



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



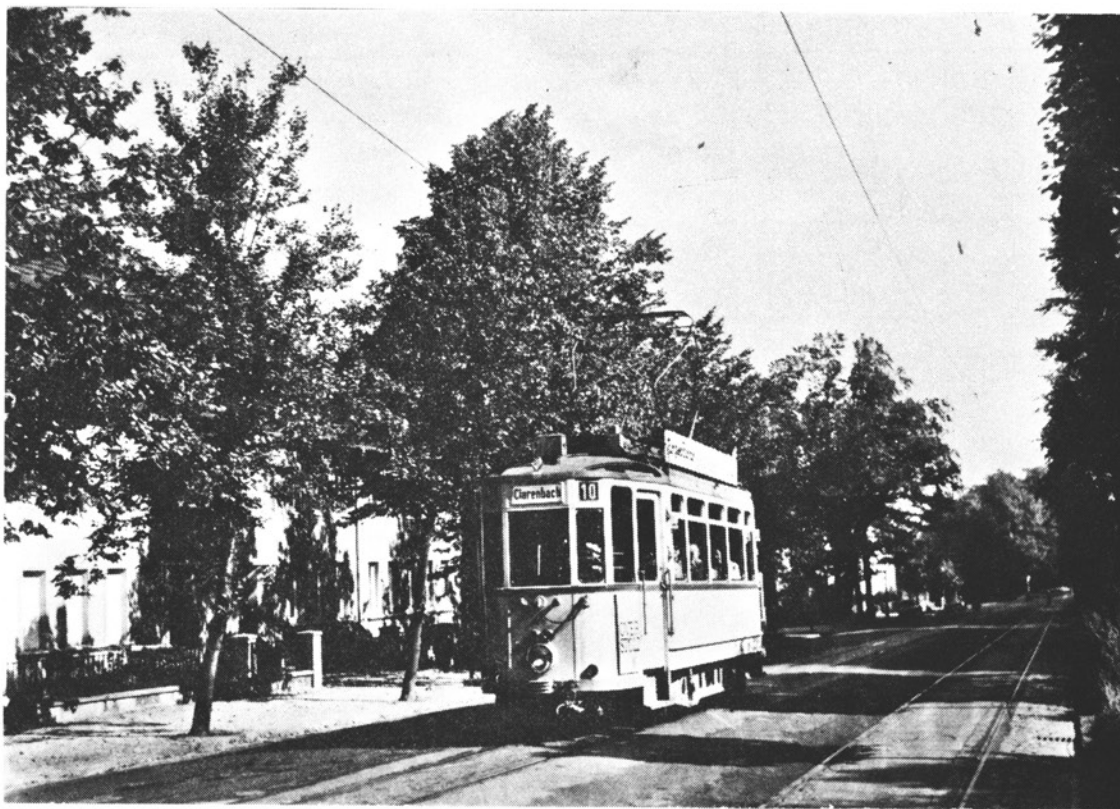
Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 - 439

Oktober 1983

Postanschrift:
Postfach 131936
5600 Wuppertal 1

JUBILÄEN? - GEDENKTAGE! =====

Das Straßenbahnwesen ist aus den Kinderschuhen längst heraus und hat - siehe Wuppertals Straßenbahn - nicht nur Generationen, sondern auch die Lebenszeit des Menschen überrundet. Nicht jeder runde Geburtstag kann festlich begangen werden, aber im kommenden Jahr gibt es in Wuppertal gleich drei "runde" Geburtstage: 110 Jahre Straßenbahn, 90 Jahre Zahnradbahn und 90 Jahre "Elektrische". Wenn unsere Hausherrin, die Wuppertaler Stadtwerke AG, aus diesen Anlässen eine Ausstellung durchführt, werden wir uns gern daran beteiligen. Vergessen wir auch nicht, daß die Remscheider Straßenbahn, die "aul Lektersche em Dorpe", in diesem Sommer auch 90 Jahre alt geworden wäre!



Bergische Museums-Straßenbahn Wuppertal-Kohlfurth
BMB-Straßenbahn-Sammelkarte Nr. 3

Mit dem Bau des Regelspurgleises Toelleturm-Lichtscheid stand der Linie 10 nur noch ein

Gleis des ursprünglich zweigleisigen Abschnittes zur Verfügung. Am 3. 9. 58 fährt Tw 28 (Bj 1928) in der Wettiner Str. auf Meterspur Richtung Clarenbach.

Foto: E. J. Bouwman

Unsere Anschriften:
Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Technische Leitung

Dr. Ing. Gundo Rischelmann
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 0202-715330

Manfred Höver
Höhscheid 9
5653 Leichlingen 2
Telefon 02174-3382

Betriebshof

Wuppertal-Kohlfurthbrücke. 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.

Beiträge laufen unverändert über die im Impressum der HALTESTELLE
genannten Konten. Geldspenden über DM 100,--, für die eine Spenden-
quittung gewünscht wird, sind grundsätzlich über die Konten der Stadt-
kasse Wuppertal abzuwickeln.

Der Bezug der HALTESTELLE ist in den Mitgliedsbeitrag eingeschlossen.
Einzelstücke werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben. Nachdrucke
und Auszüge sind nur bei voller Quellenangabe gestattet. Belege werden
erbeten.

Der Verein BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V. ist korporatives Mitglied des
Bundesverbandes deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF).

Mitteilungen des BMB - Vertriebs

Wir haben eine Reihe von neuen Artikeln aufgenommen, die noch nicht
in unserer Lagerliste verzeichnet sind:

Wuppertaler Stadtwappen in Originalgröße für unsere Strab.- Fahrzeuge
auf Selbstklebefolie, mehrfarbig 20.-DM

Postkarten - Serie der ASVi (Charleroi / Belgien)
9 Farbpostkarten 9.-DM

BMB - Sammelkarten, S/W Echtphoto

Karte Nr. 1	am Hatzfelder Wasserturm	1958	1.-DM	} Sonderpreis: ab 20 Stck. DM -75
Karte Nr. 2	am Haspel	1957	1.-DM	
Karte Nr. 3	Wettiner Str	1958	1.-DM	

Liniennummernkästen

20.-DM + Versandkosten

Aus den Schwebebahnwagen der Baureihe 1900 haben wir eine Reihe
von Schildern, (Stehplätze / Sitzplätze) die in den 50 er Jahren
zur Vermeidung von Überlastungen des Gerüsts montiert wurden.

Stück 10.-DM

Diese Artikel können Sie im Betriebshof Kohlfurth erhalten, oder
zzgl. Versandkosten per Post. Gewicht der Liniennummernkästen
ca. 3 - 4 KG!

Mitteilungen des Vorstands

=====

Wir können allen Mitgliedern die erfreuliche Mitteilung machen, daß die Stadtparkasse Wuppertal anlässlich der Ausschüttung des Jahresreingewinns eine Reihe von gemeinnützigen Organisationen in Wuppertal mit Geldspenden bedacht hat.

Die Bergischen Museumsbahnen e.V. haben neben einem Hallenanteil in Höhe von DM 1.500,-- nunmehr eine Spende in Höhe von DM 20.000,-- erhalten, die im Rahmen einer kleinen Feierstunde von Herrn Direktor Knorr an die Vertreter der BMB überreicht wurde.

Wir werden diese Mittel nunmehr zur Tilgung des am 27.4.1983 aufgenommenen Kredites verwenden. Somit ist die gesamte Baumaßnahme im bisherigen Rahmen schuldenfrei.

Die jetzt weiterhin auf dem Baukonto auflaufenden Gelder werden für den nächsten Bauabschnitt verwandt, d.h. für die Entwässerung und später die Seitenwände, den Hallenboden usw.

Zur Finanzierung der Baumaßnahmen wurden in starkem Maße auch Mittel eingesetzt, die durch die Kasse Kohlfurth in Verbindung mit dem BMB-Vertrieb erwirtschaftet wurden. Die Einführung des Sonntagdienstes in den Sommermonaten hat eine erfreuliche Entwicklung genommen. Wir danken allen Mitgliedern, die sich hier eingesetzt haben!

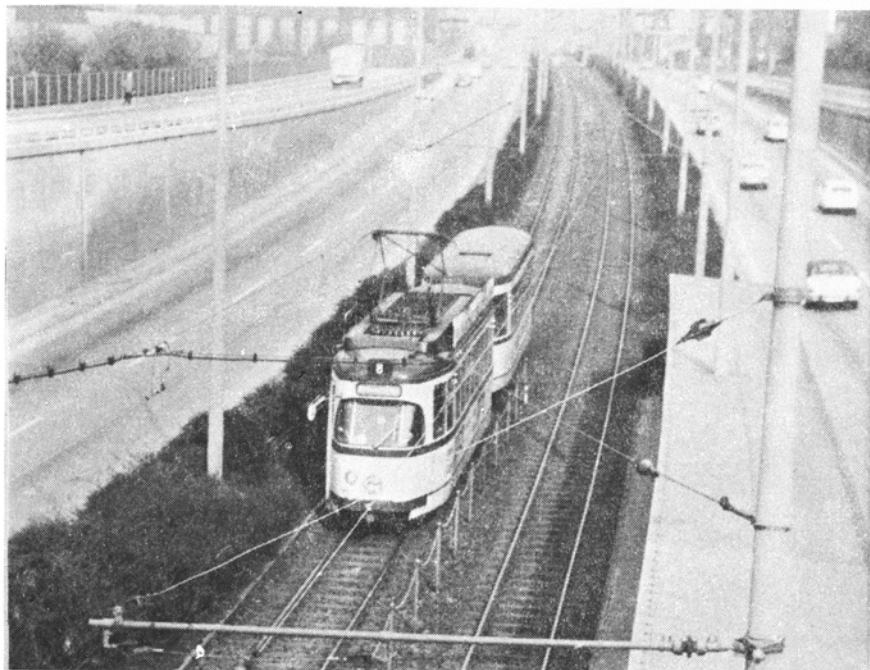
Die Spendenaktion für den Hallenbau wurde weitergeführt. Wir bedanken uns bei folgenden Spendern (Stichtag 11.9.1983):

Ludwig Gärtner, Berlin
Hermann Gründer, Witten
Erhard Beyer, Bielefeld
Fa. Ernst Schmidt, Gevelsberg (Sachspende)
Andreas Knebel, Hagen
Erwin Freund, Wuppertal
Helmut Blenkers, Krefeld
Martin Rausch, Remscheid
erhält zur JHV die goldene Ehrennadel

Frau Meiners, Detmold
Reinhard Siekmann, Göttingen
Heinz Meyer, Wuppertal
Dipl. Ing. Herbert Meinsma, Solingen (Sachspende)
H. Diestelhorst, Wuppertal
Thomas Wächter, Wuppertal
Berg-Bräuerei, Mülheim/Ruhr, Arnt-Ulrich Mann
erhält zur JHV die goldene Ehrennadel
Hanns Heinen, Solingen
Stadtwerke Solingen AG (Hallenanteil)
Jürgen Eidam, Bochum

Hans Schulze, Viernheim
Manfred Frickhöfer, Karlsruhe
Adrian-Matschke, Hilden
Wolfgang Schultz, Wuppertal
Gustav Hügel, Wuppertal
Ralf Faust, Schwelm
Manfred Gallmeister, Gelsenkirchen
Dr. Gundo Riechelmann, Sprockhövel
Manfred Streppelmann, Hagen
Emil R. Dicke, Sprockhövel
Volker Schneeloch, Herdecke
Dietmar Pass, Hamburg (Hallenanteil)
Dr. H. Meyer, Offenbach
Herbert Osenberg, Wuppertal
Ulrich Rockelmann, Kulmbach
Bürgerverein Nordstadt, Wuppertal-Elberfeld
Fa. Josef Mai & Co., Wuppertal (Sachspenden)
Michael Dickmann, Wuppertal
Stadtparkasse Wuppertal (siehe obige Mitteilungen)
Fa. Walter Dross, Solingen (Sachspende)

Der Schatzmeister bittet alle Mitglieder, die keine Hallenanteile übernommen haben und ihren Beitrag bisher noch nicht überwiesen haben, dringend um Überweisung des Jahresbeitrags für 1983. Die Haushaltsführung der BMB ist durch den Hallenbau und dessen Finanzierung bekanntlich umgeschichtet worden. Die laufenden Unkosten müssen durch die Beiträge finanziert werden.



Abschied vom Vierachser

Die letzten 1500er gehen aufs Abstellgleis

Im November 1982 endet der Einsatz der vierachsigen Triebwagen aus der Reihe 1500, wenn die Auslieferung der fünften M-Wagen-Serie (Nr. 1121 ... 1134) abgeschlossen ist. Damit rollt ein Wagentyp aufs Abstellgleis, der mehr als 25 Jahre das Bild der Essener Straßenbahnen geprägt hat.

Während bis in die ersten Nachkriegsjahre der Zweiachser der typische deutsche Straßenbahnwagen war, erschien der großräumige Vierachser als echte Neuentwicklung im Jahre 1951. Die Düsseldorfer Waggonfabrik brachte ihn heraus, und bei verschiedenen Verkehrsgesellschaften – u. a. in Hannover, Düsseldorf und Essen – wurde er erprobt. Der erste Wagen für Essen trug die Nummer 513 und war zunächst auf der Verkehrsausstellung „Schiene und Straße“ zu sehen. Es war der erste Wagen dieser neuen Generation für Meterspur.

Es handelte sich um einen 14,10 m langen und 2,20 m breiten Einrichtungswagen mit eleganter Formgebung, einer schräggestellten Stirnscheibe, gepolsterten Sitzen, elektrisch betätigten Falttüren, einem Sitz für den Schaffner am hinteren Einstieg, Ausstieg in der Mitte und vorn für den Fahrgastfluß im ungeteilten großräumigen Wagenkasten. Daher rührt der Name „Flußwagen“, der sich in unserem Betrieb bis heute erhalten hat, obwohl der Fahrgastfluß mit der Umstellung auf Einmannbetrieb in den sechziger Jahren verschwand.

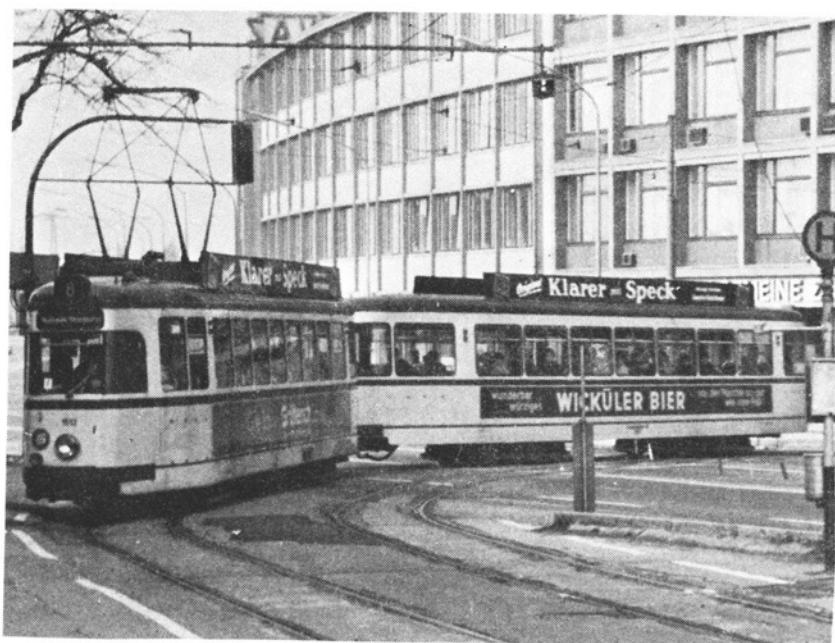
Für Fahrgäste, Betrieb und Technik war der Wagentyp eine wirkliche Neuerung, die durchaus der Eingewöhnung bedurfte.

Der Vierachser-Triebwagen hatte in Essen allerdings bereits eine langjährige Tradition. So entwickelte die damalige „Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, Abteilung Essener Straßenbahnen“ in den dreißiger Jahren außerordentlich fortschrittliche Fahrzeugtypen, zu denen der Tiefflurwagen Typ „Montos“ gehörte sowie der vierachsige Großraumwagen mit dem Spitznamen „Langer Essener“. Von ihm wurden zwei Wagen gebaut und erprobt. Da sie wegen ihrer großen Länge für die Gleisverhältnisse der meisten Strecken zu große Ausschläge des Wagenkastens im

Gleisbogen aufwiesen, wurden ihre 20 Nachfolger, die 1938 in Serie gingen, etwas kürzer ausgeführt.

Die Abmessungen sind in der Tabelle gegenübergestellt. Da die 20 vierachsigen Triebwagen auch einen durchgehenden, großen Fahrgastraum besaßen und nicht mehr, wie ihre zweiachsigen Vorläufer, mit Plattformen und Plattformtüren ausgestattet waren, erhielten sie die Bezeichnung „Großraumwagen“. Als solche lebten sie auch nach dem Krieg weiter, wenngleich 9 von den 20 Wagen durch Bombenschäden verloren gingen. Die noch vorhandenen Wagen verblieben in der Nummerngruppe 500; es waren noch die Wagen 502 ... 512 vorhanden. An diese Nummernserie schloß sich dann der erste der neuen Generation als „513“ an. Insgesamt wurden in mehreren Bestellungen 50 dieser Vierachser beschafft, die ersten sieben erhielten noch vorhandene Drehgestelle der Vorkriegs-Großraumwagen.

Technisch interessant ist, daß diese älteren Drehgestelle bereits den heute weltweit nicht mehr wegzudenkenden „DÜWAG“-Antrieb besaßen, bei dem der längsliegende Fahrmotor über beidseitig angeflanschte Kegelradgetriebe die beiden Achsen des Drehgestells antreibt. Diese bahnbrechende Entwicklung kam zum ersten Mal im „Langer Essener“ zur Anwendung. Ähnliches gilt für die Stahlleichtbauweise des Wagenkastens sowie für die Steuerung und Schaltausrüstung. Auch hier brachte der „Lange Essener“ eine beachtliche Neuerung: die feinstufige Steuerung mit dem unter dem Fußboden eingebauten Feinstufer (oder „Posaunohm“), der zu einer Kompaktbauweise der Steuerung – zusammen mit Widerständen und Lüfter – führte, wie sie erst heute mit dem „Chopper“

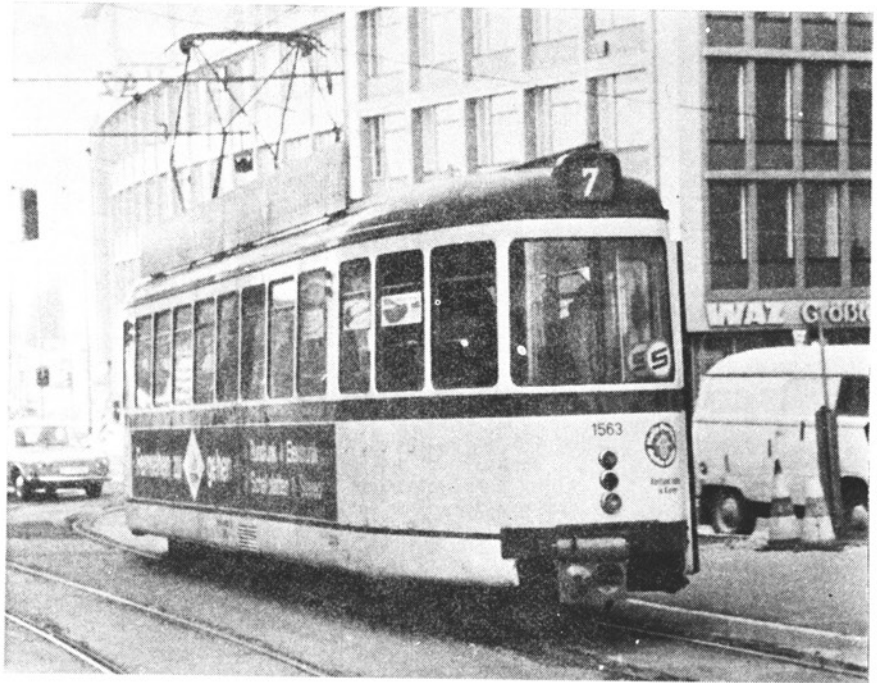


wieder aufgegriffen wurde. Der Feinstufer erlaubte durch seine hohe Stufenzahl (er sieht wie ein geradegestreckter Kommutator mit seinen vielen Kupferlamellen aus) ein völlig ruckfreies, gleichmäßiges Beschleunigen und Bremsen und bietet damit einen außerordentlichen Fahrkomfort.

Mit diesen modernen, leichten und geräumigen Triebwagen knüpfte man in Deutschland an die im Ausland schon 15 bis 20 Jahre früher vollzogene Entwicklung an, die z. B. in Nordamerika durch den sog. PCC-Wagen und in der Schweiz durch den vierachsigen Standardtriebswagen verkörpert wurde.

Da in den fünfziger Jahren die Beförderungskapazität der Straßenbahn voll ausgeschöpft werden mußte, verkehrten die Essener Vierachser im Zugverband aus zwei Triebwagen; hierfür waren sie mit der ebenfalls in Essen entwickelten Zweiwagenzugsteuerung „Montrose-Osters“ ausgerüstet. Zusammen mit einem zwei- oder vierachsigen Beiwagen entstand so ein Straßenbahn-Langzug mit hohem Platzangebot bei gleichzeitig guter Fahrdynamik.

Im Laufe der Jahre unterzog man die Wagen verschiedener Umbauten. So wurden die Vorkriegsdrehgestelle und auch die der Nachkriegsbauart, die mit Blattfedern ausgerüstet waren, durch solche mit Megi- und Schraubenfedern ersetzt. Die Wagen erhielten Feder-speicherbremsen, Entwerter, Funk, Zugbeeinflussung und Meldungsübertragung.



Nach mehr als 25jährigem Einsatz und Laufleistungen von mehr als 1,5 Millionen Kilometern wird dieser Wagentyp nun ausgemustert. Erhalten bleiben der erste Wagen der Serie, Nummer 513 = 1501, im Museum Viernheim der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und der Fahrschultriebswagen 640, vormals 1535. Zwei Wagen aus der zuletzt beschafften Serie

(heutige Nummern 1521 und 1522) bleiben als Arbeitswagen vorerst auch erhalten, weil in absehbarer Zeit alte Zweiachs-Arbeitstriebswagen abgängig sind. Eine Reihe von Drehgestellen hat den Weg nach Innsbruck angetreten, um dort als Tausch- und Reservedrehgestelle noch nützliche Dienste zu leisten.

Hans Ahlbrecht

Wir entnahmen diesen Artikel der Hauszeitung KURS der EVAG und unterlegten Bilder, die Klaus Sieper im Mai 1974 aufnahm. Alle Meterspurstrecken gibt es heute nicht mehr: Hobeisenbrücke (jetzt U18), Jugendzentrum, 1563 ebenda, Mülheim-Heissen.

Unten: Straßenbahn-Alltag - Gleich wird Mutti aussteigen. Der Gegenzug wartet schon.



WZ General-Anzeiger

Verantwortlich

Die Stilllegung der Straßenbahn war für den Stadtrat keine einfache Entscheidung und er hat sich sein deutliches Votum dafür nicht leicht gemacht. Viele Bürger werden kein Verständnis dafür aufbringen, daß die „Elektrische“ ab 1988 in Wuppertal nicht mehr fahren soll. Dennoch hat der Rat im Sinne aller Bürger verantwortlich gehandelt. Die Straßenbahn ist nämlich nicht, wie es Nostalgiker gern darstellen, der Bürger „liebste Kind“. Das ist, wie Stadtverordneter Feuser treffend darstellte, das Auto. Wenn dem nicht so wäre, gäbe es die schweren Finanzierungsprobleme für den öffentlichen Nahverkehr nicht, der nur mit Mühe auf 66 Prozent Kostendeckung zu bringen ist.

Der Beschluß des Rates, der sicherlich den Stadtsäckel um Millionen pro Jahr entlastet, war wohl unumgänglich, weil das Straßennetz mit der Zeit so „gesundgeschrumpft“ worden ist, daß es heute betriebswirtschaftlicher Unsinn ist. Man kann darum die Stilllegung nur mit Bedauern als unvermeidlich zur Kenntnis nehmen. Worauf die politischen Parteien aber nun zu achten haben und nach eindeutigen Bekunden auch achten wollen, ist die Verbesserung des Nahverkehrsangebotes auch ohne Straßenbahn. Dies haben sie zugesagt. Da sind sie dem Bürger gegenüber im Wort. Daß der Gleiskörper auf der Talsohle optisch ansprechend gestaltet und die flexiblen Busse auch flexibel eingesetzt werden müssen, versteht sich von selbst.

Michael Hartmann

Niemand hat es gern beschlossen:

Die Straßenbahn wird stillgelegt

Nahverkehrsangebot bleibt erhalten

Dienstag, 27. September 1983

Mit 55 gegen neun Stimmen hat der Stadtrat gestern Abend die stufenweise Stilllegung der Straßenbahn bis zum Jahr 1988 beschlossen und das Konzept für den öffentlichen Nahverkehr in Wuppertal zur Kenntnis genommen. In derselben Abstimmung wurden zwei umfangreiche Anträge von SPD und CDU angenommen, die sicherstellen sollen, daß auch nach Stilllegung der Straßenbahn, die inzwischen auf ein Netz von 26 Kilometern geschrumpft ist, das Angebot im öffentlichen Nahverkehr nicht schlechter, sondern besser wird.

Oberstadtdirektor Dr. Richter hatte die auf hohem Niveau stehende Sachdebatte mit einem eindeutigen Bekenntnis der Verwaltung zur Straßenbahnstilllegung eingeleitet. Fahrpreiserhöhungen seien heute kein Mittel mehr, den öffentlichen Nahverkehr zu erhalten. Nur nachhaltige Verbesserungen der Ausgabe- und Einnahmenseite könnten dies bewirken. Die Straßenbahn sei der Konkurrenz des Omnibusses längst erlegen. Bei nur elf Prozent Transportanteil verursache sie 33 Prozent der 50 Millionen Defizit.

SPD-Sprecher Uwe Herder schloß sich dem an. Er räumte zwar ein, das gestrige Datum werde nicht gerade als Ehrentag in die Verkehrsgeschichte der Stadt Wuppertal eingehen, hielt aber trotzdem den Stilllegungsbeschluß für unumgänglich. Nüchtern stellte Herder fest: „Die Straßenbahn ist nur noch ein teurer Torso.“ Die Fehler der Vergangenheit könne man heute nicht mehr reparieren. Er bekannte sich für seine Fraktion dazu, die gleichbleibende Qualität des öffentlichen Nahverkehrs zu garantieren – auch ohne Straßenbahn.

Als notwendig befand auch CDU-Stadtverordneter Herbert Feuser „die Liquidation dieses Restbestandes Straßen-

bahn.“ Die Erschließungsqualität der einzelnen Stadtgebiete sei sogar ohne Straßenbahn leichter zu steigern. Ohne über einzelne Beträge reden zu wollen, bezifferte Feuser die jährliche Ersparnis für den Stadtsäckel auf „Millionenbeträge“.

FDP-Fraktionschef Draudt, dessen Partei sich als erste für die Stilllegung entschieden hatte, erinnerte daran, daß es bei der Beschlußfassung über das Konzept für den öffentlichen Nahverkehr nicht nur um die Stilllegung der Straßenbahn, sondern um eine verbesserte neue Konzeption gehe.

Als Befürworter der Straßenbahn gingen die beiden CDU-Stadtverordneten Hans-Günter Klein und Willfried Klein ans Rednerpult. Sie machten deutlich, daß angesichts des auf 15 Prozent des Streckennetzes von 1944 geschrumpften Linienangebotes eine Erhaltung der Straßenbahn in dieser Größenordnung unmöglich sei und forderten Investitionen zur Erweiterung des Netzes.

Damit blieben sie aber auch in ihrer Fraktion in der Minderheit. Die CDU hatte die Abstimmung freigegeben (von ihr kamen die Gegenstimmen), während die SPD „trotz Bauchschmerzen“ und die FDP einheitlich votierten.

M. H.

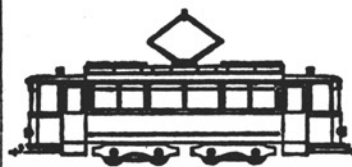
Wuppertal. Auch die Bergischen Museumsbahnen hatten ihre Türen geöffnet. Obwohl wir in der allgemeinen Werbung nicht besonders herausgestellt worden waren, fanden über 700 interessierte Besucher den Weg zur Kohlfurthbrücke. Der Katastrophenschutz hatte ein Zelt zur Verfügung gestellt, so daß wir erstmals Lichtbildervorträge anbieten konnten, die regen Zuspruch fanden. Thema: Geschichte der Meterspur im Bergischen Land und ein kurzer Überblick über die Entwicklung der Straßenbahnfahrzeuge. Ein Pendelverkehr zum Unterwerk war eingerichtet, und schon obligatorisch waren die Fragen der Besucher: Wann befahren Sie denn die ganze Strecke? Eine wichtige Voraussetzung, das Unterwerk, wird im kommenden Frühjahr fertig, die andere, die Halle, ist so weit gediehen, daß die Wartungsgrube zur Verfügung steht. Darüber hinaus trägt das Hallendach schon sichtbar dazu bei, daß die Ausbreitung der Korrosion aufgehalten wird. So werden Sanierungen an den Fahrzeugen nicht mehr nach kurzer Zeit von neuen Rostbildungen eingeholt sein. Wir sind angetreten, die Erinnerung an das bergische Meterspurnetz wachzuhalten. Wenn nun auch die normalspurige Wuppertaler Straßenbahn auf der Abgangliste steht, so kann uns keiner übelnehmen, wenn wir das bedauern. In Verfolgung unserer Ziele werden wir uns nun Gedanken machen müssen, ob wir nicht auch ein Normalspurfahrzeug erhalten sollen und gegebenenfalls wie. Jedenfalls verdient es die Wuppertaler Straßenbahn, die im kommenden Jahr – genau am 10. April 1984 – 110 Jahre alt wird, daß sie nicht in Vergessenheit gerät.

KSW

Bergische Blätter

Sehr geehrter Herr NR,
wir sind mit Ihrer Darstellung in Heft 7/83 nicht in allen Punkten einverstanden. Sie dürfen uns kritisieren

- es gibt sicher Ursachen dafür. Wir halten es aber für gefährlich, den Eindruck aufkommen zu lassen, als ob man so ohne weiteres ein anderes Projekt auf die Beine stellen könnte. Im übrigen entspringt diese Idee nicht unseren Überlegungen, und wir müssen uns davon distanzieren. KSW



Am 24. September 1983 war
Tag der offenen Tür in

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

AN ALLE MITGLIEDER

Postanschrift:
Postfach 131936
5600 Wuppertal 1

Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 225815-439

BMB - Vertrieb / Verlagsbuchhandel
Postscheckamt Essen 9072-438

Sachbearbeiter, Antwort erbeten an:

Emil R. Dicke, Vorsitzender

Tag 1. 10. 1983

Betr.: Satzungsänderung.

Sehr geehrte Mitglieder.

Sie finden in dieser HALTESTELLE die Neufassung der Satzung der Vereinigung BMB e.V. Wuppertal.

Mit dieser Neufassung werden die steuerlich bedeutsamen Satzungsbestimmungen der Rechtslage angepaßt. Geändert wurden die Artikel 2 und 11 der Satzung, um die Gemeinnützigkeit der Vereinigung zu erhalten.

Wir bitten alle Mitglieder mit Nachdruck um die schriftliche Zustimmung zu dieser Satzungsänderung, da 2/3 der Mitglieder an der Abstimmung teilnehmen müssen, die mit 3/4 Mehrheit entscheiden. Wir fügen ein entsprechendes Formular bei, (*Stimmzettel Seite 9*) welches Sie bitte mit dem beiliegenden Rückumschlag als Briefdrucksache (0,70 DM Porto) an uns zurücksenden wollen. Mit dieser schriftlichen Abstimmung ersparen wir uns eine evtl. Wiederholung der Jahreshauptversammlung 1984 wegen ungenügender Teilnehmerzahl, da nach der Erfahrung höchstens 85 - 90 Mitglieder an der Versammlung teilnehmen, wir aber mindestens die doppelte Zahl von Stimmen benötigen, um die Satzung zu ändern.

Wir bitten um Ihre Hilfe und erwarten Ihre Rückantwort.

Mit freundlichen Grüßen.

BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN EV
WUPPERTAL



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.

Art. 1 Allgemeine Bestimmungen.

Der Verein soll heißen Bergische Museumsbahnen e.V. Der Sitz des Vereins ist Wuppertal. Der Verein soll in das Vereinsregister des zuständigen Amtsgerichts eingetragen werden.

Art. 2 Ziele und Zweck des Vereins.

Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Ziele; diese sind:

- im westlichen Bundesgebiet Museumsbahnen einzurichten und zu betreiben, und zwar wenn möglich in Zusammenarbeit mit noch bestehenden Bahnbetrieben.
- historische Gegenstände und Material über Bahnen zu sammeln und der Öffentlichkeit zur Beachtung zugänglich zu machen.
- seine Mitglieder und die Öffentlichkeit durch die Herausgabe von Schriften über Schienenverkehr mit dessen Geschichte vertraut zu machen.

Zweck des Vereins ist es, seine Ziele zu fördern. Die Einnahmen einschließlich der Beiträge, Spenden und etwaiger Gewinn aus den Museumsbahn-Betrieben dürfen nur zur Förderung der in diesem Artikel festgelegten Ziele verwendet werden. Die Mitglieder dürfen keinen Gewinnanteil oder sonstige Zuwendungen aus Mitteln des Vereins erhalten. Es darf keine Person durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken des Vereins fremd sind, oder unvernünftige hohe Vergütungen begünstigt werden. Der Verein erstrebt eine gute Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Vereinigungen von Eisenbahnfreunden und mit allen Bahnverwaltungen.

Art. 3 Die Mitgliedschaft.

Der Verein besteht aus:

- ordentlichen Mitgliedern,
- Ehrenmitgliedern.

Ordentliche Mitglieder können sein:

- Einzelmitglieder,
- korporative Mitglieder.

Mitglieder des Vereins können natürliche und juristische Personen werden. Mit ihrer Beitrittsklärung anerkennen sie die Satzung und die Ziele des Vereins. Das Mindestbeitragsalter beträgt 14 Jahre. Personen unter 21 Jahre haben ihrer Beitrittsklärung die schriftliche Zustimmung des gesetzlichen Vertreters beizufügen. Die Mitgliedschaft beginnt mit der Bestätigung durch den Vorstand. Die Mitgliedschaft ist nach § 38 BGB nicht übertragbar und nicht vererblich und deren Ausübung kann nicht einem anderen überlassen werden. Die Mitgliedschaft endet durch den Tod des Mitglieds, durch freiwilligen Austritt, oder durch Ausschluss.

Der Austritt muß schriftlich erklärt werden und ist mit einer Kündigungsfrist von 6 Wochen zum Schluß des Kalenderjahres zulässig.

Der Ausschluss kann erfolgen, wenn ein Mitglied den Zwecken und Zielen des Vereins zuwiderhandelt, sich einer Handlung schuldig macht, die geeignet ist, das Ansehen des Vereins zu schädigen, oder den fälligen Beitrag nach schriftlicher Mahnung nicht zahlt. Über den Ausschluss entscheidet zunächst der Vorstand allein. Bei der folgenden Mitgliederversammlung ist dieser Beschluss durch die Mitglieder zu bestätigen.

Die korporative Mitgliedschaft einer Organisation schließt nicht aus, daß daneben Mitglieder dieser Organisation einzeln die Mitgliedschaft in dem Verein erwerben.

Wer sich um Arbeit und Ziele des Vereins besonders verdient gemacht hat, kann durch Beschluss des Vorstandes, der durch die nächste Mitgliederversammlung zu bestätigen ist, zum Ehrenmitglied ernannt werden. Ehrenmitglieder haben gleiche Rechte wie andere Mitglieder, sind jedoch von der Zahlung des Jahresbeitrages entbunden.

Mitgliedern, die Sachleistungen und Arbeitsleistungen für den Verein erbringen, können diese Leistungen auf Antrag auf den Jahresbeitrag angerechnet werden. Über die Anträge entscheidet der Vorstand zusammen mit dem Betriebsbeamteten, dessen Betrieb die jeweilige Leistung zugute kommt. Arbeitsleistungen sind insbesondere Wartungs- und Reparaturdienst, Zugführer- und Schaffendienst, sowie Arbeitsdienst im Gleisbau und -unterhaltung. Die Höchstquote der Anrechnung beträgt 50%, für Mitglieder unter 25 Jahren 75%.

Art. 4 Beiträge.

Der Beitrag der Mitglieder wird auf der Jahreshauptversammlung festgesetzt. Er ist ohne Aufforderung vierteljährlich im voraus zu zahlen. Beitrags-Vorauszahlungen sind in unbeschränkter Höhe zulässig. Beim Eintritt in den Verein ist der Beitrag für das laufende Vierteljahr fällig.

Art. 5 Rechte und Pflichten der Mitglieder.

Die Mitgliedschaft berechtigt:

- zur Teilnahme und Abstimmung bei der Mitgliederversammlung sowie zur Stellung von Anträgen.
- zum freien Eintritt in die öffentlich zugänglichen Sammlungen und Ausstellungen des Vereins.
- zum ersten Anspruch bei der Vergabe von Fahrkarten für Sonderfahrten, die von dem Verein veranstaltet werden.

Die Mitglieder sind verpflichtet:

- zur Beachtung der von dem Verein erlassenen Satzung und Beschlüsse.
- zur Zahlung von Beiträgen. (Der Vorstand kann in Einzelfällen nach Ermessen Sonderregelungen hinsichtlich der Beitragspflicht und Zahlung vornehmen.)

Art. 6 Das Geschäftsjahr.

Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. Vor Abschluß eines jeden Geschäftsjahres hat eine Kassenprüfung stattzufinden.

Art. 7 Haftung.

Der Verein haftet nicht für Schäden aller Art, die den Mitgliedern bei Vereinsveranstaltungen oder bei ihrer Tätigkeit für den Verein entstehen, soweit sie nicht durch Versicherungsleistungen abgedeckt sind.

Art. 8 Verwaltung und Vertretung des Vereins.I. Vorstand.

Der Vorstand besteht aus dem 1. und 2. Vorsitzenden sowie dem Schatzmeister. Der Vorstand hat alle Angelegenheiten des Vereins zu leiten und zu verwalten. Er wird von der Mitgliederversammlung auf zwei Jahre mit einfacher Mehrheit gewählt. Wiederwahl ist zulässig.

Der Vorstand bleibt bis zur Neuwahl im Amt. Scheidet ein Vorstandsmitglied vorzeitig aus, so ist eine Ersatzwahl möglich. Die Amtszeit des Ersatzmannes endet mit der Amtszeit des Gesamtvorstandes.

Der erste Vorsitzende und der zweite Vorsitzende gemeinsam bilden den Vereinsvorstand im Sinne von § 26 BGB.

Die vom Vorstand zu gebenden Richtlinien und Weisungen sollen sich auf allgemeine, für die Museumsbahn-Betriebe gültige und anwendbare Angelegenheiten beschränken und der Wahrung der satzungsgemäßen Ziele, der Ordnung und Sicherheit sowie der Koordinierung der Bahnbetriebe dienen.

Der 1. Vorsitzende oder sein Stellvertreter haben das Recht der Einsichtnahme in alle Geschäftsangelegenheiten des Vereins einschließlich der Kassenführung. Nur der Vorstand ist berechtigt, über das Vereinsvermögen zu verfügen. Auf begründeten schriftlichen Antrag von 3/4 aller Mitglieder über 21 Jahre, dem ein Vorschlag für die Aufstellung eines neuen Vorstandes beigefügt sein muss, oder auf Antrag eines Vorsitzenden, ist vor Ablauf von zwei Jahren eine Neuwahl des Vorstandes möglich. Der Vorstand ist berechtigt, andere Mitglieder des Vereins zur Vornahme von Rechtsgeschäften jeder Art für den Verein zu ermächtigen. Er kann Geschäftsstellen in anderen

Neufassung

Art. 2 Ziele und Zwecke des Vereins

Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts "Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung. Zweck des Vereins ist die Förderung der Pflege und Erhaltung von Kulturwerten sowie die Förderung der Denkmalpflege.

Der Satzungszweck wird insbesondere verwirklicht

- a) durch die Einrichtung und das Betreiben von Museumsbahnen im westlichen Bundesgebiet, und zwar möglichst in Zusammenarbeit mit noch bestehenden Bahnbetrieben;
- b) durch das Sammeln historischer Gegenstände und Materials über Bahnen und des Ermöglichens deren Besichtigung durch die Öffentlichkeit;
- c) durch die Vermittlung geschichtlichen Wissens über den Schienenverkehr mittels Herausgabe von Schriften.

Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden. Der Verein erstrebt eine gute Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Vereinigungen von Eisenbahnfreunden und mit allen Bahnverwaltungen.

Art. 11 Beendigung des Vereins

Beschlüsse zur Auflösung des Vereins oder Fusion bedürfen der Zustimmung von 3/4 aller Mitglieder. Die Zustimmung der nicht erschienenen Mitglieder ist schriftlich einzuholen. Bei Auflösung des Vereins oder bei Wegfall seines bisherigen Zweckes fällt das Vermögen nach Tilgung aller Verbindlichkeiten an ein von der Mitgliederversammlung auszuwählendes steuerbegünstigtes oder in der Trägerschaft einer Körperschaft öffentlichen Rechts befindliches Verkehrsmuseum, das es ausschließlich und unmittelbar für die Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge zu verwenden hat.

----- abtrennen und einsenden -----

Orten oder Stadtteilen einrichten. Für jede Geschäftsstelle ernannt er einen Leiter, der dem Vorstand verantwortlich ist.

II. Beirat.

Der Verein bildet einen Beirat, der dem Vorstand berät. Die Mindestzahl der Beirats-Mitglieder beträgt zwei, sofern diesen die Aufgaben des Schriftführers sowie eines Betriebsbeamten übertragen sind. Für folgende Aufgaben sind bei Bedarf Mitglieder in den Beirat zu wählen:

- a) Betriebsbeamte der einzelnen Museumsbahn-Betriebe für die jeweilige örtliche, betriebliche und verkehrliche Aufsicht und Ausbildung,
- b) Schriftführung, Werbung, Rechtsangelegenheiten, Haftpflicht-Versicherung,
- c) technische Angelegenheiten (Dampf Betrieb),
- d) technische Angelegenheiten (Elektro-Betrieb),
- e) weitere Angelegenheiten wie Sonderfahrten, Einkauf, Kontakte mit anderen Vereinen, Dokumentation usw.

III. Die Mitgliederversammlung.

Alljährlich muß eine ordentliche Mitgliederversammlung (Hauptversammlung) stattfinden. Die Einladung zur Mitgliederversammlung muß schriftlich 14 Tage vor dem Versammlungstag (es gilt der Poststempel), unter Bekanntmachung der Tagesordnung ergehen. Ein Kassenbericht ist beizulegen. Anträge zur Tagesordnung der Mitgliederversammlung sind dem Vorstand mindestens 4 Wochen vorher schriftlich bekanntzugeben. Auf der Hauptversammlung hat der Vorstand einen schriftlichen Jahresbericht vorzulegen. Der Schatzmeister hat über die Entwicklung des Vereinsvermögens kurz zu berichten. Die Mitgliederversammlungen werden vom 1. Vorsitzenden, bei seiner Verhinderung von 2. Vorsitzenden geleitet.

Die Aufgaben der Mitgliederversammlung sind:

- a) Entgegennahme des Rechenschaftsberichtes und Entlastung des Vorstandes,
- b) Entgegennahme und Genehmigung des Rechnungsbeschlusses und Entlastung des Schatzmeisters,
- c) Wahl des Vorstands und des Beirats,
- d) Satzungsänderungen (Art. 9),
- e) Beschlussempfehlung über anderweitige Anträge des Vorstandes und der Mitglieder,
- f) Beratung über Veranstaltungen des Vereins und langfristige Planungen.

Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist eine Niederschrift anzufertigen. Sie ist vom Vorsitzenden oder vom Versammlungsleiter zu unterschreiben und von einem anderen Vorstandsmitglied gegenzuzeichnen.

IV. Die außerordentliche Mitgliederversammlung.

Eine außerordentliche Mitgliederversammlung ist einzuberufen:

- a) auf Beschluss des Vorstandes,
- b) auf mit schriftlichen Gründen versehenen Antrag eines Viertels der Mitglieder.

Art. 9 Satzungsänderungen.

Zur Änderung der Satzung bedarf es eine Mehrheit von 3/4 der Stimmen, jedoch müssen 2/3 der Mitglieder anwesend sein.

Ist die Mitgliederversammlung wegen ungenügender Zahl der Anwesenden nicht beschlussfähig, so können sowohl der Vorstand als auch die jeweiligen Mitglieder auf deren Antrag die Mitgliederversammlung einberufen worden war, binnen vier Wochen mit einer Ladungsfrist von einer Woche eine weitere Versammlung anberaumen, die mit 3/4 Mehrheit der Anwesenden beschlussfähig ist.

Art. 10 Rechnungsprüfer.

Bei der Hauptversammlung sind für jedes Geschäftsjahr 2 Rechnungsprüfer zu wählen. Sie haben die Rechnungsführung und den Vermögensstand des Vereins zu prüfen und die Mitgliederversammlung über das Ergebnis der Prüfung zu berichten. Wiederwahl der Rechnungsprüfer ist nur nach einer Pause von 2 Jahren zulässig.

Art. 11 Beendigung des Vereins.

Beschlüsse zur Auflösung des Vereins oder Fusion bedürfen der Zustimmung von 3/4 aller Mitglieder. Die Zustimmung des nicht erschienenen Mitglieder ist schriftlich einzuholen. Bei Auflösung des Vereins fällt dessen Vermögen nach Tilgung aller Verbindlichkeiten einem von der Mitgliederversammlung auszuwählenden Verkehrsmuseum für die Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge zu.



Die Tage werden kürzer, der Herbst- und Winterfahrplan gilt - es wird Zeit, einzuladen zu unserer traditionellen

N I K O L A U S F A H R T

auf dem Netz der Rheinischen Bahngesellschaft.

Tag: Sonntag, den 4.12.1983

Abfahrt: 11.05 Uhr Bahnsteig 2
vor dem Düsseldorfer
Hauptbahnhof.

Unsere Freunde von der Rheinbahn haben wieder einige Überraschungen parat. Die Mittagspause ist in Kaiserswerth vorgesehen. Die Fahrt soll u.a. über die Schnellbahnstrecke nach Duisburg gehen. Als Fahrzeuge sind Nr. 3232 und 2151 angekündigt.

Fahrpreise:	Nichtmitglieder	DM 15,--
	Mitglieder	DM 10,--
	Kinder	DM 5,--

Für Nichtmitglieder gilt die Überweisung des Fahrgelds auf eines unserer Konten als Anmeldung. Mitglieder werden gebeten, sich mittels Postkarte anzumelden. Anmeldeschluß: 26.11.1983.

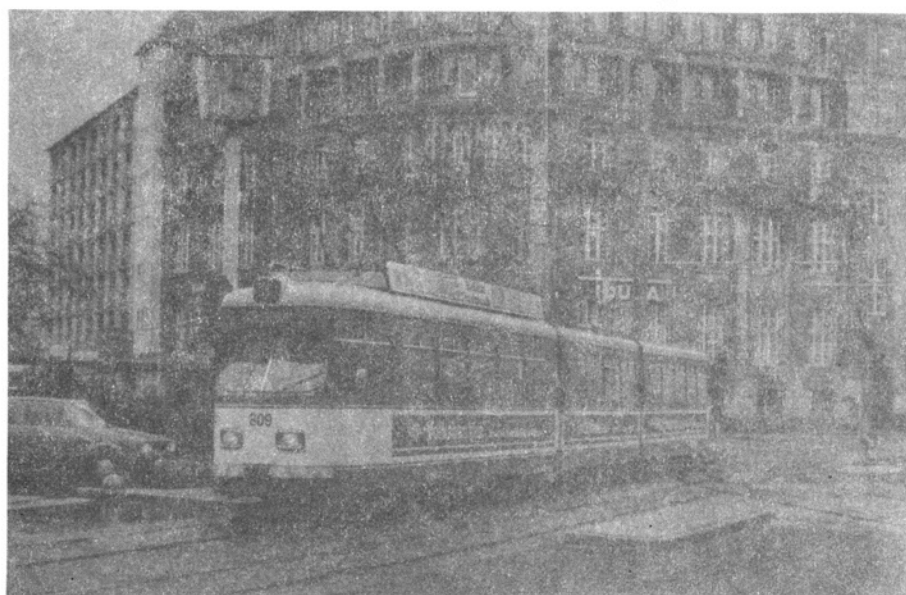
Anschluß VRR aus Richtung Osten - Linie 61 (DB)
Hagen ab 9.38, Schwelm ab 10.05, W-Oberbarmen ab 10.14,
W-Elberfeld ab 10.23, W-Vohwinkel ab 10.33,
Düsseldorf Hbf. an 10.55.

Zur Einstimmung in das Thema bringen wir eine schöne Postkarte aus dem Gunkel-Verlag aus der Sammlung des Herrn Ronald Biese: Die Rheinbahn am Brehm-Platz in Düsseldorf.





Unter dem Motto "Nachlese" stehen die Bilder auf dieser Seite. Die Fotos oben stammen von MML und zeigen die historischen Fahrzeuge der Straßenbahn Halle/Saale oben links und der ehemaligen Merseburger Überlandbahn anlässlich des Hundertjährigen der hallischen Straßenbahn im Jahre 1982 (siehe HALTESTELLE 35, Seite 13). Beide Wagen wurden von der Waggonfabrik Lindner in Ammendorf gebaut.



Nachlese zu HALTESTELLE 37 sind die Bilder aus Bielefeld, die Peter Lechtenböhrer am 12.10.1982 am Jahnplatz aufgenommen hat. Der unten gezeigte Stadtbahnwagen aus der ersten Lieferung paßt schon nicht mehr zur zweiten Serie, und man erwägt schon den Verkauf der vier Züge. Wir erinnern daran, daß Bielefelder Fahrzeuge inzwischen in Mannheim und in Innsbruck fahren.

Die nach Innsbruck verkauften Achtsachser wurden zu Sechssachsern zurückgebaut. Die freigebliebenen Mittelteile wurden in Hagener Sechssachser eingesetzt. Diese "neuen" Achtsachser gehören jetzt der Stubaitalbahn und lösten die Wechselstromtriebwagen für Industriefrequenz aus der Frühzeit der Elektrotraction ab. Die Einrichtungssechssachser haben den Dienst der Hagener Wagen auf dem Stadtnetz übernommen.





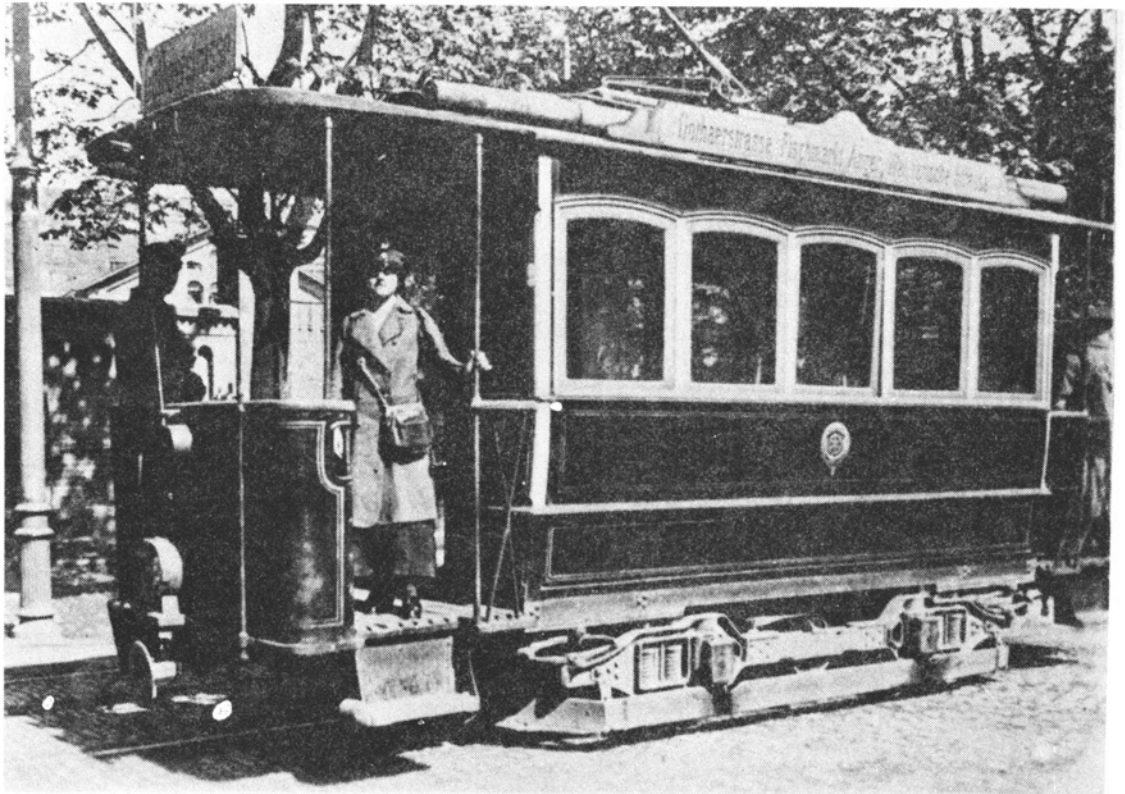
100 Jahre Erfurter Straßenbahn 1883-1983

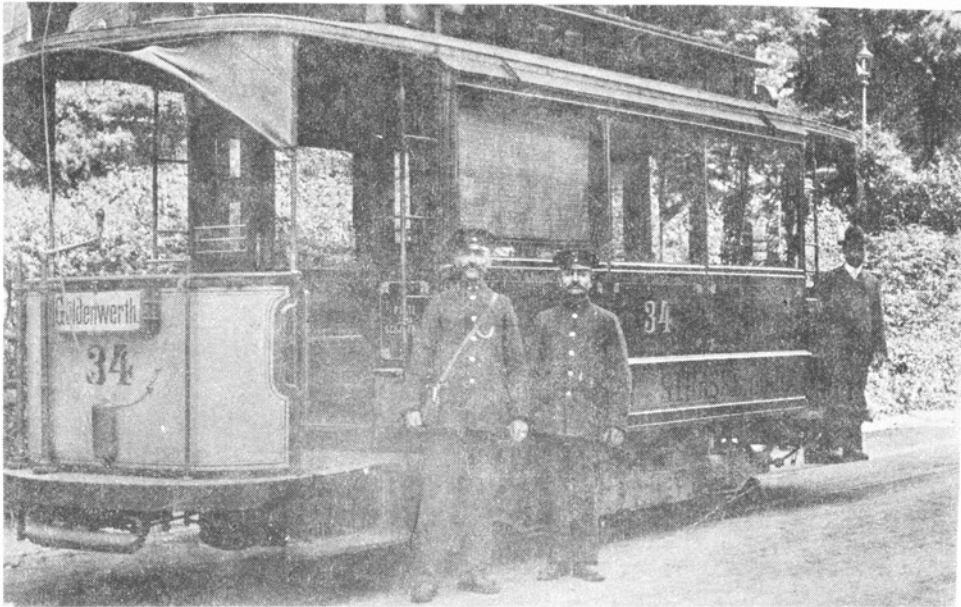
Der Zusammenhang dieser beiden Jubiläen ist vielleicht etwas weit hergeholt. Dennoch bin ich froh, diesen Aufsatz schreiben zu können. Anlaß waren nämlich zwei wunderschöne Postkartenmappen, die mir mein Straßenbahnfreund aus der Deutschen Demokratischen Republik gesandt hat. Und ein Remscheider Straßenbahn-

90 Jahre Remscheider Straßenbahn 1893-1983

wagen vor der berühmten Kulisse von Dom und St. Severi, ist das nicht Anlaß genug, Erinnerungen aufzufrischen? Anders als die Remscheider Straßenbahn, hatte die Erfurter einen Vorläufer in Gestalt der Pferdebahn. Das verwundert nicht, denn die topografischen Verhältnisse Erfurts sind zur Anlage einer Straßenbahn weitaus günstiger als die Remscheids. So fing denn Remscheid gleich mit elektrischem Betrieb an – am 1. Juli 1893. Durch Anschaffung neuer Wagen waren bald einige Fahrzeuge überzählig. Die Wagen Nr. 2, 12 und 13 wurden nach Erfurt verkauft und dort am 11.5.1906 mit den Nummern 50 – 53 in Betrieb

genommen. Wie das Remscheider Netz, so war auch das Erfurter im Jahre 1894 von der Union Elektrizitätsgesellschaft eingerichtet worden. Die Wagen waren dort bis 1928/29 im Betrieb. Während in Remscheid am 10.4.1969 der Straßenbahnbetrieb endete, fährt die Erfurter Straßenbahn





mit modernen Dreiwagenzügen der Firma Tatra einer gesicherten Zukunft entgegen.
Klaus Sieper

Unsere Bilder:
S. 12 oben und S. 13 unten: VEB (K) Erfurter Verkehrsbetriebe Verlag Bild und Heimat, Reichenbach (Vogtland).
S. 13 oben: Aus dem Familienalbum des Herrn Wolfgang Strupat, Düsseldorf: Remscheider Wagen Nr. 34 an der Endstelle Hasten ca. 1910.

Am 1. Juli 1893 standen sieben Motorwagen bereit, die von je zweimal fünfzehn Pferdestärken angetrieben wurden. Sie reichten aus für die ersten Strecken von der Allee-straße bis zur Bahnkreuzung Vieringhausen (1,350 km), vom Markt nach Hasten (2,480 km), vom Markt zum Bahnhof Vieringhausen (2,100 km) und vom Bahnhof Remscheid nach Blidinghausen (1,700 km). Im Endergebnis erreichte die Straßenbahn einen Schienenweg von 43 Kilometer. Bis zum Kriegsausbruch 1914 war die Betriebslänge auf 15,7 km ausgebaut, 1922 wurden die Kleinbahnstrecken von Lennep nach Talsperre, Burg und Wermelskirchen übernommen.

Das Projekt „Elektrische Straßenbahn“ wurde angepackt und verwirklicht von Robert Böker, dem verdienten Sohn und späteren Ehrenbürger Remscheids. Er ergriff die Initiative in Erkenntnis der Notwendigkeit eines modernen Verkehrsmittels und wußte davon auch die damaligen Stadtverordneten zu überzeugen.

Remscheider Straßenbahn

Mit dem heutigen 10. April stellen die Remscheider Verkehrsbetriebe endgültig den Straßenbahnverkehr ein. Zu einer letzten Fahrt mit geschmückten Wagen zwischen Ehringhausen und der Filiale heißt es Abschied nehmen von der Straßenbahn, auf die Remscheid einst so stolz war. Remscheids Straßenbahn war die erste, die in Westdeutschland gebaut wurde, und diese Straßenbahn befuhr in der Bismarckstraße das steilste Straßenstück ohne Zahnradantrieb.

Seite 12

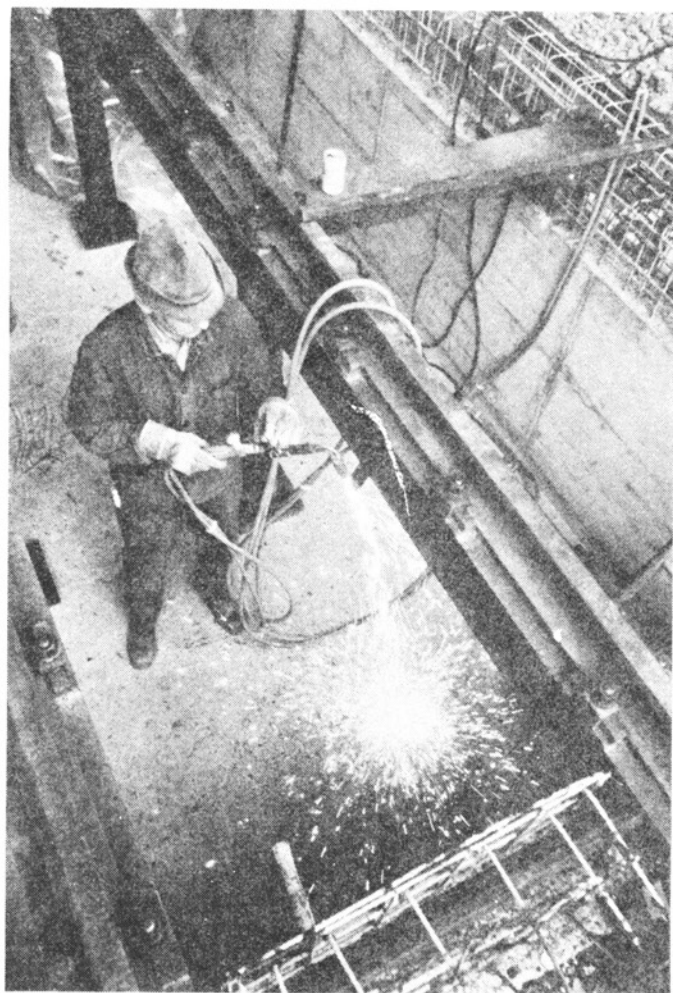
unten:

Arbeitsgemeinschaft
4/60 "Nahverkehr Erfurt" des
Deutschen Modell-eisenbahn-Verbandes
der DDR
Tw 50 ex
Remscheid,
Baujahr
1893
Herbrand/
UEG

Rechts:
Tatra-
Dreierzug
Baujahr
1981



BERGISCHE
MUSEUMSBAHNEN
A K T I V

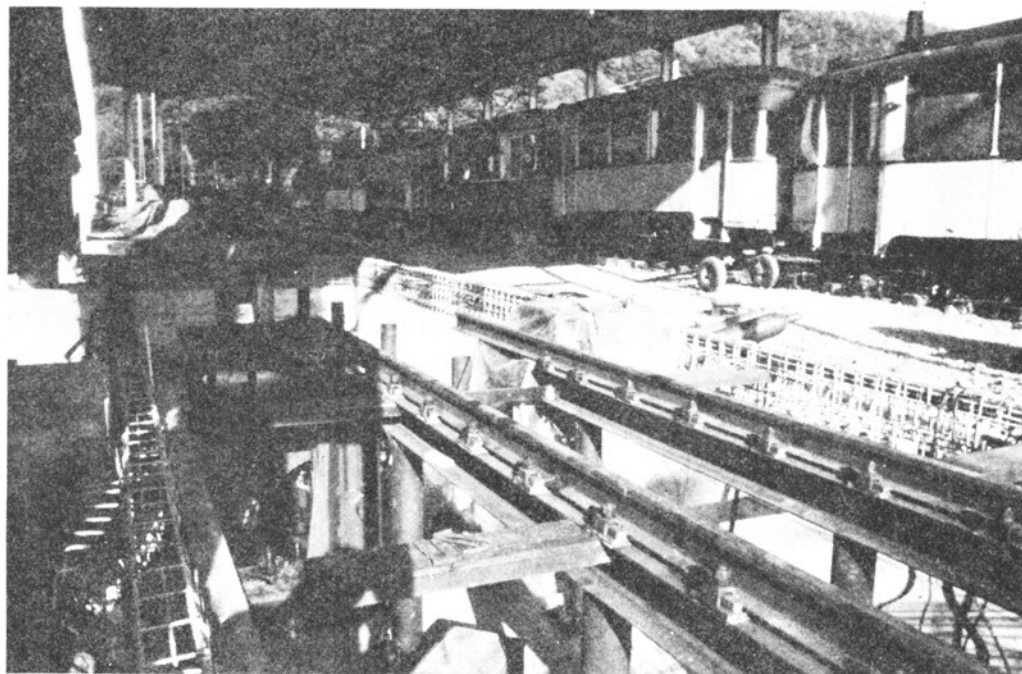


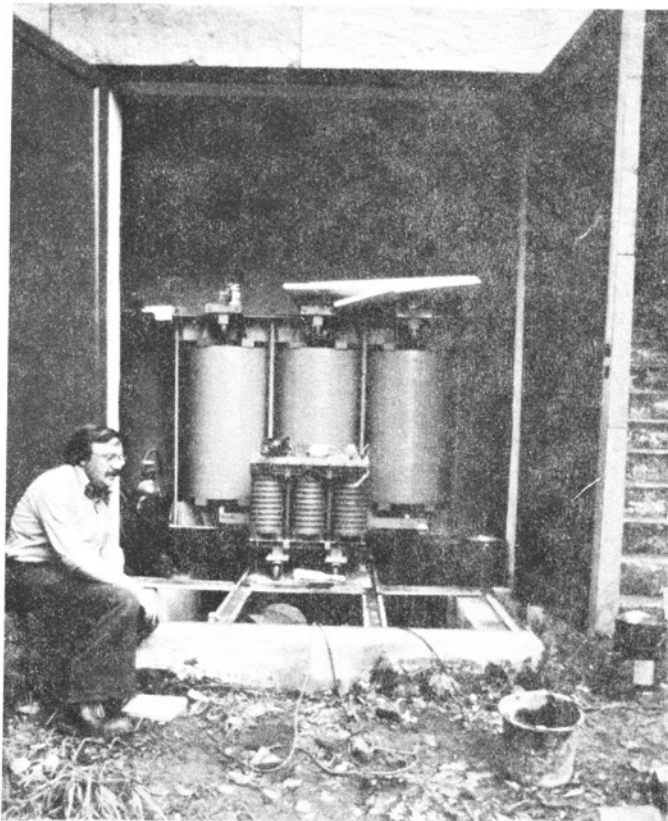
Mühsam ernährt sich nicht nur das sprichwörtliche Eichhörnchen. Mühsam ist auch oft der Alltag, oder besser die Freizeit der BMB-Aktiven. Wir müssen eben alles selber machen. Dabei werden beachtliche technische - und auch physische - Leistungen vollbracht. Im Vordergrund steht der Ausbau der Wagenhalle. Die beiden Bilder auf dieser Seite zeugen vom Bau der Wartungsgrube, der so weit gediehen ist, daß die Brücke befahren werden kann. Damit ist die Durchsicht der Fahrwerke in der erforderlichen Weise möglich. Daneben ist der Einbau von Gleis 4 vorbereitet. Wir warten alle gespannt darauf, daß erstmals ein Wagen mit eigener Kraft - elektrisch, versteht sich - die Halle verläßt. Die beiden anderen Hallengleise werden folgen, wobei erwogen wird, Gleis 6 mit vier Schienen zu verlegen, damit wir

dem Normalspurwagen 3239 der Wuppertaler Stadtwerke AG eine Heimstatt bieten können, wenn die Straßenbahn in Wuppertal abgeschafft wird. Damit würde zugleich das Problem der Unterstellung des Küchenwagens - Niederflur ex Rheinische Bahngesellschaft AG, ohne Motore - gelöst. Darüber muß aber noch im Kreise aller Beteiligten gesprochen werden.

Die Halle soll übrigens über unser eigenes Unterwerk nicht nur mit Fahrstrom, sondern auch mit Licht- und Kraftstrom versorgt werden. Dazu muß eine Freileitung als oberirdisches Kabel entlang der Strecke verlegt werden.

Diese neue Arbeit wird dadurch sinnvoll, daß wir einen günstigeren Stromtarif ausnutzen können. Gleichzeitig kann die jetzige provisorische Stromversorgung ("kleine Zeche") dann entfallen. Wem nun jemand fragen sollte, aus welchem Grunde die vielen Provisorien denn überhaupt geschaffen wur-





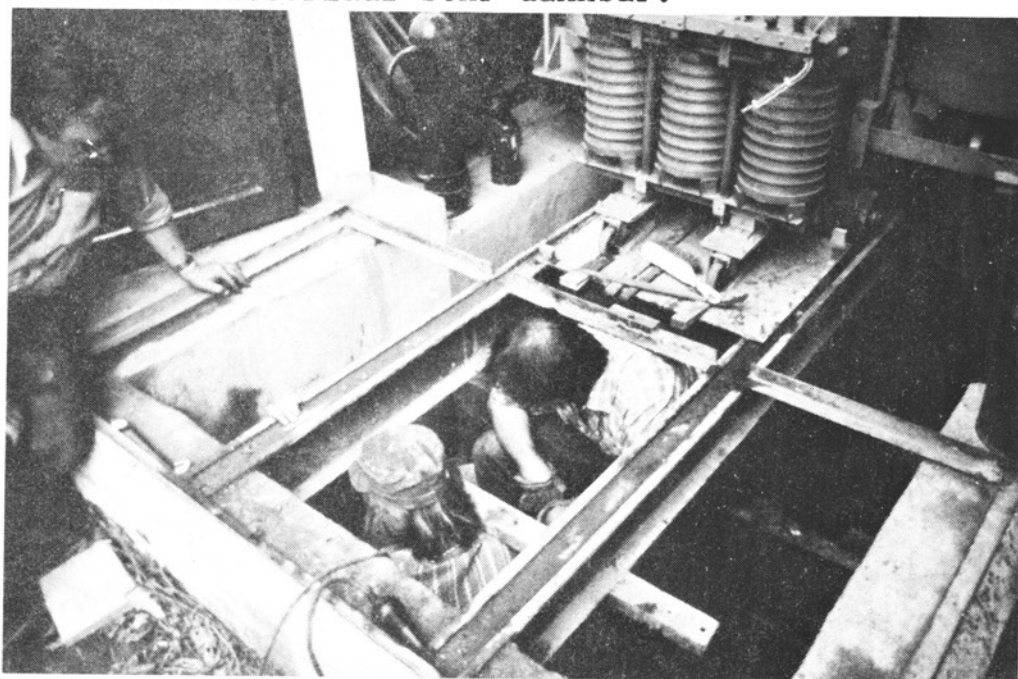
den, so ist dem entgegenzuhalten, daß das große Unterwerk so schnell einfach nicht zu bekommen war. Und Strom brauchten wir von Anfang an, wobei der Fahrstrom immer eine untergeordnete Rolle spielte. Die erste Unterwerksausrüstung "erbten" wir von der Barmer Bergbahn. Sie hatte nur noch Schrottwert. Die zweite kauften wir von der Hagener Straßenbahn. Es war die letzte technische Entwicklungsstufe des Quecksilberdampfgleichrichters. Mit dem Einbau waren die Wuppertaler Stadtwerke nicht einverstanden, es sei denn, wir hätten die volle Verantwortung für alle Störungen übernommen, die von der Anlage hätten ausgehen können. So fanden wir einen Ersatz bei der Vestischen Straßenbahn. Für diese Anlage fehlten aber jegliche Schaltpläne. So hat nun endlich die Stilllegung der Straßenbahn in Bremerhaven uns die richtige Unterwerksausrüstung beschert, und der Einbau ist in vollem Gange. Es

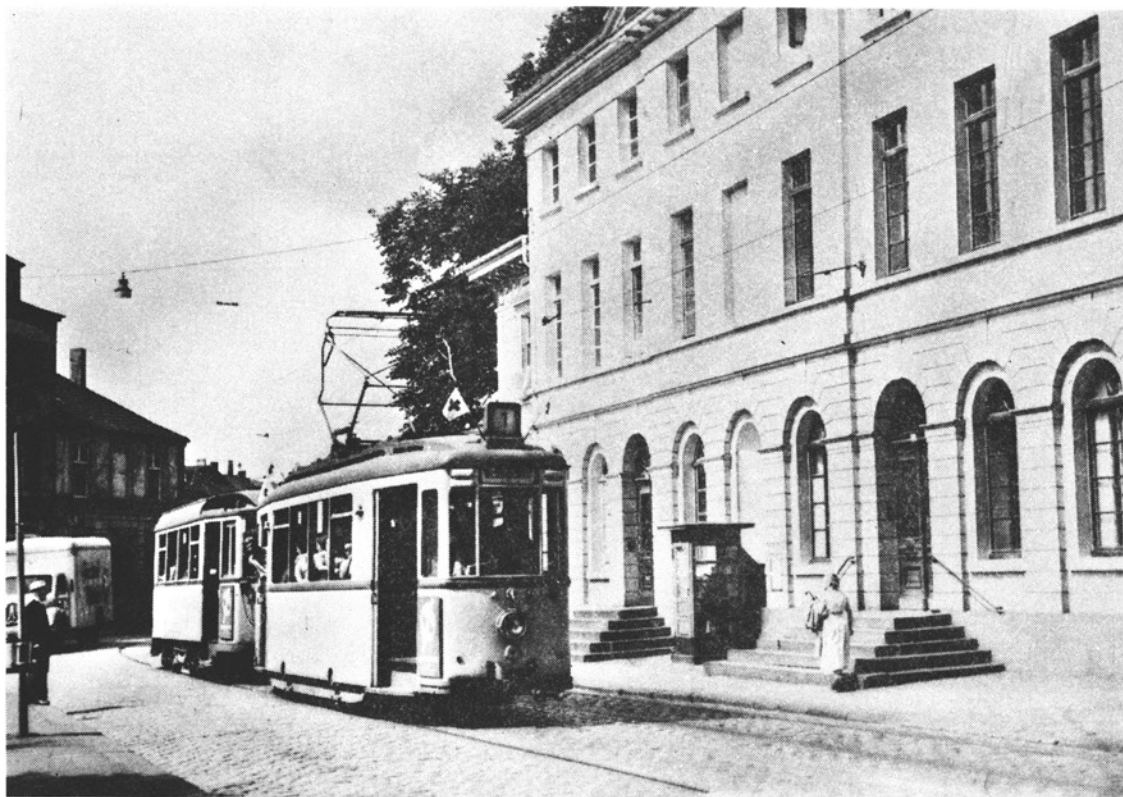
fehlt aber noch ein Geräteschrank, und vielleicht finden sich einige Mitglieder, die diesen Schrank - das Teuerste daran ist die Einrichtung - spenden.

Der Ersatz von verrosteten Fahrleitungsmasten geht weiter. Ein zusätzlicher Mast wurde am Möschenborn gesetzt, um den Kurvenzug der Fahrleitung besser aufzufangen. Einer der Masten, die uns die Bundesbahn gestiftet hat - von der Loreley - steht jetzt unterhalb der Haltestelle Kaltenbachtal. Zwei weitere werden die Abspannmaste am Friedrichhammer und oberhalb Unterkohlfurth ersetzen.

Am Bahndamm Friedrichshammer hat der Wupperverband das Einlaufbauwerk des Wasserdurchlasses erneuert. Dabei ließ sich eine Beschädigung des frisch hergerichteten Bahnkörpers nicht vermeiden, so daß wir Reparaturarbeiten ausführen müssen. Auf der anderen Seite sind wir aber für die Arbeiten am Wasserlauf sehr dankbar.

Der Sonntagsdienst ist schon an anderer Stelle erwähnt worden. Hier können alle die Mitglieder aktiv werden, die sonst nicht mitarbeiten können. Im nächsten Sommer wird der Dienst wieder eingerichtet werden. Viele Besucher sind dankbar für die Betreuung und lassen es an Spenden nicht fehlen. B M B - immer aktiv.





Bergische Museums-Straßenbahn Wuppertal-Kohlfurth
BMB-Straßenbahn-Sammelkarte Nr. 2

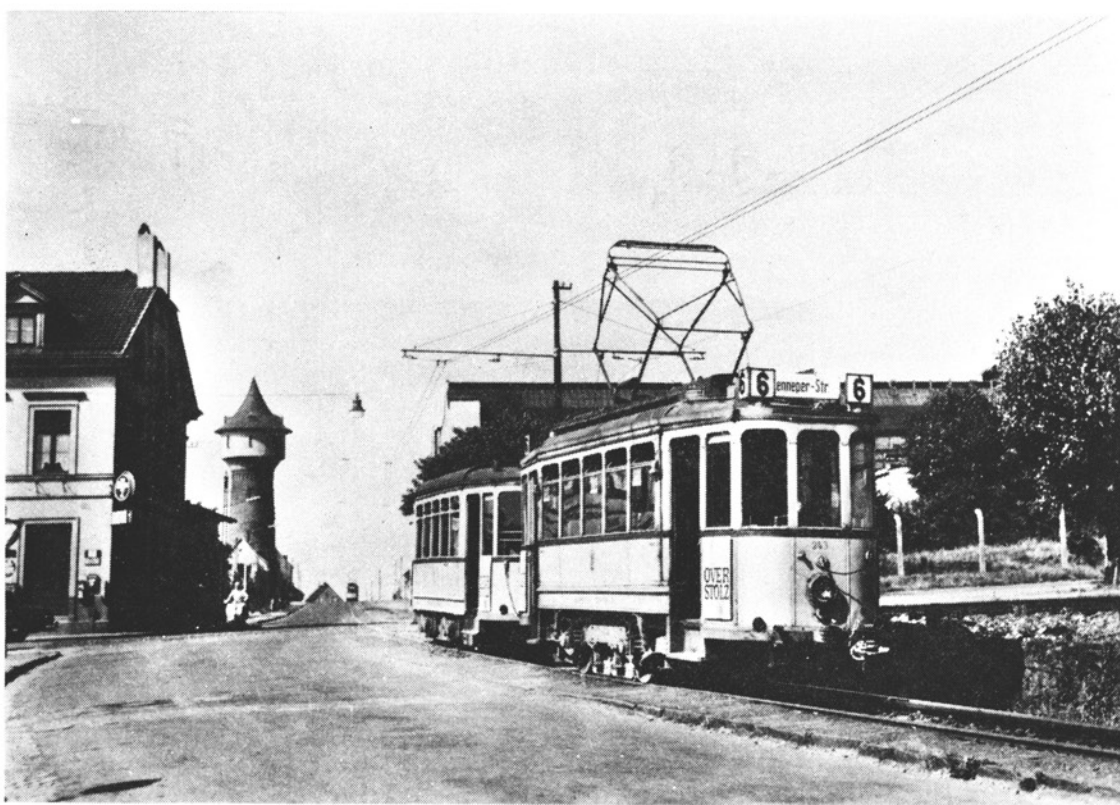
Foto: E. J. Bouwman

Von 1956 bis 1961 waren die beiden umgespurten ex-Finnepetaler Tw 302, 303 auf den Tallinien 1 und 21 im Einsatz. Hier passiert Tw 303 mit Bw 434 am 9. Juli 1957 die Kurve der Haspeler Str. in Höhe der Haspelhäuser auf seinem Weg nach Barmen.

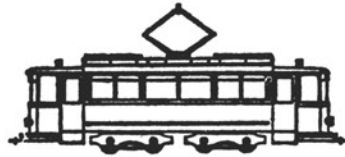
Foto: E. J. Bouwman

Bergische Museums-Straßenbahn Wuppertal-Kohlfurth
BMB-Straßenbahn-Sammelkarte Nr. 1

Eine typische Garnitur der ehem. Barmer Straßenbahn (Tw 243 + Bw 493 v. d. Zypen 1923) steht an der Hst. Hatzfeld, Sondermann (Grünerstr.) zur Abfahrt in Richtung Alter Markt-Heckinghausen bereit. (04.09.58)



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-Vertrieb Nr. 36/82

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-Vertrieb,

Wir haben unsere Lagerliste überarbeitet und einige Neuheiten aufgenommen. Wie beim letzten Mal sollen kleine Hinweise dabei helfen, sich eine Vorstellung von einem bestimmten Buch zu machen. Bitte geben Sie bei einer Bestellung zusätzlich zur Bestellnummer ein Stichwort oder den Autorennamen an, um Irrtümer zu vermeiden. Wir berechnen nun für jede ausgeführte Bestellung einen Versandkostenanteil von DM 1,50.

Abkürzungen: EK	: Verlag Eisenbahn-Kurier	R	: Verlag Röhr
Eu-Bi:	Europäische Bibliothek	S+W:	Verlag Schweers und Wall
mF	: mit Farbbildern/seiten	U+K:	Verlag Uhle & Kleimann
Pb	: Paperback	VE	: Verlag Eisenbahn

1) Allgemeine Straßenbahn- und Eisenbahnbücher

2801	Hendlmeier, Handbuch der Deutschen Straßenbahngeschichte, Band 1	DM 110,—
2802	Hendlmeier, dto., Band 2 (Karten und Tabellen)	DM 78,—
2805	Fiegenbaum, Die Straßenbahnbetriebe in der Bundesrepublik Deutschland	DM 89,—
2601	Pabst, Taschenbuch Deutsche Straßenbahn-Triebwagen, Bd. 1, 1881-1931	DM 16,80
2602	Pabst, dto., Bd. 2, 1931 bis heute	DM 16,80
2033	Höltge, Deutsche Straßen- und Stadtbahnen, Band 1, Bayern	DM 59,50
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
2611	Lawrenz, Feldbahnen in Deutschland (Franckh)	DM 19,80
New 2612	Löttgers, Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft 1960-1969 (Franckh)	DM 16,80
2251	Zschech, Triebwagen deutscher Eisenbahnen, Bd.1 ET und ETA (Transpress)	DM 28,—
2252	Zschech, dto., Bd.2, VT und DT (Transpress/Alba)	DM 28,—

2) Norddeutschland und Berlin

2210	Bley, Berliner S-Bahn (Alba-Pb)	DM 18,—
2212	Gottwaldt, Berliner Verkehr (Alba-Pb)	DM 18,—
2902	Die Straßenbahnen Berlins in alten Ansichten (Eu-Bi)	DM 29,80
2223	Nordsee-In Rogl, Die Nordsee-Inselbahnen (Alba-Pb mF)	DM 18,—
2224	Osthannov. Rogl, Osthannoversche 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,—

3) Nordrhein-Westfalen

2704	Minden	Schütte, Die Mindener Kreisbahnen (U+K)	DM	32,—
2228	Sauerland	Löttgers, Kleinbahnen im Sauerland (Alba-Pb mF)	DM	18,—
33	Essen	40 Jahre Essener Straßenbahnen 1893 - 1933 (Reprint)	DM	8,—
2707	Duisburg	Wall, Bilder von der Duisburger Straßenbahn (S+W)	DM	38,—
2221	Düsseldorf	Schild/Walting, Die Rheinbahn (Alba-Pb)	DM	22,—
2053	Monheim	Rennebaum/Schwieres, Bahnen der Stadt Monheim (Zeunert)	DM	25,—
2710	Jülich	Naß, Die Jülicher Kreisbahn (S+W)	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 (S+W)	DM	38,—
2218	Aachen	Krettek/Herberholz, Strab. im Aachener Dreiländereck (Alba)	DM	22,—
2951	Wuppertal	Reimann, Wuppertaler Bahnen 1890 - 1940 (EK)	DM	29,80
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,—

4) Süddeutschland

	2711	Kassel	Stör, Die Herkulesbahn in Kassel	DM	48,—
	2752	Rüdesheim	Söhnlein, Die Niederwaldbahn Rüdesheim am Rhein, 2. Aufl.	DM	9,—
New	2712	Mainz	Neise, Mainz und seine Straßenbahn 1883 - 1983	in Vorber	
	2217	Darmstadt	Bürnheim, Rund um den Langen Ludwig (Alba-Pb)	DM	14,80
	2401	Karlsruhe	Wagner, Bilder von der Karlsruher Straßenbahn (Röhr)	DM	48,—
New	2402	Albtal	Wagner, Bilder von der Albtalbahn (Röhr)	DM	48,—
	2225	Württemb.	Rogl, SWEG-Südwestdeutsche Eisenbahn AG (Alba-Pb mF)	DM	18,—
	2708	Härtsfeld	Seidel, Die Härtsfeldbahn Aalen-Neresheim-Dillingen	DM	48,—
	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	Dollhofer, Das Walhalla-Bockertl	DM	14,80
	2706	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,—
	2901	Bayern	Die Straßenbahnen Bayerns in alten Ansichten (Eu-Bi)	DM	29,80

5) Österreich

New	3614	Innsbruck	Kreutz, Straßenbahnen, Busse und Seilbahnen von Innsbruck	DM	49,—
	3615	Innsbruck	Die Stubaitalbahn (Spurkranz)	DM	21,50
	3616	Salzburg	Harrer/Holcomb, Salzburger Lokalbahnen (Slezak)	DM	63,—
	3617	Oberösterr	Stern&Hafferl, Bd. 1, LH, LVE, GV, VA (Spurkranz)	DM	21,50
	3618	Oberösterr	Stern&Hafferl, Bd. 2, LL, NWP, BT (Spurkranz)	DM	21,50
	3619	Linz	Straßenbahn Linz (Slezak)	DM	42,—
	3620	Linz	Laula, Die Pöstlingbergbahn (Spurkranz)	DM	15,—
	3621	St. Pölten	Marincig, Die Sankt Pöltner Straßenbahn (Spurkranz)	DM	42,—
	3622	Mariazell	Felsinger, Die Mariazellerbahn (Spurkranz)	DM	57,—
	3623	Graz	Straßenbahn Graz (Slezak)	DM	42,—
New	3624	Klagenfurt	Mayr/Prix, Die Klagenfurter Straßenbahn	DM	66,—

6) 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	18,—
2255	Steinke, Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	DM	24,—
2501	Die Straßenbahnen in der DDR (Motorbuch)	DM	29,80

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	31,50
3252	De Belgische kusttram in beeld (SNCV-Küstenlinie)	DM	31,50
3253	De Belgische buurttram in beeld (Belgische Schmalspur - SNCV)	DM	31,50
3254	De Antwerpse stadstram in beeld	DM	31,50
3255	De Brabantse buurttram in beeld	DM	31,50
3256	De buurttrams uit Brussel-Noord in beeld	DM	31,50
3257	De buurttrams uit Brussel-Zuid in beeld	DM	31,50
3258	De buurttram in Oost- en Zuid-Brabant in beeld	DM	31,50
3259	De Belgische stadstram in beeld	DM	31,50
3260	De Gentse stadstram in beeld	DM	31,50
3261	De Limburgse buurttram in beeld	DM	31,50
3262	De Oostvlaamse buurttram in beeld	DM	31,50
3263	De Westvlaamse buurttram in beeld	DM	31,50

b) Niederlande (in holländischer Sprache)

3151	De Nederlandse Paardetram (Pferdetram) in oude ansichten	DM	31,50
3152	De Nederlandse Stoomtram (Dampftram) in oude ansichten (Paperback)	DM	24,—
3153	De Nederlandse Elektrische tram in oude ansichten (Paperback)	DM	24,—



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

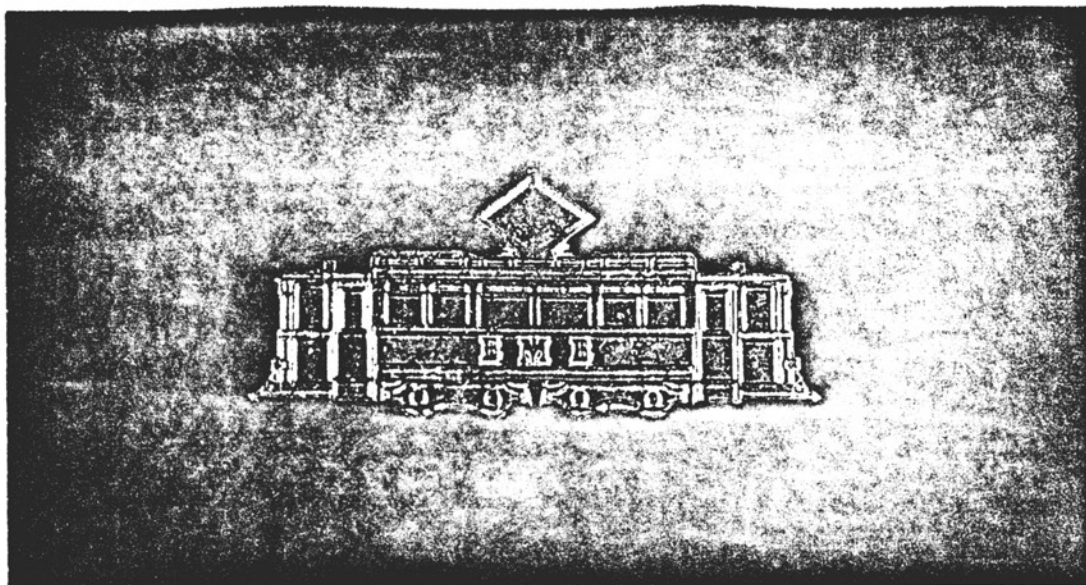
4533	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie I (Bellingroth-Fotos)	}	alle Serien je DM 11,80
4534	Harzquerbahn (NWE) mit 6 Bellingroth-Fotos von 1932		
4535	Hoya-Syke-Asendorfer Eisenbahn		
4537	Rhein-Sieg-Eisenbahn		
4539	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie II		
4541	Kreis-Altenaer Eisenbahn, Serie III		
4543	Kleinbahn-Pforzheim-Ittersbach (Nachkriegszeit)		
4545	BLEAG, Albtalbahn zur Meterspurzeit (teilw. Vorkriegsfotos)		
4546	Kleinbahn Zell-Todtnau der MEG		
New 4559	Brohltalbahn zur Dampfzeit		

Alle Serien enthalten 12 s/w-Echtphoto-Karten von hoher Motiv- und Herstellungsqualität, ein oder mehrere Textblätter und 4535/4546 auch ein kleines Farbbild.

Neues, erweitertes BMB-Info-Paket:

Der Verein BMB e.V. hat eine neue Fahrzeugbroschüre herausgebracht. Zusammen mit den bekannten fünf Farbpostkarten und der aktuellen Ausgabe der Vereinsmitteilungen "Haltestelle" bildet sie das neue Info-Paket, das Sie zum Preise von DM 10,— beim BMB-Vertrieb beziehen können.

Die Bergische Museums-Straßenbahn öffnet ihren Betriebshof in Wuppertal-Kohlfurth für Besucher in den Sommermonaten samstags von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr und sonntags von 11.00 Uhr bis 17.00 Uhr. Die Bücher aus dieser Liste sind im Museum zwar im Augenblick nicht vorrätig, dafür erhalten Sie dort eine wechselnde Auswahl in- und ausländischer Straßenbahn-Postkarten in Farbe und Schwarzweiß. Außerdem finden Sie dort eine "Wühlkiste" mit preiswerten Sammlerstücken wie Fotos, Fahrplänen, Schildern.



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 ~~434~~ 557

5600 Wuppertal 1

*Achtung:
Neues Postfach
13 19 36*