



Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 – 439

September 1977

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



BMB aktuell

Sie haben es auch gemerkt: Wuppertal hat immer noch die Vorwahl 0202 !
Aus diesem Grunde geben wir noch einmal alle Vereinsanschriften auf:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

Wuppertal-Kohlfortherbrücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr.
Fernsprechanruf: (0202) 47 02 51.

Technische Leitung

Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf (02192)7438
Ralf Faust, Lindenstr. 24, 5830 Schwelm, Ruf (02125) 2542
Udo Tegtmeyer, 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, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (02339) 3608
Heinz Johann, Winterhagener Str. 38/40, 5609 Hückeswagen, Ruf (02192)7438

Schatzmeister

Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1, (0202)760474

Schriftführer, Schriftleitung HALTESTELLE

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

Sonderbevollmächtigter

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

REGIONALTAGUNG DES BDEF ZU GAST BEI BMB

Die Bergischen Museumsbahnen richten in diesem Jahr in Zusammenarbeit mit dem MEC Wuppertal die Regionaltagung West des Bundesverbandes deutscher Eisenbahnfreunde aus. Eingeladen werden Delegierte von rund 40 Vereinen der Freunde der großen und kleinen Eisenbahn und ihrer "Ableger".

Das vorläufige Programm sieht folgende Punkte vor:

Tag der Veranstaltung: Samstag, den 15. Oktober 1977

10.30 Uhr Treffen Bahnhof Wuppertal-Elberfeld, Gleis 5

10.39 Uhr Fahrt mit DB nach Wuppertal-Cronenberg

11.05 Uhr Transfer mit Oldtimer-Bus und Fahrt mit Museumsbahn nach
Kohlfortherbrücke, Besichtigung der Fahrzeuge der BMB

12.30 Uhr Mittagessen im Brücker Hof

13.00 Uhr Beginn der Tagung im Brücker Hof

16.15 Uhr Ende der Tagung, mit Museumsbahn/Oldtimer-Bus nach Wuppertal-
Cronenberg

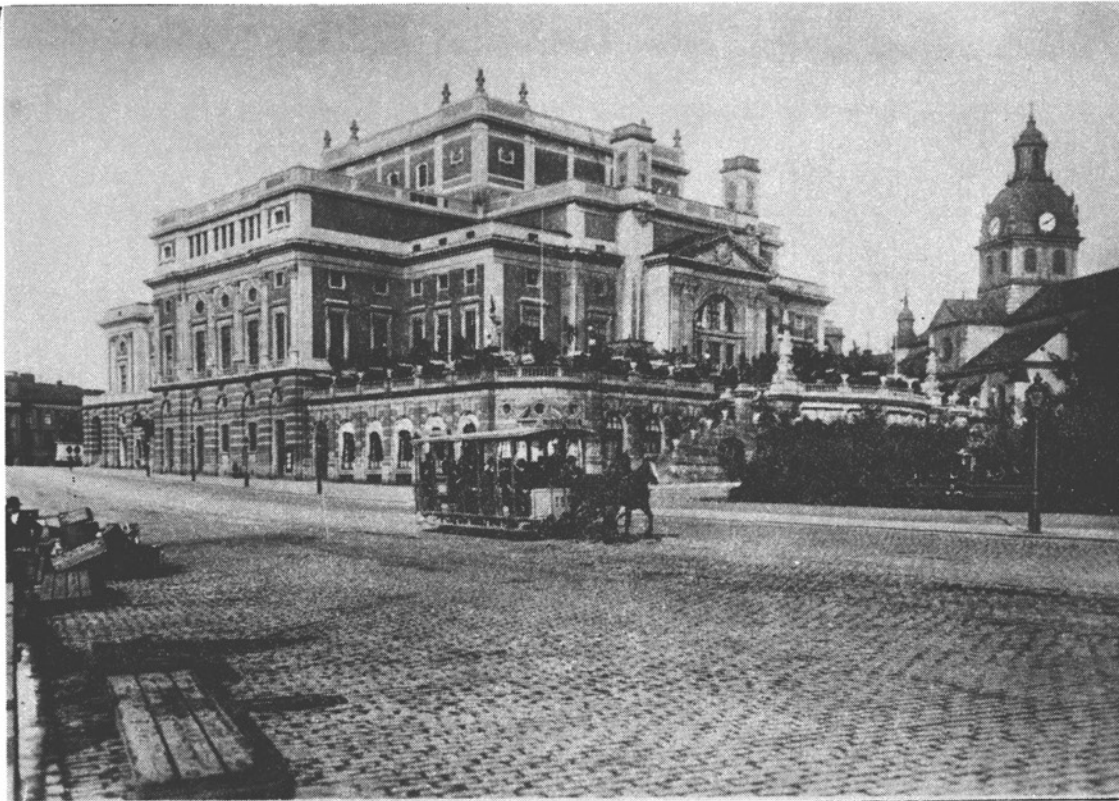
17.05 Uhr Fahrt mit DB nach Wuppertal-Steinbeck

17.25 Uhr Ankunft in Wuppertal-Steinbeck, Fußweg zum Güterbahnhof, Lade-
straße
Besichtigung der Clubanlage des MEC Wuppertal
Ausklang

VORSCHAU BMB-PROGRAMM

Unser traditionelles Nikolaustreffen soll am 10. Dezember stattfinden.

Im Winterhalbjahr wollen wir eine größere Rundfahrt unternehmen. Einzelheiten werden noch bekanntgegeben.



100 Jahre Straßenbahnen in Schweden

Unser Titel-
bild:
HALTESTELLE
auf Schwedisch
Foto:
Lennart Hjelm,
mfss.
Das Original
befindet sich
im schwedischen
Straßenbahn-
museum in
Malmköping
(siehe HALTE-
STELLE 10).
Die erste
Straßenbahn
fuhr mit zwei
Linien am
10.7.1877 in
Stockholm,
natürlich als

Pferdebahn. Daran erinnert obige Postkarte (Sammlung K. Sieper) des Verlags Robert Bier, Stockholm. Das Originalfoto aus dem Jahre 1900 befindet sich in der königlichen Bibliothek. Es zeigt die Ringlinie vor der Oper.

Erinnerungen

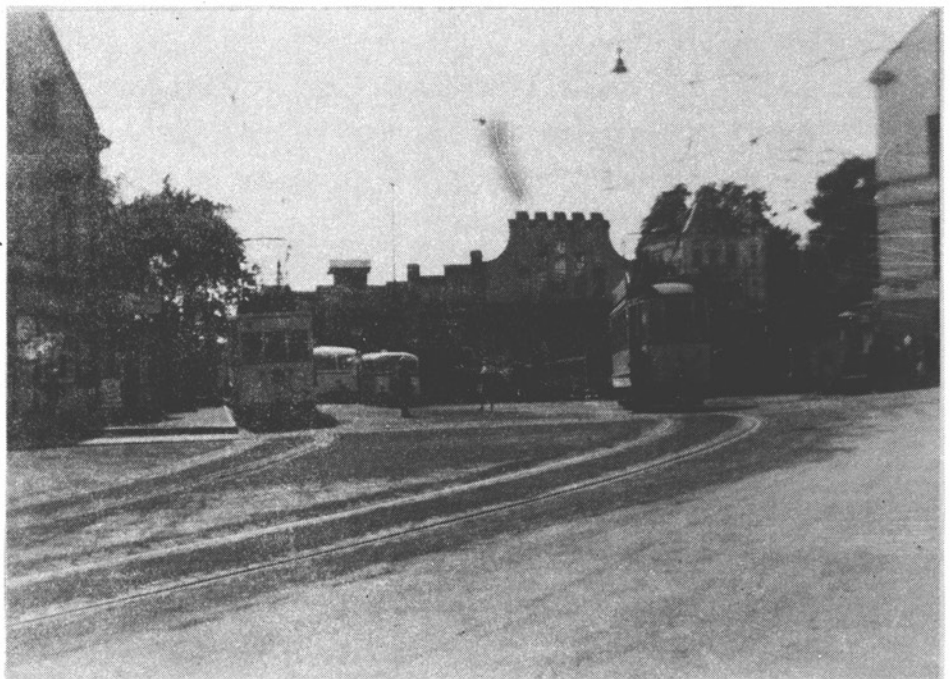
Vier Jahre als Straßenbahnschaffner in Wuppertal
von Dieter Walting, Düsseldorf

Fortsetzung aus HALTESTELLE 13

Einem aufmerksamen Leser wird aufgefallen sein, daß in Westende auch die Linie 31 stationiert war, daß ich diese aber noch nicht erwähnt hatte. Auf dieser Linie wurde nämlich Spezialpersonal eingesetzt, da hier wegen der unterschiedlichen Tarife zwischen den Wuppertaler Stadtwerken und der Rheinischen Bahngesellschaft besondere Kenntnisse erforderlich waren. Und zwischen Wieden und Mettmann galt der Düsseldorfer Tarif. Die Linie 31 verkehrte stündlich auf der ganzen Strecke im Zugverband, zunächst mit der Linie 21, später mit der Linie W. In Richtung Mettmann fuhr man hinter dem Düsseldorfer Wagen her, Fahrgäste stiegen nicht

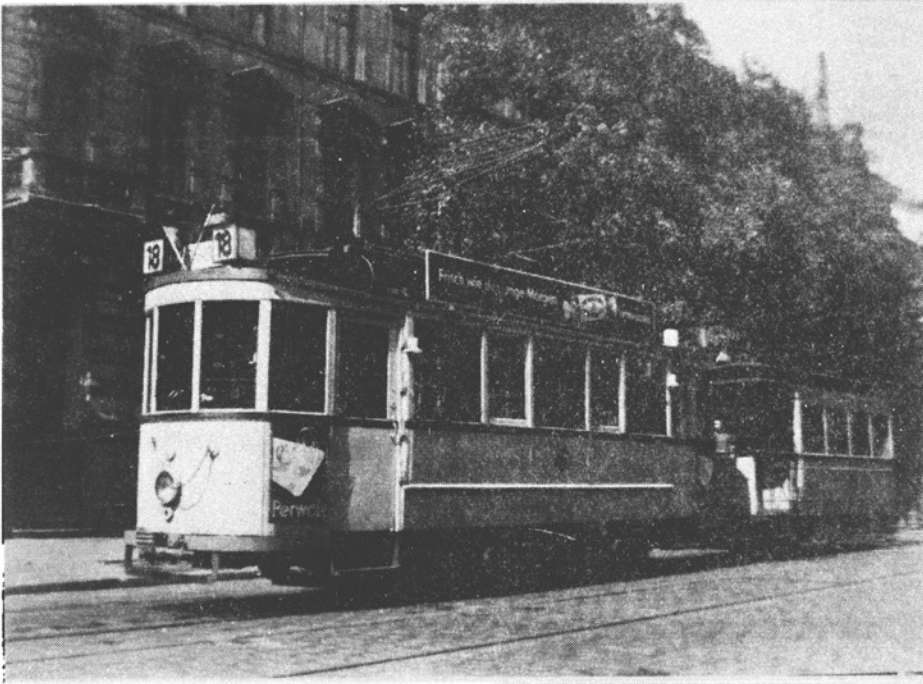
Eine Rarität:

Tw 6 der Kreis Mettmanner
Straßenbahn, hier
Rheinische Bahngesell-
schaft und
Tw 296 der Wuppertaler
Stadtwerke AG
am 1.7.1950
vor der Wagenhalle in
Mettmann.
Die Linie wurde am
17.5.1952
eingestellt.
Tw 6 trug vor seinem
Umbau die Nr. 26.

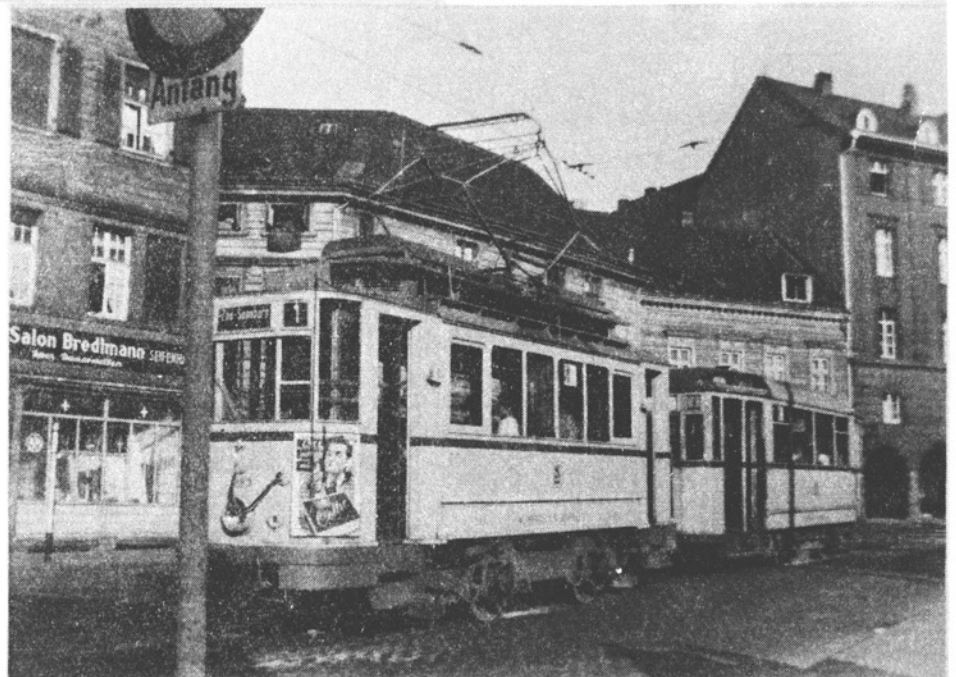


ein, man konnte sich pflegen. Am Betriebsbahnhof in Mettmann standen die beiden Wagen dann nebeneinander, der Wuppertaler fuhr aber als erster wieder los, und alle Fahrgäste stiegen nun in diesen Wagen ein.

Die Linien 1 und 11 fuhren seinerzeit im 15-Minuten-Verkehr, die Strecke wurde zusätzlich noch von der Linie 18 (Schwelm - Katernerberger Str.) im 20-Minuten-Verkehr überlagert. Eine der ersten Linienänderungen, die ich erlebte, war die Umstellung der 1 und 11 auf 20- bzw. 10-Minuten-Verkehr. Da zur Weiherstr. ein 10-Minuten-Verkehr genügte, verkürzte man die 1 bis zur Ruhmeshalle. Die Linie 18 wurde nach Sonnborn verlängert,



Tw 220 + Bw 408
am 23.7.1950
auf der
Friedrich-Ebert-Str.



Tw 283 + Bw 434
am 10.8.1950
am Wichlinghauser Markt
Die Strecke wurde
am 8.10.1960
stillgelegt.

außerhalb des Berufsverkehrs endete die 1 im Betriebshof Westende. Für das Fahrpersonal vom Betriebshof Westende bedeutete dieses, daß es die Beiwagen der Linie 18 zum Teil besetzen mußte. Kurze Zeit später wurden die westlichen Endstationen aber ausgetauscht. Im Osten wurde die 1 dann über Wupperfeld bis zum Wichlinghauser Markt verlängert, wobei gleichzeitig eine neue Linie 14 (Toelleturm - Weiherstr.) eingeführt wurde. Als dann mit den großen Straßenbauarbeiten in Barmen im Bereich der Höhle begonnen wurde, kam es zu einer weiteren kurzlebigen Linienänderung: Die Linie 11 wurde zur Lennep Str. verlängert, die sonst dort endende Linie

6 bis zum Bergbahnhof verkürzt und zwischen Wupperfeld und Weiherstr. ein Pendelverkehr eingerichtet. Eine Direktfahrt mit Linksabbiegen an der Brändströmstr. war damals noch nicht möglich. Schon nach etwa zwei oder drei Wochen wurde diese Linienführung wieder aufgegeben. Stattdessen wurde jeweils an der Brändströmstr. der Triebwagen gewechselt, und zwar an einem hinter der Kreuzung liegenden Gleiswechsel, so daß die Fahrgäste im Beiwagen ihr Ziel ohne Umsteigen, aber mit Fahrtrichtungsänderung erreichen konnten. Die Linie 1 fuhr ab Alter Markt über die Gleise der Linie 2 bis Wichlinghauser Markt und dann über Wupperfeld - Werther Brücke wieder zurück. Nach Einstellung des Pendelverkehrs Brändströmstr. - Weiherstr. nahm auch die Linie 11 wieder diesen Weg.

In diese Zeit fällt auch die Inbetriebnahme der Gleisschleifen Weiherstr. und Gabelpunkt. Da auf der Linie 11 - wie schon erwähnt - noch die alten Talbahnwagen mit Schleifringfahrschalter eingesetzt wurden, war es zur Vermeidung von allzu großer Erwärmung notwendig, daß diese Wagen einmal am Tage gedreht wurden, d.h. der Triebwagen wurde abgehängt, fuhr einmal ohne Beiwagen durch die Schleife (Gabelpunkt) und setzte sich dann vor den Beiwagen.

Auch auf der Linie 21 tat sich einiges. Der starke Verkehr bis zur Krummacherstr. ließ eine Verstärkung des Verkehrs notwendig werden. An der Haltestelle Mess (Düsseldorfer Str.) wurde eine zusätzliche Ausweiche eingebaut, die nur im 7 1/2-Minuten-Verkehr benutzt wurde. Die Abfahrtszeiten der nach Wülfrath fahrenden Wagen wurde um 15 Minuten verschoben und die Linie 31 in den Fahrplan eingebaut, so daß die bisherigen Zugverbandfahrten zwischen Elberfeld und Wieden entfielen. Gleichzeitig verlängerte man außerhalb des Berufsverkehrs den Beiwagenbetrieb bis Wieden. Auch die Zwischenwagen erhielten teilweise Beiwagen, meistens übrigens einen "Wiener".

Die nächste große Veränderung war die Stilllegung der Mettmanner Strecke zum 18. Mai 1952. Die Linie 31 endete in Wieden und hatte hier Anschluß an einen Wuppertaler Omnibus. Dieser wendete durch eine durch Schranken abgesicherte Privatstraße; zum Öffnen und Schließen der Schranken (einmal stündlich) mußte Westende einen Mann stellen. Verständlich, daß dieses Provisorium keinen Bestand hatte und daß diese Omnibuslinie schon bald ersatzlos eingestellt wurde. Aber auch die Linie 21 konnte keinen langen Bestand mehr haben. Einmal waren - genau wie auf der Strecke nach Mettmann - die Gleisanlagen in einem traurigen Zustand, zum zweiten kam aber hinzu, daß diese Linie ab Wieden strommäßig von Mettmann versorgt wurde, so daß nach Stilllegung der Linie W umfangreiche Bauarbeiten notwendig gewesen wären. Die Strecke Wieden - Wülfrath überlebte daher die Mettmanner Strecke nur noch um 14 Tage. Seit Anfang Juni 1952 endete die 21 in Wieden an der Ausweiche.



Tw 298 ex Schwebebahn Nr. 98 in der Ausweiche Wieden beendet den Bilderreigen. Am 8.2.1969 wurde die Strecke bis zur jetzigen Gleisschleife zurückgezogen. Wie lange wird wohl noch eine Straßenbahn nach Wieden fahren? Eins steht fest: Eine Konkurrenz zur S-Bahn der Bundesbahn ist sie in keinem Fall.

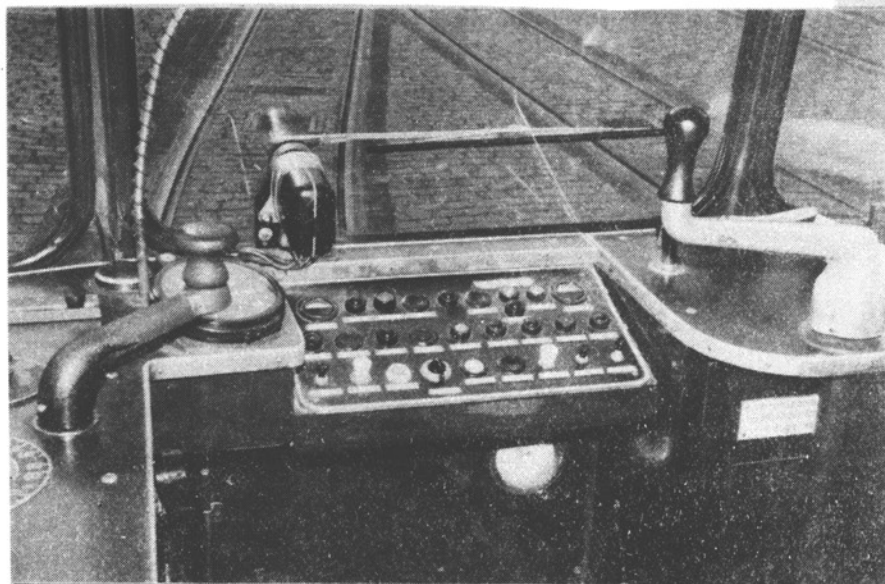
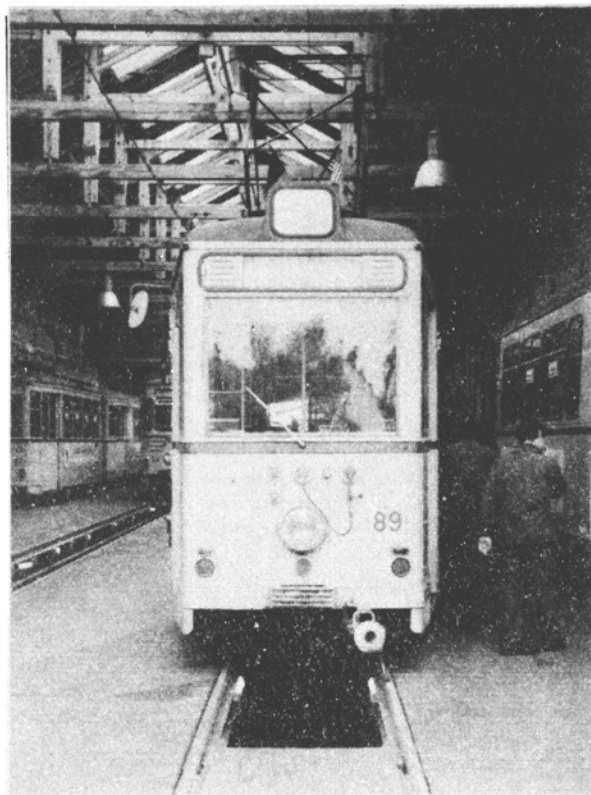
Aufnahmen D. Waltking

Mit dem 17. Juni 1953 schied ich aus den Diensten der Wuppertaler Stadtwerke aus. Für mich endete an diesem Tage eine schöne Zeit, eine Zeit, an die ich auch heute noch - nach über zwanzig Jahren - gerne zurückdenke.

DARMSTÄDTER BILDERBOGEN

Auch Darmstadt ist auf dem besten Wege, die Medaille PRO TRAM zu verdienen. Man hat sich für eine Zukunft mit Straßenbahn entschlossen und meint das wörtlich - es wird keine Unterpflasterbahn noch gar eine U-Bahn geben. Man setzt, wie die BMB, ganz auf den eigenen Bahnkörper. Sichtbarer Ausdruck der Konzeption sind die neuen sechsachsigen Gelenktriebwagen Reihe 7601-7608 mit beachtlichen Abmessungen:

Länge über Stirnwände	20	100	mm
Länge über Kupplungen	21	370	mm
Breite über alles	2	400	mm
Wagenhöhe	3	290	mm
Fußbodenhöhe über SO		900	mm
Drehkreismittenabstände	6	200	mm
Drehgestellachsstand	1	800	mm
Anzahl der Türen		4	
Anzahl der Trittstufen		4	
Sitzplätze (einschl. 4 Klapps.)		51	
Stehplätze		122	
Fahrgäste gesamt		173	



Sitzbreite	500	mm
Gangbreite	750	mm
Abteillbreite	1 550	mm
lichte Türweiten	1 360	mm
Spurweite	1 000	mm
Hersteller: Waggon Union GmbH, Berlin - Siegen		

Außer diesen neuen Wagen setzt die HEAG hauptsächlich folgende Wagen aus den Jahren 1956 bis 1962 ein:

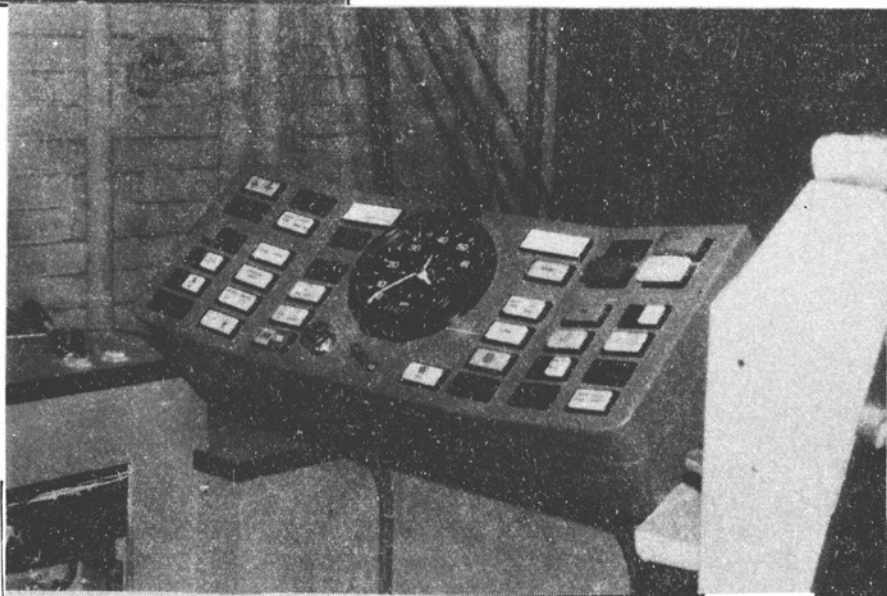
20	Gelenksechssachser	DWM
6	Gelenkvierachser	
	Westwagen	ex Remscheid
12	vierachs.	Beiwagen DÜWAG

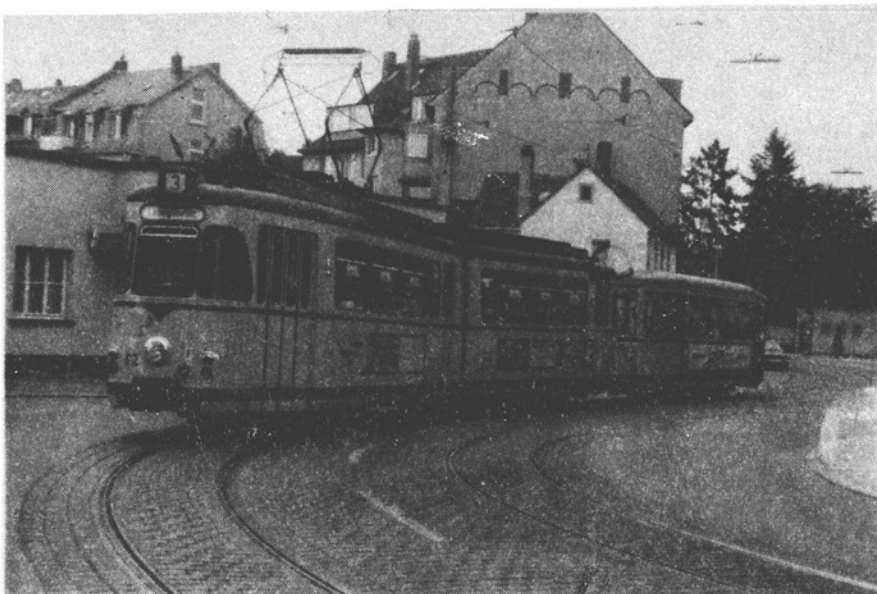
14 zweiachs. Beiwagen
Rathgeber, Verbandstyp

Daneben sind noch weitere Zweiachser als Einsatzwagen und Rangiertriebwagen in Verwendung.

Die Linie 9A in Griesheim gehört nun endgültig der Vergangenheit an, seit die Schleife um die Schule fertiggestellt wurde, die den Einsatz von Einrichtungsfahrzeugen erlaubt.

Arnd M. Reccius, Ober Ramstadt, war für uns im Depot am Böllenfalltor und in der





Stadt und stellte die Aufnahmen zur Verfügung.

1. Tw 89 ex Regensburg
2. Führerstand Jahrgang 1960 der Gelenkvierecker aus Remscheid
3. Führerstand 1977 der Reihe 7601-7608
4. So sind die "Remscheider" heute beschäftigt: Vorzugsweise auf der Linie 3 Hauptbahnhof - Bismarckstraße - Luisenplatz - Ludwigshöhstr.
5. Triebwagen 7603 wird im Depot Böllenfalltor für den Einsatz vorbereitet.

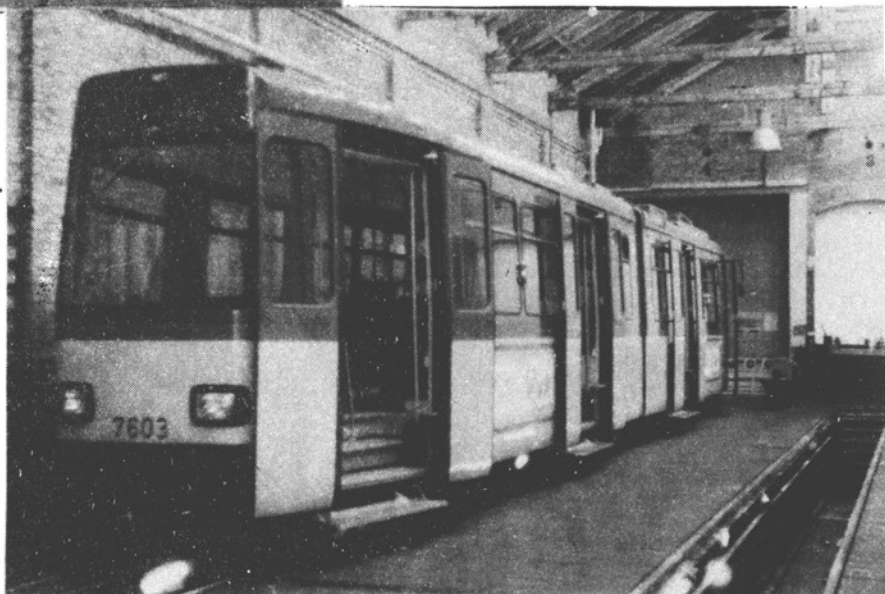
Das Strab.-Netz der HEAG hat eine Länge von 34,3 km, davon 5,6 km eingleisig. Die Gesamtgleislänge beträgt 70,6 km, die Betriebslänge der 6 Linien 57,2 km. Die neuen Gelenksechsscher werden in erster Linie auf der Strecke Arheilgen - Jugenheim eingesetzt und mit vierachsigen Großraumbeiwagen behängt.

Zusammenstellung:

Klaus Sieper

Literatur:

Stadtverkehr 5/6, 1977



Die SCHIENENPORSCHÉ der Firma Escher KG

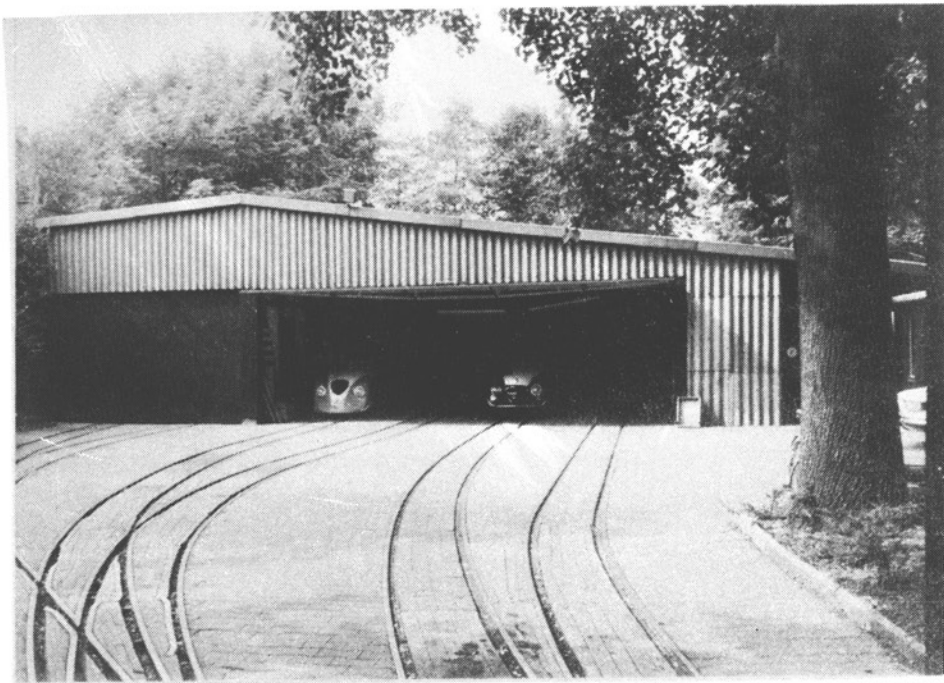
Guido Korff

Wer kennt nicht die kleinen Züge, die bei Bundesgartenschauen die Besucher zu einer gemütlichen Parkrundfahrt einladen?

Eine Spezialfirma für den Bau und Betrieb dieser Bahnen ist die Henry Escher KG mit Sitz in Dortmund. Das Unternehmen unterhält ortsfeste Gartenbahnen in Dortmund, Hamburg und Amsterdam. Darüber hinaus ist es auf jeder Bundesgartenschau zu Gast, wo die Bahnen am Ende der Saison abgebrochen und am nächsten Ausstellungsort wieder errichtet werden. So ist auch die Anlage auf der Stuttgarter Gartenschau entstanden. Dies alles geht auf eigene Rechnung der Firma, jedoch konnte Herr Escher immerhin auf der Bundesgartenschau 1975 in Mannheim ca. vier Millionen Fahrgäste zählen.

Das Unternehmen besitzt vierzehn Lokomotiven, zu einer Zuggarnitur gehören noch drei offene Wagen für zusammen neunzig Personen. Die Antriebsquellen sind Porsche-Industriemotoren, die mit Superbenzin gefüttert werden. Die Spurweite beträgt 600 mm, die Länge der Züge 25 m, ihre Breite 1,40 m. Die Züge sind luftdruckgebremst und bewältigen Steigungen bis zu 7 % ! Dazu sind die Loks mit je vier Vorwärts- und Rückwärtsgängen ausgerüstet. Die Abgase werden in Schläuchen unter den Wagen nach hinten geleitet, um die Fahrgäste nicht zu belästigen. Hersteller der Loks und Wagen ist die Solling-Hütte in Uslar. Der Preis einer Garnitur liegt bei DM 200.000,--.

Die Hauptwerkstatt des Unternehmens befindet sich in Dortmund im Westfalenpark. Die Halle für sechs Züge, in deren Weichenvorfeld zwei Dreiweg-



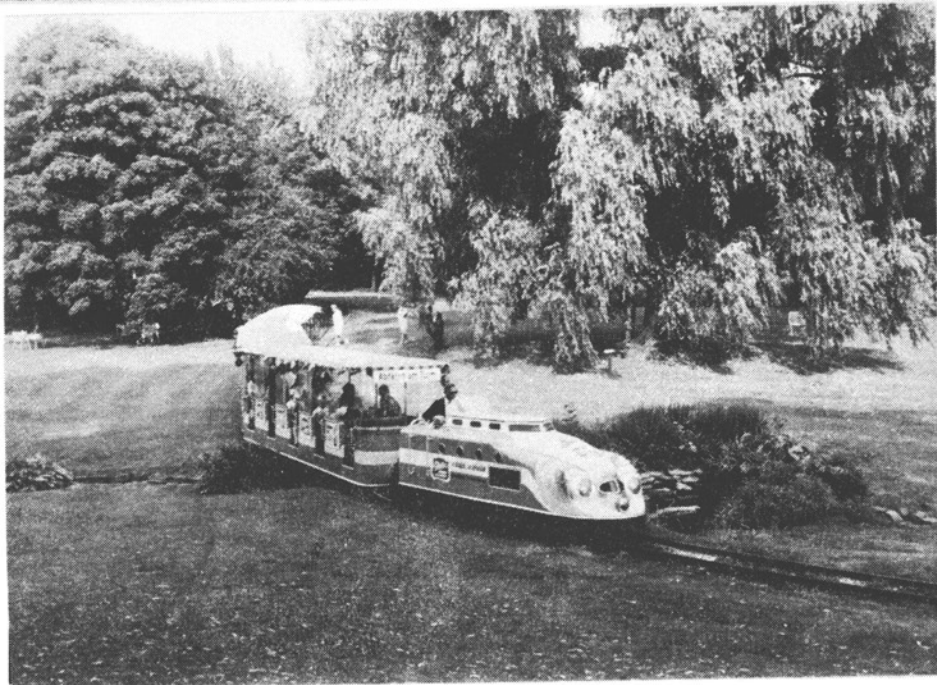
weichen zu finden sind, weist eine komplette Werkstatt für alle anfallenden Arbeiten auf. Hier wird auch die Flotte der schienenlosen Parkbahnen und Messebusse gewartet und TÜV-fertig gemacht. Auf jeder Bahn verkehren 4 Garnituren, auf Bundesgartenschauen bis zu 8. Diese Züge werden dann jeweils von den anderen Bahnen abgezogen. Die Firma Escher KG betreibt also ein beachtliches Kleinbahnunternehmen, dessen Größe man den kleinen Zügen gar nicht

ansieht, wenn sie gemächlich durch die Parkanlagen zuckeln.

Fotos: Guido Korff

1. Die Wagen- und Werkstatthalle im Dortmunder Westfalenpark.
2. Ein Zug der Parkbahn im Westfalenpark.

Die Lok entspricht sicher dem Publikumsgeschmack: Eine Mischung aus Schnelldampfer, Raumfahrzeug und TEE.

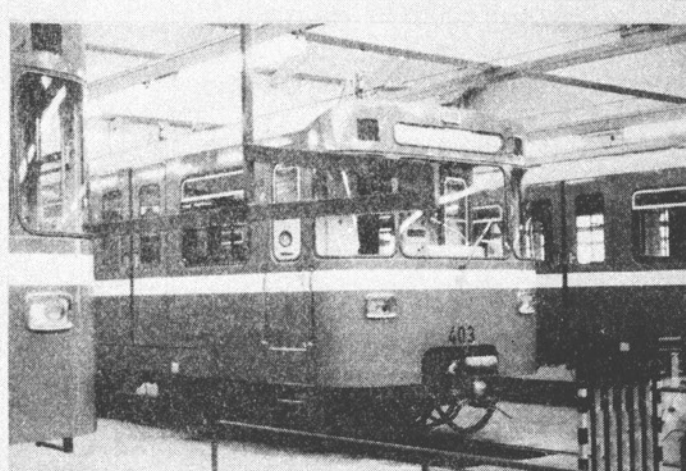
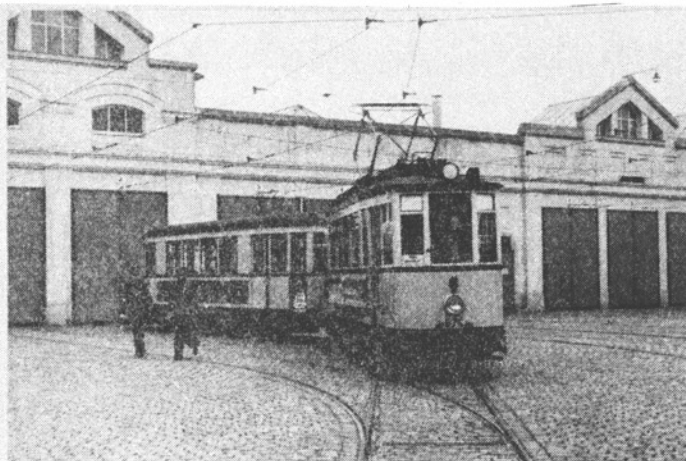
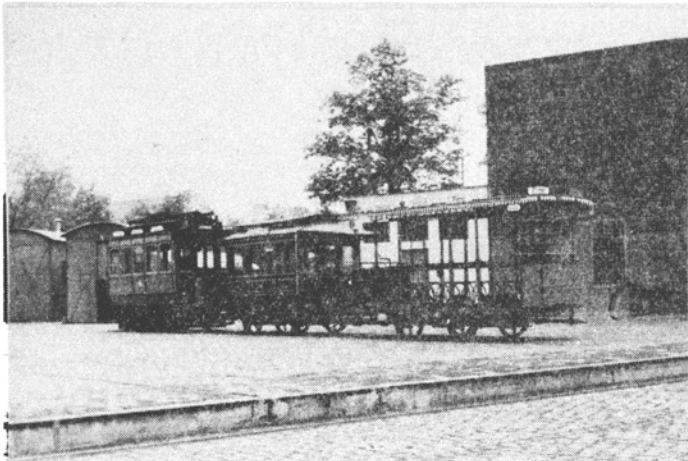


20. Bundesverbandstag des BDEF vom 19. bis 22. Mai 1977

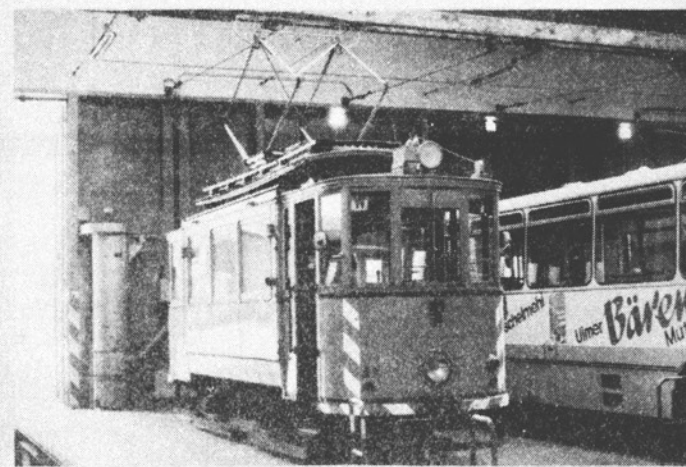
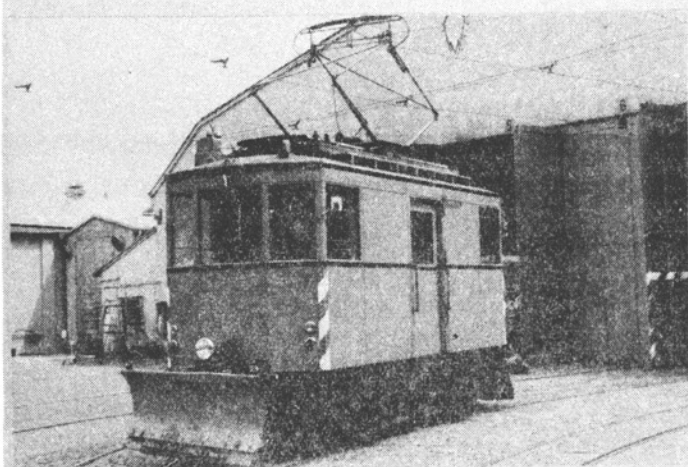
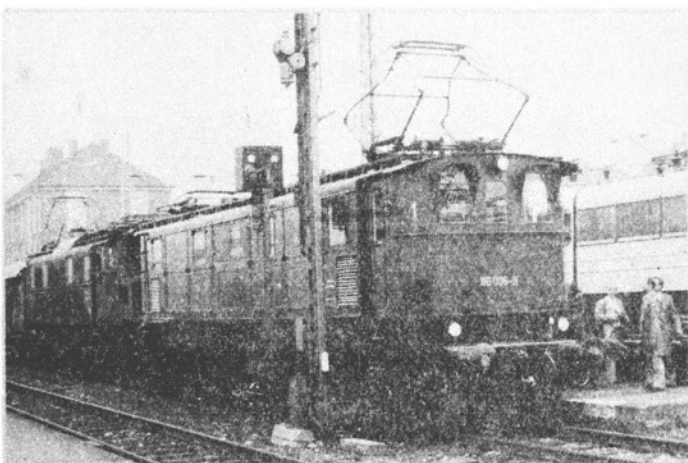


Harmonisch und vielseitig, diese Attribute möchte der Straßenbahnfreund dem diesjährigen Bundesverbandstag verleihen. Die Organisation durch den MEC Nördlingen darf man gestrost als mustergültig bezeichnen.

Die Vereinsangelegenheiten wurden rasch abgewickelt. Dazu half, daß der Jahresbericht 1976 des BDEF-Vorstandes in schriftlicher Form vorlag. Die Vorstellungen des Vorstandes über eine neue regionale Gliederung werden zunächst zurückgestellt, da die Versammlung einen Antrag in dieser Richtung ablehnte. Die Bremer Eisenbahnfreunde legten einen schriftlichen Antrag zum "Dampfverbot" der DB vor, waren aber selbst nicht erschienen, weshalb er vertagt wurde. Über die neue Beitragshöhe gab es keine langen Diskussionen. Der Verbandstag 1978 wird in Kassel, 1979 in Freiburg im Breisgau stattfinden. Anmaßend war eine Stellungnahme der "Eisenbahnfreunde Hannover", die durch die Veranstaltungen, auch durch die Ansprachen des Landesministers für Wirtschaft und Verkehr, des Oberbürgermeisters, der Vertreter



Nördlinger Bilderbogen: Nürnberg, Oldtimer, Museumszug, Stadtbahn N, U-Bahn 116+117, Umspuranlage Amstetten, Ulmer Straßenbahn mit Schneepflug und "W"



der DB und durch Musik und Folklore Lügen gestraft wurde. Die Ansprachen gipfelten in dem Appell an die Eisenbahnfreunde, nicht nur in "Nostalgie zu machen", sondern auch draußen für einen modernen Schienenverkehr einzutreten, seine Bedeutung für die Volkswirtschaft hervorzuheben und - seine Einrichtungen auch selbst zu benutzen.

Und die Sonderfahrten: Nördlingen - Nürnberg, Straßenbahn-Oldtimer am Bahnhof, Personal in historischen Uniformen, Fahrt zur Zentralwerkstatt Muggenhof, durch die Stadt (Weißer Turm, Lorenzkirche, Königstr., Hauptbahnhof, wird im Dezember 1977 durch U-Bahn ersetzt werden) zur Bauernfeindstr., umsteigen auf U-Bahn, Fahrt zur Hauptwerkstatt auf dem ehemaligen "Reichsparteitag"-Gelände, eingehende Besichtigung, Zentralstellwerk, Fahrt zum Aufsessplatz, Schnellzug Nürnberg - Donauwörth mit Ellok 118, Eilzug Donauwörth - Nördlingen. Am nächsten Tag Nördlingen - Aalen mit 116 + 117, Aalen - Stuttgart 117 + 116, am Schluß abgebügelt 118, Stuttgart Hbf. mit S-Bahntunnel, alte Vorortzüge 465, Straßenbahnanlagen zwischen Bad Cannstatt und Hbf., Stuttgart - Ulm über Esslingen, Göppingen, Geislingen, Nachschub 194 bis Amstetten, Rollbockumpuranlage, in Ulm Straßenbahndepot mit alten Rangiertriebswagen, Einrücken der Anhänger, Ulm - Augsburg, Achtachser im Einsatz auf Linie 4, Augsburg - Donauwörth - Nördlingen mit 119 001, in Donauwörth historischer "Rheingold" mit 111 ... Platz müßte man haben, um alles aufzuschreiben - und das Filmmaterial reicht nie aus...

Die beigelegten Bilder können nur einen blassen Eindruck vermitteln. Nördlingen war schön und ein Dank an den dortigen MEC, der 25 Jahre alt wurde.

K. Sieper

So wie die Satzung der BMB die rechtliche Stellung des Vereins und seiner Mitglieder festlegt, gibt unser technischer Leiter nachstehend sein Konzept für Einrichtung und Durchführung des Museumsbahnbetriebs bekannt:

Heinz Johann:

Die technische Konzeption der Museumsstraßenbahn Wuppertal-Cronenberg - Wuppertal-Kohlfurth

Stand 1.7.77

Die wiederholt gestellte Frage nach der Sicherheit der Museumsstraßenbahn Wt.-Cronenberg - Kohlfurth läßt es erforderlich erscheinen, die technische Konzeption der Bahn festzulegen und zu veröffentlichen, sowie den beteiligten Stellen und den Mitgliedern der BMB e.V. zur Verfügung zu stellen.

Grundsätzlich gelten die für alle Nahverkehrsbetriebe geltenden Vorschriften:

1. Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BO-Strab.)
2. Das Signalbuch für Straßenbahnen (SB-Strab.)
3. Die Dienstanweisung für den Fahrdienst der Straßenbahnen (DF-Strab.) mit Ergänzungen, welche speziell den Betrieb auf der Museumsstraßenbahn Wt.-Cronenberg - Kohlfurth betreffen.
4. Die Straßenverkehrsordnung (StVO)
5. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
6. Die Unfallverhütungsvorschriften (UVV)

Die Initiatoren der Museumsstraßenbahn waren sich von Anfang an darüber klar, daß zusätzlich über die Auflagen der BO-Strab. hinausgehende Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden müssen, da beim Bau und Betrieb einer solchen Bahn ganz andere personelle Voraussetzungen gegeben sind als bei einer Bahngesellschaft des öffentlichen Nahverkehrs. Es braucht nicht näher darauf hingewiesen werden, daß es sich um eine Strecke mit einem stetigen Gefälle von 50 0/00 handelt, die zwar für einen Straßenbahnbetrieb grundsätzlich kein Problem bedeuten, jedoch erforderlich erscheinen lassen, daß menschliches Versagen mit größter Sicherheit ausgeschaltet wird.

Nachfolgend die einzelnen Sachfragen:

1. Personal

Das Personal der Museumsstraßenbahn soll sich aus Mitgliedern des Vereins "Bergische Museumsbahnen e.V., Wuppertal" zusammensetzen. Ausnahmen werden durch Beschluß der Betriebsleitung zugelassen.

Die "Aktiven" werden zu einer rechtlich vertretbaren Gesellschaftsform zusammengefaßt, welche auch als Unternehmer im Sinne des § 6 der BO-Strab. auftreten kann.

In diese Gesellschaft bringen die "Aktiven" Werte in Form von Dienstleistungen, Wertobjekten und Geldbeträgen ein. Die "Aktiven" verpflichten sich, ihre Freizeit nach bestem Können für die Museumsbahn einzusetzen, wobei grundsätzlich die Freiwilligkeit respektiert werden soll. Freiwillig übernommene Verpflichtungen bedeuten jedoch übernommene Pflichten. Die Beteiligung des einzelnen am Wertzuwachs der Museumsstraßenbahn richtet sich natürlich nach den erbrachten Leistungen.

Zu Fahrerlehrgängen werden nur Personen zugelassen, welche die gesundheitlichen Voraussetzungen besitzen und die betrieblichen Erfahrungen durch Dienstleistungen an der Betriebsanlage und an den Fahrzeugen nachweisen können. Wenn möglich, sollen die als Fahrer zuzulassenden Personen eine vollständige Fahrerausbildung bei einem benachbarten Straßenbahnbetrieb absolviert haben.

Da der Verein bzw. die Gesellschaft nicht die Mittel hat, einen Betriebsleiter im Sinne des § 7 BO-Strab. zu bestellen, ist die ganze Arbeit der Aktiven darauf auszurichten, eine "betriebsfähige Anlage" zu erstellen. Ist diese betriebsfähige Anlage in allen Teilen den angeführten Vorschriften entsprechend hergestellt, so werden wie bei anderen Museumsbahnen idealistisch eingestellte Betriebsleiter bereit sein, gegen geringe Vergütung (Erstattung der Spesen usw.) die Verantwortung zu übernehmen.

Bis zu diesem Zeitpunkt liegt die Verantwortung beim technischen Leiter der Museumsstraßenbahn. Seine Anordnungen sind daher verbindlich und in allen Teilen zu befolgen.

2. Fahrzeuge

Die Fahrzeuge der Museumsstraßenbahn Mt.-Cronenberg - Kohlfurth werden in drei Kategorien eingeteilt:

- a) Fahrzeuge, die für den öffentlichen Personenverkehr zugelassen sind.
 - b) Dienstfahrzeuge und Museumsfahrzeuge, deren technische Ausrüstung es erlaubt, die Strecke, jedoch ohne Personenbeförderung, zu befahren.
 - c) Fahrzeuge, die nur musealen Wert besitzen und wegen technischer Unzulänglichkeiten die Strecke nicht befahren dürfen.
- Die Fahrzeuge der Kategorie a) müssen den Bestimmungen der BO-Strab. §§ 30 - 55 entsprechen und folgende zusätzliche Ausrüstung besitzen:

- aa) 24 Volt Niederspannungsanlage
- ab) Niederspannungsmagnetschienenbremse oder Federspeicherbremse
- ac) Notbremsausrüstung
- ad) Elektronische Geschwindigkeitsüberwachung bei Talfahrt (Warnlicht bei ca. 18 km/h, Zwangsbremse bei ca. 22 km/h)
- ae) Die jeweils zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen untereinander kuppelbar sein und mit einer betriebsmäßigen Übergangskupplung abgeschleppt werden können.

3. Strecke

Die zwischen Möschenborn und Kohlfurthbrücke noch vorhandene Strecke der Wuppertaler Stadtwerke AG. ist seit dem 1. Juni 1973 auf zunächst 10 Jahre durch den Verein BMB e.V. gepachtet. Zur Anlegung eines Betriebshofes wurde von der Stadt Wuppertal ein weiteres Grundstück in Kohlfurthbrücke angemietet.

Die Strecke ist zuletzt 1952 erneuert worden, jedoch mit gebrauchten Schienen. Die wenigen zwischenzeitlich verrotteten Schwellen sind auszuwechseln. Schienen, deren Abnutzungsgrad die lt. § 14 (4) 2 BO-Strab. verlangten Werte unterschreiten, müssen erneuert werden. Im übrigen ist nach § 14 (10) zu verfahren. Das gesamte Gleis ist besonders an den Laschenstößen nachzustopfen. Das Schotterbett ist nach und nach zu reinigen. Am oberen Endpunkt ist eine Umsetzanlage nach Zeichnung Nr. 04 999 zu errichten.

4. Fahrleitung

Die Fahrleitung, durch Diebstähle vor der Pachtzeit mehrfach zerstört, ist bereits wiederhergestellt. Verbesserungen und Erweiterungen werden laufend durchgeführt. Die Fahrleitungsmasten befinden sich in mechanischer Überholung, eine gründliche Entrostung sowie Konservierung erfolgen sukzessive.

5. Stromversorgung

Die Gleichrichterstation wird bei der 10 kV-Schaltanlage "Schütt" errichtet. Zum Einbau kommt eine komplette, verhältnismäßig moderne Hg-Station der Hagener Straßenbahn AG.

6. Betriebshof

Der Betriebshof entsteht auf dem Freigelände Kohlfurthbrücke. Er umfaßt die Gleise 1 - 7 nach Zeichnung Nr. 04 006 mit folgender Aufteilung:

Gleis 1 u. 2 Betriebsgleise

Gleis 3 ehemaliges Freiladegleis, zukünftiges Werkstattgleis mit Grube und Radsatzschleifmaschine

Gleis 4 - 6 Hallengleise, je 55 m nutzbare Länge, Gleis 5 erhält eine 20 m lange Inspektionsgrube

Gleis 7 Freigleis, welches als Gleis 7a eine Rampe für DB-Straßenroller bildet. Die nutzbare Länge beträgt ebenfalls 55 m.

7. Halle

Eine Fahrzeughalle liegt z. Zt. noch außerhalb der finanziellen Möglichkeiten. Die Fahrzeuge stehen daher im Freien (wie es auch bei einigen Nahverkehrsbetrieben praktiziert wird). Über der Inspektionsgrube soll ein zeltartiger Behelfsbau errichtet werden.

8. Sonstige Einrichtungen

Hebeböcke, Traversen usw. sind vorhanden.

Gleisbaugeräte sind dank einer großzügigen Schenkung ausreichend vorhanden.

Die in der HALTESTELLE erscheinenden Beiträge und Bilder werden von Freunden und Mitgliedern des Vereins Bergische Museumsbahnen e.V. kostenlos zur Verfügung gestellt. Ein Nachdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet und wenn keine anderweitigen Urheberrechte verletzt werden. Das Abonnement der HALTESTELLE ist in den Vereinsbeitrag eingeschlossen. Einzelhefte werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben. Verantwortlich für den Inhalt: Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2. Der Druck erfolgt in Selbsthilfe.

die Malbergbahn

Wurden an dieser Stelle bisher zwei Betriebe mit Riggensbach'scher Leiterzahnstange und Dampflokbetrieb sowie als Standseilbahn die Strecke Westhofen - Hohensyburg vorgestellt, so ist der Gegenstand dieser Betrachtung eine Kombination aus beidem, denn die Malbergbahn ist sowohl Riggensbach'sche Zahnradbahn als auch Standseilbahn.

Bad Ems ist eingebettet in das enge Lahntal unweit Koblenz. Gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts machte sich die wachsende Konkurrenz sog. Luftkurorte bemerkbar, deren Werbung vorwiegend auf gute Klimaverhältnisse und walddreiche Umgebung abgestellt war. Für Wanderungen bietet jedoch die Talsohle bei Bad Ems keinen Raum, und die Besteigung der steilen Hänge ist gerade für ältere Kurgäste sehr beschwerlich. Jedoch sind auf den Hochflächen von Westerwald und Taunus große Waldgebiete in unmittelbarer Nähe des Badeortes gelegen. Es stellte sich also vor etwa 90 Jahren das Problem, die Kurgäste dort hinauf zu befördern. Verschiedene Hotelbesitzer und ein Ingenieur fanden sich in der Malbergbahn-Aktien-Gesellschaft MAG zusammen mit dem Ziel, den Hohen Malberg auf der Taunusseite der Lahn mit einer Standseilbahn zu erschließen, da gerade er wegen seiner landschaftlichen Reize und der prachtvollen Aussicht besonders geeignet erschien. Am Sonntag, dem 5. Juni 1887, wurde die neugeschaffene Anlage feierlich eröffnet. Kaiser Wilhelm I., der in Bad Ems des öfteren kurte, hatte ebenfalls sein Interesse an einer Fahrt mit der Malbergbahn bekundet, wurde jedoch durch seine beginnende Krankheit daran gehindert.

Die Strecke ist 520 Meter lang und überwindet 280 Meter Höhendifferenz bei einer Steigung zwischen 45 % und 54 % (im oberen Drittel). Die Wagen fahren auf zwei getrennten Gleisen. Sie hängen an einem 535 m langen Seil von 40 mm Durchmesser mit 6 Litzen zu je 19 Drähten und einer Hanfseele. Der Wasserballastantrieb der Bahn macht eine Maschinenanlage auf dem Berg überflüssig. Es ist dort nur ein großes Umlenkrad vorhanden. Allerdings muß das Wasser von einer Pumpstation im Tal aus dem eigenen Brunnen der Bahn zu einem Wasserreservoir auf dem Gipfel gepumpt werden. Das hierzu erbaute Dampfkraftwerk besorgte auch die Elektrizitätsversorgung des Ortes. Heute wird die Pumpstation von außerhalb mit Strom versorgt.

Am Gipfel schiebt sich ein Rohrstützen automatisch in das Untergestell der Wagen. Es wird nun in die eingebauten Wasserbehälter nach einer vorgegebenen Tabelle, die die Fahrgastzahlen berücksichtigt, soviel Wasser eingelassen, daß der obere Wagen auf jeden Fall schwerer als der untere ist und denselben nach Lösen der Bremsen durch sein Übergewicht heraufzieht, während er selbst abwärts gleitet. Unten werden die Behälter dann entleert. Zum Bremsen dienen Zahnräder, die in eine in Gleismitte verlegte Riggensbach'sche Leiterzahnstange eingreifen. Getrennt wirken dabei eine handbetriebene Backenbremse und eine selbsttätige Bremse für den Fall, daß die Geschwindigkeit 7 km/h überschreitet. Die Bahnanlage hergestellt hat die Maschinenfabrik Esslingen.

1951 wurde die Bahn den Stadtwerken Bad Ems angegliedert, 1956 wurden die alten Aufbauten durch großräumigere Wagenkästen mit Panoramaverglasung ersetzt. Die Bahn macht heute einen sehr gepflegten Eindruck. Sie verkehrt halbstündlich an den Tagen zwischen Ostern und Allerheiligen, bei Andrang kann auch viertelstündlich gefahren werden, öfter geht es allerdings wegen der Wassereinlaufzeiten nicht.

Die Bahn ist einstellungsbedroht, wenn man auch auf der gegenüberliegenden Lahnseite paradoxerweise das Projekt einer elektrischen Standseilbahn in Angriff genommen hat.

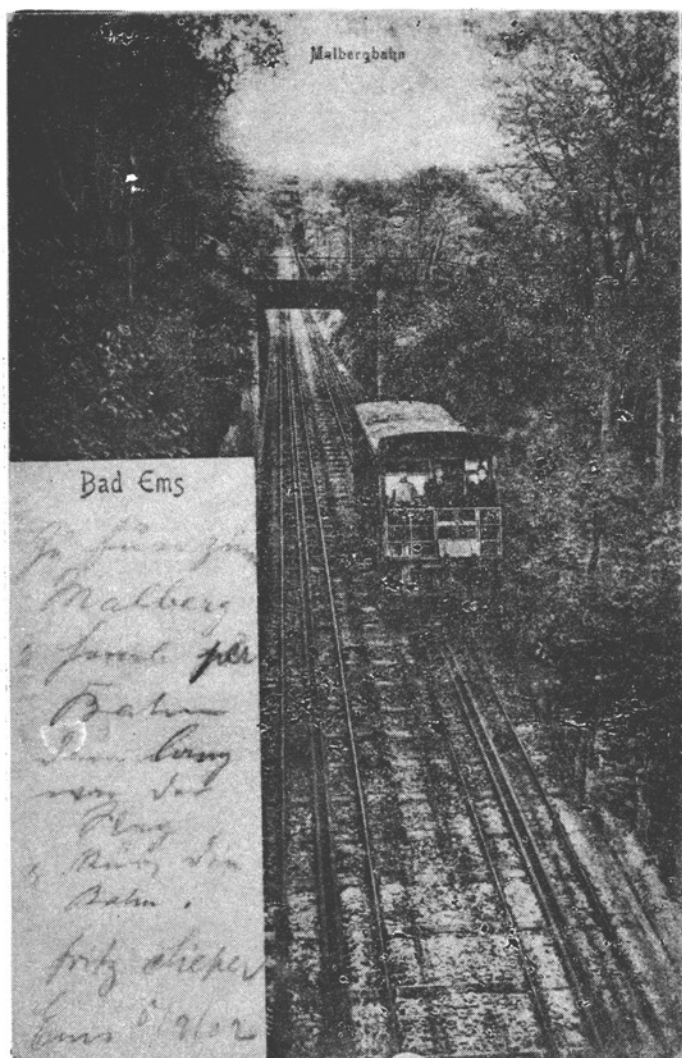
Wer einmal nach Bad Ems kommt, sollte eine Fahrt mit der Malbergbahn nicht versäumen. An der Bergstation kann man direkt über der Bahn auf einer Terrasse sitzen und eine Tasse Kaffee trinken oder die herrliche Aussicht vom Malbergturm genießen. Nicht zuletzt unterstützt man eine bemerkenswerte Bahn, die man heute als die älteste und steilste Zahnradbahn Deutschlands bezeichnen kann.

Die Daten wurden z.T. der Druckschrift "90 Jahre Malbergbahn" entnommen.

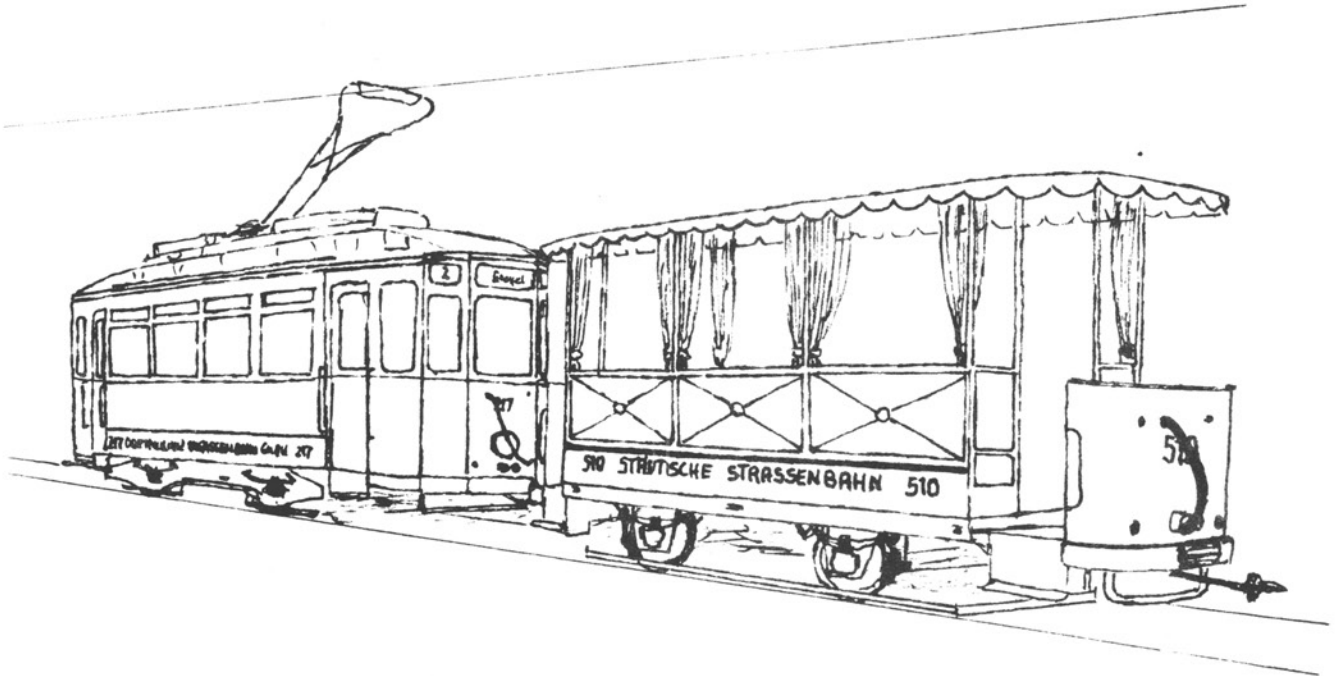
Die nebenstehende Postkarte stammt aus der Sammlung K. Sieper und wurde im Jahre 1902 von dem Wichlinghauser Bürger Fritz Sieper an seine Kameraden vom Turnverein gesandt.

letzte meldung +++ letzte meldung +++ letzte meldung +++

Wie wir der österreichischen Zeitschrift "Eisenbahn" entnehmen, hat die Firma Roco für die Straßenbahnfreunde eine ganz besondere Überraschung vor: Noch in diesem Herbst soll ein HO-Modell des Achtachserdoppelgelenkzuges der Kölner Verkehrsbetriebe auf den Markt kommen.



EINLADUNG



B M B - S O N D E R F A H R T

MIT HISTORISCHEN STRASSENBAHNFahrZEUGEN AUF DEM NETZ DER
DORTMUNDER STADTWERKE AG

SONNTAG, DEN 16. OKTOBER 1977

ABFAHRT: 12,00 UHR

ENDE: CA 16,00 UHR

ABFAHRT: DEPOT WESTFALENDAMM (RUHRSCHELLWEG / ECKE MÄRKISCHE STR.)
(- Dortmund Hbf. - Strab. - Linie 7 / Haltestelle Ophof -)
(mit Pkw: B 54 - Ampelkreuzung - rechts ab Ri. Unna/Nähe FS - Turm)

Fahrzeuge: TW 217 Bj. 1923 (mit Lyra - Bügel)

BW 510 Bj. 1904 (Sommerwagen)

Reserve: BW 679 Bj. 1930 (falls der Sommerwagen wegen
Schlechtwetter nicht benutzt wird.)

FÜR JEDEN TEILNEHMER GIBT ES EIN HERRLICHES GLÄSCHEN MIT
DORTMUNDER PILSENER !

FAHRPREISE: Erwachsene: 7,50 DM

Kinder : 4,00 DM

Anmeldung mit Postkarte erwünscht. Kein Fahrkartenvorversand!
Wir laden alle Mitglieder und Freunde der BMB herzlich ein.
(Aus Kostengründen erfolgt keine Werbung in Fachblättern,
sodaß wir Sie bitten, Bekannte und Freunde auf diese Fahrt
aufmerksam zu machen.)

Fahrtleitung: Herr Walter Knupe, Dortmund.