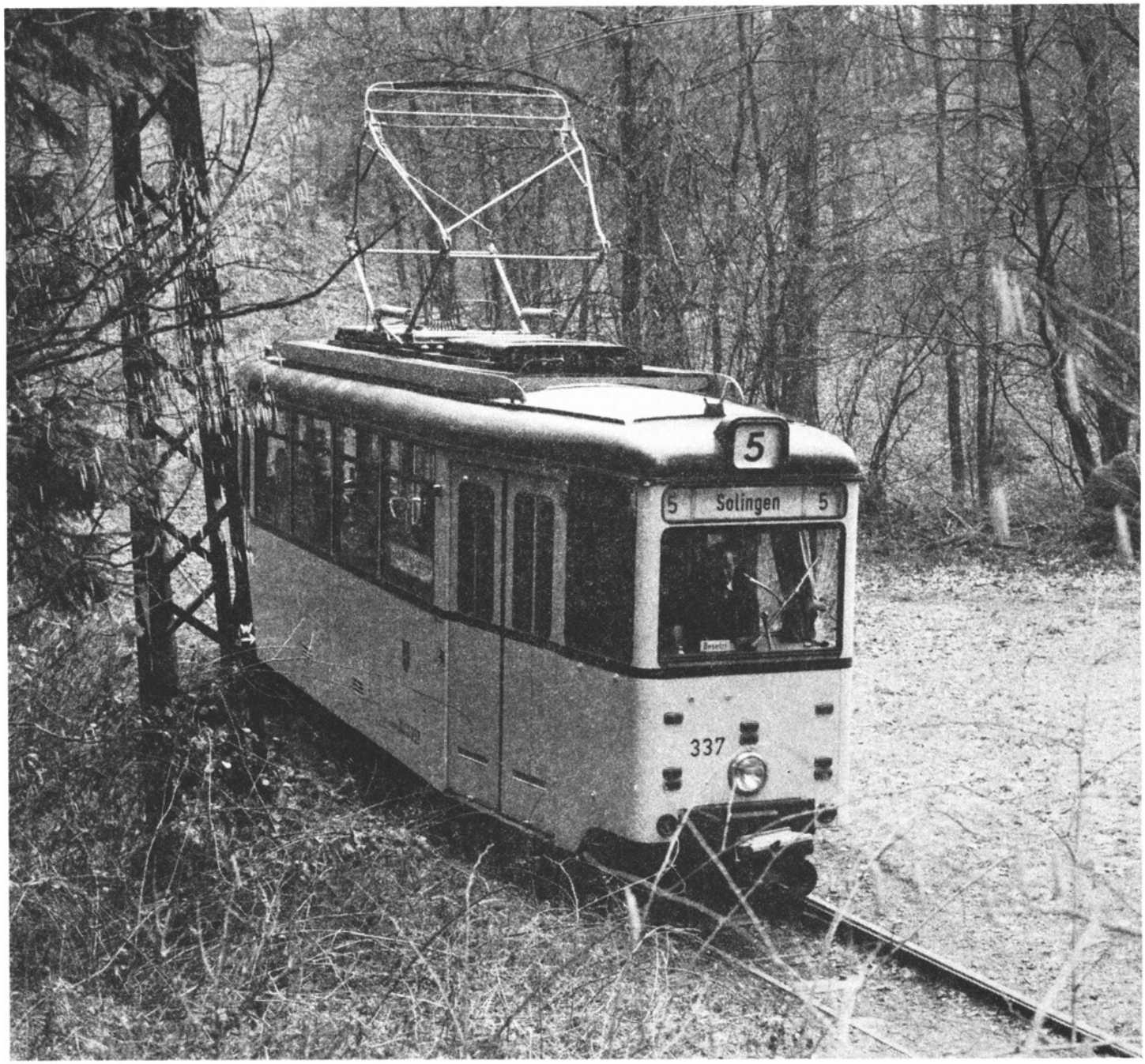
Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

Mai
1984

Postanschrift:
Postfach 131936
5600 Wuppertal 1



Unsere Anschriften:
Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof
Wuppertal-Kohlfurther Brücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr. Fernsprechanschluß: (02 02) 47 02 51

Technische Leitung

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

Ralf Faust
Lindenstr. 24
5830 Schwelm
Ruf (0 21 25) 25 42

Udo Tegtmeyer
Otto-Hausmann-Ring 19
5600 Wuppertal 1
Ruf (02 02) 71 53 30

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 Stadtsparkasse 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.

18. bis 23. Juni 1984 "WALDWOCHE"



A U F R U F

zum M I T M A C H E N !

==========

Im vergangenen Jahr hatte eine Gruppe unserer Aktiven im August eine Urlaubswoche geopfert, um den dringend notwendigen Um- und Ausbau der Kurve am Petrikshammer durchzuführen (wir berichteten darüber).

Da die Zeit damals nicht ausgereicht hatte, soll diese Aktion in diesem Sommer wiederholt werden.

Interessenten an dieser fröhlichen Gemeinschaftsaktion melden sich bitte bei unserem 1. Vorsitzenden Emil R. Dicke.

Jahreshauptversammlung

P R O T O K O L L

der 1. Versammlung am Samstag, dem 17. März 1984 im Calvin Haus, Wuppertal-Cronenberg, Karl-Greis-Str.

Vorsitzender Emil R. Dicke eröffnet die Versammlung um 15 Uhr.
Anwesend: 73 Personen, davon 72 stimmberechtigte Mitglieder
lt. ~~beiliegender~~ Anwesenheitsliste (gelbe Blätter 1 + 2).

Die ordnungsgemäße Einladung erfolgte lt. HALTESTELLE Nr. 39 (~~siehe Anlage~~), dort ist auch die Tagungsordnung abgedruckt.

TOP 1 Feststellung der Beschlußfähigkeit der Versammlung
In Abänderung der Tagesordnung beantragt E.R. Dicke den Ausschluß beitragssäumiger Mitglieder, um die Beschlußfähigkeit feststellen zu können.
Ohne Gegenstimme, bei einer Enthaltung beschließt die Versammlung durch Handzeichen den Ausschluß der Mitglieder Nr. 102, 145, 184, 263, 173, 202 und 226.
Damit beträgt die Zahl der stimmberechtigten Mitglieder 240.
Zur Satzungsänderung ist die Anwesenheit von 160 Stimmen erforderlich.
Es liegen zum Antrag lt. HALTESTELLE 38, Seiten 7,8,9 - siehe Anlage - 152 Stimmzettel vor.

TOP 2 Satzungsänderung
Über die Satzungsänderung kann nicht abgestimmt werden, da die erforderliche Zahl von 2/3 der Stimmen nicht anwesend ist. Es wird auf die vorsorglich einberufene zweite Versammlung dieses Tages verwiesen.

sonstiges: E.R. Dicke ruft die Mitglieder erneut zum Sonntagsdienst in der Kohlfurth auf (Öffnung des Museums für Besucher an Sonntagen in der Sommerseison).
In diesem Jahr werden wir keine Unkrautvertilgung mit chemischen Mitteln vornehmen können. Alle Mitglieder sind aufgerufen, den Bahnkörper durch Ausrupfen des dort schädlichen Grüns zu säubern.

E.R. Dicke schließt die Versammlung gegen 15.20 Uhr.

Wuppertal, den 29.3.1984

Klaus Sieper

P R O T O K O L L

der 2. Versammlung am Samstag, dem 17. März 1984 im Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, Karl-Greis-Str.

Vorsitzender Emil R. Dicke eröffnet die Versammlung um 15.40 Uhr.
Anwesend: 75 Personen, davon 74 stimmberechtigte Mitglieder
lt. ~~beiliegender~~ Anwesenheitsliste (blaue Blätter 1+2).
Die ordnungsgemäße Einladung erfolgte mit HALTESTELLE Nr. 39 (~~siehe Anlage~~), dort ist auch die Tagungsordnung abgedruckt.

TOP 1 Begrüßung, Schweigeminute, Ehrung von Mitgliedern
Der Verein bedankt sich für die Betreuung der Jahreshauptversammlung seit nunmehr 10 Jahren durch den Hausmeister des Calvin-Hauses, Herrn Stassen.
Die Versammlung gedenkt des im Dezember 1983 verstorbenen Mitglieds Frau Margret Langenbeck.
Folgenden Mitgliedern wird die goldene Ehrennadel verliehen:
Martin Rausch, Arnt-Ulrich Mann, Hanns Heinen, Frank Kreutzberg.
Heinz Johann bittet um Verleihung zu einem späteren Zeitpunkt, da

er noch aktiv tätig sein will und seine Aufgaben als noch nicht abgeschlossen sieht. Die Versammlung dankt mit einem kräftigen Applaus für seinen Einsatz für die BMB, deren Mitbegründer er ist. Er hat als erster die Gedanken verwirklicht, Straßenbahnen vor dem Schneidbrenner zu retten und aufzubewahren. Er verzichtet auf ein Amt im Vorstand, steht aber für Sonderaufgaben weiterhin zur Verfügung.
TOP 3 Jahresberichte, Berichte der Kassenprüfer, Entlastungsanträge wird vorgezogen.
Die Jahresberichte sind in HALTESTELLE 39 (~~siehe Anlage~~) abgedruckt.
Wolfgang Schultz berichtet über seine Bemühungen in der Konzessionsfrage (Erlaubnis zum Personenverkehr):
Es gibt 3 Möglichkeiten: a) Straßenbahnbetrieb (BO Strab)
b) Kleinbahnbetrieb (EBO)
c) Kirmesbahn (Ausstellungsbahn)
Die Lösung c) fällt von vorn herein aus, da sie ein allseits eingefriedetes Gelände voraussetzt. Die Lösung b) fällt unter die Zuständigkeit des Landesbevollmächtigten für das Eisenbahnwesen. Ein entsprechender Besuch unserer Anlage erfolgte im November 1983. Eine Konzession als elektrisch betriebene Kleinbahn liegt im Bereich der Möglichkeiten. Eine Entscheidung würde beim Minister für Wirtschaft und Verkehr in Düsseldorf fallen. Eine Lösung a) wurde über die Rheinbahn mit der Aufsichtsbehörde geklärt. Demnach gibt es keine gesetzliche Grundlage für eine Straßenbahn im Gelegenheitsverkehr. So etwas gibt es überhaupt noch nicht! Die Auflagen für einen Linienverkehr sind für uns nicht zu erfüllen. Deshalb erging eine Anfrage an den Regierungspräsidenten, Dezernat Verkehr, ob es eine Ausnahmeregelung "Straßenbahn im Gelegenheitsverkehr" geben könne. Die Grundsatzentscheidung ist gefallen und lautet JA. Die entsprechenden Auflagen werden nun ausgearbeitet. Hauptüberschrift: Sicherheit zuerst.

Weitere Zuwendungen der Industrie sind zu vermelden: Udo Tegtmeier (Fa. Siemens) konnte zu günstigen Bedingungen Quecksilberdampfleuchten für unsere Wagenhalle beschaffen. Verschiedene Kabelwerke haben fast ausreichende Mengen Kabel für Anschluß und Einrichtung des Unterwerks gespendet. Die Wuppertaler Stadtwerke stellten gut erhaltenen Fahrleitungsdraht zur Verfügung und erteilten Zusagen für Abbaumaterial.

E.R. Dicke berichtet zu Fahrzeugfragen:
Einer der beiden KSW-Beiwagen wird erhalten. Das andere Fahrgestell erhält H. Johann.
Tw 1346 EVAG wird abgebrochen. Das Killing-Fahrgestell bleibt erhalten.
Tw 212 (3x) wird entweder abgegeben oder verschrottet. Wir erhalten als Ersatz einen Dreiachser aus Mülheim.
Güterwagen 394 (KAE) wurde an die Märkische Museumsbahn Plettenberg verkauft.
Tw 159 (WSW) soll aufgearbeitet werden.
Tw 105 (WSW) befindet sich zur Rekonstruktion in Essen.
Die Gleisbiegemaschine soll verkauft werden (DEV, IHS oder SSM).
Der Aachener Kesselwagen soll verkauft werden (SSM oder DEV).

Ernst-Günter Beiersmann gibt einige Erläuterungen zum Kassenbericht. Es gibt keine Fragen aus der Versammlung.
Hans-H. Börß erstattet den Bericht der Kassenprüfer. Für den erkrankten Horst Westermann hatte der Vorstand Klaus Sieper als Ersatzprüfer benannt. Die Buchführung stellte sich ordnungsgemäß dar. Die Kassenprüfer empfahlen die Entlastung des Schatzmeisters.

TOP 4 Abstimmung über die Entlastung des Vorstands
TOP 5 Abstimmung über die Entlastung des Schatzmeisters
Die Versammlung erteilt bei ? Enthaltungen Entlastung des Vorstands und des Schatzmeisters.

TOP 2 Feststellung der Beschlußfähigkeit, Satzungsänderung
Mit Hinweis auf die gültige Satzung (siehe ~~Anlage~~ HALTESTELLE 38)

stellt E.R. Dicke die Beschlußfähigkeit der Versammlung fest (Hinweis auf die Beschlußunfähigkeit der vorausgegangenen Versammlung). Ohne Gegenstimme und ohne Enthaltung entscheidet sich die Versammlung durch Akklamation für die Satzungsänderung lt. HALTESTELLE 38, Seiten 7-9 (Für die Stadtwerke Remscheid liegt die schriftliche Zusage vor) und den Vorschlag des Vorstands lt. HALTESTELLE 39, Seite 3.

TOP 6 a) Wahl der Kassenprüfer für 1984 einschl. Ersatz
vorgeschlagen und gewählt:
Helmut Schäfer, Herbert Niederstenschee, Horst-Dieter Cappel, Thomas Wächter
Gegenstimmen: 0, Enthaltungen: 3

b) Wahl des 1. Vorsitzenden, Wahlleitung Klaus Sieper
Vorschlag: Wiederwahl
gewählt: Emil R. Dicke
Gegenstimmen: 0, Enthaltungen: 1

c) Wahl des 2. Vorsitzenden, Wahlleitung Emil R. Dicke
Vorschlag: Wolfgang Schultz, auch gewählt
Gegenstimmen: 0, Enthaltungen: 1

d) Wahl des Schatzmeisters
Vorschlag: Wiederwahl
gewählt: Ernst-Günter Beiersmann
Gegenstimmen: 0, Enthaltungen: 1

e) Bestellung des Beirats:
HALTESTELLE, Öffentlichkeitsarbeit: Klaus Sieper
Bauausschuß: Wolfgang Schultz, Dr. Gundo Riechelmann
Kasse Kohlfurth: Hanns Heinen
BMB-Vertrieb: Emil R. Dicke
Sonderbeauftragter: Heinz Johann
Gegenstimmen: 1, Enthaltungen: 4

TOP 7 Bestellung der technischen Leitung
a) Technischer Leiter: Dr. Gundo Riechelmann
b) Stellvertreter des techn. Leiters:
Ralf Faust, Manfred Höver, Udo Tegtmeier
c) Sicherheitsbeauftragter:
Ralf Faust, Michael Schumann

Diese Besetzung wird durch den Vorsitzenden festgestellt. Die Versammlung erhebt keinen Einwand.

TOP 8 Ausschluß von Mitgliedern mit Beitragsrückständen
wurde bereits in der 1. Versammlung dieses Tages erledigt.

TOP 9 Verschiedenes, Anträge von Mitgliedern
Bericht Dr. Gundo Riechelmann in Stichworten:
Arbeitsplan 1984: Fertigstellung Gleis 3 + 4, bei finanziellen Möglichkeiten auch Gleise 5 + 6 durch Fremdleistung, Setzen der Masten zum Ersatz verrosteter, Planierung des Gleisvorfeldes der Halle, Fertigstellung des Unterwerks.
Keine weiteren Meldungen.

TOP 10 Gemütlicher Teil
Filmvortrag Klaus Sieper: Inselbahnen Langeoog (KAE-Triebwagen), Wangerooge; Angelner Dampfbahn (Süderbrarup - Kappeln/Schlei); Straßenbahnen in Schweden: Straßenbahnmuseum Malmköping, Betrieb Norrköping, Betrieb Göteborg; Straßenbahnen der HEAG in Darmstadt.

Ausklang gegen 19 Uhr.

Wuppertal, den 29.3.1984

Klaus Sieper

Gute Verbindungen muß man haben: **die neue Stadtbahn.**
Freiburger Verkehrs-AG
Urachstraße 3
7800 Freiburg i. Br.

MITTEILUNGEN DES VORSTANDES 11.04.1984

Betr.: Satzungsänderung / JHV 1984

Sehr geehrte Mitglieder.

Alle Mühe war vergebens, die ,, Sünden der Gründer '' haben uns eingeholt.

Nach einer Rechtsbelehrung durch die Registerstelle beim Amtsgericht Wuppertal ergibt sich folgender Sachverhalt:

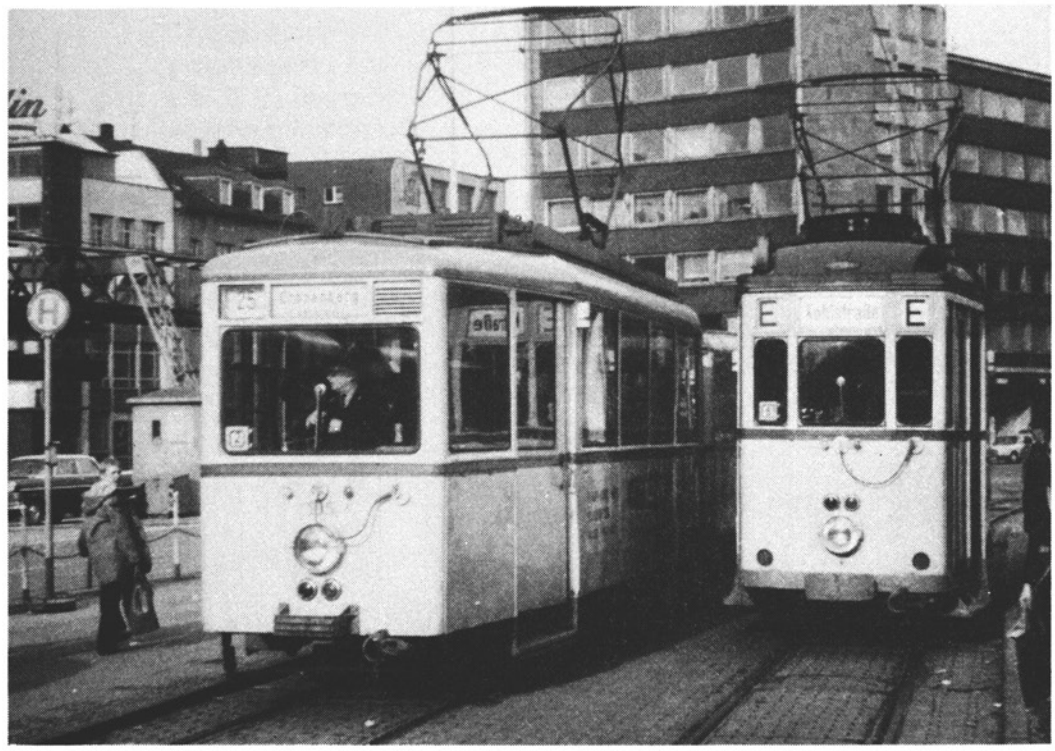
1. Die von der JHV am 17.03.1984 beschlossene Satzungsänderung hat nicht mit einer Beteiligung von 2/3 der Mitglieder stattgefunden und ist damit nicht eintragungsfähig.
2. Die Einberufung der zweiten Versammlung hat mit einer Zwischenfrist zu erfolgen, wie in Art. 9 vorgesehen. Die Zwischenfrist kann nicht mit zwei aufeinander folgenden Versammlung an einem Tage überbrückt werden.
3. Eine schriftliche Abstimmung zur Satzungsänderung ist in der gültigen Satzung nicht vorgesehen und damit unwirksam.
4. Die Satzung bleibt in der bisherigen Fassung rechtswirksam, bis form- und fristgemäß eine Abstimmung festzustellen ist.
5. Alle Ergebnisse der JHV, soweit sie nicht die Satzungsänderung betreffen, sind eintragungsfähig und gelten als beschlossen.

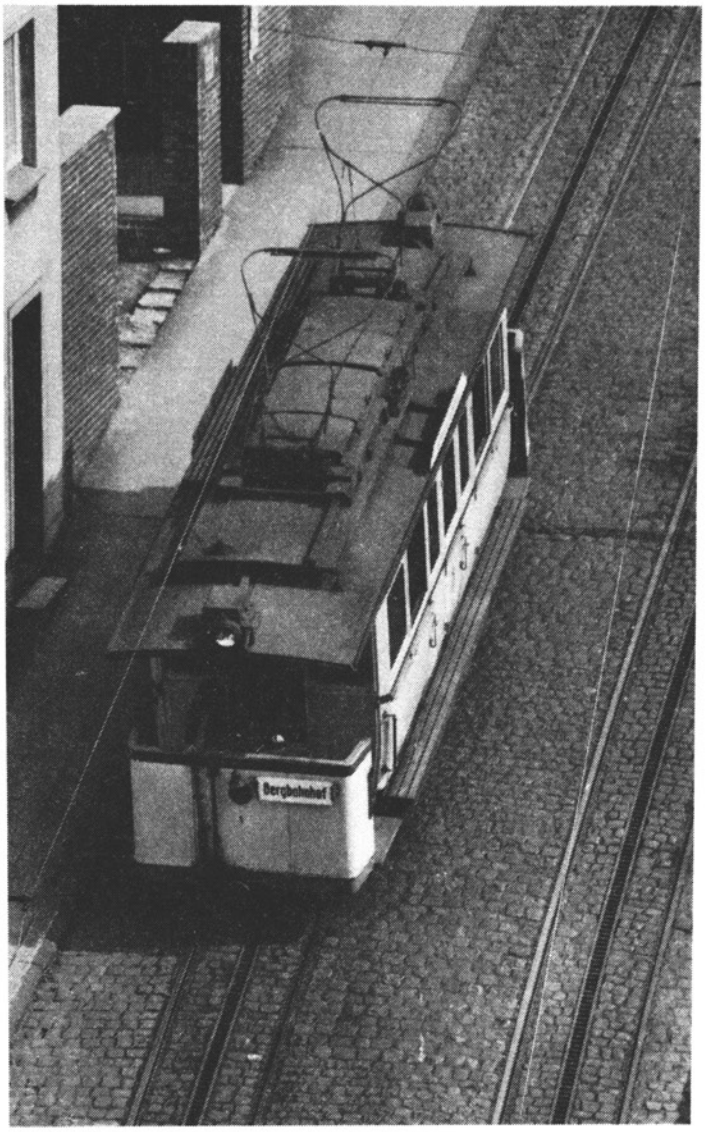
Die Feststellung dieser Tatsachen ist bedauerlich, aber nicht zu ändern. Wir werden Ihnen bei nächster Gelegenheit also dieseMaterie nochmals zur Abstimmung vorlegen müssen.

Eine Änderung der Satzung muß schon deshalb erfolgen, um diese den geänderten steuerlichen Bestimmungen anzupassen.

Mit frdl. Grüßen, Ihr

Justitia ist eben auf den Buchstaben des Gesetzes festgelegt. Wir werden Sie im Herbst "zu den Urnen" rufen und versuchen, das Unvermeidliche mit Film- und Diavorträgen angenehmer zu machen. Tw 195 und 114 der Schmalspurbahn wurden im Juli 1968 von R.& G. Elias am Döppersberg aufgenommen.





1894

10 April

Seit 20 Jahren verkehrt im Wuppertal die Pferde-Straßenbahn.

16

Die elektrische Zahnradbahn Barmen - Toelleturm eröffnet ihren Betrieb.

1 Juli

Seit einem Jahr verkehrt die Remscheider Straßenbahn. Sie war die erste in Westdeutschland mit elektrischem Betrieb.

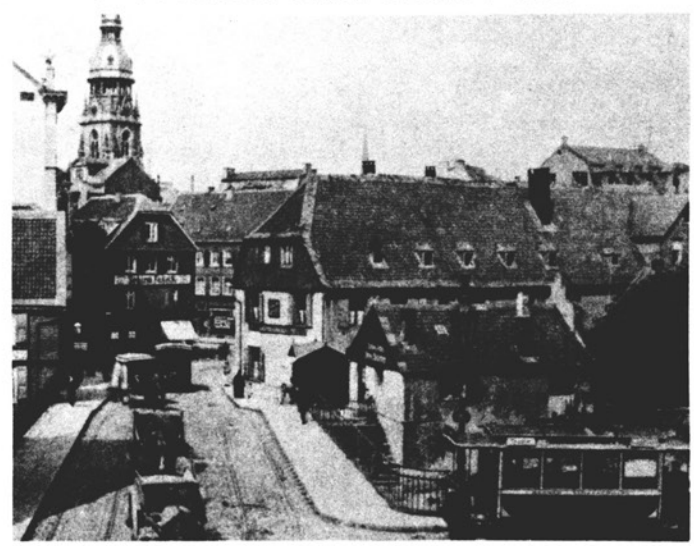
1 September

Die Barmer elektrische Straßenbahn eröffnet ihren Betrieb auf der Strecke Clef - Bockmühle.

Es war eine eindrucksvolle Ausstellung in den Räumen der Stadtsparkasse Wuppertal-Barmen, Rolingswerth:

90 Jahre Barmer Bergbahn

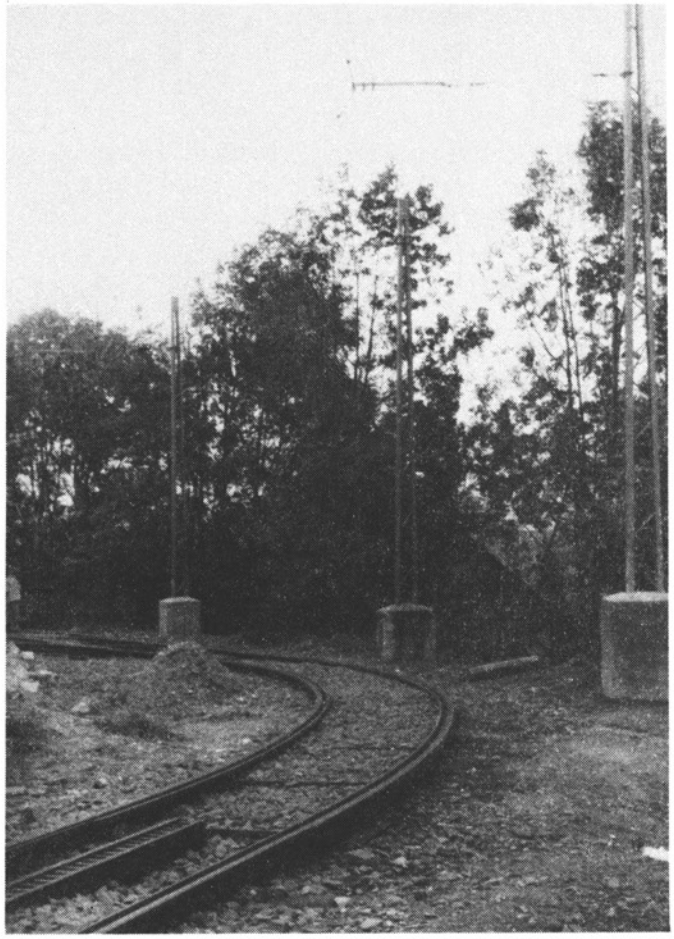
Veranstalter waren die Stadtsparkasse Wuppertal, die Wuppertaler Stadtwerke AG. und die Bergischen Museumsbahnen e.V. Die "Bergischen Blätter" veröffentlichten aus diesem Anlaß eine Sondernummer, die im BMB-Vertrieb zum Preis von DM 2,50 zu haben ist und wärmstens empfohlen wird. Das Foto links oben von der Zahnradbahn auf der Steilstrecke stammt von F.J. Rücker, das untere Foto (WSW-Archiv) zeigt einen der ersten Barmer Straßenbahnwagen an der Ecke Rathausbrücke/Clef. Im Mittelgrund ist die Rückseite eines Pferdebahnwagens zu sehen. Die Gleisverbindung zum Alten Markt besteht noch nicht, von der Schwebebahn ist auch noch nichts zu sehen. Links hinten der Turmhelm der ev.-reformierten Kirche Gemarke, wie er bis zur Bombennacht am 29./30. Mai 1943 ausgesehen hat. 1934 wurde dort die Barmer theologische Erklärung verabschiedet.



Gummi - Turmwagen, eine Neuerwerbung

Als Zwischenlager für Oberleitungs-Kleinmaterial und sicher verschliessbar bei sonst geringen Einsatzmöglichkeiten haben wir diesen ausgemusterten Strassenturmwagen der WSW gerne übernommen. Dass er uns dann bei Oberleitungsarbeiten auf dem Betriebshof sofort gute Dienste leistete, war ein Glücksfall, den unser junger Aktiver Holger Ott auch direkt festgehalten hat.



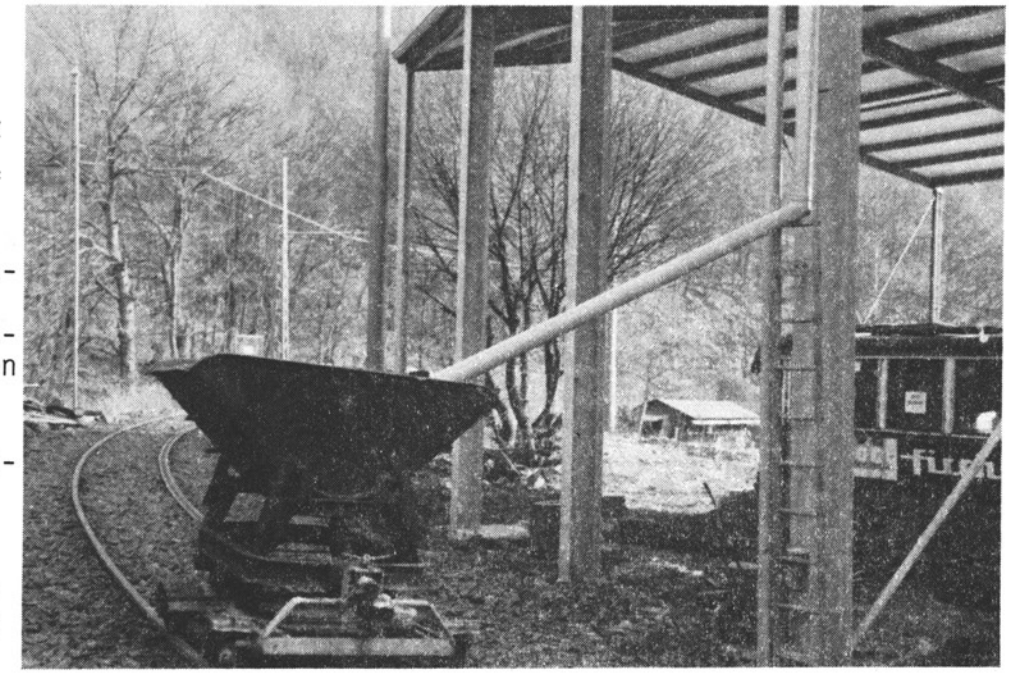


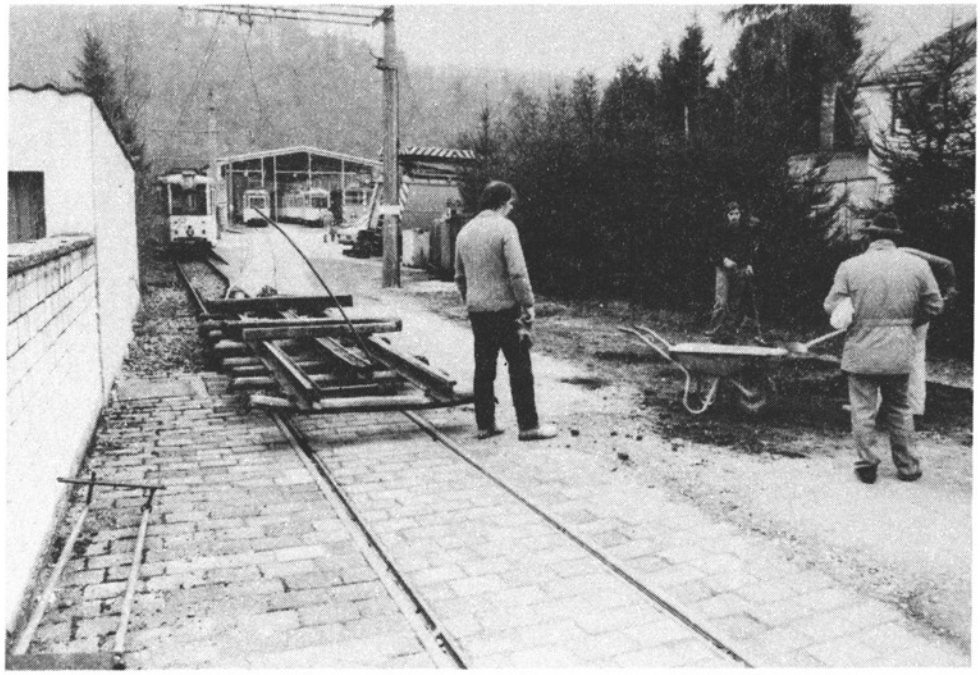
Der "Mastenwald"

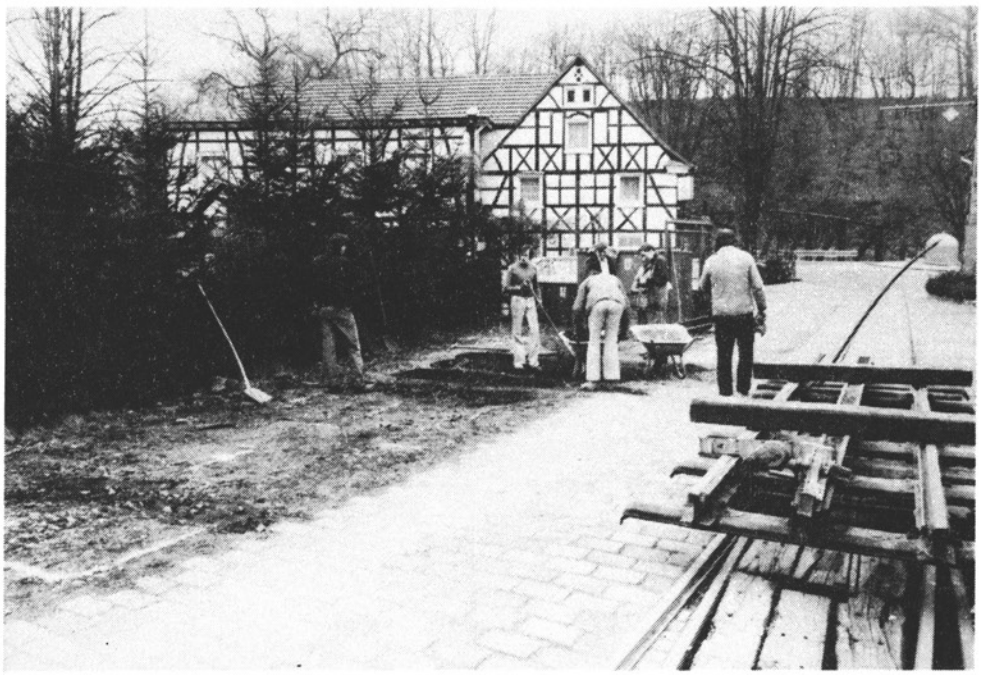
Der sehr starke Zug auf dem Endstück der Oberleitung in Möschenborn einerseits und die Brüchigkeit des angeschütteten Fahrdammbodens anderseits machten eine Entlastung der bestehenden Oberleitungsmasten erforderlich. Wir entledigten uns dieser Notwendigkeit dadurch, dass wir zwischen je zwei alte Masten noch einen neuen zusätzlich (insgesamt 2) aufstellten. Unser Bild links: Klaus Sieper

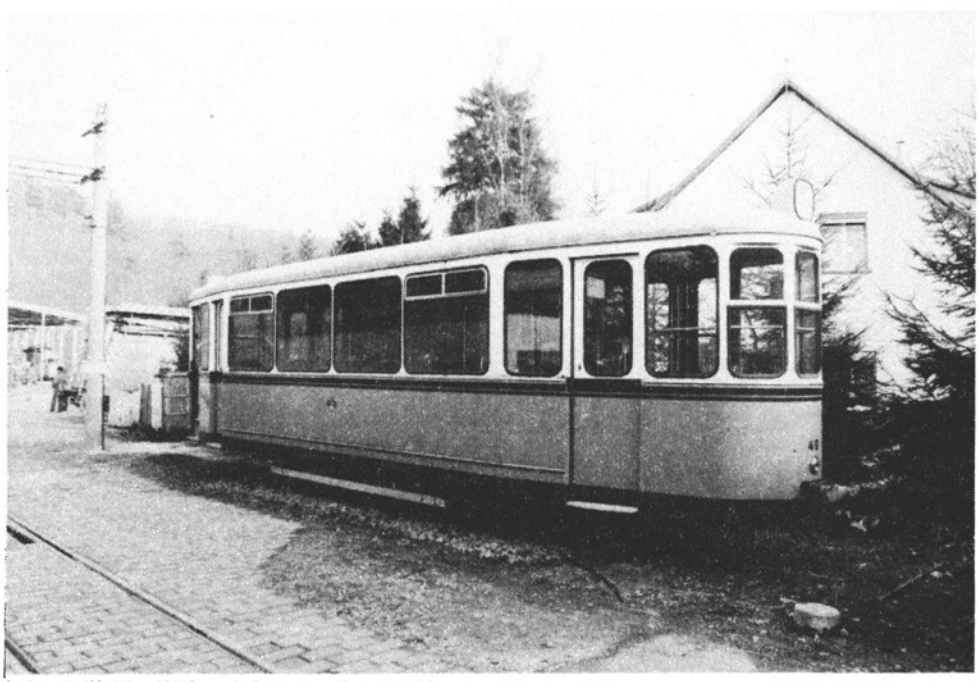
E N E R G I E S P A R E N -
kein verspäteter Aprilscherz

Da Wasser Geld kostet - und wir den Winter über keins haben, weil der Bauanschluss vom Nachbarn her wegen Frostgefahr abgesperrt ist, hatten einige findige Köpfe eine gute Idee: die Feldbahnlore auf den "Gelbling", das Fallrohr des Hallendaches umgeleitet, und schon hatten wir kostenloses Wasser vom Himmel und zudem noch transportabel. Holger Ott hielt dies fest.









Der neue

V E R K A U F S W A G E N

==========

Wir hatten es ja schon lange vorgehabt, den Anblick des Einganges zum Betriebshof ansehnlicher zu machen, wobei zugleich der Anreiz für die Besucher, etwas mitzunehmen, vergrössert werden sollte.

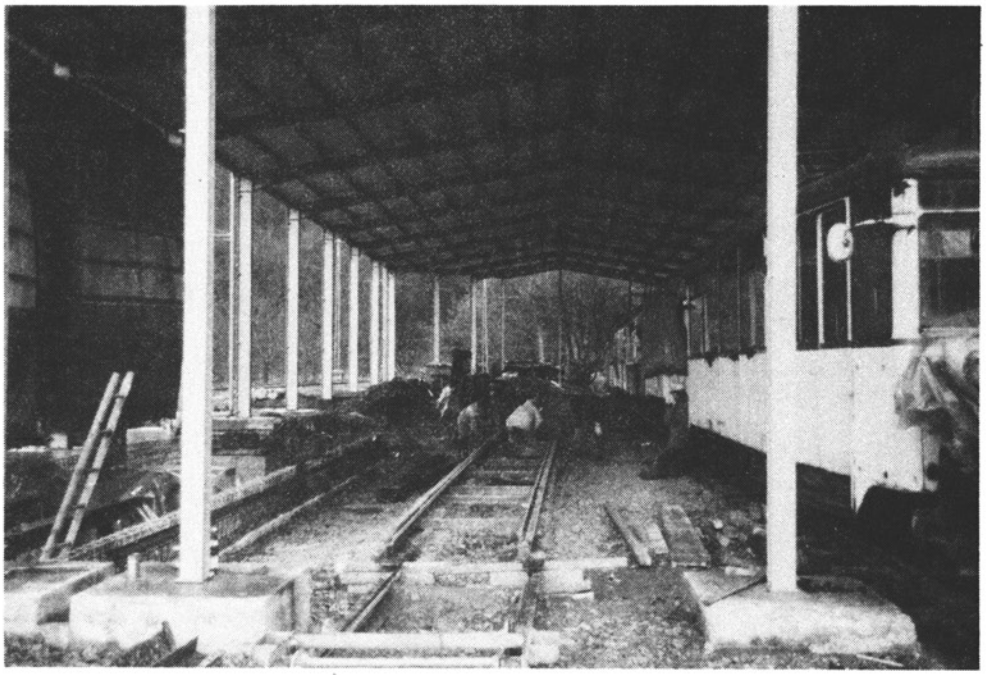
Bislang war dieses Vorhaben immer daran gescheitert, weil entweder die Zeit nicht zur Verfügung stand oder weil gerade da vorn Grossteile lagen, für die ausreichender Platz an anderer Stelle erst geschaffen werden musste.

Jetzt war die Zeit besonders günstig, weil die grossen Vierkantmasten, die wir von der DB erhalten hatten, an die vorgesehenen Stellen an der Strecke gebracht waren.

Der Boden am Eingang wurde gesäubert, ausgehoben und mit Schotter wieder aufgefüllt, damit darauf ein Joch des Zahnstangengleises der ehemaligen Barmer Bergbahn als Standplatz für den Wagen verlegt werden konnte.

Mit Hilfe von Vorlegegleis wurde dann BW 49 auf dieses Gleisjoch teils geschoben, teils gezogen. Unsere Bilder (Manfred Höfer) zeigen die Vorbereitungen und den aufgestellten Beiwagen.

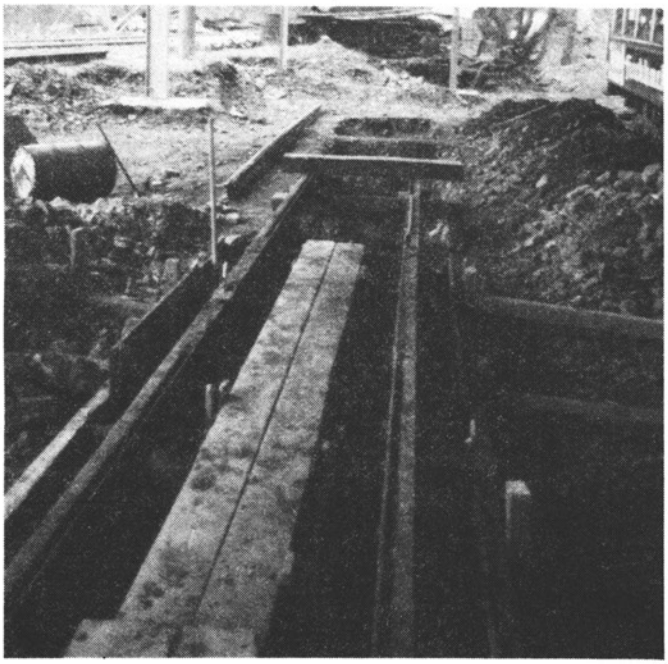
Inzwischen sind an beiden Enden des Wagen Einstiege (Holzstiegen) aufgestellt und der Innenraum so umgestaltet, dass der Besucher einen guten Überblick über das erweiterte Angebot bekommen kann.



BMB - Report - BMB - Report -

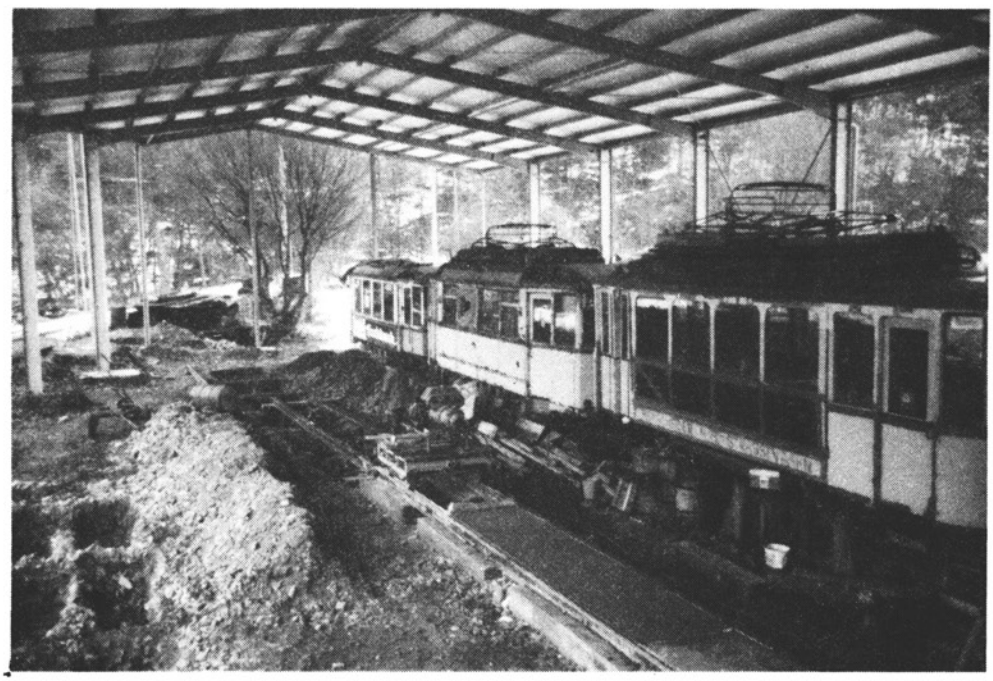
Gleis 4

Man hat uns so manches Mal gefragt, wie denn es mit dem Hallenbau weitergehen solle. - Nun, esgeht weiter, so, wie wir das notwendige Geld für geplante Massnahmen zur Verfügung haben.



Die Bemühungen um diese Mittelsind mannigfaltig und - auch das muss einmal deutlich gesagt werden - alles andere als leicht und einfach.

Da gibt es zum Einen die Vertriebsabteilung mit dem bekannten Bücherverkauf; zum andern gibt es den Sonntagsdienst, der den Betriebshof während des Sommers an Sonn- und Feiertagen zur Besichtigung offen hält und mit unserem neu eröffneten Verkaufswagen die Möglichkeit bietet, Bücher, Postkarten und Mitbringsel zu erstehen; zum Dritten gibt es nach wie vor Hallenbausteine zu erwerben und zum Vierten sind wir über jede Spende dankbar, Wie gross oder klein sie auch sein möge.



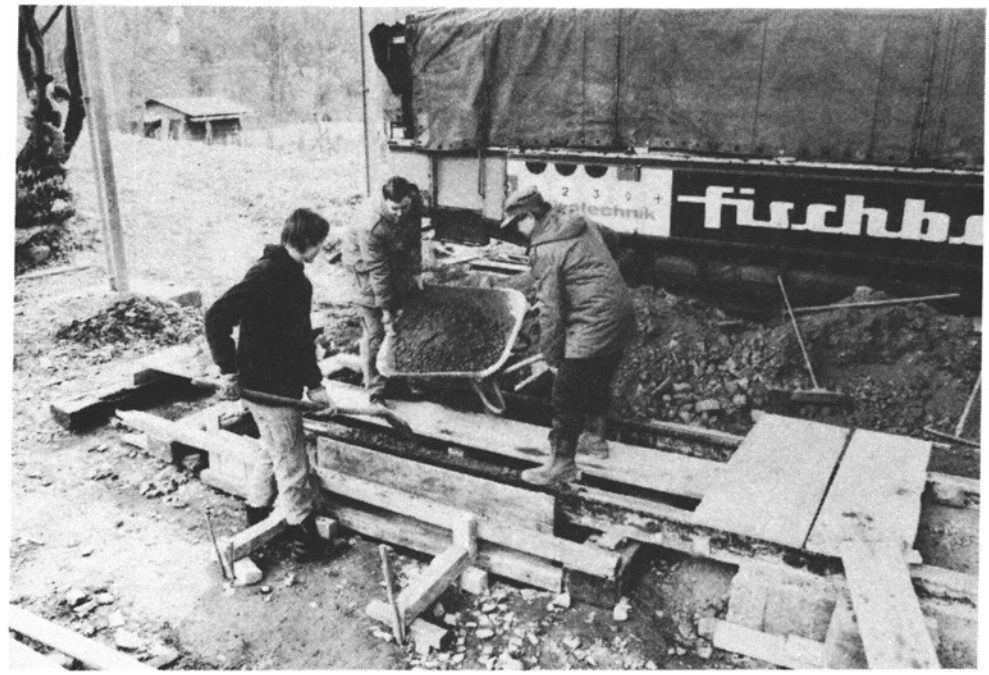
Wie Sie aus den Bildern sehen, ist wieder ein Stück geschafft: Gleis 4 ist fertig.

Aber es war auch ein recht schweres Stück Arbeit. Erinnern wir uns, dass der Hallenstandort aufgeschütteter Boden ist. Es genügte also nicht, nur leichte Fundamente zu gründen; sie mußten schon-wie man so schön sagt-eine Nummer grösser sein, ohne mit ihren Kosten ins Uferlose zu wachsen. Nun, dieser Weg wurde gefunden.

Zunächst aber musste Gleis 4 freigeräumt und die provisorisch verlegten Gleisjoche beseitigt werden. Danach bagger-

te ein Gerät der Wuppertaler Firma May & Co die Löcher für die Langfundamente aus. Die dann folgende Eigenarbeit kostete viel Schweiss und dauerte den -gottlob-milden Winter.

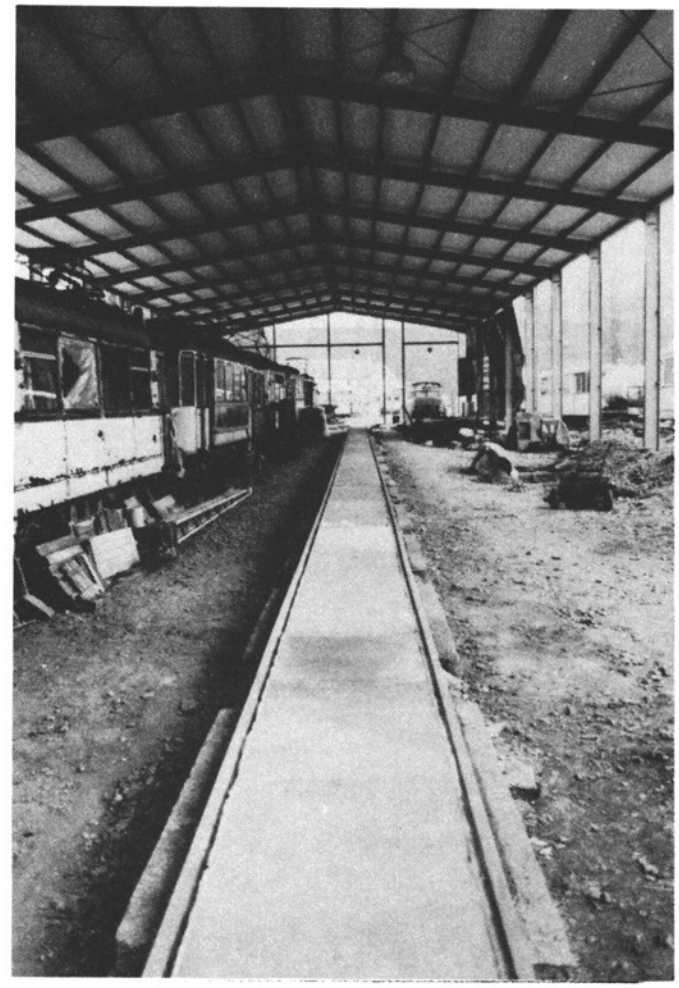
Zunächst also wurden über den Fundamentlöchern Rillenschienen Stück für Stück angeschweisst und mit Spurstangen verbunden. Danach so aufgeständert, wie es die endgültige Lage erforderte. Mit vorgefertigten Schalungen, von denen wir zwei Stück anfertigten, erfolgte die Verschalung und danach das Betonieren. Auf diese Weise brachten es die Aktiven bei passablem Wetter auf zwei Fundamente pro Woche.





Der Preis waren allerdings krumme Rücken, die einige Tausend Schubkarren voll selbstgemischtem Beton von der Rampe aus immer weiter in die Halle hineinschieben mussten.

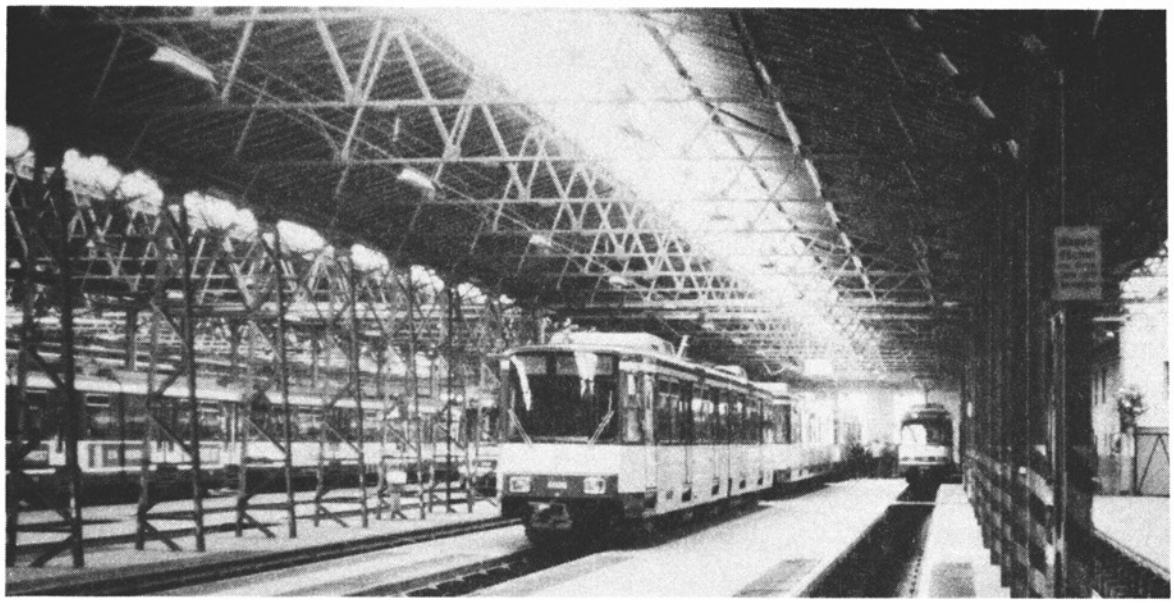
In einem zweiten Arbeitsgang musste dann der Zwischenraum zwischen den Profilen ausgegossen und geglättet werden, um so einen Teil des endgültigen Hallenbodens zu erhalten.



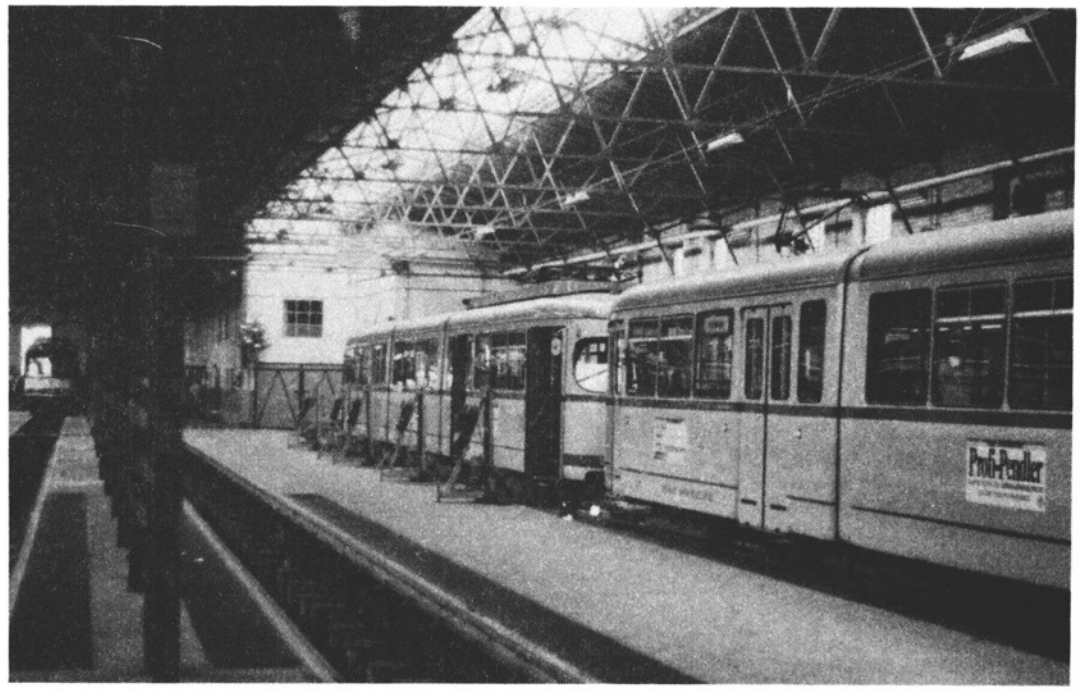
Unsere Bilder:

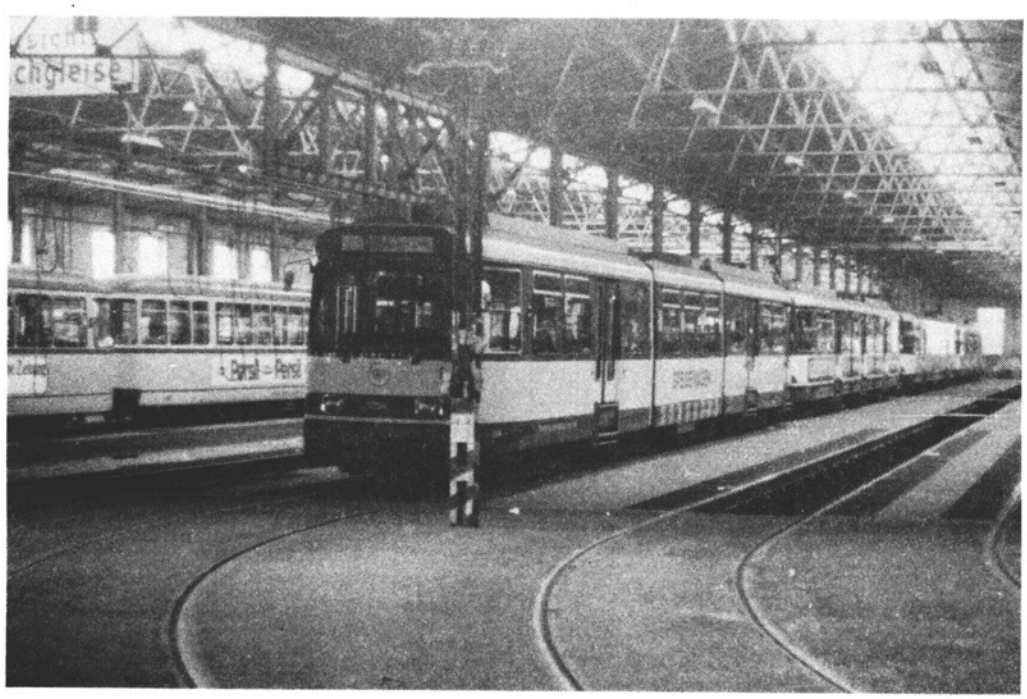
linke Seite oben: das erste Joch Rillenschie- wird über den Fundamentaushüben in seine Lage gebracht,
linke Seite Mitte: die Einschalung ist fertig, es kann betoniert werden,
linke Seite unten: Blick in die Halle mit teils fertig gegossener Bodenplatte zwischen den Gleisprofilen, teils fertigem Langfundamenten und am deutlich sichtbaren Fundamentlöchern, ganz links im Bild Fundamentlöcher am Ende von Gleis 3 hinter der Grube.
alle Bilder: Klaus Totzkowski

rechte Seite oben:Aktive beim Betonieren des letzten Fundmantes,
rechte Seite mitte: eine von weit über 3ooo Schubkarren auf dem hier fast 90 m langen Weg vom Mischplatz zum eingeschalten Fundament,
rechte Seite unten: Gleis 4 ist fertig
alle Bilder rechts: Manfred Höfer



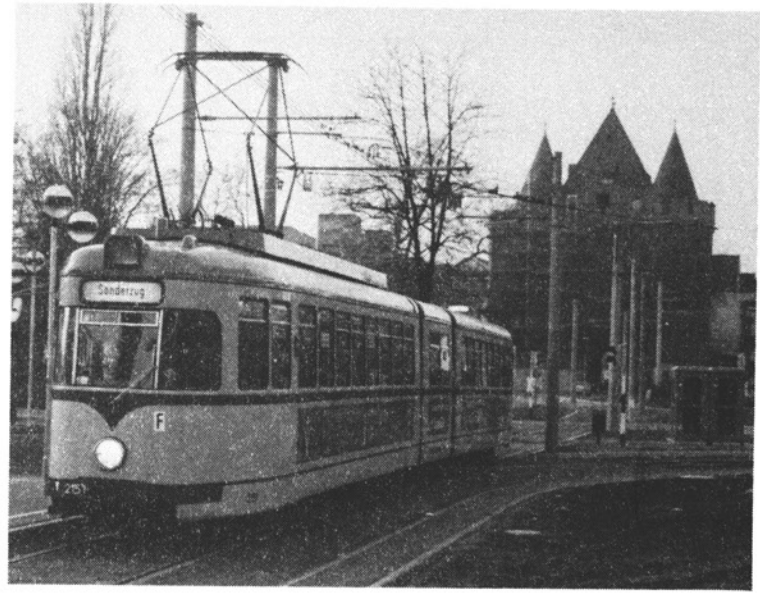
Erinnerungen an unsere Sonderfahrt auf dem Netz der Rheinbahn am 5.12. 1982 hat Peter Lechtenböhmer festgehalten. Damals stand noch die alte Wagenhalle in Heerdt, von den Rheinbahnern wegen der überdachten Weichenstraße besonders geschätzt. Als wir ein Jahr später dorthin kamen, war die Wagenhalle abgerissen. An anderer Stelle des Betriebshofs ist inzwischen eine neue Wagenhalle entstanden. Auf dem Boden der alten entsteht die neue Werkstatt. In der neuen Wagenhalle stand übrigens ein aus Graz zurückgekehrter Triebwagen der Kreis Mettmanner Straßenbahn, der in Mettmann ausgestellt werden soll. Wann kauft wohl Wuppertal einen seiner Wagen aus Graz zu dem gleichen Zweck zurück? Aber noch gibt es ja das Museum in der Kohlfurth!

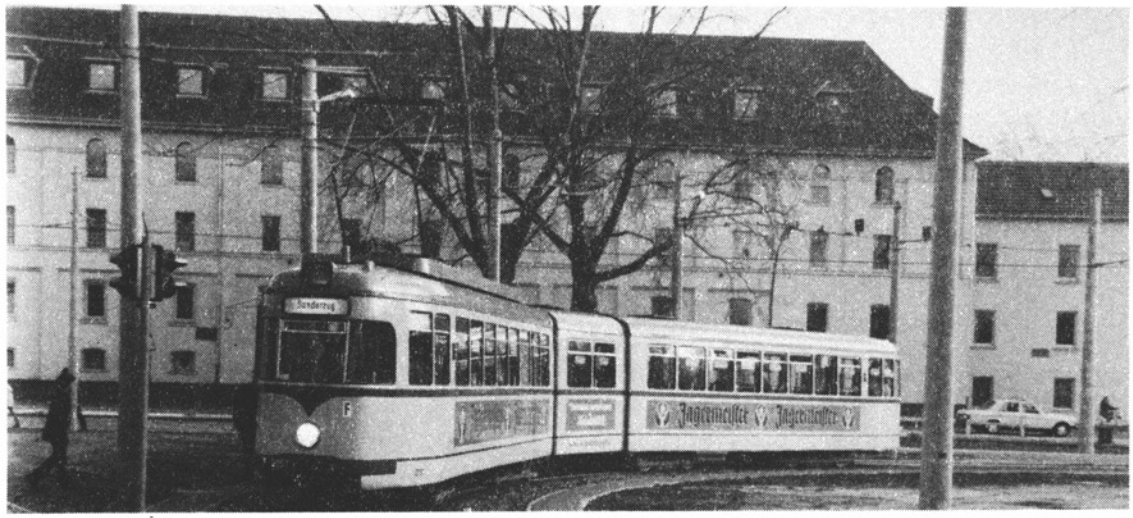


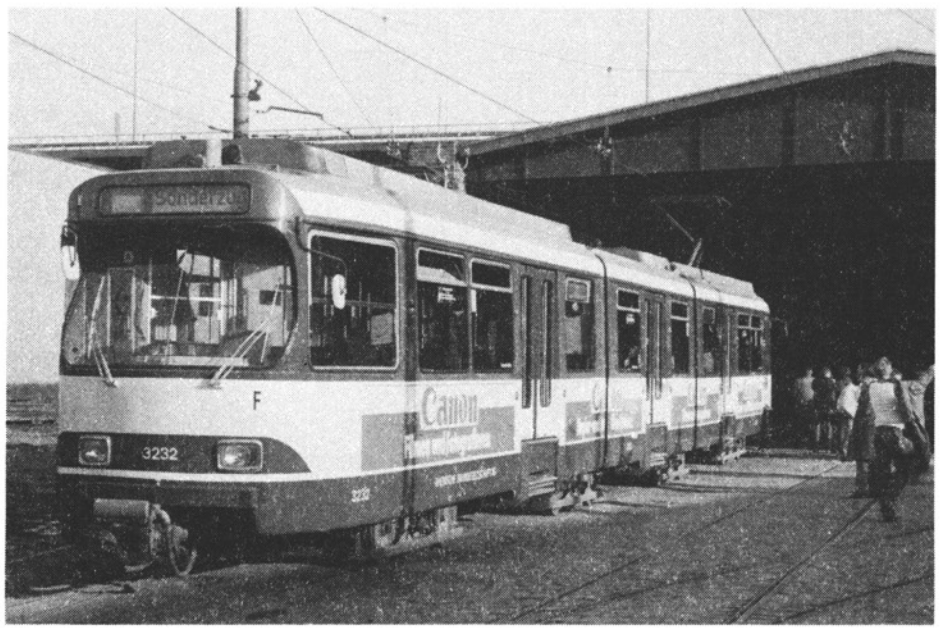




So war es dann am 4.12.1983. Am Düsseldorfer Hauptbahnhof (Foto Klaus Sieper) bestiegen wir den GT8SU Nr. 3232. Dieser Wagen stand uns schon einmal, damals noch im Originalzustand, am 22.9.1974 zu einer Sonder-







fahrt zur Verfügung. Die übrigen Fotos stammen von Peter Lechtenböhmer: "Queen Mary" 2151 am Neußer Obertor und in der neuen Schleife an der Neußer Stadthalle, sowie 3232 im Depot Grunewald der Duisburger Verkehrsgesellschaft. Dort standen schon die ersten neuen Stadtbahnwagen für Duisburg.

Ekkehard Landig übermittelte uns den Bericht, den sein Bruder, der in den USA lebt, zusammengestellt hat. Er handelt von einer weithin unbekannten Museumsstraßenbahn:



The Yakima Valley Transportation Company

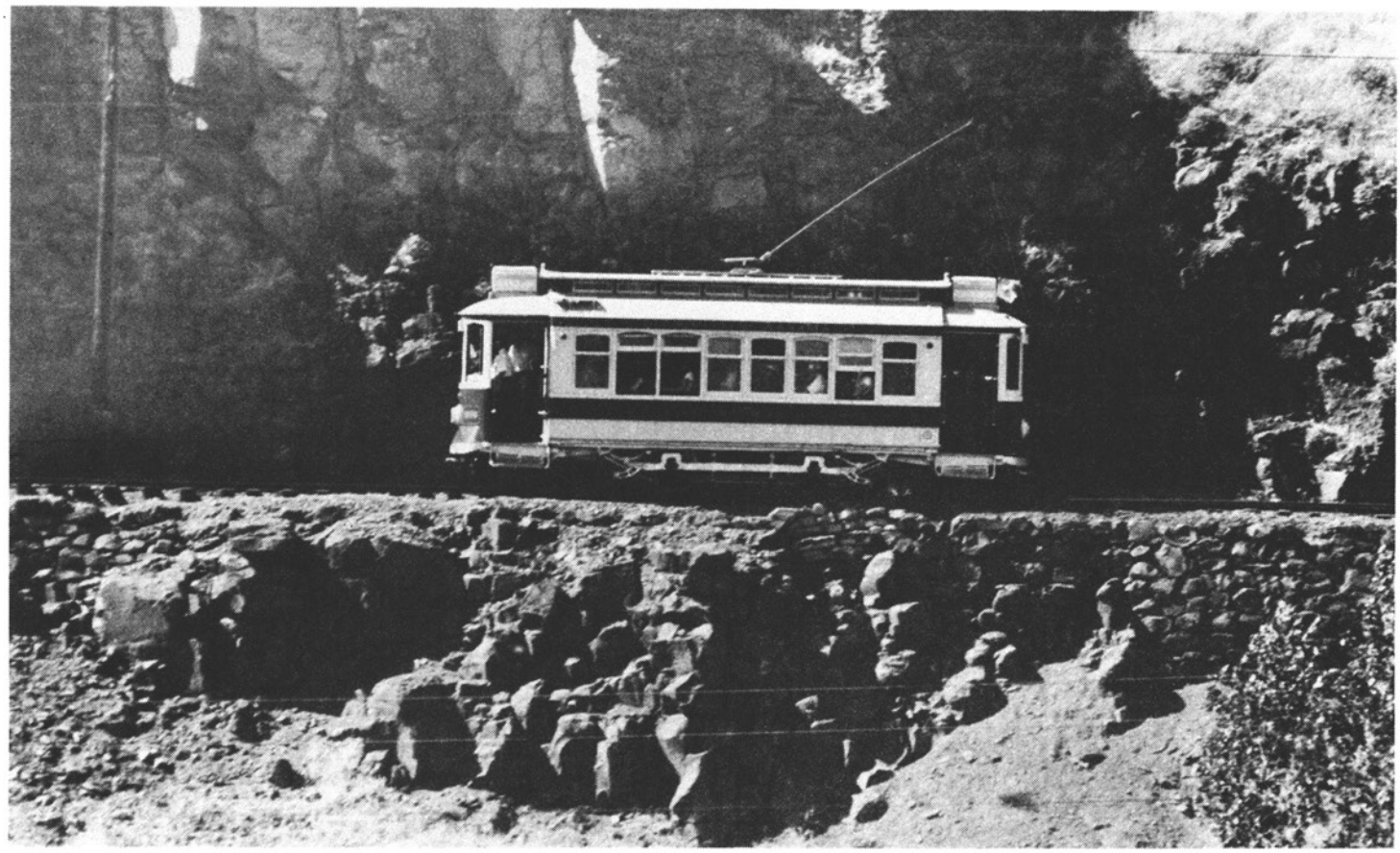
Photos:
Kenneth G. Johnsen

Vom 25.12.1907 bis zum 1.2.1947 unterhielt diese Gesellschaft ein städtisches Straßenbahnnetz mit Vorortverkehr, das 1920 seine größte Ausdehnung von 77,2 km erreicht hatte.

Anläßlich des 200-jährigen Jubiläums der Vereinigten Staaten im Jahre 1976 entstand die Idee, diese Straßenbahn mit alten Wagen wiederzubeleben. Nach der Stillegung der Straßenbahn im Jahre 1947 dienten die Gleisanlagen und Oberleitungen weiter dem Güterverkehr in den ausgedehnten Obstplantagen rund um Yakima. Das ist auch der einzige Grund, weshalb die Anlagen bis heute erhalten sind.

Auch die Güterbahn hat Erstaunliches zu bieten. Bis heute steht in Yakima die älteste funktionsfähige Elektrolok in den USA, die für den Frachtverkehr eingesetzt wurde. Gebaut wurde die "298" im Jahre 1928, die "297" 1923, beide mit Rollenstromabnehmer (trolley-pole). Der motorisierte Arbeitswagen stammt aus dem Jahr 1909. "297" war ursprünglich für Glendale bestimmt und kam 1942 nach Yakima als ex Montrose Nr. 22. Beides sind 50 t schwere Maschinen, gebaut von Baldwin, und haben je 4 Motore, "297" von Westinghouse, "298" von ALCO/General Electric.

Die Straßenbahnwagen Nr. 1776 und 1976 wurden 1927 nach älteren Plänen von 1904 bei der Brill Co. in Philadelphia/Penns. gebaut und in Einzelteilen nach Porto/Portugal verschifft. Sie wurden zusammengebaut und mit je 2 GE-Motoren (68 PS) aus Italien bestückt. Die Wagen wurden 1973 außer Dienst gestellt, und durch glückliche Verhandlungen gelang



es, für Yakima diese beiden Wagen zu erwerben, die in ihrer Bauart den früheren Straßenbahnwagen in Yakima nahezu entsprachen. Zuvor hatte man bei rund 20 Straßenbahnmuseen in den USA erfolglos nach dieser Bauart gesucht.

Nachdem die Wagen 1973 für 90.000 Escudos gekauft worden waren, sollten sie per Schiff die Reise in ihr Ursprungsland antreten. Doch es kamen die politischen Wirren in Portugal, alle Nachforschungen blieben erfolglos, man glaubte die Wagen verloren. Im August 1974 erreichte Yakima (bzw. den City Council, der die Wagen betreibt), ein Anruf aus Houston. Es seien hier zwei Straßenbahnwagen angekommen, was damit geschehen solle!? Auf Güterwagen verladen, erreichten sie Yakima.

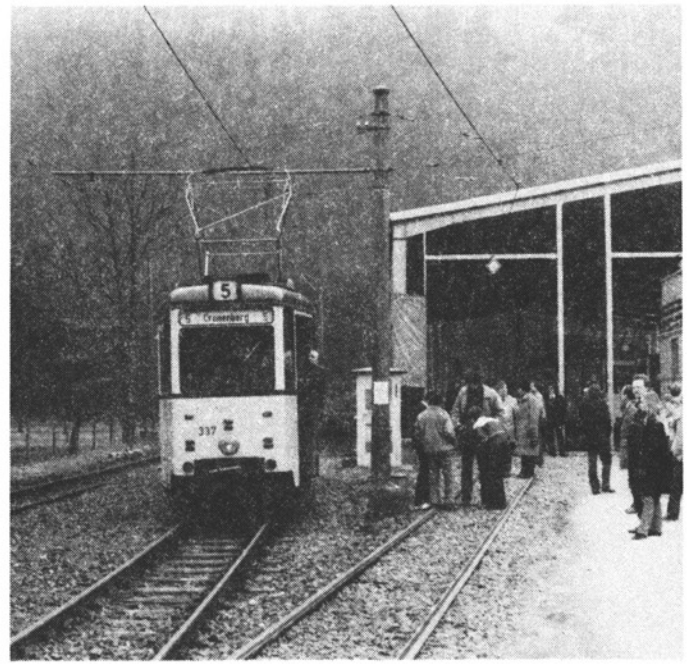


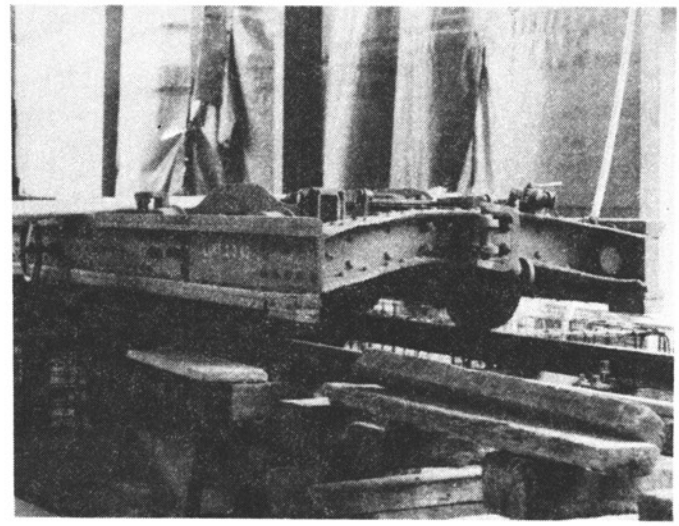
Innen wurden sie gründlich renoviert - ein dicker weißer Anstrich verdeckte das herrliche Mahagoni -, die Originalsitze von 1927 mußten teilweise ausgebessert werden.

Die Wagen befahren z. Zt. 33,8 km Strecke, die seit der Schienenverlegung keine Veränderung und selten Wartung (!!) erfahren hat. Im Sommer fahren die 12 t schweren Wagen mit bis zu 32 begeisterten Passagieren täglich abends und am Wochenende ganztags in und um Yakima. "Gut festhalten" ist dabei angesichts der katastrophalen Gleislage ("für Güterwagen reicht es") die Devise. Gefahren wird auf nordamerikanischer Normalspur = 1.435 mm. Wie lange diese von ehrenamtlichen Helfern gefahrene Straßenbahn auf der einzigen elektrischen Gütereisenbahn westlich des Mississippi erhalten bleibt, ist ungewiß.

Die YVTC hat während meines Besuchs im letzten Sommer eine Diesellok angeschafft und wird in absehbarer Zeit die alten E-Loks außer Dienst stellen (und hoffentlich dem City Council schenken). Grundsätzlich ist die Union Pacific, deren Tochter die YVTC ist, bereit, die Oberleitungen weiterhin hängen zu lassen. Die Stadt Yakima hat jedoch bei den Verhandlungen mit der UP bisher nur Desinteresse gezeigt. Ihr sind die Oberleitungen bei Streckenbaumaßnahmen im Wege.







17.3.1984: Titelbild Haltestelle Kaltenbachtal, Rückseite Betriebshof Kohlfurtherbrücke - unsere Mitglieder überzeugten sich vom Fortschritt und begrüßten den aus Hohenlimburg heimgekehrten Rollwagen. Fotos: Klaus Sieper

