



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

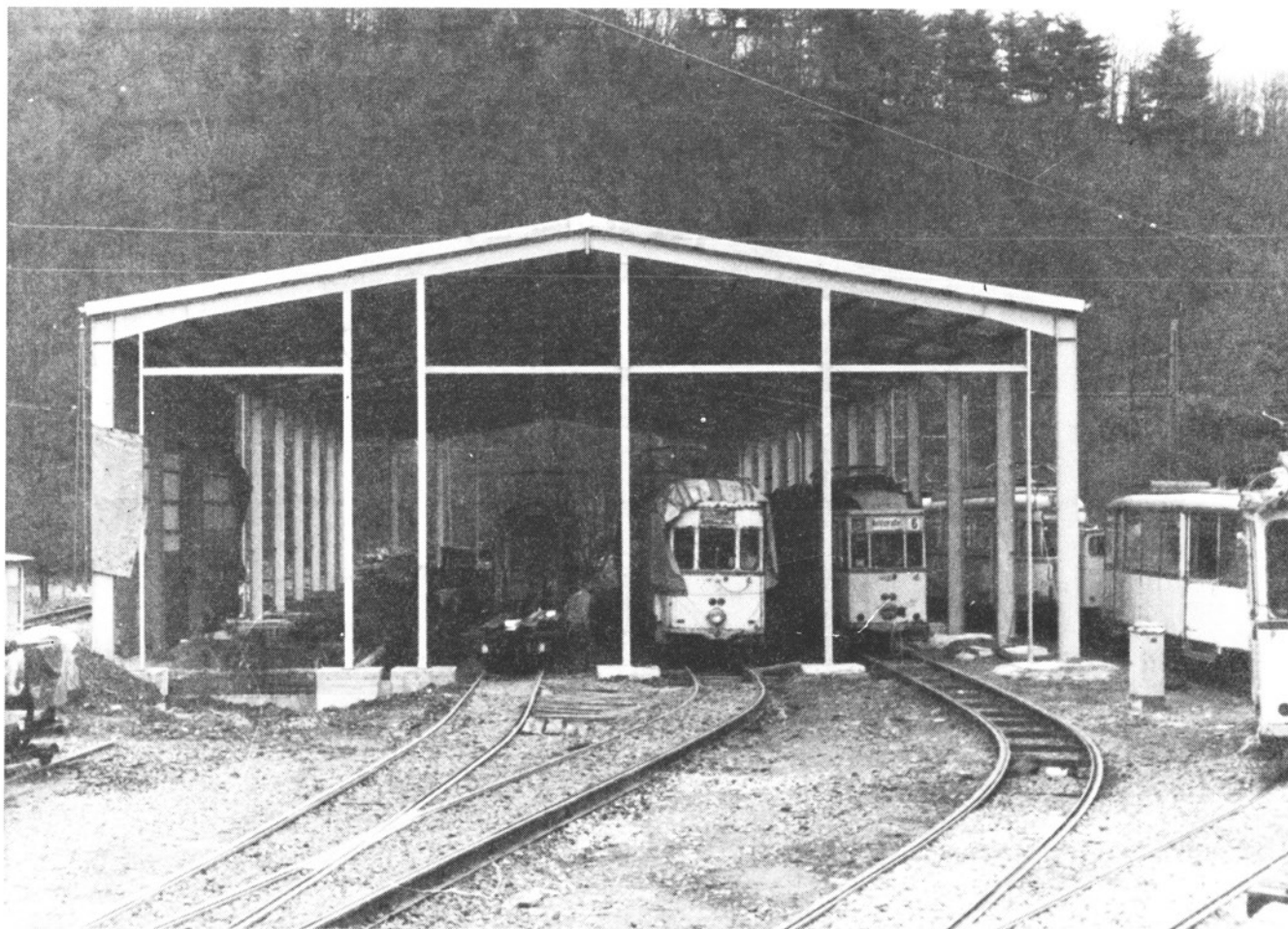


Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Februar 1983

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1

Es ist kaum zu fassen . . .



Umso größer ist unsere Freude über den vollendeten Rohbau. Aus diesem Grunde laden wir herzlich ein, Grundsteinlegung, Richtfest und Rohbauabnahme in einem mit uns zu feiern. Diese Einladung richtet sich an alle, die zum Gelingen des Baus beigetragen haben. Wir erwarten Sie am

Samstag, dem 16. April 1983 um 11 Uhr

im Betriebshof Kohlfurtherbrücke. Bitte stellen Sie Ihr Kraftfahrzeug in der Kohlfurther Straße ab. Aus begreiflichen Gründen ist der Betriebshof aus diesem Anlaß für Kraftfahrzeuge gesperrt.

Der Vorstand

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. Fernsprechananschluß: (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.



Einladung zur

Jahreshauptversammlung

am Samstag, dem 16. April 1983.

Beginn: 14.00 Uhr Betriebshof Kohlfurther Brücke
15.00 Uhr Calvin-Haus,
Wuppertal-Cronenberg,
Rathausstr. u. Karl-Greis-Str.

VRR-Linien: Kohlfurther Brücke Bus 605
Wuppertal-Cronenberg:
65 (DB), 605 und 625

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

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

Alle Mitglieder mit Beitragsrückständen werden höflich gebeten, diese
bis zur Versammlung zu begleichen. Der Vorstand beantragt hiermit den
Ausschluß der säumigen Beitragszahler, falls kein Befreiungsantrag ein-
geht. Sie finden neben Punkt 6 ein Loch eingestanz.

Tagesordnung

1. Begrüßung, Ehrung von Mitgliedern
2. Jahresberichte
3. Bericht der Kassenprüfer
4. Entlastungsanträge
5. Aktueller Sachstandsbericht zur Hallenfinanzierung
Antrag zur Aufnahme eines Kredits
6. Verschiedenes, Anträge von Mitgliedern
7. Ausschluß von säumigen Mitgliedern

Anschließend gemütliches Beisammensein.

Der BMB-Vertrieb wird sein gesamtes Sortiment anbieten.

Es lädt ein:
Der Vorstand

Bericht des Vorstands

Das abgelaufene Jahr stand ganz im Zeichen der Vorbereitung des Hallenbaues.

Sie ersehen das auch aus der an anderer Stelle ausgedruckten Auflistung der Mitglieder und Förderer, die uns dieses große Werk ermöglicht haben.

Die Entwicklung der Mitgliederzahlen ist leider nicht in gleichem Maße mitgegangen. So sind in diesem Jahr neben der normalen, durch Umschichtung verursachten Fluktuation auch einige Mitglieder ausgeschieden, die durch die wirtschaftliche Lage ihre Haushaltsführung einschränken müssen.

Die überwältigende Mehrzahl der Mitglieder aber hat unsere Ziele überdurchschnittlich gefördert, wie Sie auch an anderer Stelle nachlesen können.

Leider haben wir aber auch noch Beitragsrückstände in Höhe von 1.528.-DM zu verbuchen, diese Summe ist ein Negativ - Rekord! Alle Betroffenen bitten wir dringend, ihren Beitrag zu überweisen! Die pünktliche Zahlung des Jahresbeitrages ist eine Ehrenschild, von der die Grundkosten bestritten werden müssen.

Der Druck unserer Vereinsmitteilungen HALTESTELLE ist z.B. um ca. 100 % teurer geworden. (Ab 1. Jan.1983) Die Mieten für die Grundstücke wurden durch die Überbauung erhöht. Die Stromkosten werden durch Mehrverbrauch und Kostenerhöhungen sehr viel höher.

Auf der Gegenseite haben die aktiven Mitarbeiter durch die Kasse Kohlfurth einen Umsatz von ca. 9.500.-DM gehabt, der BMB - Vertrieb hat mit einem Umsatz von 19.200.-DM ebenfalls Gewinne erwirtschaftet, so daß sich ein Teil der Erhöhungen dadurch auffangen ließ. Wenn die Entwicklung anhält, wird sich auch weiterhin ein wesentlicher Teil der Vereinseinnahmen aus diesen Aktivitäten herleiten, erst recht, wenn der Fahrbetrieb eröffnet werden kann. Die Beiträge müßten jedoch zumindest die Grundkosten für Verwaltung, Vereinsmitteilungen und die Mieten decken, und auch einen Teil der übrigen Beschaffungen, die jetzt durch die Aktiven finanziert werden.

Daß dieses möglich ist, hat die Finanzierung des Hallenbaues bewiesen! Wir danken allen Anteilszeichnern!

Der Mitgliederstand:	01.01.1982	258 Mitgl.
	31.12.1982	257 Mitgl.

Im Dezember 1982 verstarb Herr Hans Schutte, Wuppertal.

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:

Arnd-Christof Sander, Erkrath	Dr. Hans-Herbert Meyer, Offenbach
Dr. Hansjörg Opfermann, Trier	Thorkild Ring Hansen, DK-Roskilde
Fam. Willibald Busch, Wuppertal	Ulrich Parsow, Haan
Thomas Reinhard Dietrich, Dortmund	Volkmar Barth, Essen
Ralf Jacoby, Solingen	Hans-Detlef Schäfer, Krefeld
Andreas Knebel, Hagen	Eberhard Helms, Düsseldorf
Heinz Reinhardt, Wuppertal	Christoph Dicke, Sprockhövel
Jürgen Eichler, Mülheim/Ruhr	Matthias Opitz, Oberursel
Andreas Westhoefer, Mülheim/Ruhr	Burkhard Sinnig, Mettmann
Ulrich Boelkens, Aachen	H.-J. Heinen, Bremerhaven



Zur Jahreshauptversammlung soll folgenden Mitgliedern die goldene Ehrennadel der BMB verliehen werden:

Mafred Höver, Leichlingen	Ralf Faust, Schwelm
Peter Behrend, Göttingen	Herbert Niederstenschee, Wuppertal
Andreas Kaufhold, Freiburg	Thomas Wächter, Wuppertal
Lucas Kaufhold, Freiburg	Frank Höver, Solingen
Winfried Urbinger, Wuppertal	Gerd Liebergall, Wuppertal
Hanns Frese, Wuppertal	Michael Dickmann, Wuppertal
Horst Wittmann, Solingen	Karl - Heinz de Haas, Wuppertal
Dr. Gundo Riechelmann, Sprockhövel 2	Klaus Totzkowski, Solingen
Udo Tegtmeyer, Wuppertal	

Wichtige Informationen zum Hallenbau:

Stand: 05.02.1983

Der erste Bauabschnitt unserer Fahrzeughalle (Schutzdach und Untersuchungsgrube wurde in der zweiten Januarwoche fertiggestellt. Zur Zeit werden alle Hallengleise neu verlegt, sowie weitere, nach und nach erforderliche Arbeiten an und in der Untersuchungsgrube in Eigenleistung durchgeführt.

Die Ausführung der Seitenwände ist z.Zt. noch nicht finanzierbar und muß darum zurückgestellt werden.

Die Baukosten dieses ersten Bauabschnittes haben sich einschl. der Kosten für die Regenwasserableitung auf 252.399,33 DM erhöht. Ursache waren bauseitige Maßnahmen und die Bodenverhältnisse. (siehe Aufstellung) Diese Kosten haben sich mit dem Stichtag 05.02. aber durch Spenden der beteiligten Firmen um bisher 14.400.-DM wieder vermindert.

Zur Deckung der noch bestehenden Finanzierungslücke werden wir einen Kredit bei der Stadtparkasse Wuppertal aufnehmen, der bereits zugesagt ist. Dieser Kredit wird bis zur Höhe von 7.950.-DM von den Mitgliedern verbürgt, die Teilzahlung zugesichert haben.

Die voraussichtliche Kredithöhe wird 25.000.-DM betragen.

Zur Verzinsung des Kredites werden wir uns bemühen, im Betriebshof Kohlfurth einen Sonntagsdienst einzurichten, der zumindest einen Teil dieser Gelder durch intensive Werbung und Spenden von Besuchern erwirtschaften soll.

Zur Tilgung dieses Kredites werden besondere Maßnahmen eingeleitet, zu denen der Bauausschuß heute noch nicht öffentlich Stellung beziehen möchte. Es besteht aber die berechnete Hoffnung, bereits 1983 / 1984 die Rückzahlung / Tilgung erwarten zu können.

Außerdem können auch weiterhin Anteile in Höhe von 500 / 1000 / 1.500 DM von den Mitgliedern gezeichnet werden. Die Bedingungen dazu gelten unverändert.

Lediglich die Erteilung der Spendenbescheinigungen muß nunmehr von der Stadt Wuppertal vorgenommen werden. Dazu ist der Durchlauf über ein Konto des Kulturamtes der Stadt W'tal erforderlich.

Der Bezug der HALTESTELLE ist in den Beitrag eingeschlossen. Einzelne Exemplare werden gegen eine Spende von DM 3,-- abgegeben. Nachdrucke und Auszüge sind nur mit Quellenangabe gestattet.

Kontostand Eigenkapital per 05.02.1983	102.998,15 DM
Zufluß Landesmittel per 31.12.1982	100.000,00 DM

	202.998,20 DM
Rückstände aus Zusagen	5.000,00 DM
Rückstände aus Teilzahlungen	7.950,00 DM

<u>Eigenkapital</u> (05.02.1983)	=====215.948,20 DM=====
------------------------------------	-------------------------

Rechnungsminderungen durch Spenden:

1. Spenden lt. Aufstellung v. 30.08.82	2.698,77 DM	(H 34)
2. Architekturbüro Fritz Huber, Wuppertal	3.000,00 DM	
3. Josef Mai + Co., Wuppertal	661,05 DM	
4. Fa. Op de Hipt, Geldern	8.041,08 DM	
	=====14.400,90 DM=====	

Übersicht über die Gesamtkosten des 1. Bauabschnittes der Halle.

1. Fa. Dross, Solingen	67.750,80 DM	
Fundamente und Grube		
2. Op de Hipt, Stahlbau, Geldern	142.165,30 DM	
3. dto. Stahlkonstruktion und Dach	8.041,08 DM	
4. Fa. Dross, Solingen	2.511,80 DM	
Schalungsmaterial für Vorleistungen		
5. Detering + Fitzen, Wuppertal	1.959,62 DM	
Vermessung	680,49 DM	
6. Dipl. Ing. Niemann, Herdecke	2.939,30 DM	
Statik für den Grubenbereich	24,18 DM	
7. Lichtpausen	53,39 DM	
8. A.+K. Römer, Wetter 2, Stahlteile, Stützen	9.298,77 DM	
9. Josef Mai + Co., Wuppertal, Erdbewegungen	661,05 DM	
10. Gebührenbescheide der Stadt Wuppertal	2.655,00 DM	
	150,00 DM	
(Schlußabnahme steht noch aus)	2.847,55 DM	Prüfstatik
10. Voraussichtliche Kosten für den Bau der Entwässerungsleitung	5.661,00 DM	
11. Architektenhonorar Fritz Huber, W'tal	3.000,00 DM	
	=====250.399,33 DM=====	
12. Baustoffe für die Fertigstellung sowie die provisorische Abdeckung der Grubenseite (evtl. Spende)	2.000,00 DM	
Bisherige Gesamtkosten	=====252.399,33 DM=====	

Bisher geleistete Zahlungen (05.05.1983)

Zahlungen lt. Aufstellung v. 31.08.1982	14.088,29 DM
Fa. Dross, Solingen	58.500,00 DM
Fa. Op de Hipt, Geldern	125.000,00 DM
Detering + Fitzen, W'tal	680,49 DM
Stadt Wuppertal, Bauschein	2.805,00 DM
	=====201.073,78 DM=====

Über Spenden geleistet: 14.400,90 DM 05.02.83

Bisherige Leistungen insges. =====215.474,68 DM=====

Fehlbestand per 05.02.1983	36.924,65 DM
./. Kreditaufnahme	25.000,00 DM
./. Rückstände aus Zusagen	5.000,00 DM
./. Zurückgestellte Posten (10 und 12)	6.924,65 DM
	00 DM
	=====

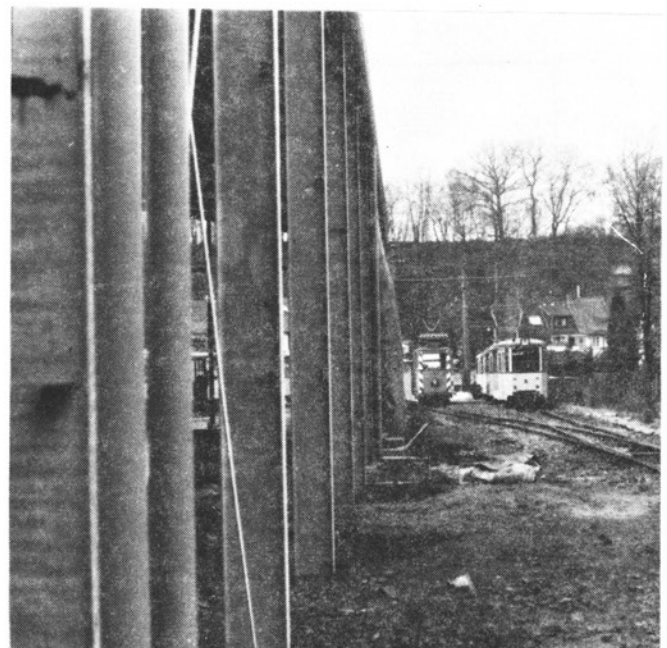
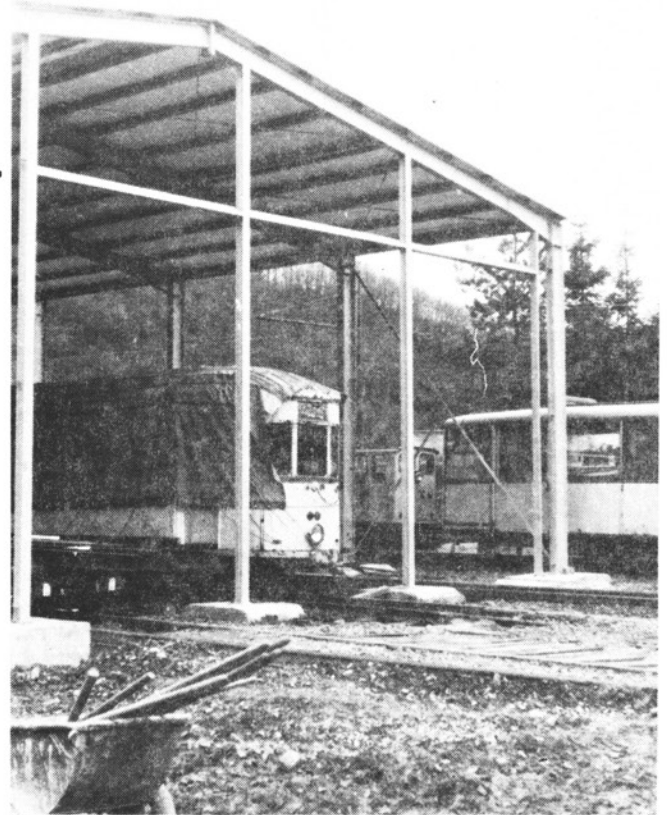
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN EV
WUPPERTAL

Dicke, Vors.

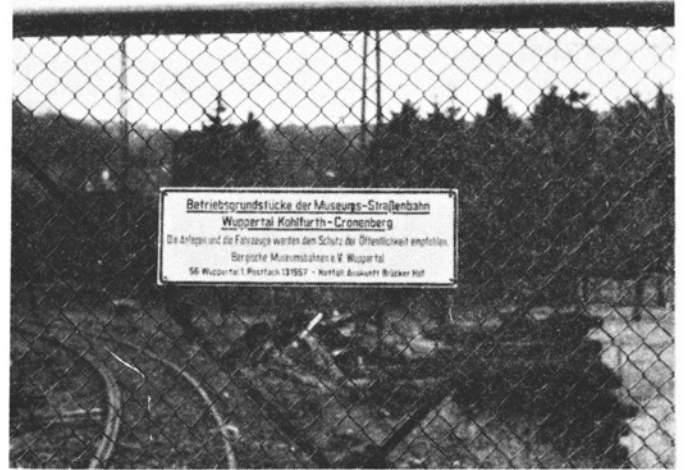
Wolfg. Schultz, Vors. Bauausschuß

An der Finanzierung der
Fahrzeughalle haben sich bis
zum Stichtag 05.02.1983 beteiligt:

1. Behrend, Peter, Göttingen
2. Wuppertal (ungenannt)
3. Mann, Arnt - Ulrich, Mülheim / R.
4. Dicke, Emil, Sprockhövel
5. Streppelmann, Manfred, Hagen
6. Frese, Hanns, Wuppertal
7. Stöcker, Martin, Solingen
8. Gallmeister, Manfred,
Gelsenkirchen
9. Lerch, Karl - Heinz, Wuppertal
10. Eidam, Jürgen, Bochum
11. Kreuzberg, Klaudia + Frank
12. Wittmann, Horst, Solingen
13. Höver, Manfred, Solingen
14. Niederstenschee, Herbert,
Wuppertal
15. Börß, Hans - Helmut, Wuppertal
16. Meier, Wolfgang, Düsseldorf
17. Heinen, Hanns, Solingen
18. Böntgen, Ernst,
Mönchengladbach - Rheydt
19. Link, Herbert, Langenfeld
20. Riechelmann, Gundo, Sprockhövel
21. Engels, Christoph, Köln
22. Schaefer, Helmut, Langenfeld
23. Langenbeck, Willy, Hagen
24. Althaus, Peter, Wuppertal
25. Dr. Schultze, Kurt, Düsseldorf
26. Dr. Berndt, Wolfgang,
Bergisch - Gladbach
27. Kanz, Theophil, CH - Forch
28. Sluifers, Evert - Jan,
NL - Den Haag
29. Jacobi, Richard,
Meerbusch - Buderich
30. Weyrauch, Michael, Ludwigsburg
31. Holthaus, Fritz, Wuppertal
32. Rausch, Martin, Remscheid
33. Stadtwerke Remscheid GmbH
34. Wächter, Thomas, Wuppertal
35. Pfeiff, Eva, Wuppertal
36. Urbinger, Winfried, Wuppertal
für Fa. Industriehof
Rs.- Lüttringhausen



37. Totzkowski, Klaus, Solingen
38. Schneeloch, Volker, Herdecke
39. Kaufhold, Andreas, Freiburg/Br.
40. Kaufhold, Lucas, Freiburg/Br.
41. Tegtmeyer, Udo, Wuppertal
42. Ahrens, Friedrich, Wuppertal
43. Opfermann, Dr. Hans - J., Trier
44. Straka, Paul - Heinz, Wuppertal
45. Sieper, Klaus, Wuppertal
46. Faust, Ralf, Schwelm
47. Nagel, Dr. Klaus, Wuppertal
48. Wuppertaler Stadtwerke AG
49. Siekmann, Reinhard, Göttingen
50. Stadtparkasse Wuppertal
51. Schätz, Achim, Solingen



Auflistung des Förderkreises der BMB (1982)

Mit Geld- und Sachspenden, sowie Dienstleistungen und Zuschüssen haben im Jahr 1982 den BMB ihre Hilfe zugewendet:
(Erhöhte Beitragszahlungen der Mitglieder und Hallenanteile sind nicht enthalten.)

Landesregierung Nordrhein-Westfalen
Landeskonservator Nordrhein-Westf.
Stadt Wuppertal
Essener Verkehrs-AG.
Vestische Straßenbahnen
Rheinische Bahngesellschaft AG.
Wuppertaler Stadtwerke AG.
Deutsche Bundesbahn
Stadtwerke Bonn
Regionalverkehr Köln GmbH.
Hagener Straßenbahn AG.
Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg
Bundeswehr, Pipelinepionier-
bataillon 840
Berufsfeuerwehr Wuppertal
Bezirksvertretung W-Cronenberg
Industrie-u. Handelskammer W'tal
Kreishandwerkerschaft Wuppertal
Reinhard Graetz, MdL, Wuppertal
Prof. Dr. Klaus Goebel, Wuppertal
Architekturbüro Fritz Huber, W'tal
Firma Josef Mai & Co., Wuppertal
Firma A. u. K. Römer, Witten

Ingenieurbüro für Baustatik
Rolf Niemann, Herdecke
Stadtwerke Bremerhaven AG.
Firma Otto Ernst Schultz, W'tal
Firma Nellen & Quack, Fil. W'tal
Westdeutsche Zeitung GA,
Lokalredaktion Wuppertal
Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt
Straßenbahn e.V., Berlin
Apotheker f. Erhard, Wuppertal
Frau Mathilde Klinkenberg, W'tal
(die beiden Letztgenannten stell-
vertretend für viele hier unge-
nannte Spender)
Ruhr-Universität, Bochum
Siemens AG., Büro Düsseldorf
Bayer AG., Leverkusen
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn
Berufsfeuerwehr Solingen
Stadtparkasse Wuppertal
Firma Plan, Datenverarbeitung,
Wuppertal

Ergänzung zum Rundschreiben vom 15. Januar 1983

Zahlungen für den Verein, die mit einer Spendenbescheinigung bestätigt werden sollen, können über folgende Konten abgewickelt werden:

Stadtkasse Wuppertal Postscheckamt Köln 6549-506
Postscheckamt Essen 14 820-430
Stadtparkasse Wuppertal 100 719 BLZ 330 500 00

mit dem Vermerk: für Haushaltstelle 3600.177.000 04
für Bergische Museumsbahnen e.V.

Ohne diesen Vermerk geht Ihre Zahlung unter!

Bergische Museumsbahnen e.V.
Wuppertal



Bilanz zum 31. Dez. 1982
=====

Aktiva

Wagenhalle (im Bau)	70 266,48
Unterwerk (im Bau)	30 573,--
Baulichkeiten am Möschborn	1 363,--
Stromanschluß	367,--
Zaun	272,--
Gleisanlage	10 336,--
Großreparatur Wasserlauf	5 996,--
Maschinen	938,--
Fahrzeuge	2 051,--
Postscheckkonto	1 049,50
Sparkasse, lfd. Konto	2 009,08
" , Baukonto	124 014,37
" , Sparbuch	672,57
Kasse Kohlfurth	1 215,59
Beitragsforderungen	1 528,--
	<u>252 651,59</u>
=====	=====

Passiva

Darlehn	4 000,--
Beitragsvorauszahlungen	949,50
Wertberichtigung der Beitragsforderungen	700,--
Vermögen bish.	92 073,70
Zuschuß Land	100 000,--
Spenden für Hallenbau	44 217,20
Zuschuß Stadt Wuppertal	8 000,--
Zinsen Fest- geld	3 374,09
Verlust	- 662,90
	<u>247 002,09</u>
	<u>252 651,59</u>
=====	=====

Entwicklung des Anlagevermögens

	<u>Wagenhalle</u>	<u>Unterwerk</u>	<u>Bauten am Möschborn</u>	<u>Stromanschluß</u>
Stand 1. 1.1982	2 573,68	30 650,32	1 514,49	461,--
Zugänge 1982	67 692,80	868,58	-	-
AfA 1982	-	945,90	151,49	94,--
Stand 31.12.1982	<u>70 266,48</u>	<u>30 573,--</u>	<u>1 363,--</u>	<u>367,--</u>
	=====	=====	=====	=====
	<u>Zaun</u>	<u>Gleisanlage</u>	<u>Großreparatur Wasserlauf</u>	<u>Maschinen</u>
Stand 1. 1.1982	342,--	10 999,--	4 226,86	930,--
Zugänge 1982	-	-	2 084,34	300,--
AfA 1982	<u>70,--</u>	<u>663,--</u>	<u>315,20</u>	<u>292,--</u>
Stand 31.12.1982	<u>272,--</u>	<u>10 336,--</u>	<u>5 996,--</u>	<u>938,--</u>
	=====	=====	=====	=====

	<u>Fahrzeuge</u>	<u>Gesamt</u>
Stand 1. 1.1982	1 384,--	53 081,35
Zugänge 1982	1 000,--	71 945,72
AfA 1982	<u>333,--</u>	<u>2 864,59</u>
Stand 31.12.1982	2 051,--	122 162,48
	=====	=====

Entwicklung der Darlehn

	<u>Festdarlehn</u>	<u>Andere Darlehn</u>	<u>Gesamtbetrag</u>
Stand 1. 1.1982	4 000,--	2 500,--	6 500,--
Zugänge		1 195,88	1 195,88
Rückzahlungen		<u>3 695,88</u>	<u>3 695,88</u>
Stand 31.12.1982	4 000,--	0,--	4 000,--
	=====	=====	=====

Verlust- und Gewinnrechnung

<u>Aufwand</u>			<u>Ertrag</u>
Porti	884,--	Beiträge	14 911,50
Bürokosten, Gebühren	339,93	Spenden	6 664,47
Miete	5 542,30	Sachspenden	343,22
Strom, Wasser	6 129,41	BMB-Vertrieb	1 698,13
Sonstige Ausgaben	1 031,33	Erlöse	8 690,50
Kleinmaterial	7 476,29	Auflösung Wertberichtigung Forderungen	700,--
Beiträge, Versicherungen	1 464,20	Zuschuß Land	100 000,--
Telefon	530,52	Spenden f. Hallenbau	44 217,20
Haltestelle	1 030,--	Zuschuß Stadt Wuppertal	8 000,--
Schotter, Sand	298,15	Zinsen Festgeld	3 374,09
Treibstoffe	228,48	Zinsen Sparbuch	96,85
Sonstige Kosten Betriebsbereich	1 420,97		
Transporte	3 347,40		
Forderungsverluste	480,--		
AfA	2 864,59		
Wertberichtigung Forderungen	700,--		
Gewinn 1982	<u>154 928,39</u>		
	188 695,96		188 695,96
	=====		=====

Bergische Museumsbahnen e.V.

BMB- Vertrieb

Bilanz zum 31. Dez. 1982

=====

Aktiva

Kasse	118,86	Verbindlichkeiten	508,--
Postscheckkonto	720,05	Vermögen	_____ 4 960,10
Forderungen	397,80		
<u>Warenbestand</u>	<u>4 231,39</u>	_____	_____
	5 468,10		5 468,10
	=====		=====

Verlust- und Gewinnrechnung

=====

Aufwand

Erlösschmälerungen	707,15	Verkaufserlöse	19 262,04
Wareneinsatz	12 638,62		
Porti	525,10		
Werbung	874,75		
Bürokosten	202,51		
Postscheckgebühren	51,--		
Verpackungsmaterial	69,70		
Gewinn	<u>4 193,21</u>		_____
	19 262,04		19 262,04
	=====		=====

Entwicklung des Vermögens

Stand 1.1.1982	2 465,02
Abführungen an BMB	-1 698,13
Gewinn	<u>4 193,21</u>
Stand 31.12.1982	<u>4 960 10</u>
	=====

BDEF**Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.**

D-2300 Kiel 1 Postfach 1667 Tel. 043 40 / 8855

Die Weichen stehen nach Gütersloh, wo der diesjährige Bundesverbandstag stattfindet. In Gütersloh und Umgebung wird es kräftig dampfen (Dampf-kleinbahn Mühlenstroth, die 01 150 des Herrn Seidensticker auf der Teutoburger-Wald-Eisenbahn), aber auch die Straßenbahnfreunde werden in Bielefeld auf ihre Kosten kommen.

Termin: Donnerstag (Christi Himmelfahrt), den 12. Mai 1983 bis
Sonntag, den 15. Mai 1983.

Interessenten erhalten Auskunft bei Klaus Sieper (siehe Impressum).

Technischer Leistungsbericht für das Jahr 1982

Ein Rückblick auf 1982 lohnt sich besonders deshalb, weil dieses Berichtsjahr mit der Fertigstellung des ersten Bauabschnittes für die so heissersehnte Halle zum teuersten wurde, welches wir bisher erleben durften. Die Arbeiten an und für diese Halle waren so umfangreich, dass sie nur mit den Händen der Aktiven nicht zu bewältigen waren und also an Fremdfirmen vergeben wurden.

Dieser erste Bauabschnitt umfasst die Stahlkonstruktion der Gesamthalle und des Hallendach sowie die Revisionsgrube in einer Länge von 15 Metern und mit der Radsatzschleifmaschine. Ein ausführlicher Finanzbericht findet sich an anderer Stelle dieses Heftes.

Trotz der an Fremdfirmen vergebenen Arbeiten ergaben sich für unsere Aktiven noch eine Fülle von Tätigkeiten, für die insgesamt 1410 Stunden aufgewendet werden mussten, nicht gerechnet die Zeiten für Telefonate, Besprechungen, Behördengänge sowie Kontroll- und Überwachungsgänge. Zu diesen Arbeiten gehören zunächst einmal umfangreiche Rangierungen, um die Fahrzeuge von den zukünftigen Hallengleisen 3 - 6 zu entfernen und auf die Strecke zu verbringen. Danach wurden die genannten Gleise entfernt und ausserhalb des Hallenbereiches gestapelt, damit der schwere Kranwagen für die Montage des Stahlgerüsts sich auf dem Planum frei bewegen konnte. Nach Fertigstellung des Hallendaches wurden die Gleisjoche wieder provisorisch verlegt, um die Fahrzeuge unter das Dach zu bekommen und sie so der unmittelbaren Einwirkung des Winterwetters zu entziehen. Um aber die Gleisjoche wieder verlegen zu können, musste mit Hilfe eines angemieteten Radladers der Aushub der Fundamente beseitigt und das Planum wieder hergerichtet werden. Gleis 3 wurde entfernt, die Revisionsgrube rundum verfüllt und mit dem Verdichten begonnen.

Zu den wichtigsten weiteren Arbeiten des abgelaufenen Jahres gehört auch die Erneuerung der Kurve Friedrichshammer, über die wir in der Haltestelle im Herbst ausführlich berichtet haben. Für diese Arbeiten hatte ein Teil unserer Aktiven ihren Urlaub geopfert, um unter Ausnutzung des schönen Augustwetters die Kurve in einem Zug aufzuarbeiten.

Nicht vergessen werden darf auch die Erneuerung des Wassereinlaufwerkes für den ebenfalls überholten Wasserdurchlass Nr. 5.

Weiteres wichtiges Planziel waren Bau und Fertigstellung der kleinen Trafostation auf dem Depotgelände, die uns eine Verbesserung der Stromverhältnisse von 250 auf 350 Volt brachte. Zu erwähnen sind weiter Fahrleistungsarbeiten, Restarbeiten in Möschenborn sowie Mauerarbeiten für den Zaun um das Gelände Kohlfurt.

Trotz all dieser Arbeiten wurden aber auch die Fahrzeuge nicht vergessen. TW 337 und BW 131 zeigen sich beide neu lackiert auf Gleis 1. Der Remscheider TW 39 erhielt Sekuritverglasung auf dem A-Perron, neue Dachwiderstände und den völlig überholten Fahrbügel. Am TW 318 wurde mit dem Umbau zum Arbeitswagen begonnen.

Insgesamt wurden in 1982 6005 Arbeitsstunden geleistet; das bedeutet gegen 1981 mit 4544 Stunden eine erhebliche Steigerung um fast 25 %. Nachstehend eine Auflistung der zeitaufwendigsten Arbeiten:

Kurve Friedrichshammer	1433	Stunden
Hallenbau	1410	Stunden
Wasserdurchlass 5	655	Stunden
Fahrleitung	440	Stunden
Streckenarbeiten	274	Stunden
Kleine Trafostation	174	Stunden
sonstige Arbeiten	1619	Stunden

Dieser Rest von 1619 Stunden verteilt sich auf diverse Tätigkeiten wie Öffentlichkeitsarbeit, Verschrottungsaktionen, Reinigungs- und Aufräumarbeiten, usw. Nicht in der Auflistung enthalten sind die erwähnten Arbeiten am TW 39, die zusätzlich mit 480 Stunden zu Buche schlagen.

Bleibt noch die Kasse 2 Kohlfurt zu erwähnen, die wieder einen Gesamtumsatz von rund DM 10.000.-- aufzuweisen hat. Mit diesen Geldern werden die laufenden Notwendigkeiten des Komplexes Kohlfurt bestritten, ohne die eigentliche Vereinskasse in Anspruch nehmen zu müssen.

In eigener Sache

Möglicherweise wird Ihnen nichts auffallen, wenn Sie diese "Haltestelle" in Ihren Händen halten. Vielleicht ist die Bildqualität besser. Was aber 35 Ausgaben lang zu außergewöhnlich günstigen Bedingungen möglich war, gibt es nicht mehr. Die Quelle "Selbsthilfe" ist versiegt; wir müssen den Druck jetzt anderweitig vergeben. Damit wird dieses Blatt zwangsläufig teurer, und zwar so sehr, daß es nur noch dreimal jährlich erscheinen kann, und ohne Hilfe des BMB-Vertriebs wird selbst diese Erscheinungsfolge nicht möglich.

Es hat schon vorher nicht an gut gemeinten Hinweisen gefehlt, die Druckqualität zu verbessern. In Kenntnis der bisherigen Möglichkeiten war es aber nicht zu verantworten, den doppelten oder dreifachen Betrag für unsere Vereinsmitteilungen auszugeben. Rechnet man gar noch einen Schnitt von 100 "verkauften" Exemplaren, dann hatten wir die Druckkosten bereits erwirtschaftet.

Noch ein Wort zu den Bildern: Auch in Zukunft sind wir auf gute, kontrastreiche schwarz/weiß Vorlagen angewiesen. Wir haben keinen Typografen mehr, der uns das letzte aus einer Farbvorlage herausholt. Bitte haben Sie Verständnis dafür!

Am Redaktionskonzept wollen wir festhalten. Denken Sie bitte daran, daß die "Haltestelle" auch von Lesern gelesen wird, die Einfluß auf die Entwicklung unseres Projekts nehmen können und wollen. Auch haben wir viele auswärtige Mitglieder, die sich freuen, gelegentlich auch "ihren" Betrieb erwähnt zu sehen. Dabei wollen wir nicht in den Fehler verfallen, unser Bergisches Licht unter den Scheffel zu stellen. In Sachen Straßenbahn bleibt unsere Region eine schier unergründliche Fundgrube. Und wußten Sie, daß die Wuppertaler Patenstadt South Tyneside in diesem Jahr an die Stadtbahn Newcastle angeschlossen wird?

So laden wir Sie ein zu hoffentlich noch vielen Fahrten von "Haltestelle" zu "Haltestelle". Sind Sie zufrieden, sagen Sie es bitte anderen, sind Sie es nicht, sagen Sie es bitte mir.

Ihr KSW

Druck: Buchdruckerei Lotz, Wartburgstr. 22, 5600 Wuppertal 2

Bei unseren Freunden von der Rheinbahn bedanken wir uns für die Durchführung der Nikolausfahrt am 5.12.1982 mit einem Bericht, den unser Mitglied R. Jacobi über den Belsenplatz und seine Gleisanlagen geschrieben hat.

Ab Mitte der zwanziger Jahre gab es in Düsseldorf-Oberkassel am Belsenplatz vor dem alten Staatsbahnhof, der Anfang dieses Jahrhunderts eine nur kurze Betriebszeit hatte, eine eng gezogene Gleisschleife zwischen Hansa-Allee und Belsenstraße, die damals von der Rheinbahn-Linie 4 (Zoo-Oberkassel) benutzt wurde. Dieser Gleisbogen wurde an seinem Scheitelpunkt mit zwei Weichen in die bereits bestehende Verbindungsstrecke zwischen den genannten beiden Straßen eingebaut. Über jene Gleisverbindung konnten die Straßenbahnzüge nach Neuß vom seinerzeitigen Betriebshof Oberkassel ein- und ausrücken. 1970 wurde die Gleisschleife aufgegeben und vor dem neu errichteten Rheinbahn-Verwaltungsgebäude bzw. auf dem Gelände des alten Betriebshofes eine neue doppelgleisige Schleife angelegt.

Auf die Gleisverbindung vor dem alten Oberkasseler Bahnhof konnte man aber nicht verzichten. Sie wurde jetzt erneuert und zwar mit je doppelgleisigen Abzweigungen an der Belsenstraße und an der Hansa-Allee. Vor dem Bahnhof blieb sie allerdings eingleisig mit je einer Federweiche.

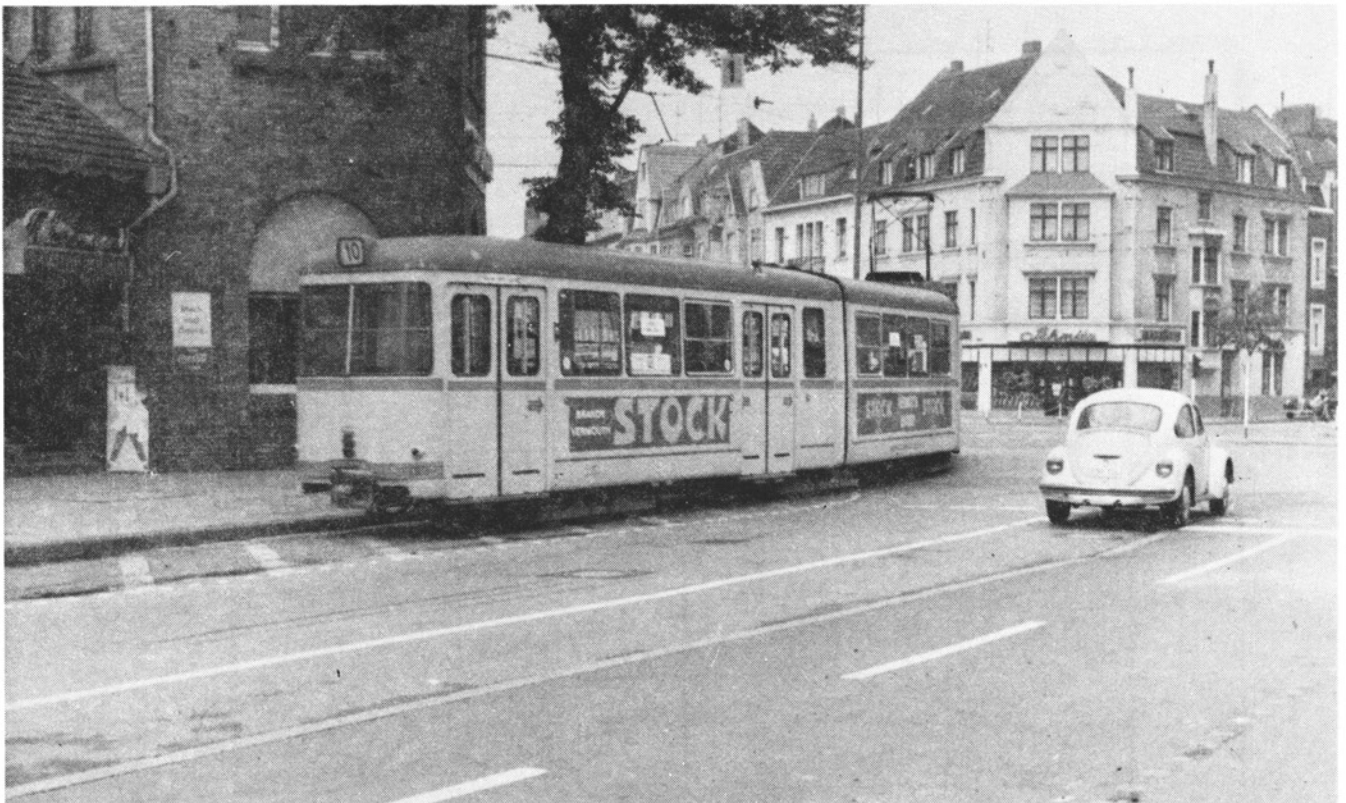
Der Straßenraum ließ eine doppelgleisige Verbindung nicht zu. Der Gleisraum wurde von der Fahrstraße abgesetzt und schraffiert. Lichtsignale verhindern evtl. Zusammenstöße, d.h. der einfahrende Zug sperrt die Strecke für einen möglichen Gegenzug.

Das Streckenstück wird hauptsächlich von den Einrichtungszügen der Linie 710 (Lörick-Eller) vom Betriebshof Handweiser nach Lörick und umgekehrt benutzt, also beim Ein- und Ausrücken. Die Zweirichtungszüge der Fernlinie 76 wenden meistens über den Gleiswechsel auf der Luegallee zwischen Belsenplatz und Barbarossaplatz.

Ihre große Bewährungsprobe mußte die neue Gleisverbindung beim Bau der neuen Oberkasseler Rheinbrücke ablegen, und zwar dann, wenn die Brücke wegen Bauarbeiten für den Gesamtverkehr zeitweilig gesperrt wurde, zuletzt bei der Brückenverschiebung in die endgültige Lage Anfang April 1976. In der Zeit vom 3. bis 15. April wurde der Straßenbahn-Verkehr umgeleitet.

Linie 10 endet von Eller kommend in der Gleisschleife Wilhelm-Marx-Haus. Die Linie 15 hatte mit roten Zweirichtungswagen, Bj. 1973, ihren Endpunkt am Gleiswechsel hinter dem Ratinger Tor am Eiskellerberg. Zwischen Hauptbahnhof und Ratinger Tor verkehrte eine Linie E 5. Diese kurze Linie wurde mit den Zweirichtungswagen des Typs K66 (ursprünglich für Linie K gebaut) betrieben. Die Linie 5 fuhr folgenden Weg: Düss. Hauptbahnhof - Bilk - Südbrücke - Neuß - Heerdt - Oberkassel/Belsenplatz - Niederkassel - Lörick. Und dies war die große Stunde für die Gleisverbindung am alten Oberkasseler Bahnhof, die nun alle paar Minuten benutzt wurde. In der Verkehrsspitze hat die "5" eine Zugfolge von 6 Minuten. Es funktionierte ohne Störungen. Die Verbindung zwischen Belsenplatz und Düss. Innenstadt stellte eine Buslinie 25 mit Gelenkfahrzeugen in kurzen Abständen her: Belsenplatz - Luegplatz - Kniebrücke - Graf Adolf Platz - Jan Wellem Platz.

Bis zu jenem Tag, an welchem alle linksrheinischen Linien mit Stadtbahnwagen bedient werden, wird noch viel Wasser den Rhein hinunterfließen und bis dahin wird die Verbindungsstrecke am Belsenplatz noch manche Jahre ihren Dienst tun.



Linie 10 auf dem Verbindungsgleis beim Ausrücken in Richtung Lörick, Juli 1974, Foto R. Jacobi.



Im Bild links (Foto KSW) sehen wir eine der "diversen" Tätigkeiten, die auf Seite 11 erwähnt wurden.

Wir planen die Herausgabe einer
TONBANDKASSETTE

mit Originalgeräuschen der Barmer Bergbahn und anderer markanter Wuppertaler Straßenbahnfahrzeuge.

Stückpreis: DM 20,--, Bedingung ist der Eingang von 50 Bestellungen.

Senden Sie bitte Ihre Bestellung als Postkarte bis zum 31.5.1983 an

Bergische Museumsbahnen e.V.

BMB-Vertrieb

Postfach 131 557

5600 Wuppertal 1

Am 9. und 10. April findet anlässlich eines Besuches von belgischen Museumsbahnern der TTA und der ASVI ein Sonderfahrten - Programm statt, das unser 2. Vorsitzender, Herr Heinz Johann organisiert.

Geplant sind ab Düsseldorf eine Sonderfahrt in Essen, ein Besuch in Bochum - Dahlhausen, sowie ein Besuch in Wuppertal - Kohlfurth.

An diesem Programm können noch Mitglieder teilnehmen. Bitte setzen Sie sich mit Herrn Heinz Johann in Verbindung.

Tel. 02192 / 7438, oder schriftlich Winterhagener Str. 38/40
5609 Hückeswagen.

Historischer Zug aus dem Jahr 1911



Fahrt in den Mai

Sonderfahrt mit

„Finchen“

(Tw 1285 + Bw 1257 + Tw 1286)

kreuz und quer durch Köln
am Sonntag, dem 1. Mai 1983.

Informationen gegen Freiumschlag
durch

Christoph Engels

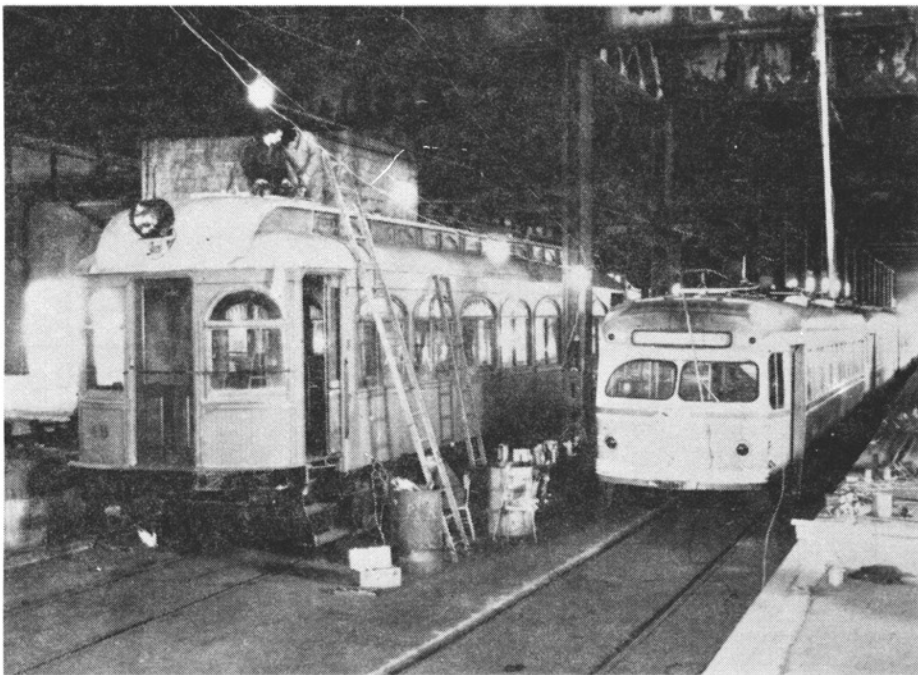
Hedwig-Pohlschröder-Str. 31

5000 Köln 60

Ein Blick über den großen Teich: Penn's Landing Trolley in Philadelphia/USA

In den USA gewinnt die Idee immer neue Freunde, die verödeten Innenstädte der großen Ballungsgebiete neben anderen Aktivitäten auch durch die Einrichtung kurzer Museumsstraßenbahnen zu beleben. Museen, Denkmäler und Restaurants werden auf diese Weise zu einer Art Freizeitpark für Touristen und Einheimische verbunden. Vorreiter war Detroit mit portugiesischen Wagen, Seattle bezog sein rollendes Material aus Melbourne/Australien. Historische Fahrzeuge aus den eigenen Ländern kommen nun erstmals in Philadelphia im Bundesstaat Pennsylvania zum Einsatz.

Die Vereinigung "Buckingham Valley Trolley Association" (BVTA) wurde 1975 gegründet und war das Ergebnis der Spaltung einer größeren Sammlung. Der Aufbau einer eigenen Museumsstrecke in Buckingham/Pennsylvania war schon bis zur Betriebsfähigkeit gediehen, als die Stadtverwaltung von Philadelphia Anfang 1982 an BVTA mit der Anregung herantrat, eine ca. 1750m lange Museumsbahn im Hafengebiet der Stadt einzurichten. Die Uferzone des Delaware River wird hier zur Zeit saniert. Die Verladeeinrichtungen werden an andere Standorte verlegt, stattdessen bilden nun mehrere historische Schiffe, ein Skulpturengarten und die Altstadt ein neues Freizeitgebiet.



Links Interurban-Wagen 46, rechts einige Wagen der "Red Arrow"-Linien, voran Tw 17. Man beachte die Höhe der ehemaligen Lagerhalle.
(Foto: H. Elsner jr.)

Die Museumsbahn befährt das Gleis einer nur selten benutzten Hafenbahnlinie, die im Mittelstreifen der Delaware Avenue verlegt ist. Die Fahrleitung hat gegen Entgelt der örtliche Straßenbahnbetrieb SEPTA errichtet, die Gleisanlage pflegt die städtische Hafenbahngesellschaft. Die Fahrzeuge sind auf absehbare Zeit in einer ehemaligen Lagerhalle untergestellt. Neben einigen Wagen, die aus Buckingham herbeigeschafft wurden, fanden hier mittlerweile einige Oldtimer von Philadelphias "Red-Arrow"-Linien ihre neue Heimat.

großzügige Unterstützung der Stadt schon nach sechs Monaten (!) Ende Juni abgeschlossen waren.

Gefahren wird von April bis Oktober an Wochenenden, im Sommer auch Donnerstags und Freitags. Eine Ausweiche unterwegs und zwei Stumpfgleise an einer der beiden Endstellen erlauben den gleichzeitigen Einsatz von zwei Fahrzeugen.

Zweiachser 120 aus dem Baujahr 1904 repräsentiert durch sein typisches Äußeres auf der Museumsstrecke gleichzeitig seine weltberühmte Herstellerfirma, die in Philadelphia ihren Sitz hatte: die J.G. Brill Company! Er wechselt sich ab mit dem Vierachser 26 (Bj. 1918), dessen früheres Einsatzgebiet das nur wenig südwestlich gelegene "Hog Island"-Werftengebiet war. Dritter im Bunde ist der riesige Interurban-Wagen 46 (Bj. 1907) der ehemaligen Philadelphia & Western Railway. Weitere Straßenbahnwagen aus dem Staate

Pennsylvania können vorerst nicht eingesetzt werden, da die Strecke normalspurig angelegt ist, die gebräuchliche "Pennsylvania trolley gauge" jedoch 150mm breiter(!) war.

Die ersten Betriebstage waren recht vielversprechend. 3752 Fahrgäste waren an den 14 Wochenenden der kurzen Saison 1982 zu verzeichnen. BVTA setzt nun große Hoffnungen in die kommende Betriebsperiode. Wünschen wir ihnen viel Erfolg!

Für Foto und Informationsmaterial danke ich Herrn Henry Elsner jr., Philadelphia.

-gk-

Germany (West) (BRD)

Kohlthurth. Covered depôt accommodation at the Bergische Strassenbahnmuseum was completed in October. ('Haltestelle')



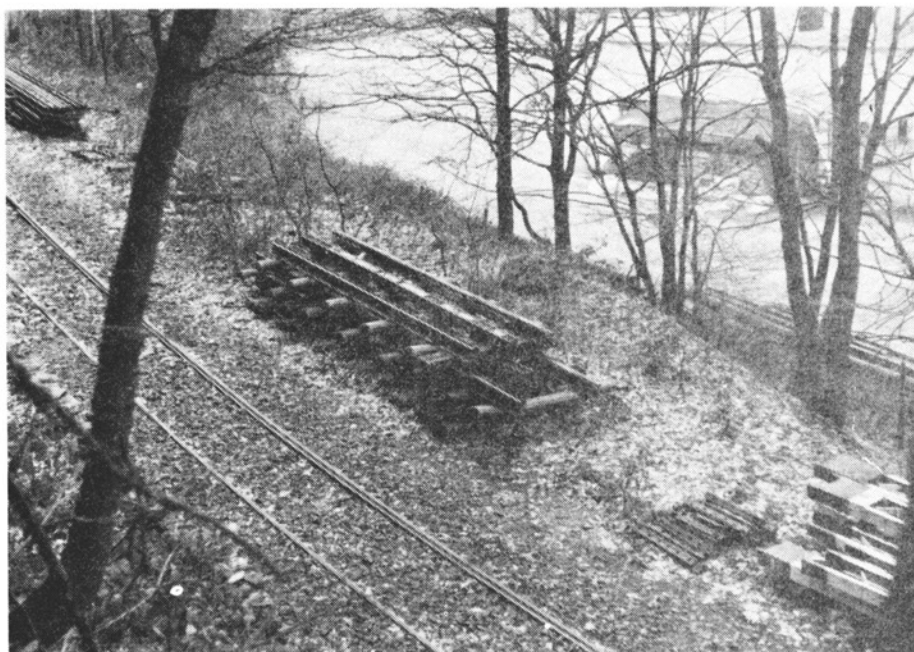
FEBRUARY 1983
Vol 46 No 542

Modern Tramway

and LIGHT RAIL TRANSIT

The official organ of the Light Rail Transit Association

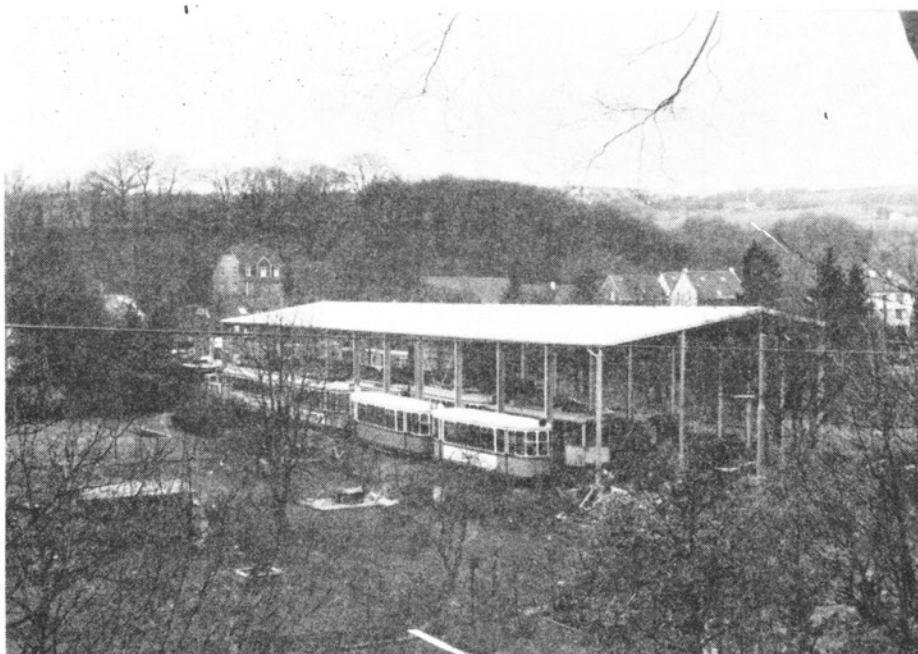
Diese Meldung kam ein wenig zu früh. Heute erst können wir vermelden, daß wir über eine gedeckte Unterstellmöglichkeit verfügen.



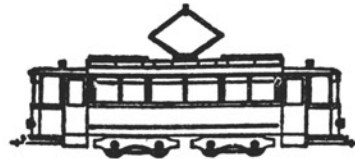
Zum Abschluß dieses Heftes noch zwei Blicke auf die Rückseite unseres Anwesens in der Kohlthurth:

Der Fotograf (KSW) ist in den Wald geklettert. Gleich ausgangs der Ausfahrtkurve fällt der Blick auf die wenigen Überbleibsel der unvergessenen Barmer Zahnradbahn. Diese Gleisjoche haben wir beim Ausbau der Straße "An der Bergbahn" gerettet.

Zum Vergleich mit dem letzten Bild (KSW) nehmen Sie bitte noch einmal HALTESTELLE 35 zur Hand und schauen auf die Rückseite. So also hat sich der Anblick verändert! Unsere Erfolge sollten nun Anlaß für viele außenstehende Straßenbahnfreunde sein, unserem Verein beizutreten, um auch den ersehnten Fahrbetrieb schneller einrichten zu können. Auch deren Beitrag hilft dabei. Werben Sie für unsere schöne Sache! KSW



BMB



BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e. V.

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

Betriebshof:
Wuppertal-Kohlfurth
Telefon: (0202) 470251

B M B - Vertrieb

der Bergischen Museumsbahnen e.V.

Wuppertal

- Guido Korff -

Mitteilungen des BMB-Vertriebs Nr 35/83

Vertriebsleitung:

Emil R. Dicke, Vorsitzender

Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2

PSchK. 90 72 - 438 beim PSA Essen

für BMB e.V. (Sonderkonto)

BAHNLAND ÖSTERREICH

Österreichische Straßenbahnbücher sind eine unverwechselbare Klasse für sich: Man erkennt sie schon von außen an ihrer Aufmachung. Das Format ist kaum größer als DIN A5 und der solide Einband besteht aus steifem, glanzkaschiertem Karton und Fadenheftung. Im Innern ist markant die Aufteilung in Textteil mit Zeichnungen und separatem Bildteil. Dadurch wird das Lesen bisweilen etwas eintönig, aber das teure Kunstdruckpapier wird sparsam eingesetzt. Bemerkenswert ist auch die Vollständigkeit der Betriebsgeschichte. Einerseits findet man immer auch kurz die Nachfolger der Schienenverkehrslinien (Obus, Autobus), sowie Nebenbetriebe (Bergbahnen, Schiffslinien) behandelt, zum anderen werden alle Bereiche des Schienenbetriebes erschöpfend dargestellt. Beispielsweise wird der Wagenpark immer einschließlich kleiner Dienstfahrzeuge in Zeichnung und Bild erfaßt.

Wenn die Inflation auch vor österreichischen Druckerzeugnissen nicht haltgemacht hat, so gehören doch die dortigen Straßenbahnbücher noch immer zum handwerklich Solidesten dieser Gattung, was man kaufen kann. Sie sind immer eine lohnende Investition! Ein typisches Beispiel möchte der BMB-Vertrieb heute vorstellen:

Die Klagenfurter Straßenbahn von Gerhard Mayr und Hansgeorg Prix, Klagenfurt 1982

230 Seiten Textteil mit 24 Tabellen, 4 Diagrammen, 8 Linienplänen und 74 (Wagen-) Skizzen, sowie im angehängten Bildteil auf Kunstdruckpapier 290 Fotos, davon 32 in Farbe. Hochformat 23,5 x 16,5 cm, steifer, glanzkaschierter Einband, Fadenheftung. Preis DM 66,-.

Kennen Sie die Klagenfurter Straßenbahn? Wenn Sie dieses Buch gelesen haben, wissen Sie alles über die drei Linien mit ihren 24 Motorwagen. Es beginnt 1891 mit einer Pferdebahn vom Klagenfurter Hauptbahnhof (damals: Südbahnhof) zum 5km entfernten Wörther See. Im 1911 erfolgt die Elektrifizierung. Zwei Streckenäste nach Annabichl und zum Kreuzberg ergänzen das "Netz" auf 10km. Entwicklung und Geschichte der kleinen Bahn werden nun von den Autoren liebevoll durch die Zeiten begleitet. Gemeinsam mit der Straßenbahn verabschieden die Klagenfurter Bürger auch den 1944 eingeführten Obusbetrieb. Ab 16. April 1963 gehört die Stadt den Dieselnissen allein. Obusse, Autobusse und die Wörther-See-Flotte werden in eigenen Kapiteln vorgestellt. Den Bildteil beherrscht die Straßenbahn. Neben den zahlreichen Zeichnungen und Typenfotos gefallen besonders die Farbaufnahmen aus den späten fünfziger Jahren. Neben den erwähnten fünf Verkehrsmitteln verzeichnet das Buch auch die Wiederkehr des erstgenannten: gemeint ist die Eurotram-Pferdebahn der Kärntner Eisenbahnfreunde. Ihre Fahrzeuge sind Bestandteil einer Sammlung von 40 Straßenbahnwagen, die am Seeufer bei Klagenfurt besichtigt werden können. Da die Autoren und Fotografen dieses Buches auf Honorare zugunsten des Museums verzichtet haben, unterstützen Sie mit dem Kauf dieser Veröffentlichung zugleich ein Straßenbahnmuseum im Aufbau!

Straßenbahnen, Busse und Seilbahnen von Innsbruck von Walter Kreutz, Innsbruck 1982

300 Seiten, 210 s/w-Fotos und 17 Farbbilder, 19 Wagenzeichnungen und 4 Diagramme, Fahrzeugtabellen. Hochformat 23,5 x 17,5cm, steifer, glanzkaschierter Einband mit 4 weiteren Farbfotos, Fadenheftung. Preis DM 49,-.

Zu dem neuen Innsbrucker Buch sei vorab gesagt, daß es von den Merkmalen österreichischer Straßenbahnbücher, die in der Einleitung zu diesen Buchbesprechungen genannt wurden, erheblich abweicht. Die Fotos sind in den Text eingestreut, der in Chronikform aufgebaut ist. Es gibt hier also keine Kapiteleinteilung nach Sachgebieten, sondern die fortlaufende Wiedergabe wichtiger und weniger wichtiger Begebenheiten nach ihrem Datum geordnet. Dies erschwert das Wiederauffinden bestimmter Einzelheiten, auch ist die Computer-Schreibweise des Datums (von hinten nach vorn zu lesen) etwas verwirrend. Die Wagenzeichnungen bilden häufig geplante, aber nicht beschaffte Fahrzeuge ab, weshalb die Übersicht lückenhaft bleibt. Schmerzlich vermißt werden auch Stadt- oder Netzpläne. Ein einziges Linienbild vom Stande 1962 reicht nicht aus, um sich in der Vielzahl der Straßennamen und Ortsangaben zurechtzufinden. Das Buch setzt also die nähere Kenntnis der Stadt voraus.

Wenig bekannt ist, daß die Straßenbahn in Innsbruck nicht zuerst ein innerstädtisches Verkehrsbedürfnis befriedigt hat, sondern aus der 1891 eröffneten Dampfbahn "Lokalbahn Innsbruck - Hall in Tirol" hervorgegangen ist. Die Gesellschaft führte diesen Namen auch nach der Elektrifizierung und Erweiterung um Stadtlinien bis 1941, als sie nach dem Zusammenschluß mit einem Autobus-Konkurrenten in die städtische "Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG" umgewandelt wurde. Die seit dem Jahre 1900 dampfgetriebene "Innsbrucker Mittelgebirgsbahn" nach Igls (heute SL 6) stieß 1927 zur Lokalbahn, wird aber erst seit 1936 mit viermotorigen Haller Triebwagen unter Fahrdraht bedient. Ebenfalls enthalten ist die Geschichte der Stubaitalbahn, die heute von der IVB mitgeführt wird. Eigene Abschnitte sind den Autobussen, Obussen und Bergbahnen gewidmet. Österreichs Verkehrsbetriebe sind für ihre Gebrauchtwagenkäufe bekannt. Innsbruck ist ein Musterbeispiel dieser Eigenart. Das Buch vermittelt einen lebhaften Eindruck von den Defiziten, Beinahekonskursen, Arbeitskämpfen und anderen widrigen Umständen, gegen die das Bahnunternehmen immer mit dem Rücken zur Wand gekämpft hat. Der Kauf von Altwagen war lebensnotwendig, für neues Rollmaterial war fast nie Geld da. Auf einigen Fotos begegnen uns Remscheider Triebwagen des Baujahres 1903, die nach 1940 noch für 10 Jahre in Innsbruck eingesetzt waren. Reichhaltig vertreten ist die Schweiz mit Basler, Zürcher und Thuner Fahrzeugen. Jüngst wurden Hagener und Bielefelder Gelenkzüge mit dem Ziel erworben, das Netz einschließlich Stubaitalbahn zu modernisieren und ins Olympische Dorf sowie nach Hötting zu erweitern. Gerade die Entwicklung der letzten Jahre in Innsbruck zu verfolgen, ist eine interessante Lektüre. Die Innsbrucker Bahnen sind auch in Deutschland bekannt und beliebt. Wer schon einmal dort war, wird dieses Buch sicher gerne zur Hand nehmen und manches für ihn Neue darin finden. Ein Stadtplan als Orientierungshilfe ist jedoch unerlässlich.

Bahnland Österreich im Sortiment des BMB-Vertrieb:

NEU!	Straßenbahnen, Busse und Seilbahnen von Innsbruck	DM 49,—
	Salzburger Lokalbahnen	DM 63,—
	Straßenbahn Linz	DM 42,—
	Die Pöstlingbergbahn	DM 15,—
	Die Sankt Pöltner Straßenbahn	DM 42,—
	Straßenbahn Graz	DM 42,—
NEU!	Die Klagenfurter Straßenbahn	DM 66,—

und weitere Titel von den Verlagen Slezak und Spurkranz.

Vorankündigung! Im April bieten wir eine neue Postkartenserie mit 9 Motiven von der belgischen SNCV im Hennegau und der dortigen Museumstram der ASVI an!