänen des Vereins dem Besucher das landschaftlich sehr reizvolle Kaltenbachtal erschließen sollen.

Bis zur ersten Fahrt für die Öffentlichkeit wird noch einige Zeit ins Land gehen, sind doch bis dahin technische Voraussetzungen zu schaffen, die die 270 Mitglieder mit eigenen Mitteln nur schwer erreichen können. Der mittlerweile begonnene Bau einer Wagenhalle mit Untersuchungsgrube und die Herstellung der Stromversorgung werden große Fortschritte in Richtung auf das angestrebte Ziel sein.

Jeder Einkauf, Ihr Einkauf, beim BMB-Vertrieb hilft mit, daß es vorwärtsgeht auf dem Wege zu Deutschlands erstem Straßenbahn-Museum mit historischem Fahrbetrieb. Wie alle aktiven Mitglieder des Vereins ziehen auch die Mitarbeiter des BMB-Vertriebs keinerlei persönlichen Nutzen aus Ihrer Tätigkeit, sondern führen alle Überschüsse dem Verein zu. Sie opfern ihre Zeit und Ihr Geld. Opfern Sie eine Briefmarke und bestellen Sie Ihr nächstes Straßenbahnbuch beim BMB-Vertrieb!

Informationen über das Museum durch: Bergische Museumsbahnen e.V.

Postfach 131 557

5600 Wuppertal 1

BMB



Bergische Museums-Straßenbahn
Wuppertal - Kohlfurth
Wuppertal - Cronenberg

BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e. V.

Betriebshof:
Wuppertal-Kohlfurth
Telefon: (0202) 470251

B M B - Vertrieb

der Bergischen Museumsbahnen e.V.

Wuppertal

- Guido Korff -

Mitteilungen des BMB-Vertriebs Nr. 34/82

Vertriebsleitung:

Emil R. Dicke, Vorsitzender

Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2

PSchK. 90 72 - 438 beim PSA Essen

für BMB e.V. (Sonderkonto)

Sehr geehrter Kunde des BMB-Vertriebs, sehr geehrtes BMB-Mitglied!

Mit der vorliegenden Liste haben wir erstmalig den Versuch unternommen, das Bücher- und Postkartenangebot des BMB-Vertriebs in einer Übersicht zusammenzufassen. Wir haben uns dabei dennoch auf aktuelle Titel beschränkt, da wir der Ansicht sind, daß Sie umfangreiche und kostspielige Kataloge nicht gerne durch hohe Preise für antiquarische oder ausländische Bücher nachträglich bezahlen wollen. Wir nehmen an, daß die Verlagsangaben Ihnen helfen, sich eine Vorstellung von der Aufmachung des jeweiligen Titels zu machen. Bitte geben Sie bei einer Bestellung zusätzlich zur Bestell-Nummer ein Stichwort oder den Autorennamen an, um Irrtümer auszuschließen.

Bei Bestellungen bis DM 20,— berechnen wir DM 1,50 als Portokostenanteil, bei Sendungen über DM 20,— Warenwert liefern wir spesenfrei.

Abkürzungen:	EK : Verlag Eisenbahn-Kurier	Pb : Paperback
	Eu-Bi: Europäische Bibliothek	U+K: Verlag Uhle & Kleimann
	mF : mit Farbbildern/seiten	VE : Verlag Eisenbahn

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

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 16,90
2805	Fiegenbaum, Die Straßenbahn-Betriebe in der Bundesrepublik Deutschl.	DM 89,—
2601	Pabst, Taschenbuch Deutsche Straßenbahn-Triebwagen, Bd.1, 1881-1931	DM 16,90
2602	Pabst, dto., Band 2, 1931-heute	DM 16,80
2033	Höltge, Deutsche Straßen- und Stadtbahnen, Bd.1, Bayern	DM 55,—
2045	Höltge, dto., Band 2, Baden-Württemberg-Süd	DM 59,50
2054	Höltge, dto., Band 3, Baden-Württemberg-Nord	DM 57,—
2060	Höltge, dto., Band 4, Rheinland-Pfalz/Saarland	DM 69,50
83	Straßenbahn-Kalender 1983, 12 Farbzeichnungen moderner Triebfahrzeuge	DM 16,—

a) Norddeutschland und Berlin

2210	Berlin	Bley, Berliner S-Bahn (Alba-Pb.)	DM 18,—
2211	Berlin	Reichardt, Berliner U-Bahn (Alba-Pb.)	DM 18,—
2212	Berlin	Gottwaldt, Berliner Verkehr (Alba-Pb.)	DM 18,—
2902	Berlin	Die Straßenbahnen Berlins in alten Ansichten (Eu-Bi)	DM 28,80

2223	Nordsee-In	Rogl, Die Nordsee-Inselbahnen (Alba-Pb.mF)	DM	18,--
2224	Osthannov.	Rogl, Ostthannoversche Eisenbahnen (Alba-Pb.mF)	DM	18,--
2143	Osnabrück	Spühr, Osnabrücker Straßenbahn (VE)	DM	59,--
2705	Bad Eilsen	Schütte, Das Eilser Minchen (U+K mF)	DM	32,--

b) Nordrhein-Westfalen

2704	Minden	Schütte, Die Mindener Kreisbahnen. (U+K)	DM	32,--
35	Ravensberg	Fahrplan für Minden-Ravensberg, Schaumburg-Lippe und Lippe Winter 1933/34 (Reprint)	DM	12,90
2220	Sauerland	Löttgers, Kleinbahnen im Sauerland (Alba-Pb.mF)	DM	18,--
2213	Ruhrgebiet	Hartmann, Straßenbahnen im Ruhrgebiet (Alba-Pb.)	DM	18,--
33	Essen	40 Jahre Essener Straßenbahnen 1893 - 1933 (Reprint)	DM	8,--
2707	Duisburg	Bilder von der Duisburger Straßenbahn	DM	38,--
2221	Düsseldorf	Schild/Walting, Die Rheinbahn (Alba-Pb.)	DM	22,--
2053	Monheim	Rennebaum/Schwiere, Bahnen der Stadt Monheim (Zeunert)	DM	25,--
36	Jülich	Naß, Die Jülicher Kreisbahn (Schweers+Wall)	DM	19,80
1703	Mönchengl.	Mit der Pferdebahn fing's an (Festschrift MG u. Rheydt)	DM	14,--
2701	Aachen	Schweers/Wall, Bilder von der Aachener Straßenbahn	DM	38,--
2218	Aachen	Krettek/Herberholz, Strab. im Aachener Dreiländereck (Alba)	DM	22,--
2951	Wuppertal	Reimann, Wuppertaler Bahnen 1890 - 1940 (EK)	DM	29,--
2702	Wuppertal	Die Barmer Bergbahn und das Bergische Land (Reprint)	DM	14,80
34	Wuppertal	Fahrplan Wuppertaler Bahnen AG 2. November 1942 (Reprint)	DM	9,--
2950	Köln-Bonn	Herdam, Die Köln-Bonner Eisenbahnen (EK)	DM	29,80
2751	Rhein-Sieg	Frickhöfer, Die Rhein-Sieg-Eisenbahn	DM	15,--

c) Süddeutschland

2752	Rüdesheim	Söhnlein, Die Niederwaldbahn Rüdesheim am Rhein, 2. Aufl.	DM	9,--
2217	Darmstadt	Gürnheim, Rund um den langen Ludwig (Alba-Pb.)	DM	14,90
2706	Karlsruhe	Bilder von der Karlsruher Straßenbahn	DM	48,--
2225	Württemberg	Rogl, SWEG-Südwestdeutsche Eisenbahn AG (Alba-Pb.mF)	DM	18,--
2708	Härtsfeld	Seidel, Die Härtsfeldbahn Aalen-Neresheim-Dillingen	DM	49,--
2126	Stuttgart	Bauer/Theurer/Jeanmaire, Stuttgarter Straßenbahnen (VE)	DM	59,--
2133	Stuttgart	Bauer/Theurer/Jeanmaire, Die Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen, Ergänzungsband zu 2126 (VE)	DM	59,--
2134	Reutlingen	Gassmann/Jeanmaire, Reutlinger Straßenbahn (VE)	DM	59,--
2709	Würzburg	Naumann, Die Geschichte der Würzburger Straßenbahn (mF)	DM	38,--
2222	Nürnberg	Von der Pferdebahn zum Pegnitzpfeil (Alba-Pb. mF)	DM	18,--
2703	Regensburg	Zeitler, Die Regensburger Straßenbahn	DM	14,80
2219	Augsburg	Sappel, Einmal Königsplatz und zurück (Alba-Pb.)	DM	14,80
2216	München	Wasil, Münchner Tram (Alba-Pb.)	DM	18,--
37	Murnau	Rosberg, Die Lokalbahn Murnau-Oberammergau (Franckh)	DM	16,80
2901	Bayern	Die Straßenbahnen Bayerns in alten Ansichten (Eu-Bi)	DM	29,90

d) Österreich

3618	Salzburg	Harrer/Holcomb, Salzburger Lokalbahnen (Slezak)	DM	63,--
3619	Linz	Straßenbahn Linz (Slezak)	ca. DM	42,--
3620	Linz	Laula, Die Pöstlingbergbahn (Spurkranz)	ca. DM	15,--
3621	St. Pölten	Marincig, Die Sankt Pöltner Straßenbahn (Spurkranz)	ca. DM	42,--
3622	Mariazell	Felsinger, Die Mariazellerbahn (Spurkranz)	ca. DM	57,--
3623	Graz	Straßenbahn Graz (Slezak)	ca. DM	42,--
3624	Klagenfurt	Mayr/Prix, Die Klagenfurter Straßenbahn	ca. DM	62,--

Auch wenn sie hier nicht aufgeführt sind, besorgen wir Ihnen in- und ausländische Straßenbahnbücher und selbstverständlich auch Eisenbahnliteratur!

e) Deutsche Demokratische Republik

Alba-Paperbacks als Lizenzausgaben des Verlages Transpress:

2251	List, Die Kleinbahnen der Altmark	DM	18,—
2252	Preuß, Die Spreewaldbahn	DM	12,80
2253	Röper/Zieglgänsberger, Die Selketalbahn	DM	18,—
2254	Schubert, Die Windbergbahn	DM	i.V.—
2255	Steinke, Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	DM	24,—
2501	Die Straßenbahnen in der DDR	DM	29,80

f) Niederlande/Belgien

3101	Smit, De geschiedenis van de blauwe tram (Die Geschichte der Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij NZH)	DM	36,—
3102	Albers, Tussen Strand en Waterland (Die letzten zehn Jahre der NZH im Bild, mit mehreren Farbseiten)	DM	38,—

Der Verlag "Europäische Bibliothek" in Zaltbommel/NL ist in der Bundesrepublik durch seine Bildbände "...in alten Ansichten" bekannt geworden. In der gleichen Aufmachung sind bereits zahlreiche Bände über belgische und niederländische Straßen- und Kleinbahnen erschienen. Hier eine Übersicht:

a) Belgien (in holländischer und französischer Sprache)

3251	Trams uit Haacht, Leuven en Mechelen in beeld	DM	28,80
3252	De Belgische kusttram in beeld (SNCV-Küstenlinie)	DM	29,80
3253	De Belgische buurttram in beeld (Belgische Schmalspur - SNCV)	DM	29,80
3254	De Antwerpse stadstram in beeld	DM	29,80
3255	De Brabantse buurttram in beeld	DM	29,80
3256	De buurttrams uit Brussel-Noord in beeld	DM	29,80
3257	De buurttrams uit Brussel-Zuid in beeld	DM	29,80
3258	De buurttram in Oost- en Zuid-Brabant in beeld	DM	29,80
3259	De Belgische stadstram in beeld	DM	29,80
3260	De Gentse stadstram in beeld	DM	29,80
3261	De Limburgse buurttram in beeld	DM	29,80
3262	De Oostvlaamse buurttram in beeld	DM	29,80
3263	De Westvlaamse buurttram in beeld	DM	29,80

b) Niederlande (in holländischer Sprache)

3151	De Nederlandse Paardetram (Pferdetram) in oude ansichten	DM	29,80
3152	De Nederlandse Stoomtram (Dampftram) in oude ansichten (Paperback)	DM	22,50
3153	De Nederlandse Elektrische tram in oude ansichten (Paperback)	DM	22,50



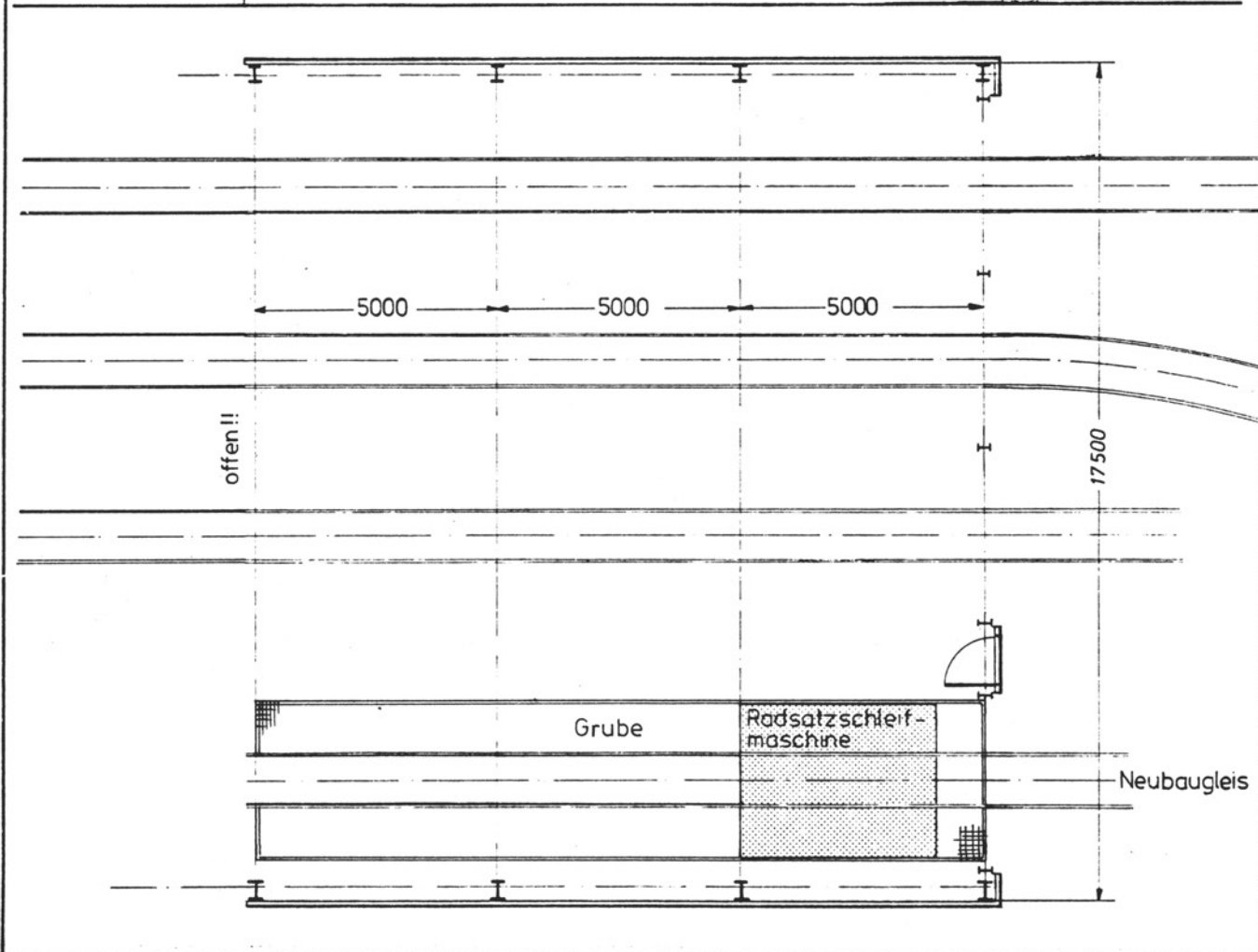
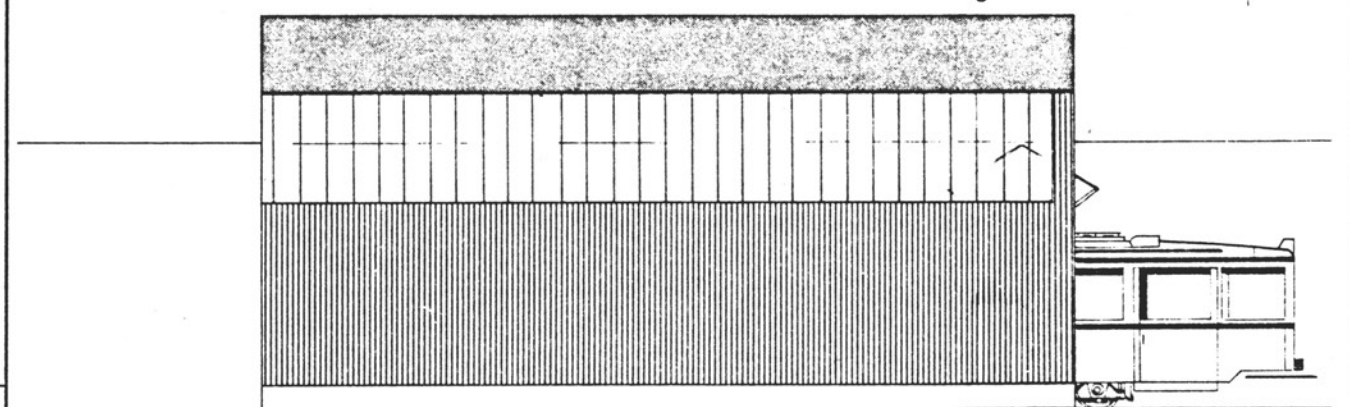
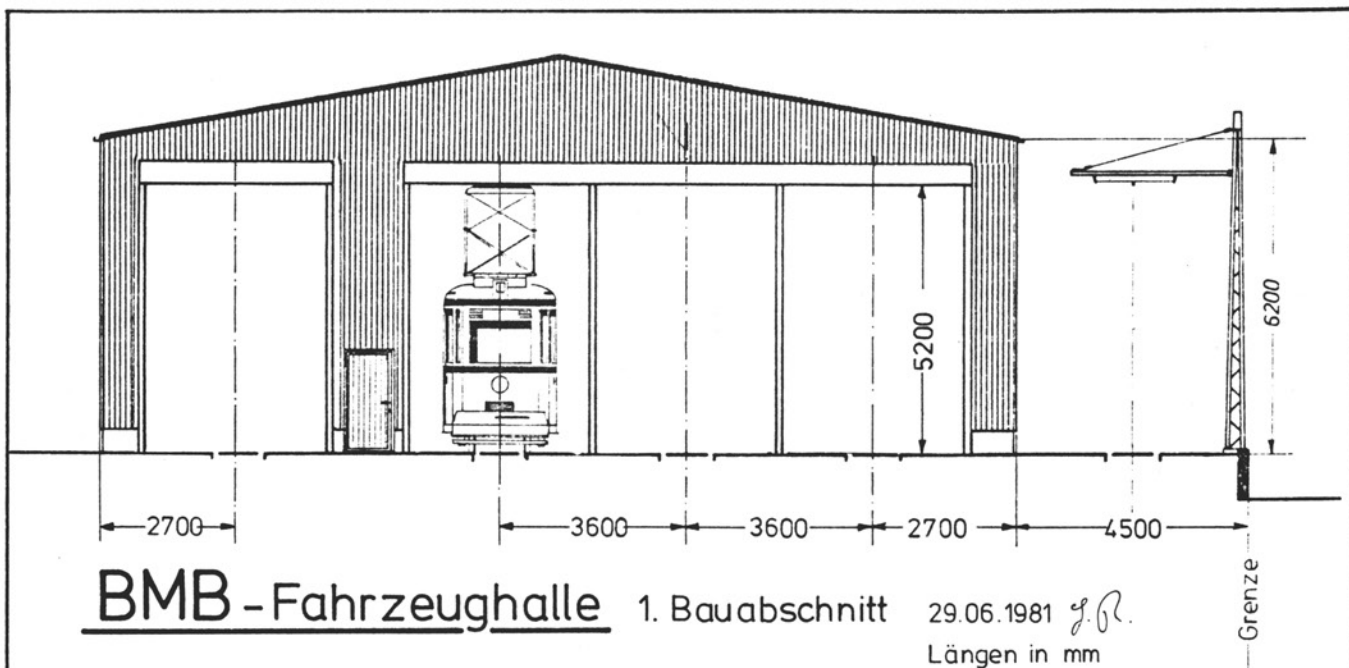
Postkarten-Serien des Schweizer Verlages "Bureau Vaudois d'Adresses" sind von den folgenden deutschen Bahnen erschienen:

4533	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie I	4541	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie III
4535	Hoya-Syke-Asendorf	4543	Kleinbahn Pforzheim-Ittersbach (elek.)
4537	Rhein-Sieg-Eisenbahn	4545	Albtalbahn zur Meterspurzeit (D & el.)
4539	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie II	4546	Kleinbahn Zell-Todtnau der MEG

Jede Serie enthält 12 s/w-Echtphoto-Karten von hoher Qualität, ein oder mehrere Textblätter und 4535/4546 auch ein kleines Farbbild. Preis pro Serie: DM 11,80

BMB-Info-Paket:

Postkarten-Serie mit fünf Aufnahmen von Fahrzeugen in der BMB-Sammlung und die aktuelle Ausgabe der Vereinsmitteilungen "Haltestelle", zusammen nur DM 5,—



517

Kier

zur 10^{IX}

Wuppertal, den 23.7.1973

Der Mieter/Pächter/Benutzer:

LA:

Bartol

Kohlfurther Brücke

Entwurf

(16134) 50/77

RMR Hollenstand 200

.....
Rechtsgültige Unterschrift

Hauptmerkmale der überarbeiteten Richtlinien für die Finanzierung sind folgende:

1. Der Wert eines Anteils wird auf 1.500.-DM festgestellt.
2. Es können auch Anteile in Höhe von 1.000.-DM und 500.-DM gezeichnet werden.
3. Fortfall jeglicher Berücksichtigung von evtl. Zinsleistungen.
4. Umstellung aller Anteile auf die Basis einer Beitragsvorauszahlung.
5. Bei Teilzahlung ist nur noch die Zahlung in jährlichen Raten vorgesehen.

Die vom Verein für die Zeichnung von Anteilen zu gewährenden Anerkennungsleistungen sind folgende:

1. Für einen Anteil von 1.500.-DM, im Voraus eingezahlt, wird das Mitgl. für 10 Jahre beitragsfrei.
2. Für zwei oder mehr Anteile, im Voraus eingezahlt, wird das Mitglied sofort beitragsfrei auf Lebenszeit. Die Ernennung zum Ehrenmitglied wird beantragt.
3. Für einen Anteil von 1.500.-DM, in jährlichen Raten von 150.-DM gezahlt, wird das Mitglied nach Zahlung der letzten Rate für 10 Jahre beitragsfrei.
4. Für zwei oder mehr Anteile, in Raten gezahlt, wird das Mitglied nach Zahlung der letzten Rate beitragsfrei auf Lebenszeit. Die Ernennung zum Ehrenmitglied wird beantragt.
5. Bei Zeichnung von Anteilen in Höhe von 1.000.-DM / 500.-DM wird der Betrag bei Zahlung im Voraus als Beitragsvorauszahlung verrechnet. Hier ist keine Ratenzahlung möglich.
6. Für alle Zahlungen wird eine Spendenbescheinigung für das Finanzamt erteilt.

Im Übrigen gelten die Bestimmungen der Richtlinien zur Durchführung der außerordentlichen Finanzierungsmaßnahme in der Fassung von 1981.

Für die Abwicklung wurde ein Sonderkonto bei der Stadtsparkasse Wuppertal, Zweigst. Haspel, BLZ. 330 5000 Kto.Nr. 598 227 eingerichtet, aus dem alle mit der Baumaßnahme zusammenhängenden Zahlungen abgewickelt werden sollen. Die zweckgebundene Verwendung aller Mittel wird hiermit nochmals ausdrücklich garantiert.