



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Nr. 9

Mai 1976

Bankverbindungen:

Stadtsparkasse Wuppertal 909564

Postscheckamt Essen 2258 15-439

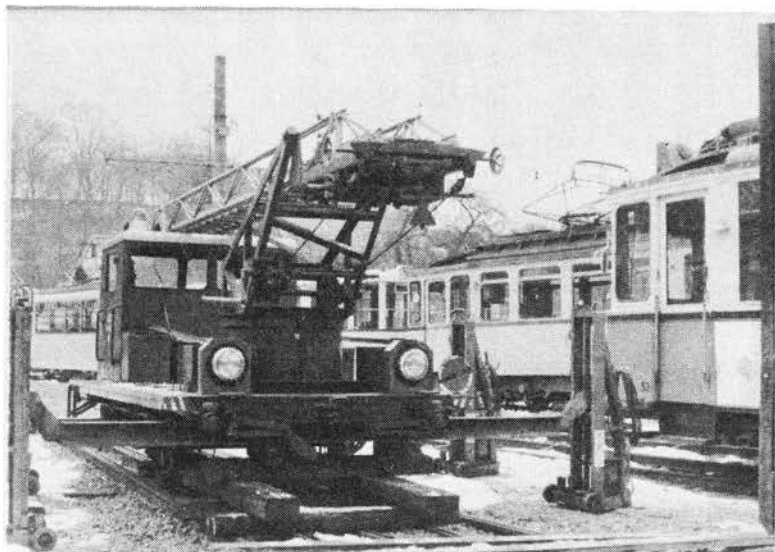
Postanschrift:

56 Wuppertal 1

Postfach 131557



Nicht von ungefähr zielt wieder einmal ein Bild der "Rheinbahn" unsere Titelseite. Am 7. Februar jährte sich zum einhundertsten Male der Tag, an dem in Düsseldorf zum ersten Mal ein Nahverkehrsmittel auf Schienen fuhr. Aus diesem Grunde geht unser herzlicher Glückwunsch zu diesem Jubiläum hinüber an den Rhein, an die Stadt Düsseldorf und ihre Rheinische Bahngesellschaft! Wir tun dies umso lieber, da wir die Gewißheit haben, daß man nicht nur die Tradition der Straßenbahn zu würdigen weiß, sondern ihr auch die Wege in eine aussichtsreiche Zukunft geebnet hat. Wenn auch nach und nach ein Teil des Schienennetzes im wahrsten Sinne des Wortes im Boden versinken wird, so wird die Straßenbahn - teilweise als Stadtbahn aufgewertet - wichtigster Träger des Nahverkehrs unserer Landeshauptstadt bleiben.



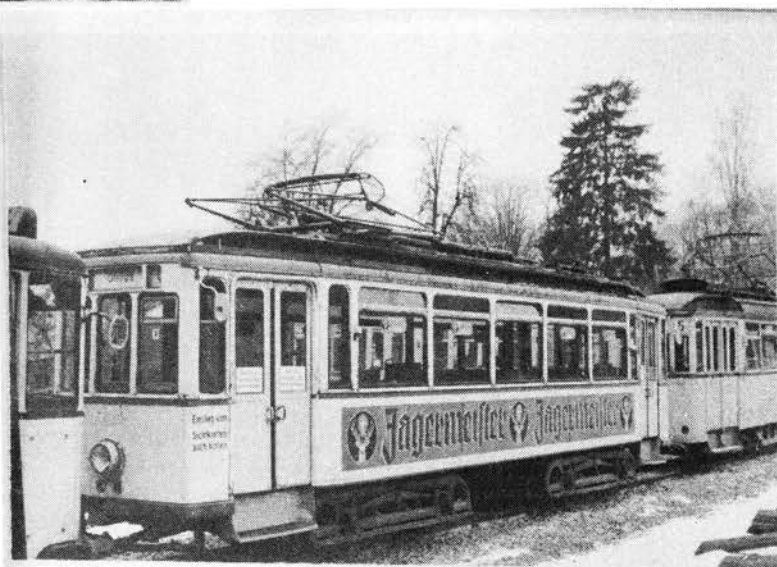
Das ist die Selbstfahrleiter, die wir von der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn übernommen haben. Auf dem Bild ist das Fahrwerk ausgebaut, damit es für unsere Meterspur eingerichtet werden kann. Arbeiten an der Fahrleitung, an Masten und am Lichtraumprofil werden nun noch leichter auszuführen sein.

Der erste Spatenstich zu unserem Unterwerk (Gleichrichterstation) am Schütt wurde in aller Stille vollzogen.

Die "Bauleute" unter uns finden dort jeden Samstag ein interessantes Betätigungsfeld.

Unser Rheinbahn-Vierachser hat die Kohlfurth verlassen, um in der Wagenhalle Düsseldorf-Derendorf wieder voll einsatzfähig gemacht zu werden. Interessenten wenden sich bitte an die Arbeitsgruppe Düsseldorf (siehe unten). Tatkräftige Helfer sind willkommen.

Fotos: K. Sieper



... und so erreichen Sie uns:

(siehe auch Seite 11!)

Postanschrift:

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

Bankverbindungen:

Stadtsparkasse Wuppertal 909564; Postscheckamt Essen 2258 15-439

Betriebshof:

Wuppertal-Kohlfurtherbrücke. Arbeitseinsätze an jedem Samstag ab 8 Uhr.

Technische Leitung:

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

Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 2542

Udo Tegtmeier, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1, Ruf (0202) 311230

Arbeitsgruppe Düsseldorf:

Ulrich Sunder, Lorettostr. 27, 4000 Düsseldorf, Ruf (0211) 391287

Vorstand:

Emil R. Dicke, Haspeler Schulstr. 7, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 81902

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

Schatzmeister:

Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1

Schriftführer, Schriftleitung HALTESTELLE:

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

stellv. Schriftführer:

Volker Höher, Langobardenstr. 36, 5600 Wuppertal 2 (z.Zt. nicht erreichb.)

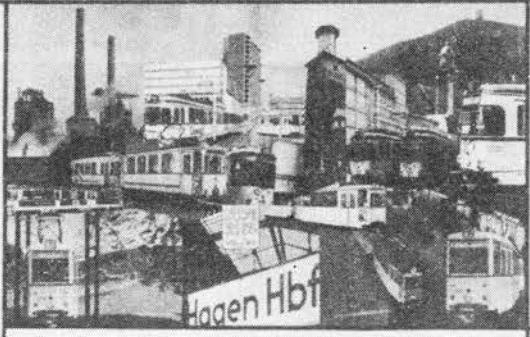
Sonderbevollmächtigter:

Horst Wittmann, Bimericher Str. 15, 5650 Solingen 1, Ruf (02122) 56122

BMB SONDERFAHRTEN / BMB SONDERFAHRTEN / BMB SONDERFAHRTEN / BMB SONDERFAH

**Sonderfahrt mit der
Hagener Straßenbahn AG**

BMB



11

9

8

1

2

3

4

5

7

E

BMB-Abschiedsfahrten
anlässlich der Stilllegung des
Schienenverkehrs der

HAGENER STRASSENBAHN AG.

Termin:

Sonntag, den 23. Mai 1976

Abfahrt:

14.00 Uhr ab Betriebshof
Hagen-Oberhagen
Frankfurter Str.

Kein Vorverkauf,
keine Voranmeldung.

Gelegenheiten zum Filmen und
Fotografieren werden geboten.

Fahrpreise: BMB-Mitglieder DM 5,00
gegen Entwertung des auf der Rückseite des
Jahresausweises 1976 vorgesehenen Ziffernfeldes 1

Bitte den Mitgliedsausweis nicht vergessen!

Fahrscheine für
Nichtmitglieder DM 7,50

Diese Fahrgäste erhalten zum Fahrschein ein
Exemplar der Vereinsmitteilungen HALTESTELLE.

Kinderfahrschein DM 3,50

Obus-Sonderfahrten

auf dem Netz der
Stadtwerke Solingen

Termin:

Sonntag, den 18. Juli 1976

Abfahrt:

13.30 Uhr ab Graf-Wilhelm-
Platz (Solingen-Mitte)

Wir fahren mit dem
"Oldtimer" Nr. 059.
Daher steht nur eine
beschränkte Anzahl von
Plätzen zur Verfügung.
(Foto: K. Sieper)



Ihre Voranmeldung ist dringend erforderlich. Die Fahrkarten werden Ihnen
bei Berücksichtigung zugesandt oder übergeben.

Für diese Sonderfahrt sind nur Mitglieder mit gültigem Jahresausweis
1976 zugelassen. Es wird Feld 2 auf der Rückseite der Mitgliedskarte
entwertet, gleichzeitig die Fahrkarte.

Fahrpreis: DM 7,50 (Bitte im Wagen zahlen!)

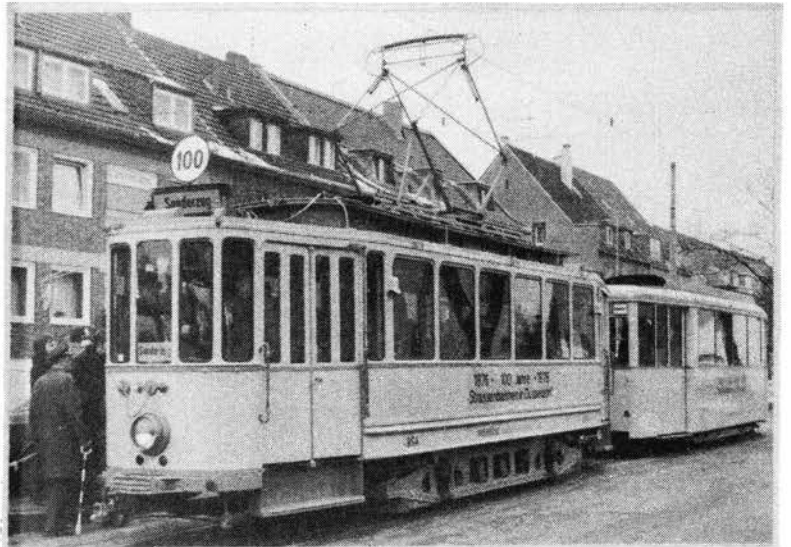
Voranmeldung bis zum 1. Juni 1976 per Postkarte an:

Bergische Museumsbahnen e.V., Postfach 131557, 5600 Wuppertal 1
oder per Postkarte bei den Arbeitseinsätzen in der Kohlfurth.

HUNDERT JAHRE STRASSENBAHN IN DÜSSELDORF

Am 6.2.1876 eröffnete eine belgische Gesellschaft den Betrieb einer Pferdebahn, die ab 1.7.1892 der Stadt Düsseldorf gehörte. Ab 1.1.1922 waren die Düsseldorfer Bahnen dann als Rheinische Bahngesellschaft vereint, die mit ihrer Gründung am 25.3.1896 die Grundlage zur ersten elektrischen Schnellbahn des Kontinents gelegt hatte.

K. Sieper war dabei, als die Straßenbahnfreunde das Jubiläum auf ihre Art feierten: Mit einer 100 Minuten dauernden Rundfahrt mit einem "unhistorischen" Zug.



DEV-REISEGRUPPE ZU BESUCH BEI DER BERGISCHEN MUSEUMS-STRASSENBAHN

Am Ostermontag, dem 19. April 1976, stattete eine Gruppe von 30 aktiven Mitgliedern des DEUTSCHEN EISENBAHN-VEREINS, welcher die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Heiligenberg seit nunmehr 10 Jahren betreibt, der BMB einen Besuch ab.

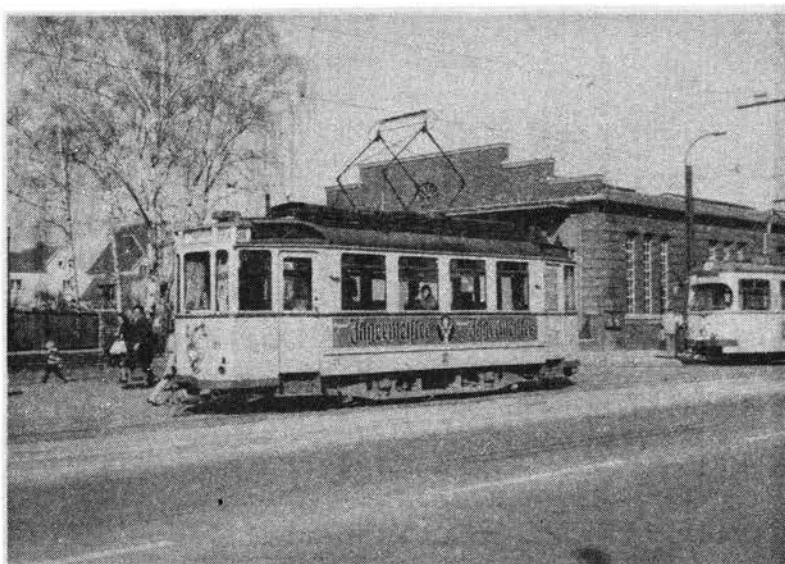
Unter Führung des Vorsitzenden, Herrn Piecker, und des Lokführers, Herrn Hunold, unternahmen sie auf der Rückfahrt von der Selfkantbahn der IHS in Geilenkirchen eine Fahrt mit der Schwebebahn, bevor sie in Kohlfurtherbrücke die Bergische Museumsbahn in Augenschein nahmen.

Die Gäste wurden von der technischen Leitung und dem Vorstand herzlich empfangen und zeigten sich überrascht vom Stand der Arbeiten und der Vielfalt der Straßenbahn-Fahrzeuge.

Ein Gespräch zwischen den Vorsitzenden des DEV und der BMB ergab viele Berührungspunkte, die den Wunsch nach verstärkter Zusammenarbeit anklingen ließen.

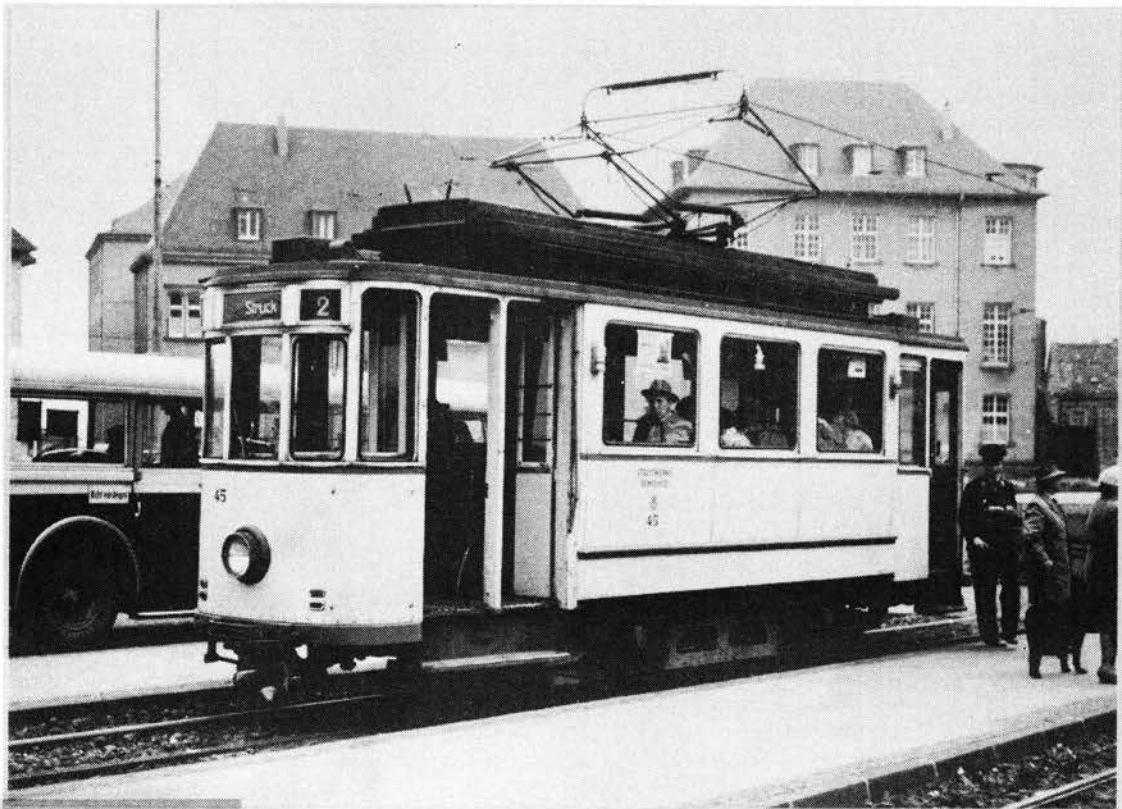
Ein ausführlicher Erfahrungsaustausch fand auch zwischen den Technikern und aktiven Mitgliedern statt; die gemeinsame Streckenbereisung bildete den Höhepunkt dieses Besuches.

Die Aktiven der BMB wurden zu einem Besuch in Bruchhausen-Vilsen eingeladen.



Stillgelegt wurde Deutschlands kürzeste Straßenbahnlinie: Die Linie 9A der HEAG Darmstadt in Griesheim. Es besteht aber die Aussicht, daß der Omnibus, der den Verkehr übernommen hat, nur eine Übergangslösung darstellt. Es ist geplant, jenseits des Endpunktes Griesheim-Schule eine Gleisschleife zu bauen und die Strecke in der engen Ortsdurchfahrt zweigleisig auszubauen, damit die Gelenkzüge der Linie 9 die Gesamtstrecke befahren können und nicht mehr beim Depot wenden müssen.

Foto: K. Sieper

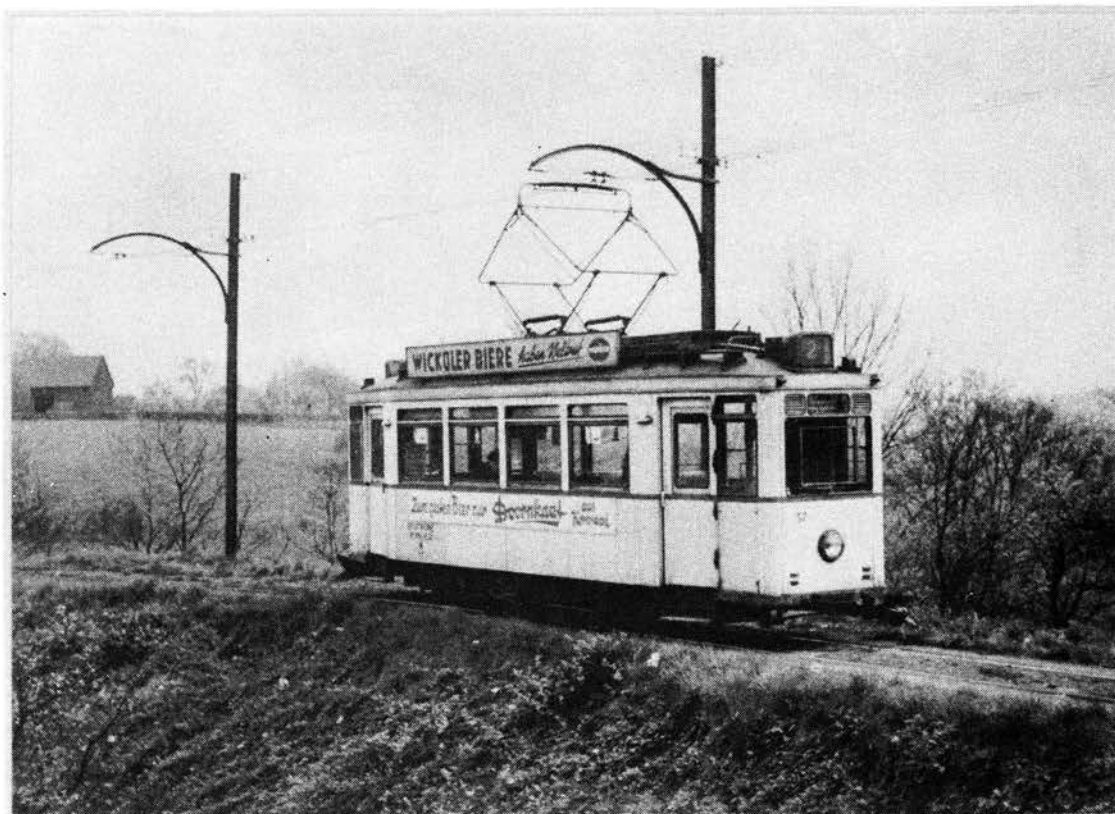


DIE ERSTE ELEKTRISCHE STRASSENBAHN WESTDEUTSCHLANDS 1893 - 1969

Unser Mitglied H. Kelzenberg hat seine "Schatzkammer" geöffnet und stellte der HALTESTELLE eine Reihe von bisher unveröffentlichten Aufnahmen, die er selbst gemacht hat, zur Verfügung. Deshalb soll an dieser Stelle von der Keimzelle der Elektrotraktion im Bergischen Land berichtet werden. Glücklicherweise bedarf es keiner langen Abhandlung, denn die Remscheider Straßenbahn wurde in zwei Büchern recht ausführlich dargestellt: Die "Chronik der Remscheider Straßenbahn", 1954 von Alfred Scheerer und die "Geschichte der Remscheider Straßenbahn", 1974 von Gerhard Reuter. Außerdem nahm sich der Remscheider General-Anzeiger ("Tü Pitter") in einer Sonderausgabe vom 10.4.1969 der Stilllegung an, und genau zwei Jahre später erschien dort ein Artikel aus dieser Feder über den Verbleib der vierachsigen Gelenktriebwagen. Ferner sei noch ein Hinweis auf das Buch "Remscheid so wie es war" von Gerd Courts gestattet, in dem die Straßenbahn mit wunderschönen historischen Fotos vertreten ist.

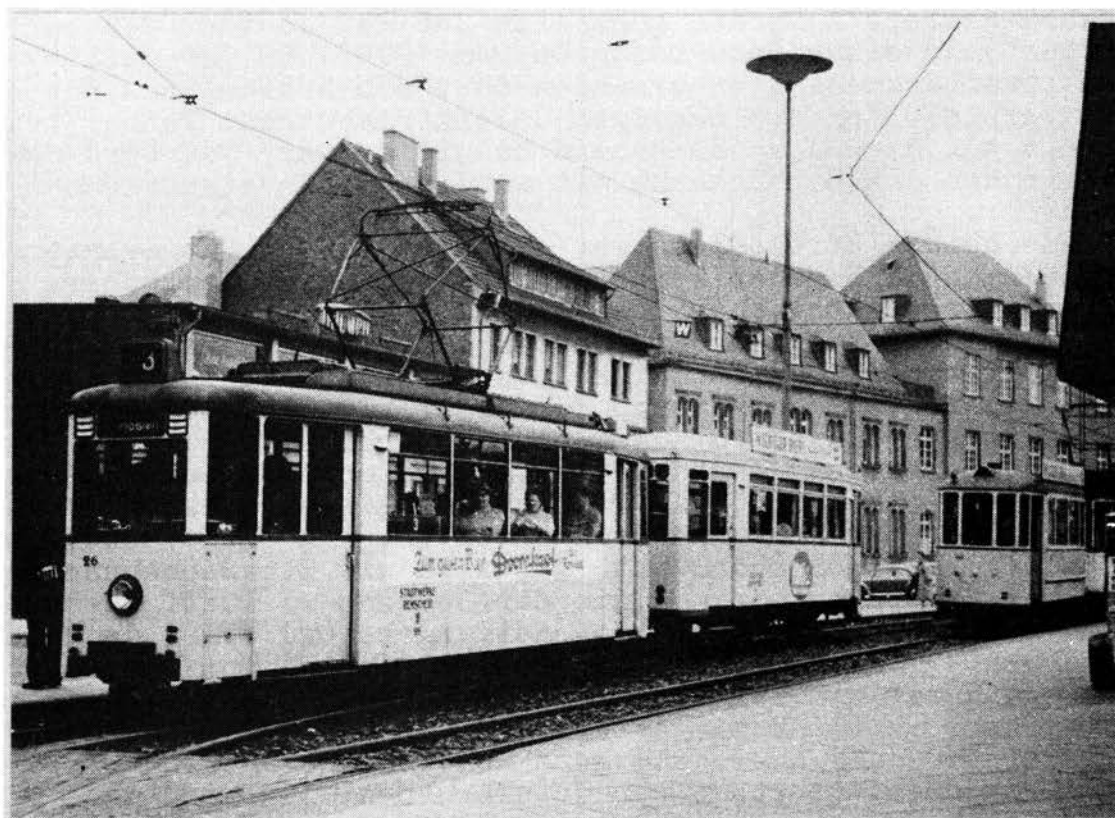
Die Remscheider Straßenbahn war ein Kind echter Bürgerinitiative, wenngleich nicht übersehen werden darf, daß die Brüder Böker, die als die "Väter" der "Elektrischen" gelten, auch ihre eigenen wirtschaftlichen Interessen verfolgten. Sie hatten die in den Vereinigten Staaten von Nordamerika sich eben entwickelnde Straßenbahntechnik eingehend studiert. Sie fanden das Prinzip für unser hügeliges Gelände brauchbar - eine Pferdebahn schied für die Geländebedingungen um den Holscheidsberg von vornherein aus - und witterten gleichzeitig ein Geschäft für ihre Fabrik - die heutige BSI. Tatsächlich lieferte das Unternehmen auch eine Reihe von Fahr- und Drehgestellen, und die Albert- und Compact-Kupplung sind jedem bekannt, der sich mit Straßenbahnen befaßt.

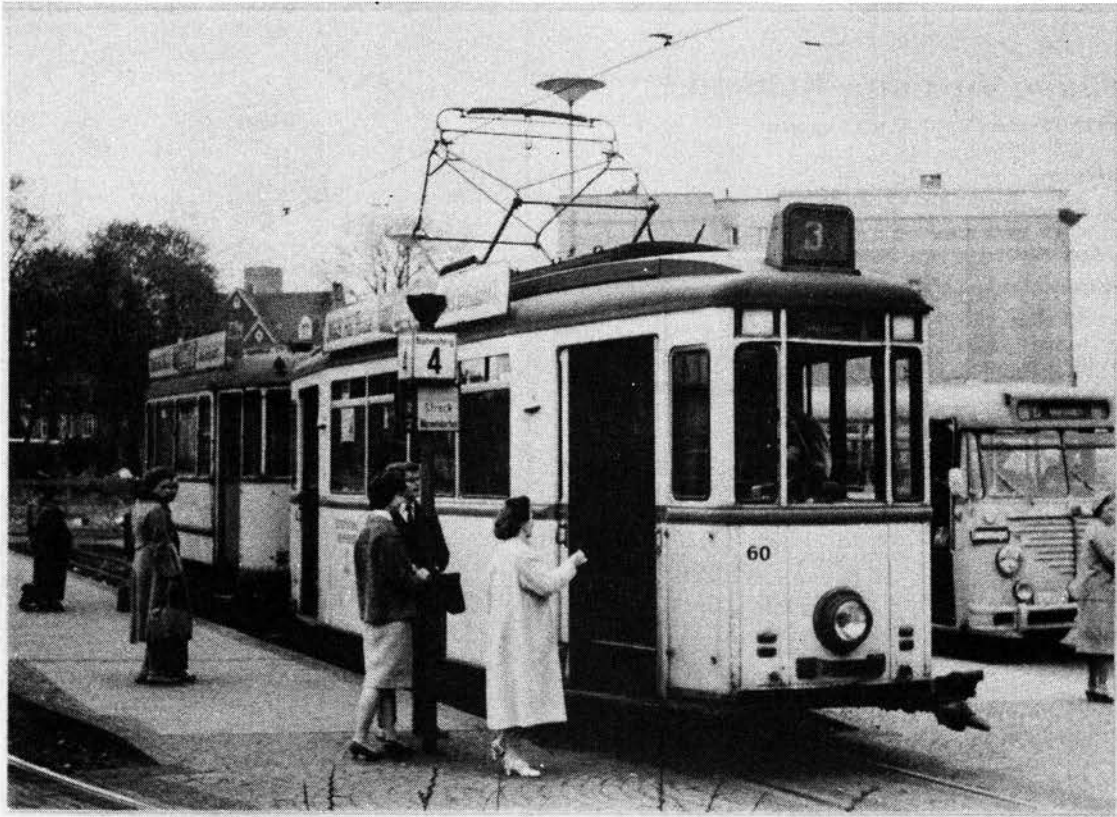
Nicht nur das Gelände zwang die Straßenbahn zu stetig wechselnder Berg- und Talfahrt - sie hielt den Neigungsrekord aller deutschen Straßenbahnen - , auch die Bilanz dieses Unternehmens zeigt eine ähnliche Bewegung bis hin zur absoluten Talsohle im Inflationsjahr 1923, als der Verkehr gänzlich eingestellt werden mußte. Der schwärzeste Tag aber war der 31. Juli 1943, als ganz Remscheid eingeäschert wurde. Der Verkehr durch die Innenstadt war unterbrochen, 11 Trieb- und 2 Beiwagen waren zerstört, und zur Bedienung der Hastener Strecke mußten Wagen



über Burg, Solingen, Kohlfurtherbrücke, Cronenberg, Cronenfeld, Gerstau herangeführt werden. Immerhin konnten jene Wagen ein ununterbrochenes Schienenband benutzen. Der letzte Wagen zur Kohlfurtherbrücke konnte sein Ziel als Museumsstück nur per "Culemeyer" erreichen. Keine Legende ist auch, daß Remscheider Straßenbahnwagen bis ins Ruhrtal bei Essen fahren, um dort mit Güterwagen Kohlen abzuholen.

Mit der Entwicklung des Individualverkehrs wurde die Straßenbahn ein Opfer ihrer Netzstruktur. Einst genügten eingleisige Strecken, um die weitgestreute Siedlung zur Stadt zu vereinigen. Neue Siedlungen ent-





standen, Verkehrsströme verlagerten sich, und ein Nebeneinander von Bus- und Straßenbahnbetrieb war für eine Stadt der Größe Remscheids auf die Dauer unwirtschaftlich. Hinzu kam schließlich die schon sprichwörtliche Gigantomie der Straßenbauer. Ihren Umkrepelungen konnte auch die letzte Linie Hasten-Ehringhausen, obschon gut frequentiert und mit leistungsfähigen Fahrzeugen ausgerüstet, nicht widerstehen. Die Linie wurde 1969 eingestellt, und die Fahrzeuge fuhren, diesmal mit der Bundesbahn, nach Darmstadt, wo sie die HEAG vorzugsweise auf ihrer Linie 3 Hauptbahnhof-Ludwigshöhstr. einsetzt.

Bei den Bergischen Museumsbahnen sind folgende Fahrzeuge erhalten:

Nr. 137 (ex 89, ex 49)	2 Achsen	Weyer, Düsseldorf	Baujahr 1925	Tw
Nr. 120	3 Achsen	Westwaggon	"	1951 Tw*
Nr. 208	2 Achsen	Uerdingen	"	1948 Bw*

* zur Zeit bei H. Johann, Hückeswagen-Winterhagen

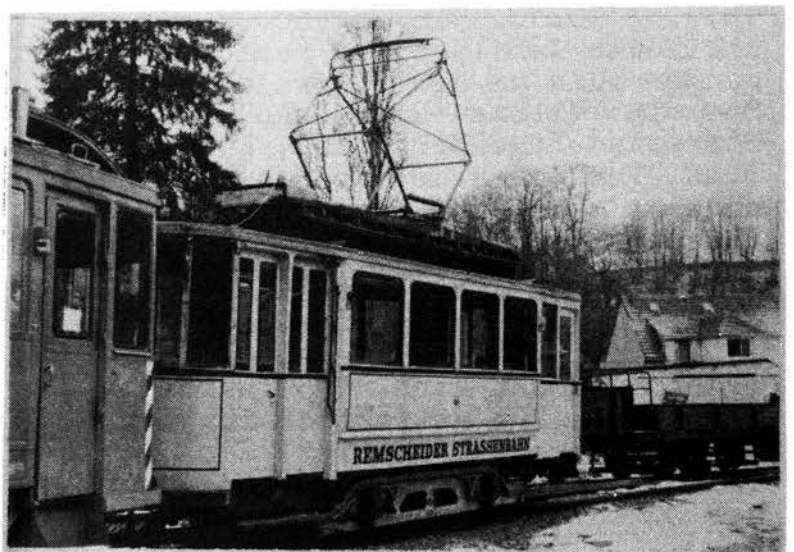
Außerdem wurde ein Wagen an der Wagenhalle Neuenkamper Str., die heute den Omnibussen dient, als Denkmal von den Remscheider Stadtwerken aufgestellt.

Klaus Sieper

Und so sieht Tw 137 heute aus. Besuchen Sie ihn in unserem Betriebshof Kohlfurtherbrücke! Gleich dahinter steht ein noch älterer Veteran, der als Güterwagen schon zur Dampfzeit auf der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn fuhr.

Die Aufnahmen hat Herr Kelzenberg bis auf eine, die am Struck entstand, am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Platz aufgenommen. Dieser hat in der Nachkriegszeit die Rolle des Marktes mit seiner "Hesseninsel" übernommen.

Das nebenstehende Foto steuerte K. Sieper bei.



Zahnradbahn Vitznau – Kaltbad – Rigi Kulm Erste Bergbahn Europas

Betriebseröffnung

Vitznau – Rigi Staffelhöhe	21. Mai 1871
Rigi Staffelhöhe – Rigi Kulm	27. Juni 1873
Einführung des elektrischen Betriebes	3. Oktober 1937

Anlagen für den elektrischen Betrieb

Gleichrichterstationen	3
Speisung mit Drehstrom der CKW	15 kV / 50 Hz
Traktionsenergie Gleichstrom	1 500 Volt
Leistung der Gleichrichterstationen	4 900 kW
(Romiti-Felsentor 3000 kW, Vitznau 900 kW Staffelhöhe 1000 kW)	

Geleise Normalspur	1 435 m
Betriebslänge	6 854 m
Doppelspur Freibergen – Rigi Kaltbad (1874)	1 883 m
Zahnstangen-System	Ing. N. Riggensbach
Grösste Neigung	250‰
Mittlere Neigung	190‰
Kleinster Radius	120 m

Höhenlage der Stationen:

Vitznau	435 m ü. M.
Rigi Kaltbad	1 453 m ü. M.
Rigi Kulm	1 752 m ü. M.

Fahrzeuge:

a) Triebfahrzeuge:	
Dampflokomotiven	2 je 500 PS
Elektrische Lokomotive	1 450 PS
Elektrische Motorwagen	4 je 450 PS
	1 1200 PS
b) Personenwagen	10
c) Güterwagen	10

Geschwindigkeit:

Dampflokomotiven	9 km/h
Elektrische Triebfahrzeuge	18 km/h
	Bergfahrt
	Talfahrt
	12 km/h

Fahrzeit Vitznau – Rigi Kulm 35 Minuten

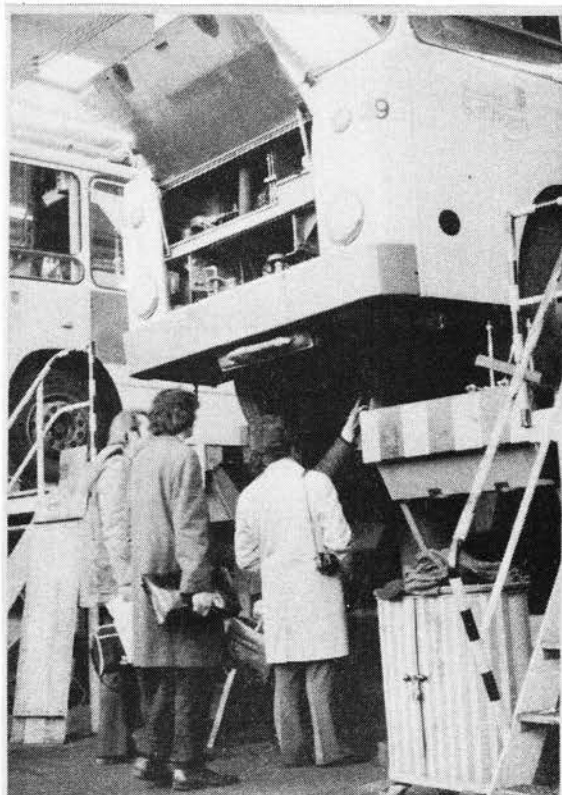
Kapazität 900 Pers./h

Die Rigibahn-Gesellschaft, CH-6354 Vitznau, macht auf ein interessantes Ferienangebot für Eisenbahnfreunde aufmerksam:

Eisenbahnliebhaberwochen
in der Zentralschweiz
7 Tage ab 220,-- Franken

Die Pauschal-Arrangements, die für die Zeit vom 15.4. – 30.6. und vom 15.9. – 30.10.1976 angeboten werden, schließen Ausflüge und Besichtigungen rund um den Vierwaldstätter See ein: Vitznau-Rigi-Bahn, Luzern-Stansstad-Engelberg-Bahn, Pilatus-Bahn, Verkehrshaus der Schweiz und anderes mehr. Ihr Reisebüro gibt Ihnen weitere Auskünfte.

Wenn wir auf diese Art eine Werbung unterstützen, dann tun wir das, um zu zeigen, was man aus einer Zahnradbahn machen kann. 1959 wurde in Wuppertal eine Attraktion für den Fremdenverkehr beseitigt! Ein Grund mehr, alles für das Gelingen des Museumsbahnprojekts zu tun.



Verbindungen zu Gleichgesinnten werden bei den BMB gepflegt. Die Bilder zeigen britische Besucher, voran Mr. M. Taplin (Light Railway Transport League, "Modern Tramway") in Solingen und in der Kohlfurth. Delegationen unseres Vereins werden an den Veranstaltungen der IHS in Schierwaldenrath und des DEV in Bruchhausen-Vilsen teilnehmen.



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

P R O T O K O L L

der Jahreshauptversammlung vom Samstag, dem 27. März 1976 um 16 Uhr im großen Saal des Calvin-Hauses, Wuppertal-Cronenberg, Carl-Greistr.

Zur Jahreshauptversammlung war durch Bekanntmachung in den Vereinsmitteilungen HALTESTELLE Nr. 8, die im Februar 1976 versandt wurden, ordnungsgemäß eingeladen worden.

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Schweigeminute
Jahresbericht des Vorstandes und des techn. Leiters
2. Rechnungsabschluß des Schatzmeisters und Bericht der Kassenprüfer
3. Entlastung des Vorstandes
4. Entlastung des Schatzmeisters
5. Wahl der Kassenprüfer für 1976
6. Nominierung des Wahlvorstands
7. Wahl des 1. Vorsitzenden
8. Wahl des 2. Vorsitzenden
9. Wahl des Schatzmeisters
10. Bestellung des techn. Leiters und seiner Stellvertreter
11. Bestellung der Beiratsmitglieder (Schriftführer/Öffentlichkeitsarbeit, Sicherheitsbeauftragter/Versicherungen)
12. Ausschluß von Mitgliedern
13. Verschiedenes/Anträge

Anwesend: 79 Personen, darunter 8 Gäste und 5 nicht stimmberechtigte Mitglieder, d.h. 66 stimmberechtigte Mitglieder.

1. Der Vorsitzende, Herr Dicke, eröffnet die Versammlung pünktlich um 16 Uhr mit der Begrüßung der erschienenen Gäste und Mitglieder. Die Versammelten erheben sich zum Gedenken an das verstorbene Mitglied, Frau Gertrud Tegtmeier.
Herr Dicke gibt eine Erklärung zur Lage im Wuppertaler Nahverkehr und bei der Deutschen Bundesbahn ab. Die BMB enthalten sich jeder Einflußnahme auf den Entscheidungsprozeß über die Zukunft der Straßenbahn in Wuppertal, bedauern aber ganz allgemein, daß sich immer mehr provinzielle Zustände im Nahverkehr entwickeln.
Herr Dicke verweist auf die in HALTESTELLE Nr. 8 erschienenen Jahresberichte des Vorstandes und des technischen Leiters, so daß sich eine Wiederholung erübrigt.
Herr Dicke überreicht den "Aktiven" eine Anerkennung für die im vorigen Jahr geleistete Arbeit.
2. Herr Beiersmann verliest den Rechnungsabschlußbericht und Herr Holthaus berichtet über die Kassenprüfung. Unregelmäßigkeiten wurden nicht festgestellt, die Buchführung tritt geordnet in Erscheinung. (siehe auch HALTESTELLE 8, Seite 12b)
3. Herr Dicke bittet die Versammlung um Entlastung des Vorstandes. Die stimmberechtigten Anwesenden geben durch Handzeichen einstimmig ihre Zustimmung.
4. Herr Dicke bittet um Entlastung des Schatzmeisters. Die stimmberechtigten Anwesenden geben durch Handzeichen ihre Zustimmung (einstimmig).
5. Zu Kassenprüfern wählt die Versammlung einstimmig die Herren Schulz und Niedersten-Schee.
6. Da die Anwesenheitsliste noch unvollständig ist, wird Punkt 12. vorgezogen. Die Versammlung ist mit dem Ausschluß von 8 Mitgliedern einverstanden. Herr Sluiters wird mit Herrn Walraven sprechen, der wegen seiner Verletzung seinen Dienst immer noch nicht wieder antreten konnte.

Seite 2 zum Protokoll der Jahreshauptversammlung vom 27.3.1976

6. Herr Dicke stellt die Beschlußfähigkeit der Versammlung fest und schlägt die Herren Sieper, Schäfer und Stadtler für den Wahlvorstand vor. Alle drei Herren werden durch Handzeichen ohne Gegenstimmen gewählt.
7. Wahl des 1. Vorsitzenden: Herr Sieper bittet um Wahlvorschläge. Einziger Vorschlag: Wiederwahl (Herr Dicke).
Abstimmung durch Handzeichen: Herr Dicke ja 64 Stimmen
nein 1 Stimme
enth. 1 Stimme
Herr Dicke nimmt die Wahl zum 1. Vorsitzenden an.
8. Wahl des 2. Vorsitzenden: Wahlvorschläge: Wiederwahl (Herr Wittmann): Herr Wittmann stellt sich nicht mehr zur Wahl. Einziger Vorschlag: Herr Johann.
Abstimmung durch Handzeichen: Herr Johann ja 65 Stimmen
nein -
enth. 1 Stimme
Herr Johann nimmt die Wahl zum 2. Vorsitzenden an.
9. Wahl des Schatzmeisters: Wahlvorschlag: Wiederwahl (Herr Beiersmann).
Abstimmung durch Handzeichen: Herr Beiersmann ja 65 Stimmen
nein -
enth. 1 Stimme
Herr Beiersmann nimmt die Wahl zum Schatzmeister an.
Nach der Wahl des juristisch erforderlichen Kernvorstands übergibt der Wahlvorstand die weiteren Abstimmungen an den 1. Vorsitzenden. Der Wahlvorstand bedankt sich für das Vertrauen der Versammlung und gibt sein Mandat als erledigt zurück.
10. Herr Dicke schlägt als techn. Leiter Herrn Johann vor, als seine Stellvertreter die Herren Faust und Tegtmeier. Auf Befragen erhebt die Versammlung keinen Einwand.
11. Herr Dicke schlägt für die Gebiete Schriftführung und Öffentlichkeitsarbeit (einschl. Redaktion HALTESTELLE) die Herren Höher (z.Zt. krank) und Sieper vor. Auf Befragen erhebt die Versammlung keinen Einwand.
Herr Dicke schlägt für die Gebiete Sicherheit und Versicherungen Herrn Faust vor. Auf Befragen erhebt die Versammlung keinen Einwand.
Damit ist der erweiterte Vorstand für die nächsten beiden Jahre arbeitsfähig.
13. Verschiedenes
 - a) Bildserie "Transport Hagener Fahrzeuge": Herr Johann erledigt restliche Bestellungen in absehbarer Zeit.
 - b) "Zweckverband historische Bahnen": Herr Sieper erläutert kurz den Sinn dieser neuen Vereinigung und teilt mit, daß er bei der bevorstehenden Sitzung in Stolberg/Rhld. am 3.4.76 dahin wirken wird, nicht einen neuen Verband neben dem BDEF zu gründen.
 - c) Herr Czezor bietet zwei Sonderfahrten mit dem Oldtimer-O-Bus der Solinger Stadtwerke an. Einladungen erfolgen in der nächsten HALTESTELLE.
 - d) Abschiedsfahrt in Hagen ist am 23.5.76, 14 ab Depot Oberhagen.
 - e) Herr Johann gibt einen Ausblick auf die vor uns liegenden Aufgaben.
 - f) Die Anschriften der "Anlaufstellen" sollen im Impressum der HALTESTELLE abgedruckt werden.

BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V., Postfach 131557, 5600 Wuppertal 1

Seite 3 zum Protokoll der Jahreshauptversammlung vom 27.3.1976

**13. Besondere Anträge lagen nicht vor und werden nicht gestellt.
Der offizielle Teil der Versammlung schließt um 18.10 Uhr.**

Vom anschließenden "gemütlichen" Teil sind die Vorführung des Films "Das fahrende Symbol" (die Zahnradbahn der Wuppertaler Stadtwerke AG) - vom Archiv der WSW freundlicherweise zur Verfügung gestellt - und von Diapositiven aus deutschen Straßenbahnbetrieben, sowie eine Versteigerung von Schriften, Fotos und Bildern zugunsten der Vereinskasse zu erwähnen.

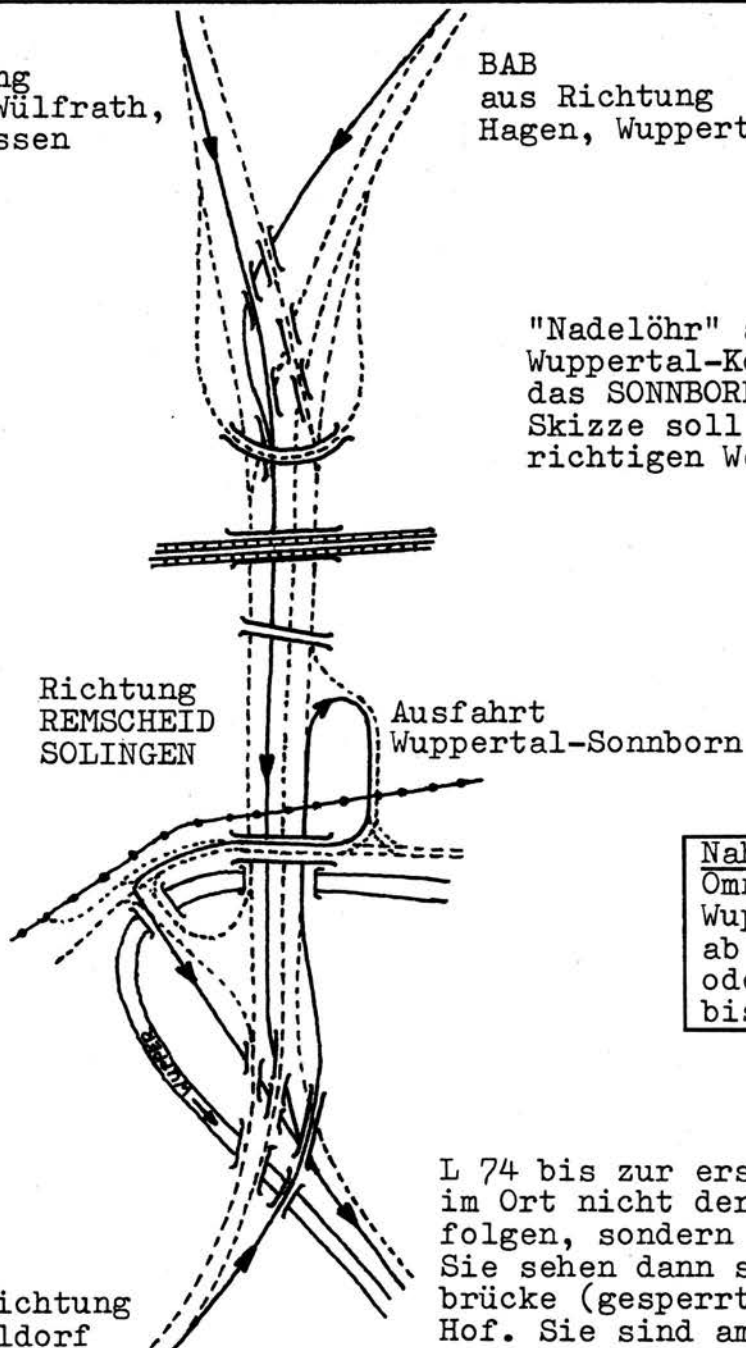
Wuppertal, den 1. April 1976

Protokollführer 1. Vorsitzender
gez. Sieper gez. Dicke

von B 7
aus Richtung
Mettmann, Wülfrath,
Velbert, Essen

BAB
aus Richtung
Hagen, Wuppertal-Nord

"Nadelöhr" auf dem Wege nach
Wuppertal-Kohlfurtherbrücke ist
das SONNBORNER KREUZ. Unsere
Skizze soll Ihnen helfen, den
richtigen Weg zu finden.



Nahverkehrsverbindung: Omnibuslinie 5 der Wuppertaler Stadtwerke ab Wuppertal-Elberfeld oder Solingen-Mitte bis Kohlfurtherbrücke

L 74 bis zur ersten Abfahrt links,
im Ort nicht der Vorfahrtstraße
folgen, sondern nach rechts fahren.
Sie sehen dann schon die Wupper-
brücke (gesperrt) und den Brücker
Hof. Sie sind am Ziel.

BAB
aus Richtung
Düsseldorf

SCHMALSPURBAHN IM MASSSTAB 1:87 Unser Mitglied G.H. Riechelmann

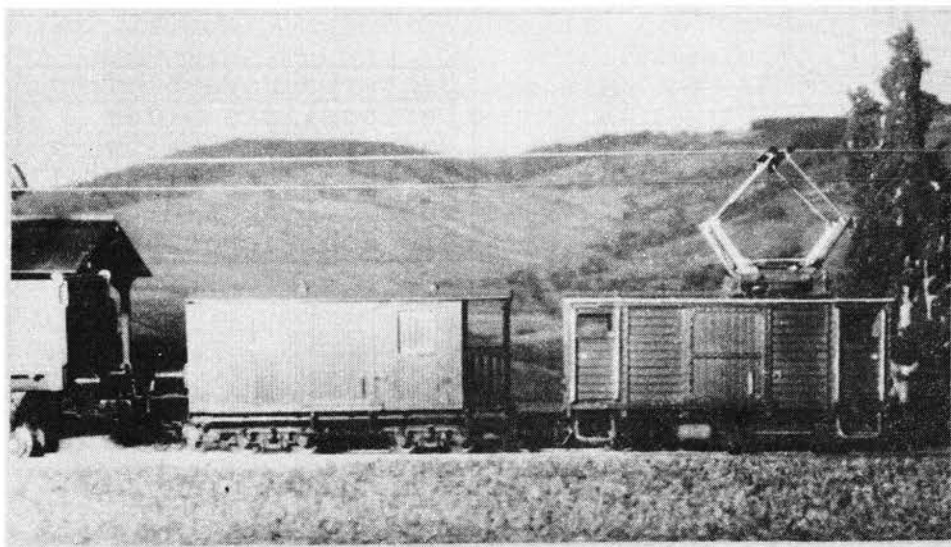
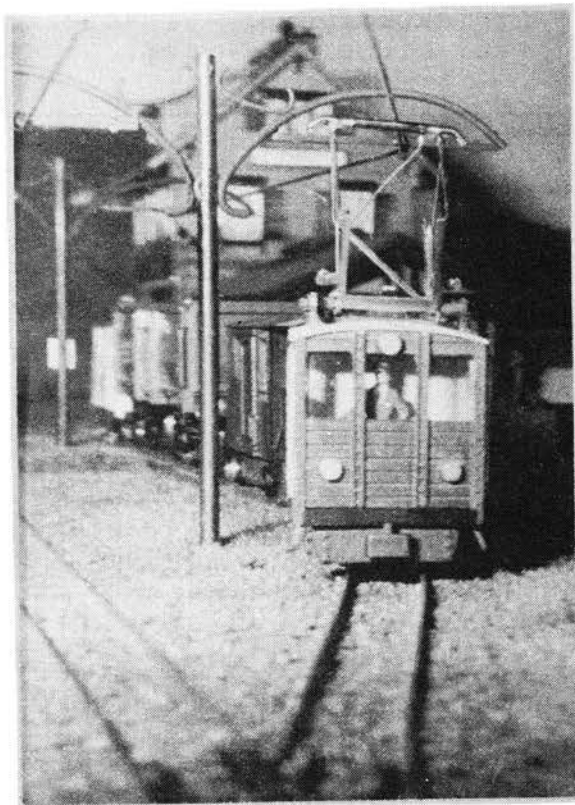
stellt sein Modell vor:

Meine HOe-Anlage besteht aus der Bahnhofsplatte 35x95 cm und zwei Streckenplatten von 10x95 cm. (Inzwischen sind weitere Platten im Bau.)

Dargestellt ist ein ländlicher Bahnhof an einer eingleisigen elektrifizierten Schmalspurstrecke.

Der Bahnhof besteht aus einem Durchgangsgleis mit Bahnsteig und einem zur Ladestraße und Güterschuppen führenden Stichgleis. Auf der Anlage finden Personen-, Güter- und Rollbockverkehr mit Dampf-, Diesel- und Elloks statt.

Als Grundplatten dienten 19 mm dicke Tischlerplatten, in die die Oberleitungsmasten von Sommerfeldt eingesetzt sind. Auf die Tischlerplatten wurden mit Ponal für die Straße eine Lage, für die Bahndämme und das Bahnhofsgelände zwei Lagen und für Bahnsteig und Ladestraße drei Lagen aus 5 mm dicken Styroporstreifen aufgeklebt. Die Bahnsteigkanten und die Ladestraßenkanten bestehen aus 5 mm hohen Kiefernleisten. Die Gleise wurden aufgeklebt und mit Stahlstiften arretiert. Für den Gleisbau fand flexibles N-Gleis von Fleischmann, bei dem Kunststoffschotter und jede zweite Schwelle entfernt wurden, sowie eine modifizierte N-Handweiche von Fleischmann Verwendung. Die Gleise wurden mit Preiser-Schotter und Ponalmilch (4 Tei-



le Wasser, 1 Teil Ponal) eingeschottert. Der etwas abgeänderte Bahnhof "Dettingen" von Kibri, das Bahnmeisterhaus von Faller, sowie die Grasmatten von Busch wurden mit Ponal auf die Styroporschichten geklebt. Der Fahrzeugpark besteht hauptsächlich aus Eggererzeugnissen bzw. Umbauten aus diesen. Die Aufnahmen entstanden mit einer Nahlinse.