



Haltestelle

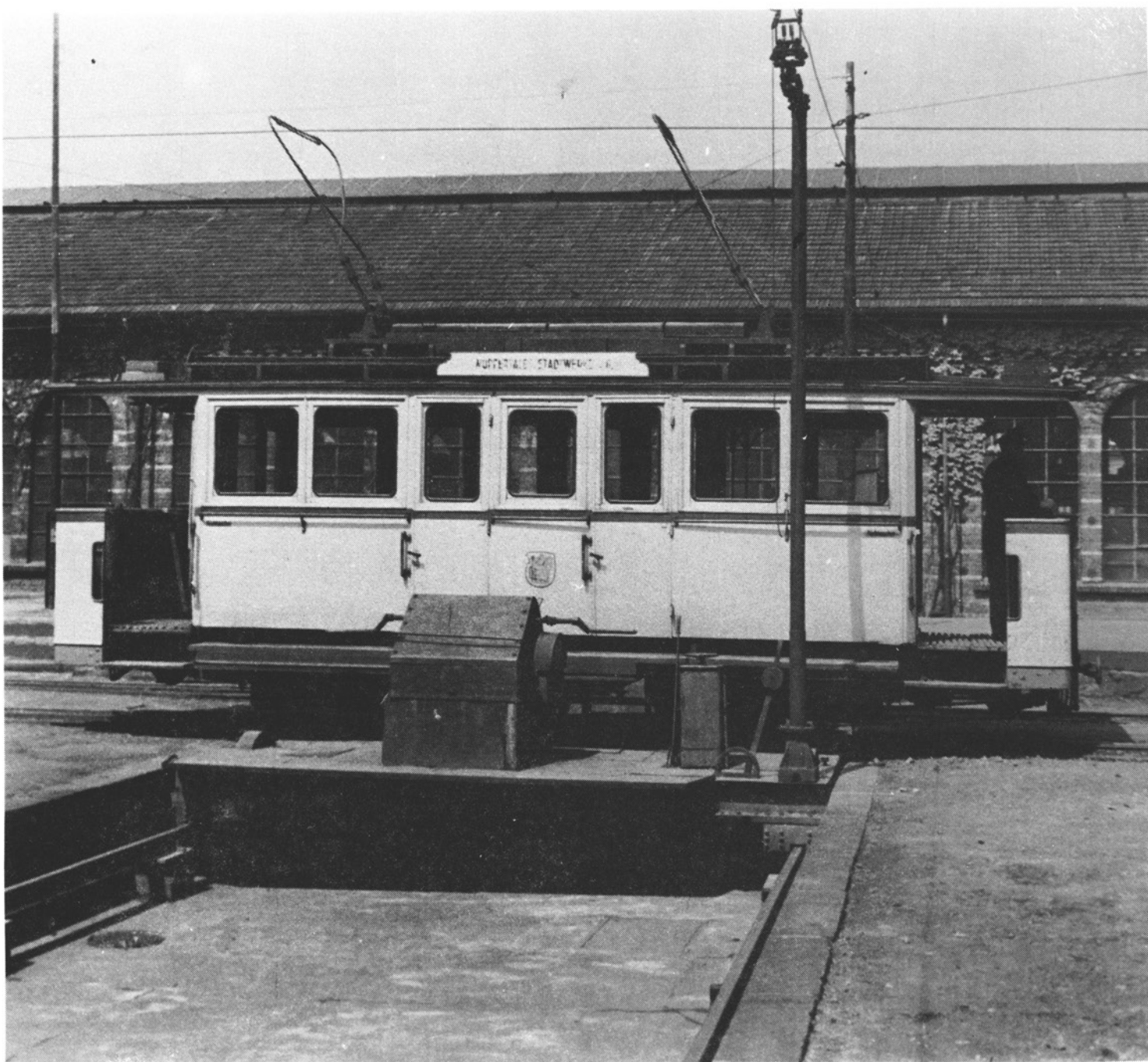
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Februar/März 1986

Postanschrift:
Postfach 13 1936
5600 Wuppertal 1



Unsere Anschriften:
Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

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

Technische Leitung

Dr. Ing. Gundo Riechermann
Am Susewind 8
4322 Sprockhövel 2
Ruf (0 23 39) 41 06

Ralf Faust
Lindenstr. 24
5830 Schwelm
Ruf (0 23 36) 25 42

Udo Tegtmeyer
Berliner Str. 185
5600 Wuppertal 2
Ruf (02 02) 66 33 71

Manfred Höver
Höhscheid 9
5653 Leichlingen 2
Ruf (0 21 74) 33 82

Arbeitsgruppe Düsseldorf
Ulrich Sunder
Unter den Eichen 35
4000 Düsseldorf 12
Ruf (02 11) 28 96 06

Vorsitzender
Emil R. Dicke
Am Susewind 17
4322 Sprockhövel 2
Ruf (0 23 39) 36 08

2. Vorsitzender
Wolfgang Schultz
Hugostr. 19 - 21
5600 Wuppertal 2
Ruf (02 02) 50 40 50

Schatzmeister
Ernst-Günter Beiersmann
Alfred-Dobbert-Str. 25
5600 Wuppertal 1
Ruf (02 02) 70 16 44

BMB - Vertrieb / Verlagsbuchhandel
Postgiro Essen 9 072-438
Emil R. Dicke
Am Susewind 17
4322 Sprockhövel 2
Ruf (0 23 39) 36 08

Schriftleitung HALTESTELLE
Klaus Sieper
Hünefeldstr. 103
5600 Wuppertal 2
Ruf (02 02) 8 14 56

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

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

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

Zur Vermeidung von Fehlleitungen der Mitgliederpost bitten wir alle Mitglieder, ANSCHRIFTENÄNDERUNGEN, Erklärungen usw. SOFORT bzw. zum Ende des Geschäftsjahres schriftlich an uns zu richten. Sie ersparen uns unnötige Arbeit und Kosten!
Unser Postfach: 13 19 36, 5600 Wuppertal 1

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.

Durch die Änderung der Einkommensteuer-Richtlinien sind ab 1. Januar 1983 Beiträge an den Verein nicht mehr steuerbegünstigt. Für Spenden gilt folgende Regelung:

Zahlen Sie diese bitte an die Stadtkasse Wuppertal, Konto bei der Stadtparkasse Wuppertal Nr. 100 719 (BLZ 330 500 00) mit dem Vermerk: Haushaltstelle 3600.177.000 04 für BMB eV.

Die Stadt Wuppertal stellt Spendenbescheinigungen erst ab Spenden von DM 100,- aufwärts aus. Bei geringeren Beträgen genügt als Nachweis gegenüber dem Finanzamt der Einzahlungsbeleg als Spendenquittung. Aus diesem Beleg muß jedoch die Stadt Wuppertal als Empfänger ersichtlich sein, da nur dann der Spendenabzug als Sonderausgabe anerkannt wird.

Sonderfahrten - Termine mit Tw 105

Sonntag, den 04. Mai 1986 12 bis 16 Uhr
Sonntag, den 06. Juni 1986 12 bis 16 Uhr

Einsatz im Rahmen des „Essener Haltemember“

(Nähere Auskunft in der Jahreshauptversammlung)

Veranstalter: Stadt Essen in Verbindung mit EVAG

BMB - Sonderfahrt Sonntag, den 07. Sept. 1986

(Nur für Mitglieder und Gäste)

(Höchstteilnehmerzahl 25)

Essen / Übergang auf das Netz der Bogestra / -
Hattingen - Reschop

Abfahrt: 11,00 Uhr Bf. Goldschmidtstr.

Dauer: ca. 6 Stunden, evtl. länger

Nähere Auskunft in der Jahreshauptversammlung

Verbindliche Anmeldung erforderlich

Verkehrsfreunde und Mitglieder, die das Fahrzeug verfolgen und fotografieren möchten, werden höflich um einen Unkostenbeitrag gebeten.

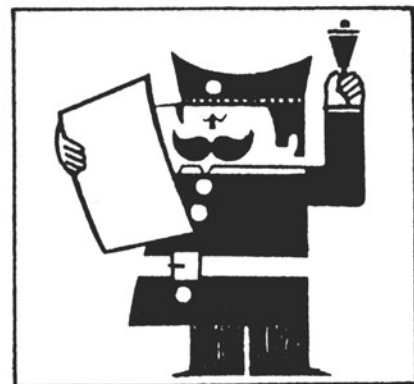
E I N L A D U N G

Jahreshauptversammlung

am Samstag, dem 12. April 1986

Beginn: 13,30 Uhr

Treffen im Betriebshof Kohlfurther Brücke
 Information durch die aktiven Mitarbeiter
 Streckenbereisung

Fortsetzung um 15,00 Uhr

im Versammlungsraum Calvin - Haus, Wuppertal - Cronenberg
 Karl - Greis Str.

VRR - Linien: Kohlfurther Brücke mit Bus - Linie 605 (WSW)
 W.-Cronenberg mit Linie 65 (DB - Samba Express)
 Bus (WSW) Linie 605 und 625

- Tagesordnung:
1. Begrüßung, Jahresberichte, Bericht der Kassenprüfer
 2. Ausschuß von Mitgliedern mit Beitragsrückstand
 3. Entlastung des Schatzmeisters
 4. Entlastung des Vorstandes
 5. Wahlen: a) Kassenprüfer 1986
 - b) 1. Vorsitzender
 - c) 2. Vorsitzender
 - d) Schatzmeister
 - e) Beirat (Öffentlichkeitsarbeit, Bauausschuß, Kasse Kohlfurth, BMB - Vertrieb)
 4. Bestellung der technischen Leitung
 - a) Technischer Leiter
 - b) Stellvertreter
 - c) Sicherheitsbeauftragter
 - d) Sachbearbeiter Versicherungen
 - e) Sachbearbeiter Personalschulung
 5. Meldungen für die Teilnahme am Sonntagsdienst 1986
 (Mai - Oktober)
 6. Referate: Dr. Riechelmann (Baumaßnahmen)
 Herr Schultz (Verhandlungen)
 7. Ermächtigung des Vorstandes zum Abschluß von Verträgen und Erteilung von Bauaufträgen.
 8. Verschiedenes, Anträge von Mitgliedern
 9. Gemütlicher Teil, Ausklang.
 (Film - und Diavorführungen, Getränke werden vom Hausmeister zur Verfügung gehalten.)

Der BMB - Vertrieb bietet sein Sortiment an.

Alle Mitglieder, die neben TOP 2 ein Loch eingestanzt finden, haben noch Beitragsrückstände! Wir bitten höflich um Ausgleich bis zur JHV. (Auskunft: H. Beiersmann, Tel. 0202 / 701644 abends)
 Bedenken Sie bitte: Miete, Strom und Wasser werden von den Beiträgen bestritten!

Herzliche Einladung an unsere Förderer und Spender ausserhalb des Vereins:

Wir laden ein zur Streckenbereisung und Besichtigung, sowie bei Interesse auch zur JHV.

Bericht des Vorstands 1985



Das abgelaufene Geschäftsjahr brachte für die BMB die kontinuierliche Fortsetzung der Arbeit am Projekt, sowie eine mit großer Freude zu vermeldende Festigung in der Zusammenarbeit und der freundlichen Unterstützung durch unsere Förderer und Mitglieder

Rheinische Bahngesellschaft AG, Düsseldorf

Essener Verkehrs AG, Essen

Stadtwerke Remscheid GmbH, Remscheid

Der Vorstand und die aktiven Mitarbeiter möchten diesen Betrieben und ihren Mitarbeitern, die in ihrer Freizeit für uns tätig waren und sind, den Dank und die Anerkennung des Vereins übermitteln! Die mit dieser Zusammenarbeit verbundene Anerkennung unserer eigenen Aktivitäten ist für die weitere Entwicklung gar nicht hoch genug zu werten; sie gibt uns Ansporn und Ausgleich für einige in unserer Heimatstadt offenbar nicht zu erreichende gleichartige Hilfen.

Ebenso gilt unser Dank den unermüdlichen Bemühungen der Aktiven der BMB, die bei jedem Wetter, im Sommer und Winter wieder für uns tätig waren. Die Mitglieder, die von Mai - Oktober im Rahmen des Sonntagsdienstes im Betriebshof die Besucherbetreuung durchgeführt haben, sollen hier ebenfalls den Dank und die Anerkennung ihrer Bemühungen erfahren!

Der Verein kann sich zur Jahreswende 1985/86 zwar noch nicht durch spektakuläre „Erfolgsberichte“ darstellen. Es muß jedoch hier festgestellt werden, daß die BMB und ihr Projekt nach wie vor durch eine treue und solide Mitgliedschaft repräsentiert wird. Der Fortschritt der Dinge kann wie bisher auch, grundsolide und schuldenfrei weitergeführt werden.

Wir lehnen es weiterhin ab, uns in irgendeinen „Erfolgszwang“, der durch die allgemeine Entwicklung des Museumsbahnwesens bei gleichartigen Vereinigungen zu bemerken ist, - hineindrängen zu lassen! Für die Mitglieder der Basis ist und bleibt die BMB und ihr Projekt das Maß aller Dinge, so schön und großartig auch die Großveranstaltungen des Jubiläumsjahres 1985 sich darstellen konnten!

So ist hier auch das sehr erfreuliche Zwischenergebnis der Baustein-/Finanzierungsaktion für den Weiterbau der Fahrzeughalle zu nennen: Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß für die Fundamentierung des zukünftigen Magazin - und Werkstattbodens bereits Gelder über die Kasse Kohlfurth in die Baumaßnahmen eingeflossen sind, - stehen 14.000.-DM auf einem Depositionskonto bereit. (Stand 31.12.1985)

Die Bausteinaktion wird weitergeführt, weitere Spenden treffen zur Zeit auf unserem Spendenkonto bei der Stadt Wuppertal ein. Wir erwarten auch eine größere Zuwendung der Stadtparkasse Wuppertal, die die zuständigen Gremien der Stadt Wuppertal durchläuft.

Erstmals haben sich an unserer Bausteinaktion auch Strassenbahnfreunde aus dem In - und Ausland beteiligt, die nicht Mitglied in unserer Vereinigung sind, selbst die Kunden des BMB - Vertriebs haben außer Ihrem Umsatz auch oft eine Spende für uns überwiesen, für die wir hiermit danken möchten!

Über die Verwendung der Spendengelder wird Ihnen in der Jahreshauptversammlung referiert; Ziel ist zunächst das Schließen der linken Hallenseite und die Herrichtung des Werkstatt - und Magazintraktes.

Unsere Gleichrichterstation am Schütt ist fertig. Zur Zeit durchgeführte Verhandlungen und bevorstehende juristische Schritte im Bezug auf die technische Abnahme und die Betriebsleitung für die Durchführung des Personenverkehrs lassen es heute erkennen, daß

auch diese Hürde in jetzt absehbarer Zeit genommen werden kann und zu ehrlichem Optimismus berechtigt! Nur Eines können und dürfen wir nicht: „Wunder gibt es nicht! Wunder kann niemand erwarten.“ Auch dieser Abschnitt unseres Projektes muß hart erarbeitet werden und bedeutet auch eine erhebliche Mehrbelastung unseres Personals.

Der Mitgliederbestand der BMB blieb auch im Jahre 1985 konstant, wir dürfen hier unsere neuen Mitglieder herzlich begrüßen:

Herr Klaus Beiersmann, Memmelsdorf/Ufr.

Herr Harald Kippe, Hagen

Herr Hans - J. Lanzki, Pulheim

Herr Joerg Doerr, Wuppertal

Herr Wolfgang Klaes, Köln

Herr Andreas Wylach, Wuppertal

Herr Uwe Dietrich, Wuppertal

Herr Andreas Zabel, Wuppertal

Herr Jens Pfeiffenberger, Düsseldorf.

Herr Oliver Kopp, Meerbusch

Herr Dieter Scholz, Wuppertal

Frau Erika Scholz, Wuppertal

Herr Thomas Scholz, Wuppertal

Besonders erfreulich ist der Zuwachs bei den aktiven Mitarbeitern durch neue Mitglieder.

Es folgt hier die Auflistung der Förderer der BMB:

Rheinische Bahngesellschaft AG

Essener Verkehrs AG

Stadtwerke Remscheid GmbH

Stadtwerke Solingen

Stuttgarter Strassenbahn AG

Verkehrsbetriebe Mülheim/Ruhr

Wuppertaler Stadtwerke AG

Fa. Josef Mai & Co. W'tal

Stadtsparkasse Wuppertal

Stadt Wuppertal

Siemens AG

Verkehrsverbund Rhein - Ruhr

Bürgerverein Südstadt, Wuppertal

Rheinisches Museumsamt, Pulheim

Fa. Gerhard Heintke, Wuppertal

Fa. Otto Ernst Schultze, Wuppertal

Für Geld - und Sachspenden danken wir:

Peter Behrend, Göttingen

Dipl.Ing. Ingo Denzel, Düsseldorf

Wolfgang Dietrich, Wuppertal

Andreas Knebel, Hagen

Ulrich Sunder, Düsseldorf

Harald Günzel, Herten

Karl - Heinz Lerch, Wuppertal

Klaus Totzkowski, Solingen

Reinhard Siekmann, Braunschweig

Manfred Streppelmann, Hagen

Hans Schulze, Viernheim

Stadtwerke Remscheid GmbH

Michael Weyrauch, Ludwigsburg

Herm.-Josef Pütthoff, Dortmund

Fritz Holthaus, Wuppertal

Diethard Pass, Hamburg

Hans Eisenhauer, Düsseldorf

Peter Schäfer, Bonn

Engelbert Linnenberg, Wuppertal

Fa. Tonographie - Apparatebau, W'tal

Dr. Ing. Marcel Clausner, Brüssel

Peter Althaus, Wuppertal

Uwe Poppel, Berlin

Konrad Lübbers, Bremen - Lesum

Heinz Meier, Wuppertal

Friedrich Faust, Kiel

Sigrid Wylach, Wuppertal

Hans Severmann, Unna

Achim Schätz, Solingen

Dipl. Ing. K.H. Wamhof, Düsseldorf

Horst Fink, Hilden

Friedhelm Wiehl, Leverkusen

Klaus Sieper, Wuppertal

Michael Schumann, Wuppertal

Holger Ott, Wuppertal

Ludwig Gärtner, Berlin

Wolfgang Meier, Düsseldorf

Michael Dickmann, Wuppertal

Ralf Faust, Schwelm

Erika Nagel, Wuppertal

Wolfgang Schultz, Wuppertal

Dr. Wolfgang Berndt, Berg.Gladbach

Herbert Jaeschke, Issum

Christoph Engels, Köln

Guido Korff, Schwelm

Manfred Höver, Leichlingen

Alfred Manzick, Wuppertal

Burkhard Nerlich, Düsseldorf

Reinhard Becker, Wuppertal

Guido Silvestri, Ennepetal

Heinz Johann, Hückeswagen

Rainer Gantenberg, Wuppertal

Rolf Bollmann, Mülheim / Ruhr

Dr. H.H. Meyer, Offenbach

Emil R. Dicke, Sprockhövel

Horst Wittmann, Solingen

Andreas Kaufhold, Freiburg

Ernst - G. Beiersmann, Wuppertal

Lukas Kaufhold, Freiburg

Bernd Höver, Solingen

Klaudia Kreutzberg, Wuppertal

Ulrich Rockelmann, Kulmbach

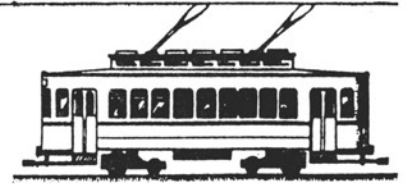
und viele ungenannte Spender

(Besucher)

Alle Spender haben bereits die Spendenbescheinigung der Stadt Wuppertal und die Bausteinurkunde des Vereins erhalten.

Soweit Spender nicht Mitglied der BMB e.V. sind, laden wir Sie hiermit herzlich zur Jahreshauptversammlung und Streckenbereisung ein!

Museumsbahnen und Museumsbahner 1985 / 86
Gedanken und Aspekte eines Beteiligten



Herr Helmut Hartmeyer, Leiter des AK Museumsbahnen im BDEF, hat im Jahrbuch 1985 (Verlag Uhle und Kleimann, Lübbecke, S. 340 ff) einen bemerkenswerten Beitrag veröffentlicht, der auch zur Jahreswende noch brandaktuell ist und einer Ergänzung bedarf.

Auch die Veröffentlichungen in „ Die Museums - Eisenbahn " (Deutscher Eisenbahn - Verein e.V. Bruchhausen - Vilsen) in diversen Leitartikeln lassen deutlich werden, daß das Thema die Basis nach wie vor beschäftigen muß.

Zunächst ist festzuhalten, daß wir uns wohl oder übel mit der Tatsache abfinden müssen, daß durch die heute vorhandene Vielzahl von Vereinen und Institutionen, die sich mit der Erhaltung von Schienenfahrzeugen befassen, anscheinend ein „ Markt " entwickelt hat.

Dieser „ Markt " krankt aber an einem ganz entscheidenden Punkt, und zwar an der Diskrepanz zwischen dem investierten Idealismus, den idealistisch investierten Geldmitteln der Hauptbeteiligten, - und dem inzwischen entstandenen Anspruchsdenken des reisenden Publikums, vornehmlich der Strassenbahn - und Eisenbahnfreunde, die ungebunden und hoffnungsvoll zwischen den Fotozielen und noch vor einigen Jahren unvorstellbaren Sonderfahrten - Programmen hin - und herpendeln.

Museumsbahnen als Dienstleistungsbetriebe?

So erfreulich und auch als Selbstbestätigung für alle Museumsbahner die entstandene Vielfalt auch gesehen werden kann; - der heute gebotene Perfektionismus, der Z W A N G zum Erfolg um jeden Preis ist wohl nicht das, was wir uns erträumt hatten! Hier ist je nach Lage der Dinge bei den Beteiligten der Basis eine Rückbesinnung auf den Kern der Dinge nötig!

Auch innerhalb der Mitgliedschaft der Vereine ist darauf hinzuwirken, den eigenen Verein, das eigene Projekt als Maßstab aller Dinge zu werten!

Alle Großveranstaltungen haben den schlagenden Beweis geliefert, daß die Bemühungen der Museumsbahner insgesamt richtig waren und sind! Ein Sympathieschub für den öffentlichen Schienenverkehr ist die Folge, den Verantwortliche in Vorstandsetagen und Amtsstuben staunend zur Kenntnis nehmen müssen.

Unsere Aufgabe ist es, diese Tatsachen je nach den Erfordernissen des eigenen Projektes auszuwerten.

Abschließend noch ein Wort zur Eigendarstellung:

Leistungsberichte von Museumsbahnen sollten sich nicht mit Worten wie „ Das Geschäft lief im Frühjahr schläppend an..... " schmücken! Es ist für mich wie eine Ohrfeige, die Anstrengungen ehrenamtlicher Kräfte als „ Geschäft " zu bezeichnen. Leider Gottes ist heute die Geldbeschaffung für unsere Sache (fast) wichtiger als die Arbeit am Projekt selbst, doch wenn wir anfangen, von Geschäften zu reden, schlagen wir uns selbst ins Gesicht!

Emil R. Dicke

Ergebnisrechnung 1985

Bergische Museumsbahnen eV
Wuppertal

Bilanz zum 31. Dezember 1985

Aktiva		Passiva
Wagenhalle	253 436,--	Wertberichtigungen
Unterwerk	37 921,--	Forderungen
Bauten Möschenborn	910,--	Beitragsvoraus-
Stromanschluß	85,--	zahlungen
Zaun	62,--	Vermögen
Gleisanlage	9 733,--	
Umbau Wasserlauf	5 051,--	
Fahrzeuge	5 580,--	
Maschinen	5 517,--	
Postgirokonto	454,45	
Sparkasse (Baukonto)	14 672,53	
Sparkasse (lfd.Kto)	585,80	
Volksbank	134,54	
Sparbuch	552,84	
Beitragsforderungen	1 003,--	

335 698,16

Entwicklung des Vermögens

Vermögen am 1. Januar 1985	315 629,24 DM
Oberschuß 1985	18 013,92 "
Vermögen am 31. Dezember 1985	333 643,16 "

Aufgestellt: Wuppertal, den 14. Januar 1986

S. G. Neumann
(Schatzmeister)

Geprüft: Wuppertal, den 1986

..... (Kassenprüfer)
..... (Kassenprüfer)

Aufwand		Erträge
Miete	6 968,40	Beitragseinnahmen 12 589,50
Strom, Wasser	4 866,54	Spenden 784,--
Kosten Zahlungsverkehr	218,61	Sachspenden 2 459,20
Telefon	457,22	Erlöse (Sond.Fahrten) 854,40
Portoaufwand	368,51	" (Kohlfurth) 15 320,67
Ansichtskarten, Prospekte	4 783,23	" (BMB-Vertrieb) 3 618,22
Druckkosten f. Haltestelle	1 770,04	Spenden für Hallenbau 19 030,34
Versicherungen	1 961,30	Zuschuß Stadt 1 900,--
Sonstiger Aufwand	1 870,74	Zinsen Sparbuch 27,71
Kleimaterial	2 516,19	
Aufwand in Kohlfurth	608,21	
Forderungsverluste	334,--	
Afa	11 847,13	
Oberschuß	18 013,92	
	56 584,04	56 584,04

Fachmann
„Sie haben sich bei uns als Straßenbahnschaffner gemeldet, glauben Sie denn, daß Sie für diesen Beruf geeignet sind?“
„Ich denke schon, Herr Amtmann, ich habe jahrelang, junge Herlinge eingepöckelt.“

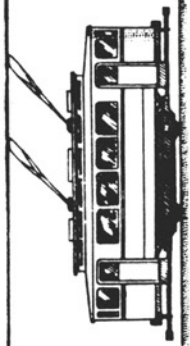
Nachtrag

Spender:
Abschluß 12/85

Kanz, Theophil, CH - Forch
Böntgen, Ernst, Mönchengladbach - Rheydt
Fa. Essmann + Schäfer, W.- Ronsdorf
Hanns-Joachim Heinen, Bremerhafen

Neue Mitglieder:

Oberhoff, Hartmut, Solingen - Burg



Bergische Museumsbahnen eV
BMB - Vertriebs

Bilanz zum 31. Dez. 1985
=====

Aktiva		Passiva
Kassenbestand	125,20	Verbindlichkeiten
Postgirokonto	-,90	Vermögen
Forderungen	529,--	
Warenbestand	903,77	
=====	1 558,87	=====
	=====	1 558,87
		=====
Aufwendungen		
Wareneingang	9 290,30	Erlöse
Bestandsveränd.	7 540,36	Erlösschmälerungen
Portoaufwendungen	801,64	Verlust
Inserate	114,--	
Büromaterial	93,29	
Postgirogebühren	43,--	
Verpackungsmaterial	145,25	
=====	18 027,84	=====
	=====	18 027,84
		=====

Entwicklung des Vermögens

Stand 31. Dez. 1984	9 919,48 DM
Ablieferungen an BMB	- 3 618,22 "
Verlust	- 4 978,41 "
Stand 31. Dez. 1985	1 322,85 "
=====	=====

Aufgestellt: Wuppertal, den 15. Jan. 1986

E.-G. Nimmann
(Schatzmeister)

Geprüft: Wuppertal, den 1986

.....
(Kassenprüfer)
.....
(Kassenprüfer)

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

BDEF

D-2300 Kiel 1 Postfach 1667

Donnerstag, 8. Mai 1986

- Sonntag, 11. Mai 1986

29. BUNDESVERBANDSTAG HAMBURG 1986

Das ausführliche Programm mit den Anmeldeunterlagen erhalten Sie durch die Freunde der Eisenbahn e.V., Holstenwall 24, 2000 Hamburg 38.

Entwicklung des Anlagevermögens

BMB

	Wagenhalle	Unterwerk	Bauten am Möschenborn	Stromanschluß
Stand 31. Dez. 1984	244 741,--	39 658,--	1 061,--	179,--
Zugänge 1985	13 969,63	370,60		
AfA 1985	- 5 274,63	- 2 107,60	- 151,--	- 94,--
Stand 31. Dez. 1985	253 436,--	37 921,--	910,--	85,--
=====	=====	=====	=====	=====
	Zaun	Gleisanlage	Umbau Wasserlauf	Fahrzeuge
Stand 31. Dez. 1984	132,--	10 473,--	5 366,--	4 165,--
Zugänge 1985				2 468,10
AfA 1985	- 70,--	- 740,--	- 315,--	- 1 053,10
Stand 31. Dez. 1985	62,--	9 733,--	5 051,--	5 580,--
=====	=====	=====	=====	=====
	Maschinen	Gesamt	Zugang bei Fahrzeugen	
Stand 31. Dez. 1984	4 579,--	310 354,--	Schienenschleifwagen	= 2 468,10 DM
Zugänge 1985	2 979,80	19 788,13		
AfA 1985	- 2 041,80	- 11 847,13		
Stand 31. Dez. 1985	5 517,--	318 295,--		
=====	=====	=====		
			Zugänge bei Maschinen	
			Mischer	= 400,-- DM
			6 Hebeböcke	= 570,-- "
			Bohrhammer	= 1 800,-- "
			Baukarren	= 209,80 "

Technischer Leistungsbericht 1985

=====

Wie im Jahre 1984 gingen die Arbeiten der Aktiven der Kohlfurt sowohl im Betriebshof als auch auf der Strecke nach Cronenberg wieder in beachtlichem Umfang weiter. Der Schwerpunkt lag auch diesmal wieder - wenn auch mit erheblich geringerem Aufwand an Geldmitteln als im vergangenen Jahr - im weiteren Ausbau unserer Trafostation im Schütt, die nun kurz vor der endgültigen Fertigstellung steht. Auch der Stromliefervertrag mit den Wuppertaler Stadtwerken ist unter Dach und Fach, zu wesentlich günstigeren Bedingungen, als wir ursprünglich zu hoffen gewagt hätten.

Trotz des "wasserreichen" Jahres 1985 kann - so geht es recht augenfällig auch aus unserer Graphik auf der folgenden Seite hervor - mit besonderer Befriedigung festgestellt werden, dass die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden gegenüber den Vorjahren wieder um ein Erkleckliches gestiegen ist; bei der ausgewiesenen Gesamtzahl von 9457 Stunden liegt sie um 757 Stunden höher als 1984; das entspricht einem Zuwachs von rund 8,5 Prozent.

An dieser Stelle, an der ein ganz besonderer Dank an die Einsatzfreudigkeit unserer Aktiven ausgesprochen werden muss, soll auch auf die Vorteile hingewiesen werden, die uns der erste Bauabschnitt der Halle bereits gebracht hat. Die weiter gestiegene Einsatzfreudigkeit der Aktiven hängt mit Sicherheit nicht nur mit dem Gefühl zusammen, erhebliche Fortschritte auf dem Weg zur Eröffnung des Museums und der Aufnahme des Museumsfahrbetriebes gemacht zu haben, sondern auch mit den verbesserten Arbeitsmöglichkeiten, die der erste Bauabschnitt der Halle schon gebracht hat.

Die Arbeiten im Einzelnen

=====

An der Strecke

Trotz des miserabel nassen Jahres war an fast jedem Wochenende eine Arbeitsgruppe mit Reinigungs- und Ausholungsarbeiten beschäftigt. Unsere Aktiven liessen sich durch die andauernde Nässe auch nicht davon abhalten, im Rahmen einer freiwilligen Urlaubswoche die Kurve Friedrichshammer weiter auszubauen, sodass ein Ende der Arbeiten auch an dieser Stelle in überschaubare Nähe gerückt ist.

Darüberhinaus wurden zwei nicht mehr reparable Gittermaste entfernt und drei neue aufgestellt.

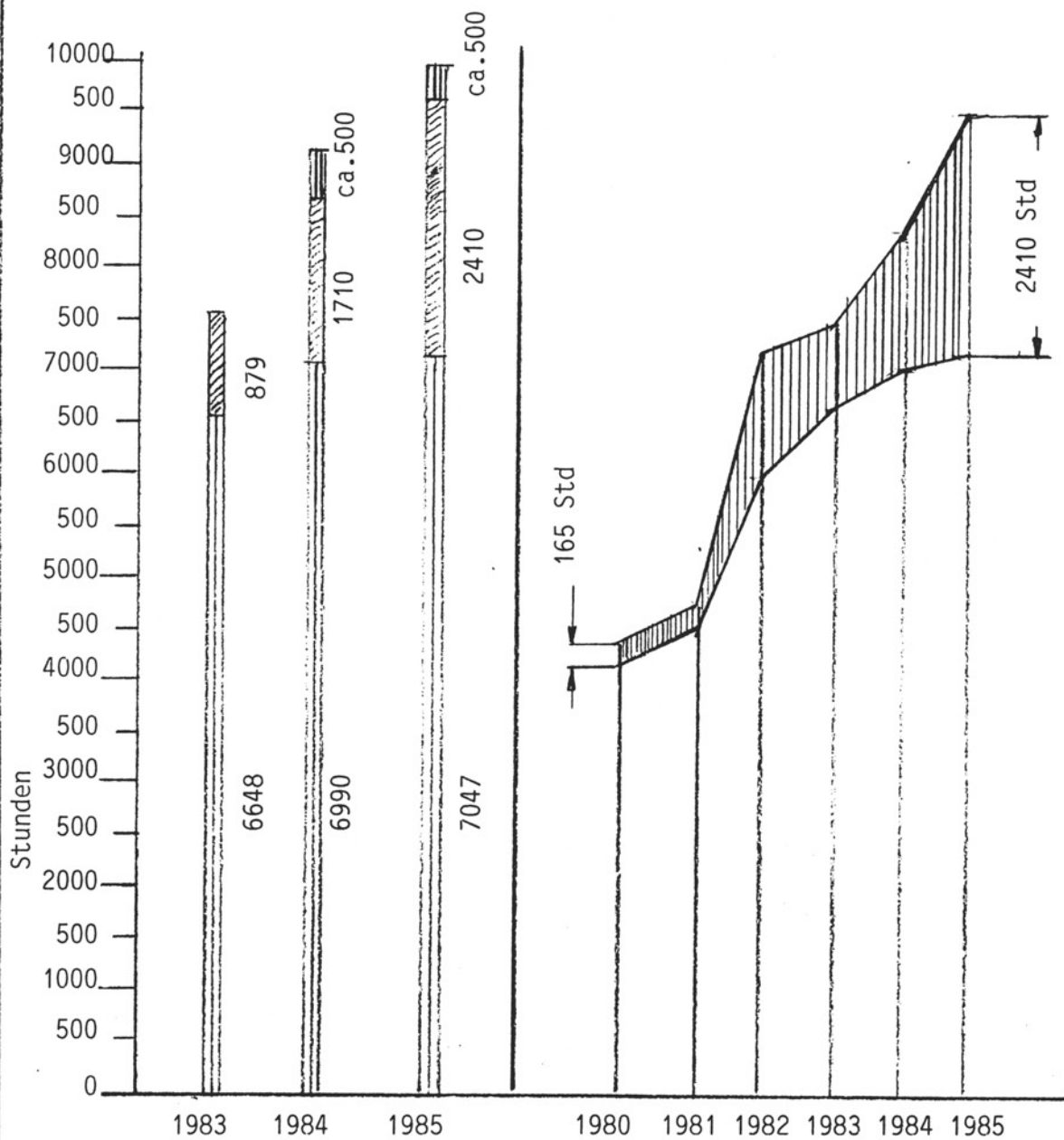
In und an der Halle

Hier lag der Schwerpunkt naturgemäss in Betonarbeiten. Die Tätigkeiten verteilten sich auf verschiedene Arbeiten. Entlang Gleis 3 entstanden zunächst einmal 16 Streifenfundamente als Standflächen für die Hubwinden, damit Fahrzeugkästen von den Fahrgestellen bequem und sicher abgehoben werden können, um so Reparatur- und Überholungsarbeiten besser ausführen zu können.

Ausserdem konnten am linken hinteren Ende der Halle im Bereich der zukünftigen Werkstatt-, Magazin- und Sozialräume 27 laufende Meter Frostschutzmauern erstellt werden. Für diese Räumlichkeiten entstand darüberhinaus der gesamte Fussboden, 120 m² Betonboden, frostgesichert auf einer dicken Ascheschicht, und der Estrich dazu.

Der Materialaufwand dafür war recht beträchtlich und zehrte an unseren Geldmitteln:

10 t	Zement
40 m ³	Kies
5 m ³	Estrichkies
10 m ³	Asche
320 m ²	Baustahlmatten
200 m ²	Kunststoffplane



 Sonntag s-Samstag s-dienst
 Werktag s-Werktag s-dienst

Um Mitgliedern und Freunden die Tätigkeiten der Aktiven an der Kohlfurt zu verdeutlichen, haben wir die in den letzten Jahren geleisteten Arbeitsstunden in Form einer Tabelle zusammengestellt, aus der die jährliche Steigerung der Stundenzahl deutlich wird.

Bemerkenswert ist vor allem die Zunahme der Stundenzahl an den normalen Werktagen, sowie an Sonn- und Feiertagen, wie sie aus der rechten Graphik hervorgeht.

Auf dem Betriebshof

Mit Hilfe eines Baggers und eines Radladers wurde der im vorderen Teildes Betriebshofes gelagerte Aushub der in der Halle befindlichen Arbeitsgrube entfernt und der Graben für die zuvor erwähnten Frostschutzmauern gezogen.

Ausserdem konnte durch umfangreiche Aufräumarbeiten und Schrottaktionen der magerere Kassenbestand verbessert und das äussere Bild des Betriebshofes beträchtlich geschönt werden.

Fahrzeugüberholung und Restaurationsarbeiten

Erstmals seit Gründung der BMB überhaupt wurde erreicht, eine Arbeitsgruppe mit Fahrzeugüberholungen und Restaurationsarbeiten beginnen zu lassen.

Am TW 342 (Vestische Strassenbahnen AG) wurde von zwei Professionellen eines befreundeten Strassenbahnunternehmens auf freiwilliger Basis mit Spachtel- und Lackierungsarbeiten begonnen, die zwar wegen des Wintereinbruchs unterbrochen werden mussten, im kommenden Frühjahr aber fortgesetzt werden sollen. Notwendige Vorarbeiten erledigte eine Arbeitsgruppe, welche den Stromabnehmer und die Widerstände abbauten und zur Überholung und Reinigung nach Düsseldorf schafften, von wo sie nach kurzer Zeit bereits wieder abgeholt werden konnten.

Deutlich sichtbarer Beweis freiwilliger Tätigkeiten ausserhalb der offiziellen Arbeitstage sind im übrigen auch die Fortschritte, die beispielsweise am Remscheider TW 49 zu sehen sind. Dieser Wagen zeigt einen praktisch fertigen Führerstand mit neuem Fahrschalter und hölzerner Fahrschalterbühne sowie versiegelter Sicherheitsverglasung. Auch der zweite Führerstand hat neue Sicherheitsverglasung, deren Einbau jedoch noch nicht beendet ist.

Die allein an diesem Fahrzeug geleisteten freiwilligen Arbeiten belaufen sich mit drei Aktiven zusammen auf 685 Stunden an 155 Tagen. Freiwillige Arbeitsstunden heisst, dass sie ausserhalb der offiziellen Arbeitstage der BMB geleistet wurden und damit in unserer Graphik nicht erfasst sind.

Nr. 22 - Der Prototyp der neuen Solinger O-Busgeneration

Nach der Beschaffung der neuen Gelenk-O-Busse, die sich auf dem Solinger "Ring" offensichtlich bewähren und von der Bevölkerung angenommen worden sind, hatten die Stadtwerke sich, wohl nicht zuletzt wegen der engen Drehscheibe in Burg, entschlossen, als Ersatz für die langsam ins Greisenalter kommenden TS 1, doch wieder einen Dreiachser zu beschaffen. Der Prototyp - als Nr. 22 eingereicht - ist inzwischen eingetroffen und absolviert seit einigen Tagen Mess- und Probefahrten.



A propo - Hallenbausteine : Nicht nur Dank an die Spender !

=====

Als wir uns im Juli 1985 entschlossen, in Haltestelle 44 unseren ersten Aufruf zur zweiten und auf der Jahreshauptversammlung allgemein genehmigten Hallen-Bau-stein-Aktion zu starten, hatte niemand von uns auch nur im Entferntesten zu hoffen gewagt, ein solch erfreuliches Echo zu finden. Den Spendern insgesamt kann daher nicht genügend gedankt werden, dass in den wenigen Monaten seither die Summe von rund DM 19000.- zusammengekommen ist.

Dieses bisherige Ergebnis lässt aber auch den Schluss zu, dass die Gesamtheit unserer Mitglieder - wie auch wir selbst - erkannt haben, dass es ohne das geschlossene Haus, in dem unsere kostbaren Fahrzeuge untergebracht sind, einfach nicht geht.

Der beste Beweis dafür sind unsere beiden TW 105 in Essen und 107 in Düsseldorf. Den hauptuntersuchten und frisch lackierten TW 105 hat die Mehrzahl unserer Mitglieder sicher schon in Augenschein genommen oder sind auch mit ihm gefahren. Wir berichten in diesem Heft nochmals über eine erneute Sonderfahrt mit ihm.

Ebenfalls hier und heute finden Sie ein Bild des nun defakto fertigen TW 107 in Düsseldorf, der auf einem Transfer auf Leihdrehgestellen innerhalb von Düsseldorf abgelichtet wurde. Er verbleibt nach der Endmontage dort unter einem warmen Dach, bis er zum Einsatz auf unserer Museumsstrecke zur Kohlfurt überstellt werden kann.

Aber auch unser Hallendach hat in den wenigen Jahren schon seine Vorteile gebracht; nicht nur, dass die Fahrzeuge, zumindest von oben, trocken bleiben. Bei einigermaßen gutem Wetter kann - und ist auch schon - an den Fahrzeugen Vieles getan werden, um sie nicht weiter verkommen zu lassen, wie die Arbeiten an den TW 49, 295 und 342 recht deutlich vor Augen führen.

Nun, nimmt es also Wunder, wenn wir hier an dieser Stelle heute nochmals aufrufen, sich weiter und noch intensiver an dieser Bausteinaktion zu beteiligen, damit wir baldmöglichst in die Lage versetzt werden, aus dem bisherigen Schutzdach ein geschlossenes Haus zu machen, in dem ohne Zug und bei erträglichen Temperaturen jederzeit an den Fahrzeugen gearbeitet werden kann.

Und denken Sie bitte auch daran, dass mit weiter steigendem Eigenkapital auch die Chancen steigen, evtl. einen erneuten Zuschuss zu erhalten, der uns möglicherweise in die Lage versetzen könnte, die Halle in einem Zuge mit Wänden und Toren fertigzustellen.

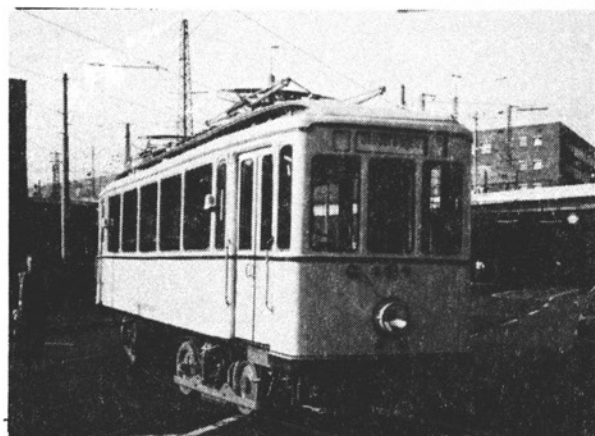
Helfen Sie uns bitte weiter, diesem Ziele baldmöglichst näherzukommen !

Zahlkarten für Einzahlungen fügen wir hier nochmals bei.

TW 107 rollte durch Düsseldorf

=====

Es hat zwar lange gedauert, aber nun ist unser TW 107 fast fertig. Bei Betrachtung des Bildes könnte man leicht auf den Gedanken kommen, man habe ein fabrikneues Fahrzeug vor sich. Natürlich stören die Leihdrehgestelle, auf denen er vom einen zum anderen Depot in Düsseldorf verbracht wird, um dort die Endmontage vorzunehmen. Danach wartet er unter einem warmen Hallendach auf seinen Einsatz in der Kohlfurt. (Foto: W.R.Reimann)





Straßenbahn

Viele Städte der Bundesrepublik lösen ihre Probleme der Parknot in den Innenstädten auf vorbildlich umweltfreundliche Weise: So wie hier in Mannheims autofreier Haupteinkaufsstraße mit mehreren Großeinkaufshäusern und vielen Einzelhandelsgeschäften bringt die elektrische Bahn die Kunden vor die Ladentüren. Am Samstagvormittag herrscht hier viel Betrieb, und die Straßenbahnen sind gut besetzt, wie zu sehen ist. 4 Linien befahren diese Straße, so daß Autofahrer ihr Fahrzeug zuhause oder am Stadtrand stehen lassen können.

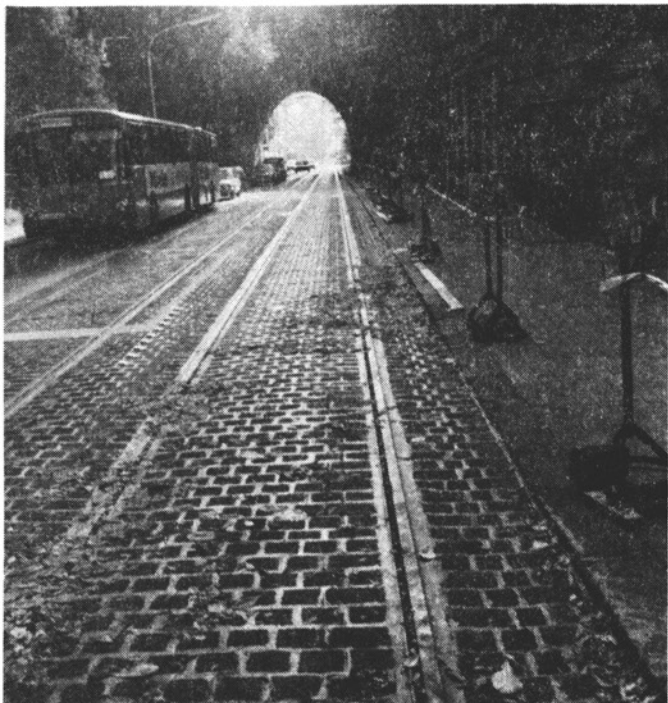
Ähnliche Beispiele kennen wir auch aus Düsseldorf, Neuß, Bielefeld, Bremen, Kassel, Würzburg, Freiburg u.a.m.

Solch attraktive Nahverkehrslösungen wären in Wuppertal zwar möglich, werden aber im Tallängsverkehr seit mehr als 20 Jahren nicht mehr praktiziert – von der früheren Zu- und Abfahrt vom Neumarkt in Elberfeld bestehen nur noch Gleisrudimente. Schwebebahn und S-Bahn (DB) fahren so weit vom relativ engen Citybereich entfernt, daß Innenstadtbesucher trotz großer Parkprobleme ihr Auto mitnehmen und sich oft um die nicht ausreichenden Parkmöglichkeiten streiten.

Das untere Bild aus Antwerpen macht deutlich, daß in den engen Straßen der Innenstadt überhaupt kein Parkraum für den Individualverkehr bleibt und die Straßenbahn dort eine unverzichtbare Erschließungsaufgabe hat. 2 Linien fahren mit den gleichen Fahrzeugen unterirdisch. Das holperige Straßenpflaster macht dem Schienenfahrzeug keine Probleme.

W.S.

Fotos Seiten 13 und 14 W.S.

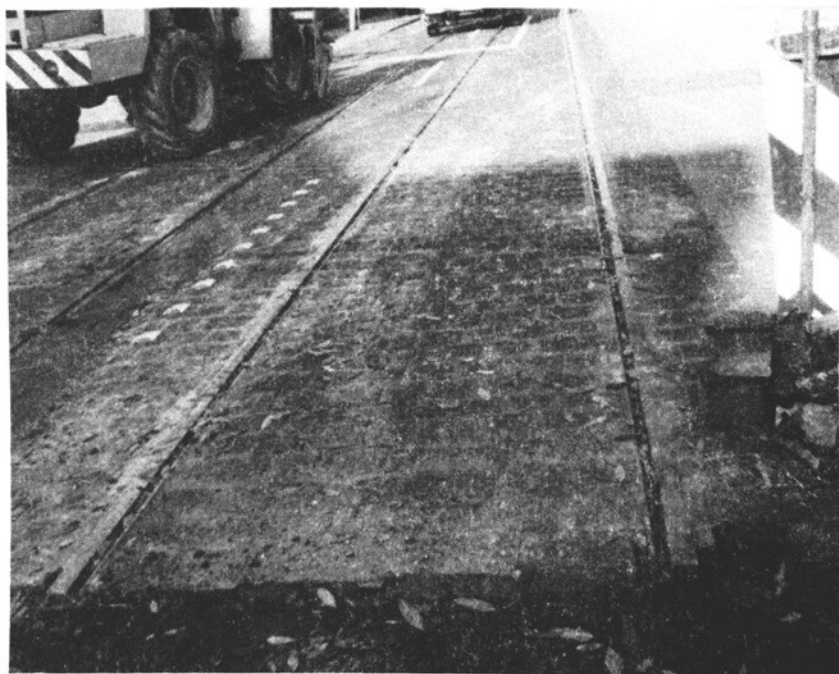


Anläßlich einer Rede vor dem Verkehrsausschuß des Landtages von **Nordrhein-Westfalen (NRW)** am 12. September 1985 signalisierte der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Dr. Zöpel eine Abkehr vom bisher in diesem Bundesland kultivierten Stadtbahn-Dogma, das Straßenbahnen nur noch als temporären „Stadtbahn-Vorlaufbetrieb“ oder aber als Anwarter für die Umstellung auf Busbetrieb einstufte. Zukünftig sollen nach Aussagen des Ministers Tunnelstrecken auf das zwingend Gebotene beschränkt und die Ausbaustandards nochmals überprüft werden. Der weitere Ausbau der Stadtbahn müsse ergänzt werden durch verstärkte Förderung von Beschleunigungsmaßnahmen an oberirdischen Schienenstrecken, entweder durch Umrüstung im Rahmen des Stadtbahnausbaues oder durch Ausbau von bevorrechtigten Straßenbahnstrecken. Gefordert seien hier vor allem kommunale Konzepte, deren Entwicklung allerdings erst in den Anfängen stecke. Hier wären Förderung und verstärkter Einfluß des Landes NRW erforderlich. Der Minister betonte, daß er nicht glaube, daß diejenigen, die für den ÖPNV einträten, dauerhaft Zustimmung fänden, wenn es zwanzig Jahre dauere, bis tatsächlich Fortschritte hinsichtlich eines flächendeckenden attraktiven Verkehrsangebotes erkennbar seien.

Man darf hoffen, daß diese politischen Absichtserklärungen möglichst bald in greifbare Ergebnisse umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang muß sicherlich die bisherige Rolle und zukünftige Aufgabenstellung der Stadtbahngesellschaft Rhein-Ruhr kritisch neu überdacht werden.

DER STADTVERKEHR, Heft 11/12-1985

und nun das noch ...



Im November 1985 wurden in der Schönebeck im Stadtteil Barmen diese Gleise ausgebaut; sie waren in so gutem Zustand (Materialstärke der Schienenschulter 30 - 35 mm), daß mancher Verkehrsbetrieb davon nur träumen kann. Aber in Wuppertal sind Bahnanlagen immer in Gefahr, wenn sie noch einen Gebrauchswert für viele Jahre (Jahrzehnte) haben. Bei einem Vergleich mit den Wagenparks anderer kleiner Straßenbahnbetriebe insbes. im Ausland schneiden die Wuppertaler Achtsachser, von denen sich hier gerade einer zur Reise nach Graz verabschiedet, recht günstig ab. Sicher

hätten sie auch hier noch 10 - 20 Jahre lang Dienst tun können. W.S.

Wir fügen aus der Sicht der Schriftleitung noch hinzu, daß uns jegliches Verständnis dafür fehlt, daß weder ein Konzept für den Ersatz der Straßenbahn noch für den Umbau der Bundesstraße 7 vorhanden ist. War dann überhaupt die Eile nötig? Wir empfehlen ein Studium des Fahrplans der Wuppertaler Bahnen aus dem Jahre 1942.





Leipziger Volkszeitung
vom 26./27. 10. 1985

Von der „Zwirnsrolle“ zur heutigen Straßenbahnlinie 11

75 Jahre Überlandstraßenbahn nach Schkeuditz

Am 27. Oktober vor 75 Jahren wurde die Überlandstraßenbahnstrecke nach Schkeuditz in Betrieb genommen.

Seit dem 21. Dezember 1900 konnte man in Leipzig vom Blücherplatz (heute Platz der Republik) bis zur ersten Zwischenstation Wahren/Linkelstraße fahren. Der zweite Bauabschnitt wurde am 9. Juni 1905 (bis zum Gasthof Lützschen) in Betrieb genommen. Schließlich erfolgte am 27. 10. 1910 die Übergabe des Restabschnittes bis Schkeuditz. Diese Linie war insofern recht interessant, da ab der sächsisch-preußischen Landesgrenze in Modelwitz als Kleinbahn weitergeführt wurde. Dafür mußte extra die Genehmigung des preußischen Regierungspräsidenten in Merseburg erteilt werden.

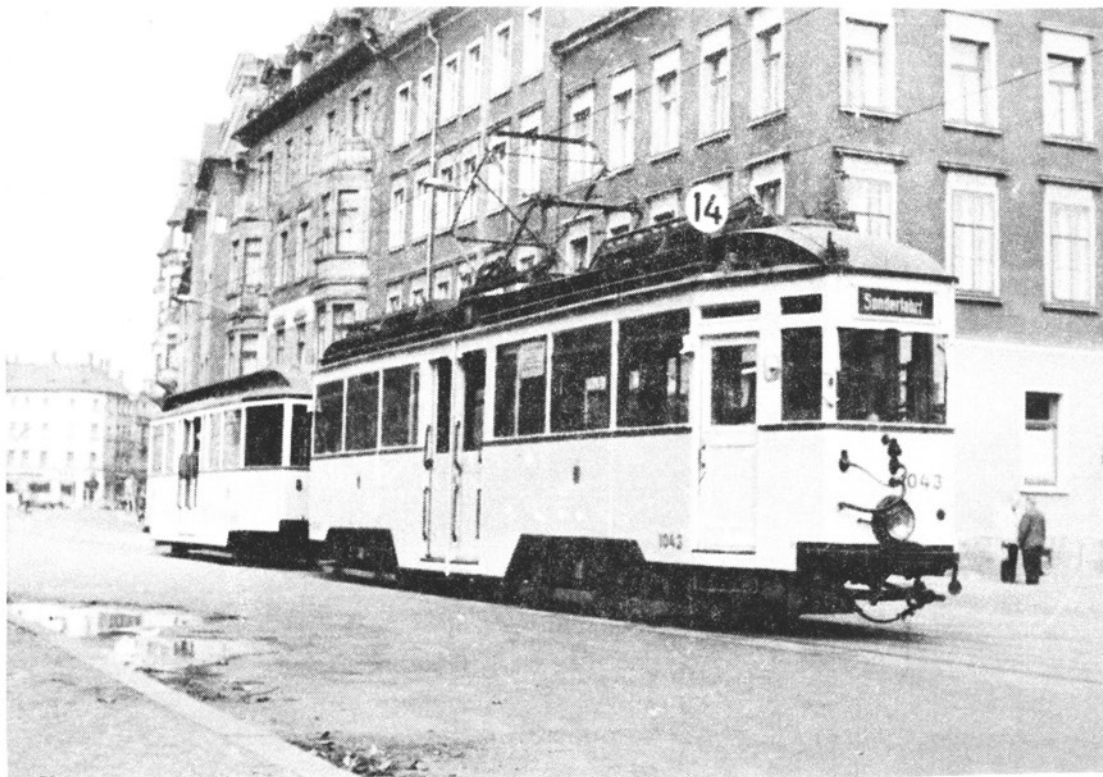
Ab 1. Februar 1928 wurden Liniennummern verwendet. Die Nummer 29 galt der Strecke Hauptbahnhof - Schkeuditz.

Am 1. April 1936 nahm die Straßenbahnlinie 28 von Schkeuditz nach Markkleeberg-West den Betrieb auf. Es kamen neue Straßenbahnwagen mit Mitteleinstieg zum Einsatz. Die Reisegeschwindigkeit mit 19,1 km/h war die höchste aller in Leipzig verkehrenden Linien. Die Streckenlänge dieser Marathonlinie betrug 22,4 km.

Vom 17. April 1945 an ruhte der Verkehr. Einen Tag später besetzten amerikanische Truppen die Stadt. Der Straßenbahn wurde genau auferlegt, zu welchen Zeiten sie fahren

bahn ausgesiedelt hatten, wurden um 1937 elf Wagen generalüberholt. Nach dem zweiten Weltkrieg waren noch neun Triebwagen im Originalzustand erhalten. 1949 bauten die LVB einen davon zum Aussichtswagen um. Dieser wurde bis 1963 als „Gläserner Leipziger“ zu Stadtrundfahrten eingesetzt. Ein weiterer Triebwagen wurde 1955 als Beiwagen zum „Gläsernen“ hergerichtet. In den 60er Jahren erfolgte die Zerlegung der Aussichtswagen, nachdem Omnibusse die Stadtrundfahrten übernommen hatten.

1976 entschied sich das Kombinat LVB, einen Triebwagen der ehemaligen Außenbahn der Nachwelt zu erhalten und übergab den Wagen 1383 der Arbeitsgemeinschaft „Historische Straßenbahnfahr-



Der Linienkennzeichnung dienten zuerst Symbole. Für die Strecke nach Schkeuditz wurde eine runde Scheibe verwendet. Man zeichnete ein Kreuz ein und malte das rechte obere und das linke untere Viertel schwarz. Die volkstümliche Bezeichnung dafür war „Zwirnsrolle“. Die Linie nach Böhlitz-Ehrenberg war mit einem weißen Dreieck gekennzeichnet („Meierkelle“), die Strecke nach Markkleeberg mit einem weißen Stern („Sternbahn“). Letztere endete in Gautzsch tatsächlich am „Stern“, einer Gastwirtschaft, die noch heute an die „Sternbahn“ erinnert.

darf. Als am 2. Juli 1945 sowjetische Truppen in Leipzig einzogen, genügte eine Vorabsprache für eine Betriebserlaubnis von 6 bis 22 Uhr.

Seither wurden die Linien 28 und 29 mehrfach verändert. Seit dem 1. Oktober 1962 fuhr die 29 nach Anger-Crottendorf, bis sie am 29. September 1984 endgültig eingestellt wurde. Seitdem wird die Strecke nach Schkeuditz von der 11 bedient.

Der Wagenpark der Schkeuditzer Strecke bestand zu Anfang aus 10fenstrigen Triebwagen von elf Metern Länge. Nachdem diese Fahrzeuge auf den Strecken der Außen-

zeuge“ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes.

MATTHIAS MITDANK

Ab 1929 bis in die 60er Jahre verkehrten diese Vierachser mit Mitteleinstieg.



Linien-signal der Leipziger Außenbahn n. Schkeuditz

Lebendige Straßenbahngeschichte

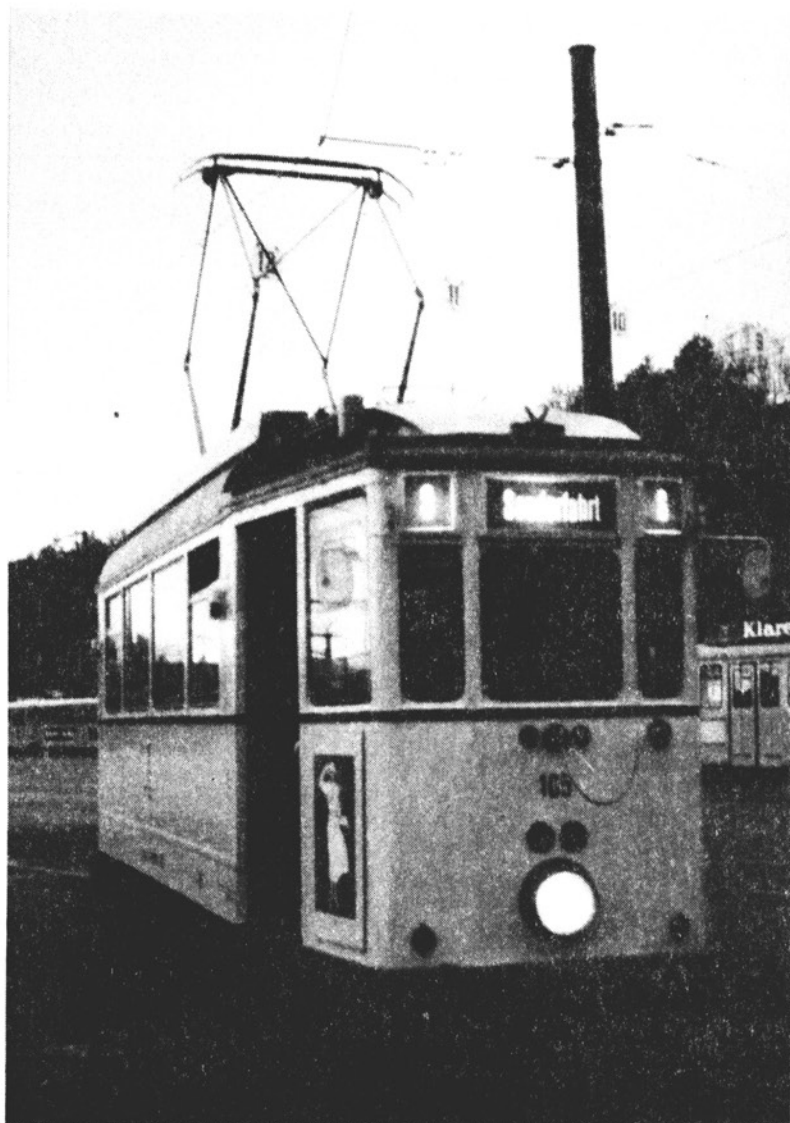
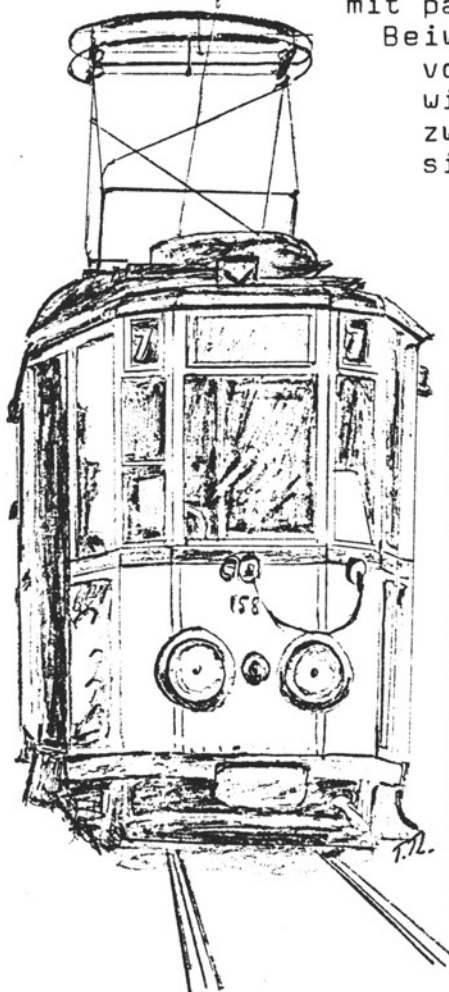
Klaus Sieder

Am 10. November 1985 war es endlich so weit, daß wir in unserem eigenen Wagen eine Sonderfahrt auf dem Meter-spurnetz der Essener Verkehrs-AG. unternehmen konnten. Wegen der großen Beteiligung mußte in zwei "Schichten" gefahren werden.

Seit 1897 besorgten die elektrischen Wagen der Bergischen Kleinbahnen AG. den Nahverkehr zwischen Wupper und Ruhr.

In der Mitte der zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts begann man mit einer groß angelegten Modernisierung, die sich gleichermaßen auf Gleisanlagen, Oberleitungs-netz, Wagenpark und Fahrplan-gestaltung erstreckte. Man beschaffte die vierachsigen

Triebwagen (Zeich-nung links,
Thomas Reith)
mit passenden
Beiwagen
von MAN,
wie auch
zweiach-
sige Trieb- und Beiwagen.



Von 1924 bis 1928 bestand ein Schnellverkehr Elberfeld - Essen, der dank einer Gleisverbin-dung in Steele ohne Umsteigen möglich war. Wir zeigen unten einen Fahrplan aus "Wöhrls

Bergische Kleinbahnen A.-G.

Stadt- und Vorortverkehr ab Elberfeld H.-B. nach Viehhof—
Dönnsdorf. Fernverbindungen zwischen Wupper und
Ruhr ab Elberfeld nach Neviges—Tönisheide—Velbert—Werden—
Heiligenhaus und Neviges—Langenberg—Nierenhof—Kupfer-
dreh—Ueberruhr—Steele—Hattingen. Bequeme Anschlüsse nach
Essen—Bochum—Gelsenkirchen usw.

Schnellverkehr

Elberfeld—Essen

über Neviges-Langenberg-Nierenhof-Kupferdreh-Steele
im starren Fahrplan alle 3 Stunden

*)					*)				
W	4 ⁰⁰	7 ⁰⁰	10 ⁰⁰	1 ⁰⁰	4 ⁰⁰	7 ⁰⁰	ab	Elberfeld Hptbhf.	↑ an
5 ⁰⁰	8 ⁰⁰	11 ⁰⁰	2 ⁰⁰	5 ⁰⁰	8 ⁰⁰	11 ⁰⁰	ab	" Rathaus	"
6 ⁰⁰	9 ⁰⁰	12 ⁰⁰	3 ⁰⁰	6 ⁰⁰	9 ⁰⁰	12 ⁰⁰	ab	Neviges Weihe	"
7 ⁰⁰	10 ⁰⁰	1 ⁰⁰	4 ⁰⁰	7 ⁰⁰	10 ⁰⁰	1 ⁰⁰	ab	Langenberg Markt	"
8 ⁰⁰	11 ⁰⁰	2 ⁰⁰	5 ⁰⁰	8 ⁰⁰	11 ⁰⁰	2 ⁰⁰	ab	Nierenhof Bachmann	"
9 ⁰⁰	12 ⁰⁰	3 ⁰⁰	6 ⁰⁰	9 ⁰⁰	12 ⁰⁰	3 ⁰⁰	ab	Kupferdreh Poststraße	"
10 ⁰⁰	1 ⁰⁰	4 ⁰⁰	7 ⁰⁰	10 ⁰⁰	1 ⁰⁰	4 ⁰⁰	ab	Ueberruhr Klapperstr.	"
11 ⁰⁰	2 ⁰⁰	5 ⁰⁰	8 ⁰⁰	11 ⁰⁰	2 ⁰⁰	5 ⁰⁰	ab	Steele Grendplatz	"
12 ⁰⁰	3 ⁰⁰	6 ⁰⁰	9 ⁰⁰	12 ⁰⁰	3 ⁰⁰	6 ⁰⁰	ab	Essen Wasserturm	"
1 ⁰⁰	4 ⁰⁰	7 ⁰⁰	10 ⁰⁰	1 ⁰⁰	4 ⁰⁰	7 ⁰⁰	ab	Essen Steeler Tor	"

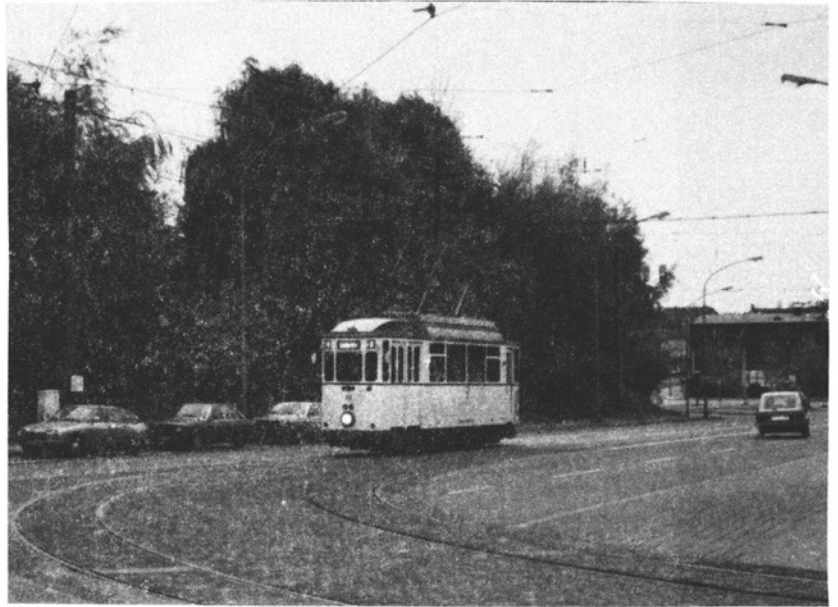
*) Zuschlagsfrei. Fette Ziffern = Zeit von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens

Zeitersparnis: 40 Prozent

Herabgesetzte Zuschläge: 20 Pfg. bis 14 Teilstrecken
(Elberfeld-Langenberg, Langenberg-Essen)

30 Pfg. für die ganze Strecke

Reiseführer 'Barmen und Elberfeld', X. Auflage 1926". Der Essener Streckenteil Steele - Porscheplatz (damals Steeler Tor) ist heute noch Bestandteil des meter-spurigen Teils des Essener Straßenbahnnetzes. So nimmt es nicht Wunder, daß wir außer der großen Schleifen-fahrt Rüttenscheid - Stadt-waldplatz - Rellinghausen - Zeche Ludwig auch die Steeler Strecke befuhren. Hier wie auch auf den unterirdischen Stadtbahnstrecken bewies unser Oldtimer, daß auch schon 1927 leistungsfähige Straßenbahnwagen gebaut wurden.



3 Fotos Klaus Sieper

Wenn auch schon 1954 die letzte Straßenbahn auf der Strecke Steele - Kupferdreh - Nierenhof fuhr, so blieb der Triebwagen 105 bis zum Jahre 1970 im Dienst bei den Wuppertaler Stadtwerken AG. Mit der Stilllegung der letzten Wuppertaler Meterspurlinie übernahmen die Bergischen Museumsbahnen das Fahrzeug. Es wurde Bestandteil der 1982 in die Denkmalsliste des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen Anlage der BMB. 1984 wurde es der Essener Verkehrs-AG. als Leihgabe zur Verfügung gestellt, dort aufgearbeitet und wird nun als echter Oldtimer zu Sonderfahrten eingesetzt. Die nachträglich eingebaute Sonderausrüstung läßt eine freizügige Verwendung auch auf den unterirdischen Stadtbahnstrecken zu.

Bleibt noch ein Wunsch des Autors zu erfüllen: Es gibt noch einen Streckenabschnitt, der früher von den Bergischen Kleinbahnen befahren wurde: Hattingen-Reschop - Hattingen-Bahnhof. Wer organisiert hier eine Sonderfahrt? Wegen der Überführungskosten und des Personalaufwands der BOGESTRA wird das zwar nicht billig, aber das Ereignis wäre spektakulär.



Der Wunsch wird erfüllt! Termin nebenstehend, Einzelheiten siehe Seite 2 !

September 1986

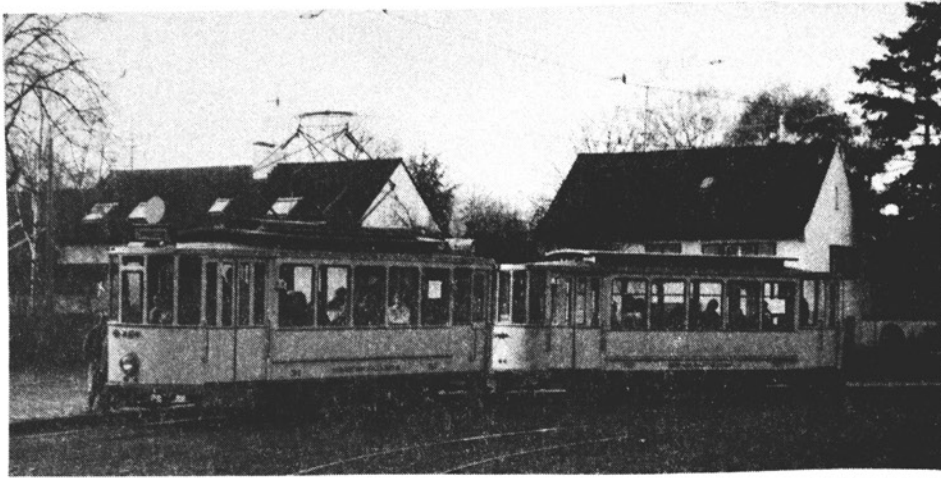
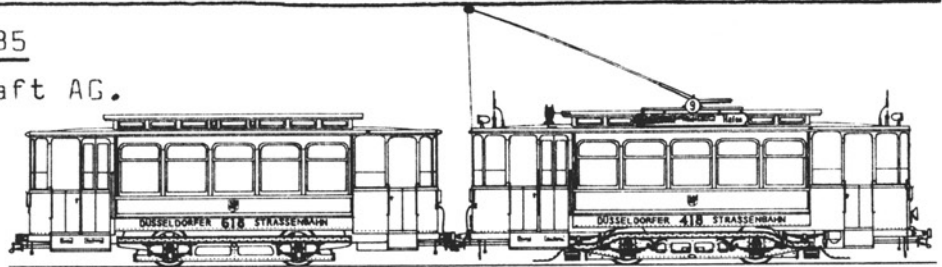
7

Sonntag

Nikolausfahrt am 1.12.1985

Rheinische Bahngesellschaft AG.
Düsseldorf

Fotos:
Peter Lechtenbömer
Text: Klaus Sieper



In diesem Jahr fuhren wir mit "eigenem" Personal. Unsere Mitglieder, die bei der Rheinbahn ausgebildet wurden, bewiesen ihren hohen Ausbildungsstand. Wir benutzten einen echten Straßenbahnzug aus den frühen 20er Jahren, der liebevoll wiederhergestellt worden ist. Diesem Wagenzug angemessen war die

Fahrtroute, die das Weichbild des rechtsrheinischen Düsseldorf nicht verließ und sich von Gleisschleife zu Gleisschleife zog. Dabei kam es zu interessanten Begegnungen am Jan-Wellem-Platz mit dem jüngsten Stadtbahnwagen B-80 in Aluminium-Bauweise und am Depot Am Steinberg mit einem Sechssachser (2702), der früher als Zweirichtungswagen bei der Neußer Straßenbahn im Dienst stand. Das obere Bild entstand in der Schleife Reeser Platz.

Auf der nächsten Seite haben wir die technischen Daten der



abgebildeten Fahrzeuge einander gegenüber gestellt. Wir empfehlen das Buch DIE RHEINBAHN aus dem Alba-Verlag, Autoren Axel Schild und Dieter Walting, für alle, die mehr wissen wollen. Bezugsquelle: Ihr BMB-Vertrieb. Zum Schluß ein herzliches Dankeschön an unsere Freunde und Gönner der RHEINBAHN!



Rheinische
Bahnges. AG
Düsseldorf



Fahrausweis

DM Pf | Preisst. | Wabe | Zahlgr. | Uhrzeit

Technische Daten der auf der Vorseite abgebildeten RHEINBAHN-Fahrzeuge:

Typ	Nr.	Baujahr	Serie	Länge	Breite	Gewicht	Fahrgäste	Herst.	Motore
2xTw	583	1919-21	570- 599	9,47m	2,35m	12,5t	18/ 67	Weyer	2x 50kW
2xBw	797	1925	791- 810	8,70m	2,35m	7,3t	18/ 64	Weyer	-
6xTw	2407	1956-65	2401-2440	19,10m	2,35m	20,2t	28/193	Düwag	2x100kW
6xTw	2702	1961	2701-2703	20,10m	2,35m	23,2t	45/132	Düwag	2x110kW
6xTw	4209	1985	4201-4224	26,90m	2,65m	38,4t	72/179	Düwag	2x235kW

Die Stadtbahn-Neubaustrecke in Freiburg im Breisgau

von Richard Jacobi



Das letzte Teilstück der Neubaustrecke Padua-Allee - Landwasser wurde am 14. Juni 1985 dem Verkehr übergeben. Damit ist die gesamte Meterspur-Stadtbahnstrecke Bertoldsbrunnen - Landwasser, etwa 7 km lang, fertiggestellt, befahren von der Linie 1, 14 Minuten Fahrzeit, Durchschnittsreisegeschwindigkeit somit ca. 27 - 28 km/h. Eine sehr gute Leistung, ohne kostspielige Tunnelstrecken, lediglich teilweise aufgeständert mit Brücken, sonst ausschließlich auf eigenen Bahnkörpern!

Das größte Bauwerk auf der neuen Strecke ist die Brücke über die Bundesbahngleise am Freiburger Hauptbahnhof, die nur Straßenbahnen, Fußgängern und Radfahrern dient. Von der Haltestelle auf dieser Brücke führen Treppen zu den einzelnen Bahnsteigen des Hauptbahnhofs. Die Gleise der Neubaustrecke sind größtenteils in Rasen gebettet, ein Plus für das gesamte Straßenbild, sonst mit Verbundsteinen ausgepflastert. Schotterstrecken befinden sich lediglich auf dem letzten Teilstück von Moosgrund bis Landwasser. Die Haltestellen sind geräumig angelegt mit netten Unterstellhäuschen.

An der Straßenkreuzung Sundgau- Berliner Allee wurde ein großes Überführungsbauwerk errichtet mit Abzweigstrecken zur neuen Endschleife Bissierstr. für die neue Linie 5, welche die Strecke vom Bertoldsbrunnen bis zu dieser Straßenkreuzung mitbenutzt. Sie fährt alle 15 Minuten mit Vierachs-Gelenkwagen, während die Linie 1 von 6 bis 19 Uhr alle 7 1/2 Minuten mit den Längsten Achtachsern Deutschlands, Tw 201 - 214, ca. 32,8 m lang, Baujahre 1971-81, verkehrt. Und sie sind stets gut besetzt, viele Fahrgäste müssen streckenweise mit Stehplätzen in diesen langen Zügen vorliebnehmen. Hier wirkt sich neben der hohen Reisegeschwindigkeit auch die zuletzt eingeleitete Tarifpolitik mit dem Umwelt-Ticket aus. Man muß nicht unbedingt ein Straßenbahn-Fan sein, um die Fahrt mit der neuen Linie 1 als schnell und sehr angenehm zu empfinden.

Haltestelle
der Linie 1
an der
Padua-Allee,
Umsteigepunkt
Straßenbahn/
Omnibus. Die
Gleisschleife
rechts diente
von Dezember
1983 bis Juni
1985 als vor-
läufige End-
station.



73 Mio. DM soll die neue Meter-spurstrecke gekostet haben, ein Klacks, wenn man die hohen Tunnelbaukosten bei der Stadtbahn Rhein - Ruhr und die Umrüstkosten bestehender Überlandstrecken hierzulande als Vergleich heranzieht. In Freiburg verkehren jetzt 5 Straßenbahnlinien:

- Linie 1
Landwasser - Littenweiler
- Linie 2
Zähringen - Günterstal
- Linie 3
Hornusstr. - Hauptbahnhof
- Linie 4
Hornusstr. - Lorettostr.
- Linie 5
Zähringen - Bissierstr.



Alle Linien berühren den Bertoldsbrunnen und damit das Geschäfts- und Einkaufszentrum. Es ist den Freiburger Verkehrsbetrieben zu wünschen, daß der weitere Ausbau der Stadtbahn planmäßig durchgeführt wird.

So weit unser Mitglied aus Meerbusch. Aus Wuppertaler Sicht ist noch zu ergänzen, daß die Abbildung, mit der die Wuppertaler Stadtwerke in ihrer Kundenzeitschrift die Freiburger Umweltkarte vorstellen, einen Zustand wiedergibt, der die Dinge geradezu auf den Kopf stellt. Auf das Bild gehört ein Straßenbahnzug, besser noch, aus jeder Richtung einer, macht mindestens vier! Wozu denn der Aufwand für Umweltkarten, wenn nicht auch emissionsfreie Fahrzeuge eingesetzt werden, wozu die Freiburger Straßenbahn ganz gewiß zählt! Mit dem (Wieder-) Anschluß des Stadtteils Haslach an das Straßenbahnnetz wird auch der letzte Dieselmobilbus aus der Fußgängerzone verschwinden.

KSW



Bild oben:
Die Neubaustrecke
auf separatem
Bahnkörper
zwischen Padua-
allee und Land-
wasser, hier an
der Haltestelle
Moosgrund.

Freiburger
Verkehrs AG
Urachstraße 3
7800 Freiburg



Bild unten:
Linie 1 an der
Endstelle Land-
wasser inmitten
eines neuen
Wohnviertels.

Fotos (3)
Richard Jacobi

BMB



BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e. V.

BMB - Vertrieb -
Verlagsbuchhandel der
Bergische Museumsbahnen e.V.
Wuppertal
C/O Emil R. Dicke
Am Susewind 17
4322 SPROCKHÖVEL 2

Pschkto. 9072-438 PSA Essen

ANGEBOTE DES BMB - VERTRIEBS 1986

Alle Preise sind gebundene Ladenverkaufspreise. Preisänderungen der Verlage vorbehalten.

Diese Liste ist nicht umfassend! Falls Sie Bücher bestellen möchten, die in dieser Liste nicht erscheinen, so bitten wir um eine Lieferfrist von ca. 14 Tagen. Vorbestellungen für Neuerscheinungen werden gerne notiert und sofort nach Erscheinen ausgeliefert.

Bestell Nr.	Titel	Preis
o100	BMB - Katalog (Neuauflage 1986)	5,00 DM
o101	BMB - Postkarten - Serie	5,00 DM
o102	Bergische Blätter, Sonderheft Barmer Bergbahn	2,50 DM
o103	BMB - Info - Paket (Vorkasse erbeten)	
	(Postkarten - Serie, HALTESTELLE, BMB - Katalog)	10,00 DM
1401	Katalog: Museums - Eisenbahnen in Deutschland	1,00 DM
1402	Strassenbahn - Atlas (Blickpunkt)	1986 12,00 DM
1403	Kursbuch der Deutschen Museumsbahnen 1986	nach Erscheinen
1404	Strab.-Museumskatalog Skjoldenaesholm, DK	9,50 DM
1405	Strab.-Museumskatalog Crich, Derbyshire, GB	9,50 DM
1301	BDEF - Jahrbuch 1986 (reich bebildert)	nach Erscheinen
1302	BDEF - Jahrbuch 1985	15,00 DM
1325	Dörner, Düsseldorfer Strassenbahn - Kalender 1986	9,50 DM
o300	Verlag Eisenbahn, Schweizer Eisenbahn - Kalender 1986	16,80 DM
o301	Verlag Eisenbahn, Schweizer Eisenbahn - Kalender 1987	16,80 DM

2. Allgemeine Strassenbahn - und Eisenbahn - Literatur

1400	Bahn - Verlag Ulrich Schiefer, 1986 HUNDERT JAHRE DEUTSCHE EISENBAHNEN. Bibliophiler Nachdruck der 1. Auflage von 1935. 544 S., 15 Farbtafeln, 154 s/w Tafeln, Zeichnungen und Tabellen, sowie drei Karten. Subskriptionspreis bis 31. Dez. 1986 nach dem 31.12.86	198,00 DM 248,00 DM
1300	150 JAHRE DEUTSCHE EISENBAHNEN. Offizieller Jubiläums- band der DB. ELV - Verlag, München, 316 S. Luxusausg.	98,00 DM
1304	Hendlmeyer, HANDBUCH DER DEUTSCHEN STRASSENBAHN GESCHICHTE Band 1	110,00 DM
1305	Band 2 (Karten und Tabellen)	88,00 DM
o200	Höltge, DEUTSCHE STRASSEN-UND STADTBAHNEN Band 1 Bayern	59,50 DM
	Band 2 Baden - Württemberg - Nord	z.Zt. vergriffen
	Band 3 Baden - Württemberg - Süd	57,00 DM
	Band 4 Rheinland - Pfalz und Saarland	69,50 DM
	Band 5 Hessen	58,00 DM
o600	Pabst, TASCHENBUCH DT. STRAB.-TRIEBWAGEN, Bd. 1	16,80 DM
o601	Pabst, dto. (1931 bis heute) Bd. 2	16,80 DM
o602	Pabst, TASCHENBUCH DT. STRAB.-BEIWAGEN Bd. 3	16,80 DM
o700	Fliegenbaum, Die Strassenbahn-Betriebe in der BRD	89,00 DM
o701	Höltge, Die Deutschen Strab.-Gelenkwagen	89,00 DM
o606	Löttgers, Die Akkutriebwagen der DB, ETA 150 und 176	26,00 DM
o607	Löttgers, Der Uerdinger Schienenbus (1985)	29,50 DM
o608	Löttgers, Schienenbusse in Deutschland (1982)	19,80 DM

Fortsetzung Seite - 2 -

Unser Verkaufswagen im Betriebshof Wuppertal Kohlfurth ist an jedem Sonnabend besetzt, in den Sommermonaten (Mai - Okt.) auch Sonntags.

Fortsetzung Allgemeine Strassenbahn - und Eisenbahn - Literatur

o6o5	Löttgers, Die Kleinbahnzeit in Farbe	78,00 DM	
o7o2	Fiegenbaum, Nebenbahnen in Deutschland, <u>Sonderpreis</u> +	38,00 DM	(89.-
o8o1	Wolff, Privatbahnen in der BRD, Stand 1984	48,00 DM	
o6o4	Lawrenz, Ein Jahrhundert Feldebahnen, 151 S.	29,50 DM	
o7o4	Mihailescu/Michalke, Lok- und Tw-Lexikon Dt. Privatbahnen	29,80 DM	
1326	Pifferi, CHINA, Mit der Bahn durch das Reich der Mitte Orell - Füssli 1984, 248 Seiten	148,00 DM	
1327	Pifferi, TRANS SIBIRIEN, Auf der längsten Bahn der Welt, 4. Aufl. 1983, 240 Seiten	98,00 DM	
1328	des Cars/Caralla, ORIENT EXPRESS, 160 S.	98,00 DM	
1329	Gottwald, DEUTSCHE BAHNHÖFE, 500 Ansichtskarten von 1900 - 1945, 278 Seiten, 1983	68,00 DM	

3. Strassenbahnen / Nahverkehr

o343	Osnabrück	Spühr, DIE OSNABRÜCKER STRASSENBAHN	59,00 DM	
o400	Nordsee	Rogl, DIE NORDSEE - INSELBAHNEN	18,00 DM	
o4o6	Berlin	Lemke/Poppel, BERLINER U - BAHN, 1985	20,00 DM	
o4o1		Bley, BERLINER S - BAHN, 3. Aufl. 1985	22,00 DM	
o7o5		Gottwald, DIE S - BAHN IN BERLIN	79,00 DM	
o3o6 - o352		Hilkenbach / Kramer / Jeanmaire:		
o3o6		BERLINER STRASSENBAHNEN, Bd. 1	59,00 DM	
o331		BERLINER STRASSENBAHNGESCHICHTE, Bd. 2	59,00 DM	
o346		DIE STRAB.-LINIEN IM WESTL. TEIL BERLINS	59,00 DM	
o352		STRAB.-LINIEN IN BERLIN (WEST) Bd. 4	59,00 DM	
o511	Bremen	Mausolf, BILDER VON DER BREMER STRAB.	48,00 DM	
1317	Kiel	ISK, 100 JAHRE NAHVERKEHR IN KIEL	10,00 DM	
o8o2	Wuppertal	Reimann, WUPPERTALER BAHNEN 1880-1940	29,80 DM	
13o7		FAHRPLAN WUPPERTALER BAHNEN AG 1940	9,00 DM	
14o7	Hagen	100 JAHRE HAGENER STRASSENBAHN	12,00 DM	
o5o2	Aachen	Schweers/Wall, BILDER V.D. AACHENER STRAB	38,00 DM	
o4o2		Krettek/Herberholz, STRASSENBAHNEN IM AACHENER DREILÄNDERECK	22,00 DM	
1310	Mönchengladb.	Festschrift: MIT DER PFERDEBAHN FINGS AN	15,00 DM	
10o1	Neuss	Dörner, STRASSENBAHNEN IN NEUSS, BD. 1	32,00 DM	
10o2		Dörner, STRASSENBAHNEN IN NEUSS, BD. 2	44,00 DM	
o4o5	Düsseldorf	Schild/Waltking, DIE RHEINBAHN, 2. Aufl.	22,00 DM	
o8o3		DIE GESCHICHTE DER DÜSSELDORFER STRAB.	Nach Erscheinen	
o512	Mülheim / R.	Hoffmann/Oehlert, Bilder v.d. MÜLHEIMER STRASSENBAHN	48,00 DM	
11o1	Herford	DIE HERFORDER KLEINBAHN	Nach Erscheinen	
13o8	Rhein/Sieg	Frickhöfer, DIE RHEIN - SIEG EISENBAHN	15,00 DM	
15oo	RSE	BVA/AWZ Postkartenserie RHEIN-SIEG-ESBN	12,00 DM	
15o1	BEG	BVA/AWZ Postkartenserie BROHLTAL-EISENB.	12,00 DM	
1319	Wattenscheid	Schönefeld, DIE KOMMUNALE, Strab. Wattenscheid, Wanne - Eickel	19,80 DM	
o342	München	Sappel/Jeanmaire, STÄDT. STRAB. MÜNCHEN	59,00 DM	
o4o3		Wasil, MÜNCHENER TRAM	18,00 DM	
o341	Freiburg	Hettinger/Jeanmaire, <u>erscheint 1986:</u> DIE FREIBURGER STRASSENBAHNEN, Bd. 1	59,00 DM	
o351		DIE FREIBURGER STRASSENBAHNEN, Bd. 2	59,00 DM	
1316	Baden-Baden	Hartl, BILDER V.D. BADEN-BADENER STRAB.	48,00 DM	
o5o4	Karlsruhe	Wagner, BILDER V.D. KARLSRUHER STRAB.	48,00 DM	
o5o5	Albtal	Wagner, BILDER V.D. ALBTALBAHN	48,00 DM	
13o8	Würzburg	Naumann, DIE GESCHICHTE DER WÜRZB. STRAB.	38,00 DM	
o4o4	Augsburg	Sappel, EINMAL KÖNIGSPLATZ UND ZURÜCK	14,80 DM	
o3..	Heidelberg	HEIDELBERGER STRASSENBAHN (<u>erscheint 1986</u>)	ca. 59.-DM	
o391	Pforzheim	Kraus, BILDER V.D. PFORZHEIMER STRAB. UND DER KLEINBAHN PFORZH.-ITTERSBACH	48,00 DM	
15o2	SWP	BVA/AWZ POSTKARTENSERIE Pforzh.-Ittersb.	12,00 DM	
o318	Frankfurt	Michelke/Jeanmaire, 100 J. FRANKF. STRAB.	59,00 DM	
13o9	Kassel	Stör, DIE HERKULESBAHN IN KASSEL	48,00 DM	

Fortsetzung S - 3 -

+ Preise freibleibend

Strassenbahnen / Nahverkehr

o326	Stuttgart	Bauer, Theurer, Jeanmaire STUTTGARTER STRASSENBAHNEN, Bd. 1	59,00 DM
o333		DIE FAHRZEUGE DER STUTTGARTER STRAB. 2	59,00 DM
o347		STRASSENBAHNEN UM STUTTGART 3	59,00 DM
o334	Reutlingen	Gassmann, Jeanmaire, REUTLINGER STRAB.	59,00 DM
o7o3	Mainz	Neise, MAINZ UND SEINE STRASSENBAHN	49,90 DM
15o3	BLEAG	DVA/AWZ - Postk.-Serie Albtalbahn	12,00 DM
15o4	MEG	BVA/AWZ - Postk.-Serie Zell - Todtnau	12,00 DM

4. Strassenbahnen / Nahverkehr DDR und Osteuropa, Ostpreußen

1318	Bufe, STRASSENBAHNEN IN OST - UND WESTPREUSSEN	nach Erscheinen ca. 38,00 DM	
o325	Lehnhard/Jeanmaire, STRASSENBAHNEN IN OSTEUROPA 1	59,00 DM	
o332	dto. STRASSENBAHNEN IN OSTEUROPA 2	59,00 DM	
1311	Dönges, BILDER VON DER CHEMNITZER STRASSENBAHN	58,00 DM	
Verlag Zeunert / Transpress:			
o2o4	Autorenteam unter Dr. Gerh. Bauer, STRASSENBAHN - ARCHIV DDR, Band 1, Geschichte, Technik, Betrieb	39,90 DM	
o2o5	dto., STRASSENBAHN - ARCHIV.DDR, Band 2, Raum Görlitz/ Dresden (weitere Bände in Vorbereitung)	39,90 DM	

5. STRASSENBAHNEN / NAHVERKEHR ÖSTERREICH

1312	Laula, DIE STRASSENBAHN YBBS	10,00 DM +	
1313	Bahn im Bild 12, STERN UND HAFFERL 1	22,80 DM	
1314	Bahn im Bild 26, STERN UND HAFFERL 2	22,80 DM	
1315	Bahn im Bild 19, DIE STUBAITALBAHN	22,80 DM	
1321	Sternhard, STRASSENBAHN LINZ	41,40 DM +	
1322	dto. Strassenbahn GRAZ	41,40 DM +	
1323	Hermann, Laula, STRASSENBAHN KLAGENFURT	34,30 DM +	
o31o	Jeanmaire/Lehnhardt, WIENER STRAB. 1945 - 1971	59,00 DM	
o315	dto., DIE ALTEN WIENER TRAMWAYS 1865 - 1945	59,00 DM	
+ Preise freibleibend			

6. STRASSENBAHNEN / NAHVERKEHR SCHWEIZ

o34o	Jeanmaire, DIE WALDENBURGERBAHN	36,00 DM	
o3oo	Waldburger, DAS WAR DIE SERNFTALBAHN	39,00 DM	
o348	Jeanmaire, DIE BERNINABAHN	noch nicht erschienen	
o394	dto. DIE LÖTSCHBERGBAHN	noch nicht erschienen	
o3o5	dto. DIE STRAB. VON BERN UND THUN	59,00 DM	
o327	Ziegler, Jeanmaire, BIELER STRASSENBAHNEN	59,00 DM	
o311	Stamm, Jeanmaire, DIE ÜBERLANDBAHN VON BERN NACH WORB	59,00 DM	
o345	Jeanmaire, BASLER VERKEHRS BETRIEBE	59,00 DM	
o344	dto. BASLER STRASSENBAHNEN	59,00 DM	

7. BELGIEN / SNCV

132o	(in englischer Sprache) 100 YEARS SNCV, 224 S.	98,00 DM	
Bildbände des Verlags Europäische Bibliothek, Zaltbommel über das gesamte Netz der SCNV in Belgien mit knappen Begleittext in franz. und niederländisch. Bitte, fordern Sie die Gesamtliste an! je 31,50 DM			

8. Postkarten - Serien des Bureau Vaudois d'Adresses, Lausanne

Bitte, fordern Sie die Gesamtliste an! BVA / AWZ je 12,00 DM

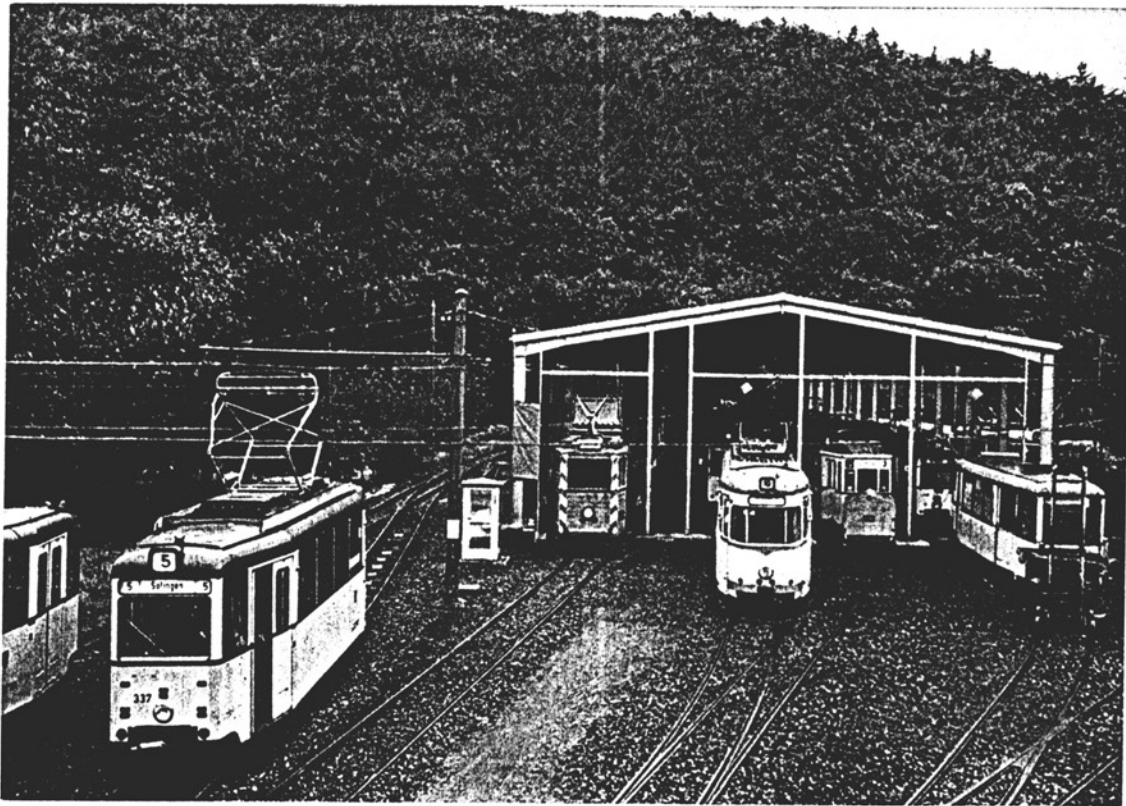
BMB - Vereinsnadel	5,00 DM	BDEF - Nadel	1,50 DM
BMB - Aufkleber	3,00 DM		

o6o9	NEU (4/86) Gottwald, Autos auf Schienen, 12o S.	29,50 DM	
------	---	----------	--

1324 10 JAHRE STADTBAHNWAGEN M/N, 100 Seiten, mit vierfarbigen
Abbildungen 19,60 DM

Unser Informationswagen im Betriebshof Wuppertal - Kohlfurthener Brücke
ist sonntags von 9,00 bis 17,00 Uhr geöffnet.

In den Sommermonaten auch Sonntags von 11 - 17 Uhr. (Mai - Okt.)



In unserem Info - Wagen finden Sie eine große Auswahl von Postkarten -
Motiven aus dem In - und Ausland, ferner antiquarische Zeitschriften,
Bücher, Fahrpläne und Informationen zum Thema Strassenbahn und
Nahverkehr.

Ein Teil des Buchangebotes ist auch dort erhältlich.

DER BMB - VERTRIEB ARBEITET EHRENAMTLICH, ALLE ERLÖSE KOMMEN DEM
GEMEINNÜTZIGEN VEREIN BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN EV IN VOLLER HÖHE
ZUGUTE! JEDER EINKAUF, IHR EINKAUF HILFT MIT BEI DER WEITEREN VOLLENDUNG
DES PROJEKTES BMB.

BMB - VERTRIEB
VERLAGSBUCHHANDEL
c/o EMIL R. DICKE
AM SUSEWIND 17
4322 SPROCKHÖVEL 2

VERKAUF IM NAMEN UND FÜR RECHNUNG:
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN EV
POSTFACH 13 19 36
D - 5600 WUPPERTAL 1

Wir berechnen für jede Bestellung einen Porto - und Verpackungsanteil
von 1,50 DM (Inland), bzw. 2,00 DM (Ausland)

Lieferung gegen Rechnung mit einem Zahlungsziel von 14 Tagen.
Bitte, keine Skontoabzüge!

Es gelten in jedem Falle die am Tage der Lieferung von den Verlagen
festgesetzten Preise. Gerichtsstand ist Wuppertal.
Eigentumsvorbehalt nach § 455 BGB.

Manche Titel bedingen Lieferfristen, wir bitten um Verständnis!