



Haltestelle

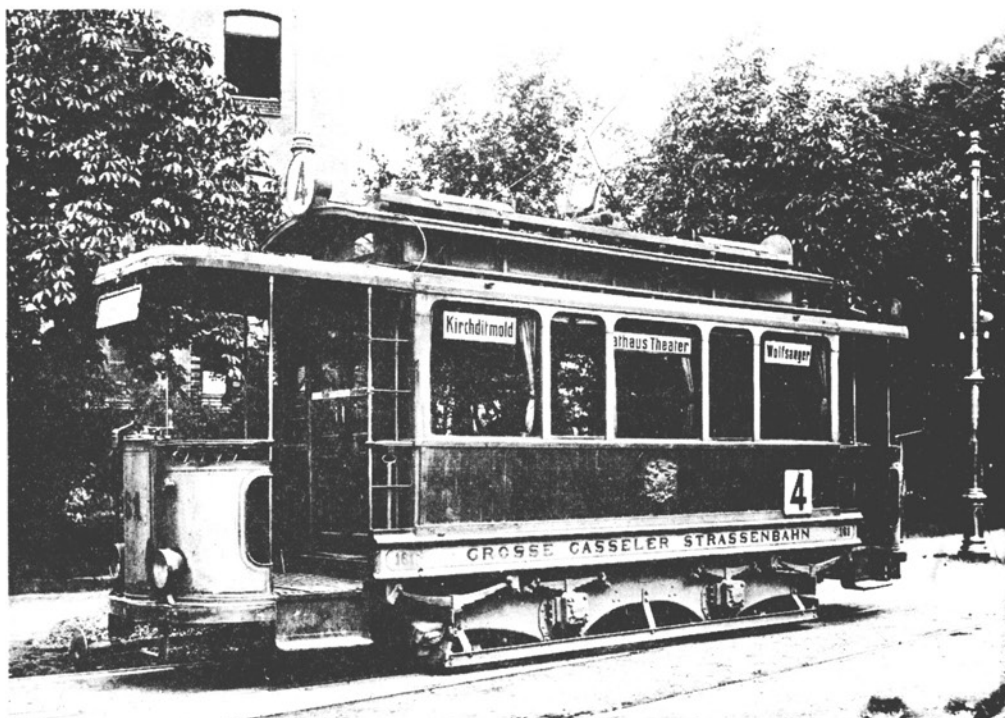
Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.



Bankverbindungen:
Stadtparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15 - 439

September 1978

Postanschrift:
Postfach 131557
5600 Wuppertal 1



21. Bundesverbandstag

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

in Kassel vom 4. bis 7. Mai 1978

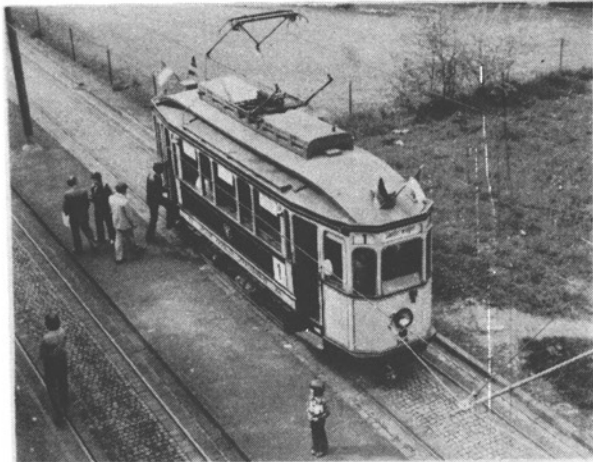
Man darf die Ausrichtung eines Verbandstags nicht als Wettbewerb sehen - es wäre sonst bald keine Steigerung mehr möglich. Dennoch wird jeder Tagungsort seine besonderen Vorzüge herausstellen. Kassel ist eine Eisenbahnstadt - hier trafen sich die preußische und die hessische Staatsbahn, hier ist der Ausgangspunkt zweier Privatbahnen - und sie ist auch der Straßenbahn zugetan. Beide Verkehrsmittel wurden auch

hier hergestellt und werden es teilweise heute noch; die traditionsreichen Namen Henschel, Wegmann und Credé sind dem Eingeweihten geläufig.

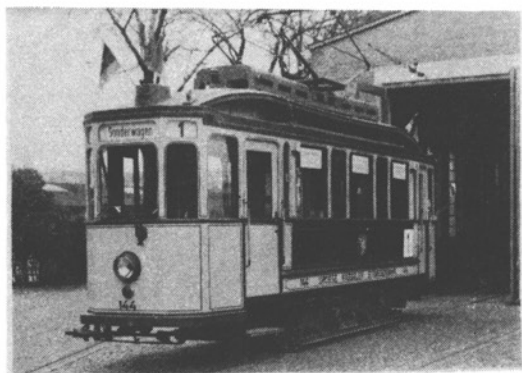
Nachdem die Zeitschrift "eisenbahn magazin" bereits den Bericht des Vorstands des BDEF veröffentlicht hat, wollen wir darauf verweisen (Heft 7/78) und vom Veranstaltungsprogramm das herausgreifen, was für den Straßenbahnfreund sehenswert war. Und das war eine ganze Menge. Es be-

gann damit, daß mit den Tagungsunterlagen eine Netzkarte der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) für das Gesamtnetz, gültig vom 4. bis zum 7. Mai, ausgehändigt wurde.

Am 4. Mai fanden Pendelfahrten mit Tw 144 statt. Abfahrt Schleife Ottostr. am Hauptbahnhof. Fahrstrecke



Hbf., Ständeplatz, Rathaus, Königsplatz, Am Stern, Betriebshof Holländische Str., Am Stern, Hbf. Die Daten des Tw 144 (Das Titelfoto zeigt den bauartgleichen Tw 161 im Originalzustand):



1909 erbaut bei van der Zypen & Charlier in Köln-Deutz
 1930/35 Verkleidung der Plattformen
 1964 Ende der Personenbeförderung
 Umbau in Reklame-Tw 720
 bis 1972 Reklamewagen
 bis 1976 abgestellt
 1977 Herstellung des Zustandes von 1935 anlässlich des Jubiläums "Ein Jahrhundert Nahverkehr in Kassel", wieder Nr. 144.
 Sitzplätze 18
 Stehplätze vorn 10 + 1
 hinten 10 + 1
 innen 17
 Länge über Puffer 9.600 mm
 Breite 2.100 mm
 Höhe über S.O. 3.900 mm

Leergewicht 10.300 kg
 zul. Gesamtgewicht 14.500 kg
 Spurweite 1.435 mm
 Antriebsleistung 2 x 34 kW
 Höchstgeschwindigkeit 40 km/h

Am 5. Mai begann der Fahrplan mit der Abfahrt mit dem historischen Triebwagen 110 um 9 Uhr ab Königsplatz zum Betriebshof Wilhelmshöhe.



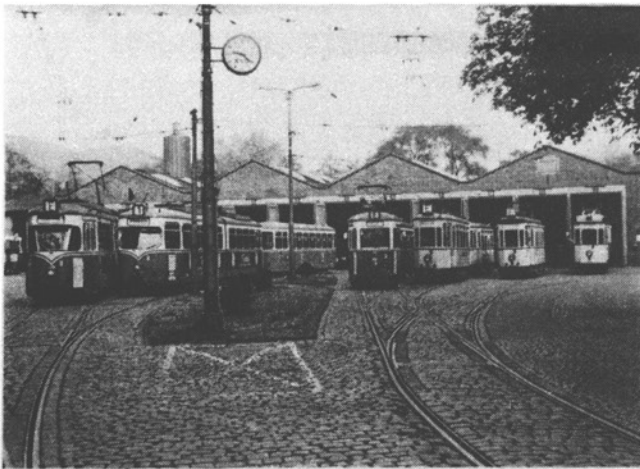
Auch von diesem Fahrzeug stehen die Daten zur Verfügung:

1907 erbaut bei van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz, mit offenen Plattformen
 16.1.1908 Inbetriebnahme durch die "Große Casseler Straßenbahn"
 1920-23 erster Umbau, Plattformen teilweise geschlossen
 1951 zweiter Umbau, Telekoptüren, Kästen für Beschilderung
 1960-72 Werkstatt-Hilfsgerätewagen ATw 719
 bis 1976 abgestellt
 1977 Rückbau in Zustand 1923
 Sitzplätze 20
 Stehplätze vorn 8 + 1
 hinten 8 + 1
 innen 10
 Länge über Puffer 9.500 mm
 Breite 2.050 mm
 Achsstand 2.000 mm
 Spurweite 1.435 mm
 Höhe über S.O. 3.900 mm
 Leergewicht 10.600 mm
 Zul. Gesamtgewicht 14.100 kg
 Antriebsleistung alt 2 x 25 kW
 neu 2 x 40 kW

Führung durch den Betriebshof mit zentraler Strab.-Werkstatt. Vor der



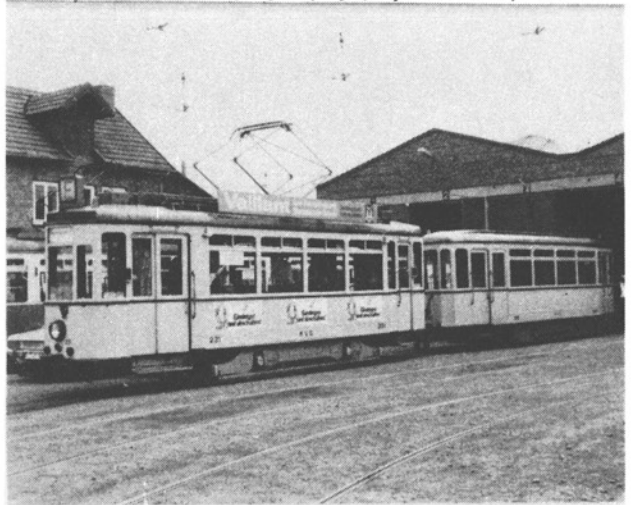
Wagenhalle waren alle Wagentypen zur Parade aufgestellt. Als Besonderheit ist zu vermelden, daß in der Werkstatt noch ein Stück Vier-schienengleis (1.000 + 1.435 mm) besteht. Hier wurden auch die Fahr-



zeuge der Herkulesbahn (eingestellt 1965/66) überholt.

Um 11.30 Uhr startete GTw 260 zur großen technischen Straßenbahn-rundfahrt. Dieser Wagen entstand 1955 bei Gebr. Credé & Co. in Kassel als Weiterentwicklung des Verbands-typs zum vierachsigen Gelenktriebwagen. Im Mai 1967 erfolgte der Umbau auf Einmannbedienung. Die Fahrstrek-ke: Wilhelmshöhe - Rathaus - Frank-

furter Str. - Baunatal - Betriebshof Niederrzwehren. Hier Besichtigung des Pferdebahnwagens und Fahrzeugwechsel. Weiter mit Tw 231 (1941, Credé, im Krieg zerstört, 1948 wieder aufge-baut) und Bw 515 (1941, Credé) über



Frankfurter Str., Rathaus, Stadthal-le nach Wilhelmshöhe. Wer Auskunft über die gesamte Entwicklung der Kasseler Straßenbahn haben möchte, sei auf das Buch "Ein Jahrhundert Kasseler Nahverkehr" von G.A. Stör verwiesen.

Die "Eisenbahner" kamen auch auf ihre Kosten: Fahrzeugschau mit E- und Diesel-Lokomotiven, der histori-sche Rheingoldzug und der "Hessen-Courrier" mit historischen Nebenbahn-wagen. Die große Rundfahrt mit dem "Herkules-Expresß" stand im Zeichen der modernen Diesellok. Sehenswert

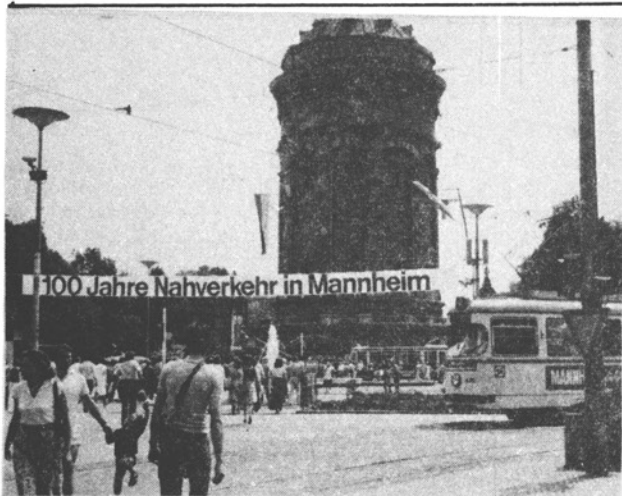
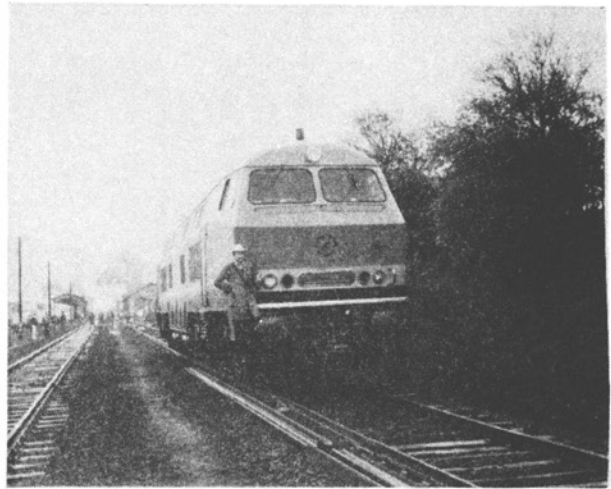


Moderne Eisenbahn: Henschel-BBC 202-003 mit Drehstrom-Antriebs-technik.

Hersfelder Kreisbahn Nr. 31,
früher "DB" V 320 001.

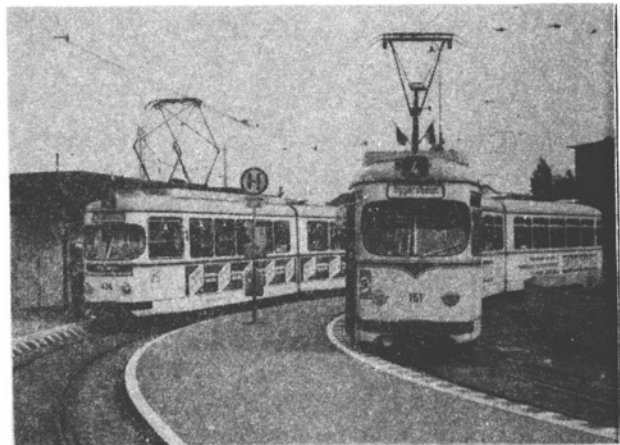
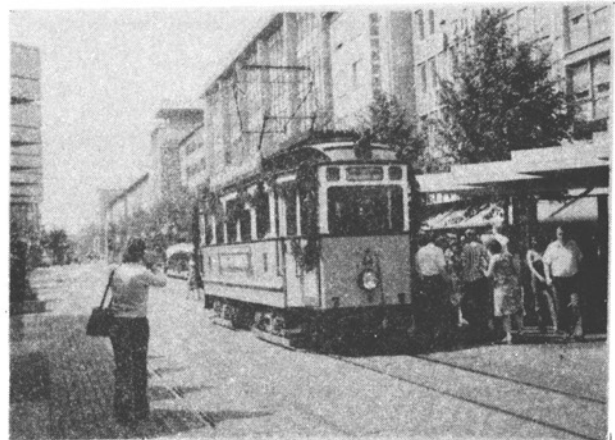
die Ausstellungen und Modellbahnanlagen! Letzte Veranstaltung war die Fahrt mit dem Hessen-Courrier von Kassel-Wilhelmshöhe nach Naumburg am 7. Mai. Dank allen Kasseler Freunden des Schienenverkehrs, die das große Programm glänzend bewältigt haben!

Titelfoto KVG, Text und übrige Fotos KSW.



Ein großes Volksfest feierte die Stadt Mannheim am 3. Juni 1978. Vor hundert Jahren fuhr die erste Pferdebahn in der Stadt am Zusammenfluß von Rhein und Neckar.

Dort hat die Straßenbahn nicht nur Vergangenheit, sondern auch Zukunft. Vier Gesellschaften verkehren auf schmaler Spur (Mannheim, Ludwigshafen, OEG und RHB). Historische Fahrzeuge aus Mannheim, Heidelberg und Darmstadt verkehrten zur Freude des Publikums, und für 25 Pfg. konnte man den ganzen Tag Straßenbahn fahren.



BMB aktuell

Unsere Anschriften:

Postanschrift und Bankverbindungen im Titel der HALTESTELLE.

Betriebshof

Wuppertal-Kohlfurthbrücke. Arbeitsgruppen an jedem Samstag ab 8.30 Uhr.
Fernsprechananschluß: (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) 25 42

Udo Tegtmeyer, Otto-Hausmann-Ring 19, 5600 Wuppertal 1, Ruf (0202) 31 12 30

Arbeitsgruppe Düsseldorf

Ulrich Sunder, Unter den Eichen 35, 4000 Düsseldorf 12, Ruf (0211) 28 96 06

Vorsitzender

Emil R. Dicke, Am Susewind 17, 4322 Sprockhövel 2, Ruf (02339) 36 08

Schatzmeister

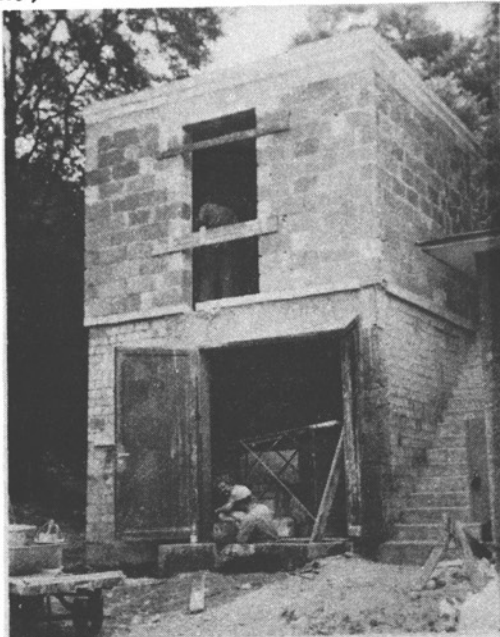
Ernst-Günter Beiersmann, Rostocker Str. 16, 5600 Wuppertal 1, (0202) 760474

Schriftleitung HALTESTELLE

Klaus Sieper, Hünefeldstr. 103, 5600 Wuppertal 2, Ruf (0202) 8 14 56

In dem letzten Monaten ist eine ganze Reihe von wichtigen Arbeiten ausgeführt worden, über die hier als - unvollständige - Zwischenbilanz zu berichten ist:

Gleichrichterstation (Arbeitsgruppe Riechelmann, Diekmann, Niederstenschnee, Totzkowski, Bendig, Lersch u.a.)



Die Gleichrichterstation wurde im Rohbau fertiggestellt, die Dachhaut aufgebracht. Zur Zeit laufen der Innenausbau und der Einbau der elektrischen Anlage.

Der Kabelgraben zur Strecke und ein Speisemast werden gleichzeitig hergestellt.

Die elektrische Einrichtung (Transformatoren, Gleichrichter, Schaltschränke usw.) wurde in einem Großeinsatz mit Kranwagen und LKW, die uns von einem Mitglied zur Verfügung gestellt wurden, aus Hagen/Westf. nach Kohlfurth Brücke transportiert. (Arbeitsgruppe Johann, Tegtmeyer, Wächter, Malicke, Lersch, Höver, Faust, Liebergall, Kamp)

Der Ausbau in Hagen wurde in der Woche vor dem Transport von den Herren Tegtmeyer und Wächter durchgeführt.

Gleisanlage

Die für den Wechsel Möschenborn vorgesehenen Gleise wurden auf der Strecke am Greuel einbaufertig gelagert. Ferner wurde über mehrere Wochenenden hinweg in der Kurve unterhalb Friedrichshammer beide Schienen und die Leitschiene ausgewechselt. (Arbeitsgruppe Johann, M. Höver, Faust, u.a.)

Fahrzeugerneuerungen

Die Arbeitsgruppe Düsseldorf (Sunder u.a.) arbeitet nach wie vor an jedem Wochenende in Derendorf an der Wiederherstellung des Tw 107 Rheinbahn/Meterspurnetz.

In der Kohlfurth ist eine ganze Reihe von Fahrzeugen neu lackiert und überholt worden:

Tw 137 Remscheid wird von der Arbeitsgruppe Kreutzberg/Diekmann lackiert und überholt. Der Tw 628 Wuppertal (Turmwagen) hat z.Zt. keine Arbeitsbühne, die neu erstellt wird. Ferner wird das Fahrzeug neu

lackiert, und zwar im Originalton grau/grün.

Tw 53 Reutlingen wurde für Filmaufnahmen durch den Westdeutschen Rundfunk, der die Filmsequenzen für eine in Arbeit befindliche Serie benötigt, neu lackiert und ist ein richtiges Schmuckstück geworden. (Arbeitsgruppe M. und F. Höver, Tegtmeyer, Lersch, Faust, Kamp, Bendig, Wächter u.a.) Auch hier wurden Wochentage geopfert, um den Termin einzuhalten. Die Filmaufnahmen wurden dann auch ein Erfolg.

Tw 58 Reutlingen und unsere "Feuerwehr", der Drehleiterwagen, werden ebenfalls neu lackiert.

Durch einen Zuschuß des Kulturamts der Stadt Wuppertal in Verbindung mit dem Landeskonservator Rheinland sind wir jetzt in der glücklichen Lage, die Renovierung aller Gittermasten an der Strecke, sowie der Flügelmauern und der Schutzgitter am Straßendurchlaß Schütt in Angriff zu nehmen. Die Arbeiten wurden begonnen.

Besichtigungen

Der Bergische Geschichtsverein hatte zu einer Halbtagsfahrt am 10. 6. 1978 ins Kaltenbachtal eingeladen. Gastgeber waren die BMB, die den Stand ihrer Arbeiten und die Naturschönheiten und technischen Einrichtungen (Manuelskotten) des Tales zeigten. Die rege Beteiligung und der ansehnliche Spendenbetrag sind ein Beweis für das Interesse an dem Gelingen unseres Projekts. Herzlichen Dank an alle Besucher vom Bergischen Geschichtsverein!



Ferner konnten wir eine Wandergruppe des Sauerländischen Gebirgsvereins bei uns begrüßen. Die sachverständigen Gäste waren über das Projekt und den Stand der Fortschritte des Lobes voll.

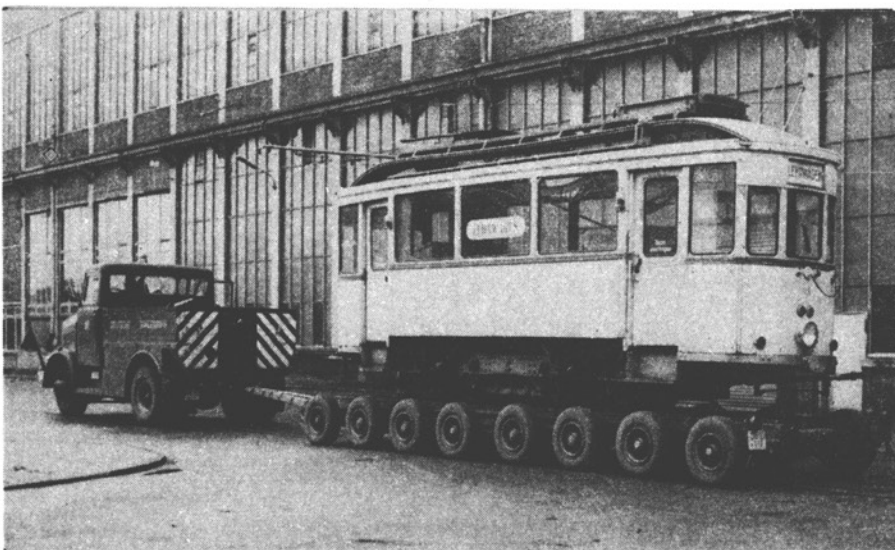
Liebe Mitglieder!

Wie Sie sehen, ist bei uns immer etwas zu tun. So muß noch die Strecke wie in jedem Jahr unkrautfrei gemacht werden, auch muß das Profil wieder freigeschnitten werden.

Wir brauchen dringend mehr Aktive! Die vorliegende Liste umfaßt 25 regelmäßig tätige Mitglieder. Wenn Sie am Wochenende Zeit haben, kommen Sie, helfen Sie mit!

Abschließend richte ich hiermit meinen herzlichen Dank an alle Aktiven für ihren Einsatzwillen.

Ihr Emil R. Dicke, Vorsitzender



Tw 128, der Lehrwagen des Meter-spurnetzes der Wuppertaler Stadtwerke AG. ist von seinem vorübergehenden Standort in Mülheim an die Wupper zurückgekehrt und soll einer gründlichen Überholung unterzogen werden. Die Einrichtung ist noch bemerkenswert gut erhalten.

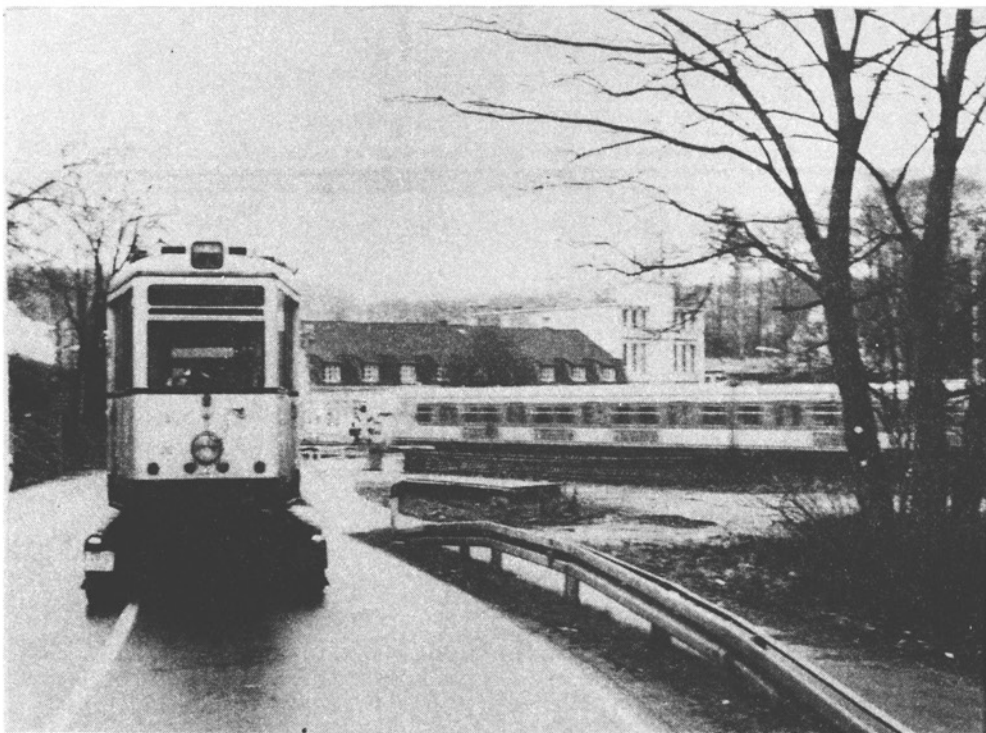
Foto: H. Johann



Die Arbeit geht weiter. An jedem Samstag sind die Einsatzgruppen in der Kohlfurth voll beschäftigt. Das rechte Bild entstand aus be-

dauernswertem Anlaß: Wieder einmal hatten Anrainer ihren Müll auf den Bahnkörper gekippt. Solche Aktionen sollten in Zukunft nicht mehr nötig sein!

Fotos: E. Dicke



Aus Mülheim an der Ruhr kam der dreiachsige Triebwagen Nr. 212 zu uns in die Kohlfurth. Dieser Wagen stammt ursprünglich aus Oberhausen aus der Serie 406 - 420, die in den Jahren 1951 - 1957 von Westwaggon gebaut wurde. Unser Bild (H. Johann) zeigt die Begegnung mit einem Triebwagen der S-Bahn Langenfeld - Essen.

Besuche

Wir freuen uns auf den Besuch einer Gruppe niederländischer Obusfreunde, die Ihre Besichtigungs-

fahrt auf dem Obusnetz der Stadtwerke Solingen mit einem Abstecher zur Bergischen Museumsbahn verbinden wollen. Termin: 16.9.1978.

Tw 53 Reutlingen mit neuem "make-up"

Für Filmaufnahmen wurde vom Fernsehen des WDR ein Straßenbahnwagen gebraucht. Die Handlung des Films spielt im Jahre 1932. Für diese Zeit kam nur der Tw 53 infrage. Da der Lack des Wagens in schlechtem Zustand war, wurde der Aufnahmetermin um 10 Tage verschoben. In dieser Zeit sollte das Fahrzeug etwas restauriert werden.

Die Arbeiten begannen am 1.5.78. Das Fahrzeug wurde nach Abschleifen der Reklame an den Seitenwänden komplett grundiert und lackiert. Zeitweise waren 9 Aktive gleichzeitig bei der Arbeit. So wurde das Fahrzeug am 7.5.78 fertig, wobei der letzte Schliff am Sonntagnachmittag mit Lackierung des Fahrzeugrahmens erfolgte. Bei der Arbeit wurden 6 verschiedene Farbtöne aufgetragen. 10 Aktive setzten ca. 150 Arbeitsstunden ein.

Übrigens, die Filmaufnahmen dauerten 2 Stunden, die Szene im Film läuft 3 Minuten.

Achten Sie in Ihrer Programmzeitschrift auf die Ankündigung der Serie "Der Pott"! Dann können Sie den Star auf Ihrer Mattscheibe bewundern.

M. Höver

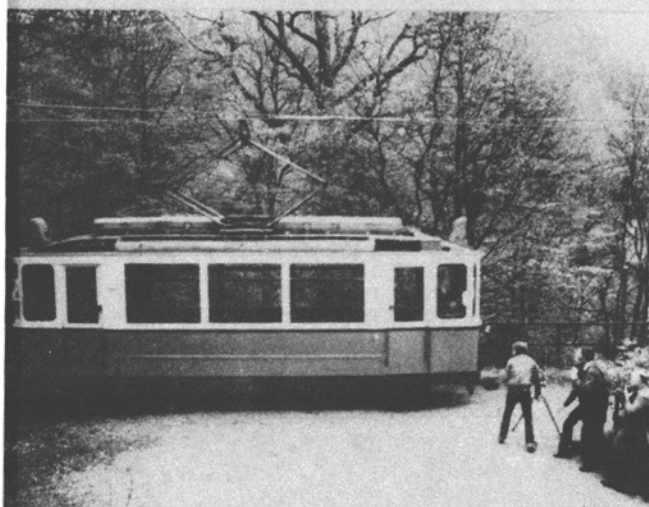
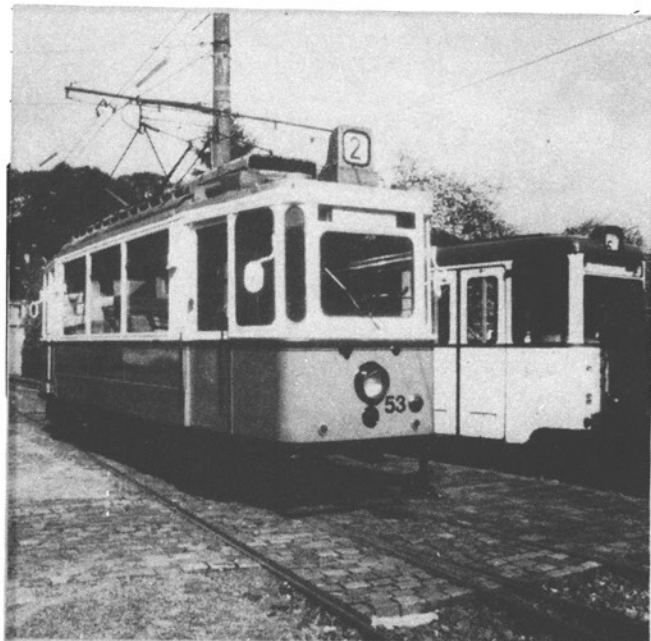
Herzlich willkommen!

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:

- 244 Erhard Knauer, DB-Weichenmechaniker, Odenthal
- 245 Dieter Glück, Dipl.-Ing., Dozent, Ratingen-Lintorf
- 246 Eva Pfeiff, Verwaltungsangestellte, Wuppertal
- 197/III Albrecht Sappel, Verlagsbuchhändler, München
- 211/III Hans Tieck, Rentner, Solingen
- 214/II Burkhard Meier, Kfz.-Mechaniker, Bochum
- 247 Stefan Warda, Auszubildender, Hagen/Westf.
- 248 Lutz Irrgang, Verwaltungsbeamter, Wiesbaden

Arbeitsgruppe Düsseldorf, Tw 107

Zwei "Aktive" der BMB mußten nun anders aktiv werden - beim "Bund". Das reißt eine empfindliche Lücke und stellt den Fortgang der Arbeiten fast schon infrage. Ulrich Sun-



der braucht dringend 1 - 2 Mann für die Samstagsschicht. Wer meldet sich bei ihm (0211/28 96 06) zur Terminabsprache?

Aus dem Vorstand

Folgende Themen erörterte der Vorstand in Anwesenheit einer Reihe von Mitgliedern am 3.8.1978 im Betriebshof Kohlfurtherbrücke:

1. Der vom Kulturred der Stadt Wuppertal gewährte Zuschuß wird zur Instandsetzung und Sicherung der Fahrleitungsmasten verwendet. Hierzu wurde ein förmlicher Beschluß gefaßt.

2. Eine Arbeitsgruppe des THW wird uns unterstützen. Ein Einsatzplan wurde besprochen. Arbeitsziel: Sicherung des Fahrprofils durch

Beschneiden von Bäumen und Sträuchern.

3. Thema Hallenbau: Ein von allen Anwesenden getragener Beschluß wurde nicht gefaßt. Herr Schultz wird zunächst abklären, wie hoch der Finanzbedarf sein wird. Dann wird über die Art der Finanzierung zu beraten sein.

4. Arbeitsgruppe Düsseldorf Über die Sorgen ist an anderer Stelle dieser Nummer berichtet. Die BMB werden sich dafür einsetzen, daß die beiden "Soldaten" nach der Grundausbildung in eine Garnison in der Nähe Düsseldorfs verlegt werden.

5. Die HALTESTELLE kann diesmal aufgrund tatkräftiger Unterstützung durch die Aktiven mit vielen aktuellen Beiträgen aufwarten. Das soll auch in Zukunft der Fall sein.

Die nächste SONDERFAHRT wird in Bielefeld stattfinden.

Die Organisation des Tags der offenen Tür wurde besprochen,

ebenso der Besuch einer niederländischen Reisegruppe.

Der Schatzmeister bittet darum, alle restlichen Beiträge für 1978 nunmehr einzuzahlen. Die finanzielle Lage des Vereins ist, wie immer, angespannt, aber nichts destoweniger kerngesund.

Einladung zum Nikolaustreffen

Am Samstag, dem 9. Dezember 1978 wollen wir uns zur traditionellen Nikolausfeier um 16 Uhr im Betriebs- hof Kohlfurtherbrücke treffen. Filme und Dias sind bereits vorprogrammiert. Lassen Sie sich in jeder Hinsicht überraschen (bis dahin werden wohl 750 V in der Fahrleitung sein ?!)

BMB-Sonderfahrt

Die nächste Sonderfahrt soll uns nach Bielefeld führen. Unser Mitglied Helmut Beyer organisiert für uns eine Rundfahrt auf dem im Ausbau befindlichen Meterspurnetz. Termin: 1. November 1978, Treffpunkt Bielefeld Hbf., 9.45 Uhr.

Anschluß: Düsseldorf E 3141	7.03
Wuppertal-E.	7.24
Hagen	8.03
Hamm D 445	8.58

Bei Drucklegung stand der Winterfahrplan noch nicht zur Verfügung. Daher Änderung möglich!

Gäste sind willkommen. Fahrpreis DM 7,50. Ein Überschuß wandert in die Vereinskasse.

Anmeldung per Postkarte bis zum 10.10.1978 an unsere Anschrift erbeten. Von Ihrer Anmeldung hängt ab, welcher Fahrzeugtyp eingesetzt wird. Unangemeldete Fahrgäste müssen in Kauf nehmen, einen Stehplatz zu bekommen.



BMB-Farbpostkarten

Unsere erste Farbpostkartenserie ist fertig und kann ab sofort bestellt werden. Die Abbildungen zeigen die Triebwagen 96 (BoGeStra), 53 (Reutlingen) und 329 (Hagen). Sie werden zu DM -,50 im Betriebs- hof Kohlfurtherbrücke angeboten. Bei Vorausszahlung von DM 3,-- auf das Postscheckkonto Frankfurt Nr. 362 17-604, Karl-Dieter Lersch, Iltisstr., 5600 Wuppertal 2, senden wir Ihnen die Serie spesenfrei zu.

Tag der offenen Tür 30.9.1978

Erstmals beteiligen sich die BMB an dieser alljährlichen Veranstaltung der Stadt Wuppertal. Alle besichtigungswürdigen Fahrzeuge werden auf den vorderen Gleisen aufgestellt werden. An Gleis 1 wird ein provisorischer Bahnsteig eingerichtet, und Tw 329 wird mit den Besuchern ein Stück die Strecke hinauffahren, um die Stromversorgungsanlage am Schütt zu zeigen. Unser Gelände ist an diesem Tage von 10 - 16 geöffnet.

Bitte teilen Sie Anschriftenänderungen dem Verein mit!

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.

Öffentlichkeitsarbeit

Dies ist nicht allein Aufgabe des Schriftführers, sondern geht jedes Mitglied an. Wir bringen rechts einen Original-Ausschnitt aus dem Wuppertaler General-Anzeiger, während für einen weiteren Beitrag leider kein Platz vorhanden

ist. Dennoch verweisen wir besonders unsere Remscheider Mitglieder auf einen bebilderten Artikel unseres Mitglieds Stefan Aschauer jun., der am 25.3.1978 im "Tü-Pitter" unter der Überschrift "RS-Straßenbahnen wieder fahrbereit" erschien.

In diesem Zusammenhang sei ein Wort an die großen Skeptiker gerichtet: Wenn Ihnen die Einrichtung des Museumsbahnbetriebs zu lange dauert, dann haben Sie zuerst die Möglichkeit, unserem Verein beizutreten. Wenn Sie dann meinen, daß DM 60,-- und ein demokratisches Stimmrecht noch nicht ausreichen, um die Dinge zu beschleunigen, haben Sie die

WZ Montag, 27. Februar 1978

Vorväter fortschrittlicher

Vortrag: Der Schienennahverkehr im Bergischen Land

Starkes Interesse fand der historisch-technische Vortrag des auf seinem Spezialgebiet besonders hervorgetretenen Fachmannes und engagierten „Liebhabers“ der Heimatgeschichte, Klaus Sieper, über den Schienennahverkehr des Bergischen Landes. Der Bergische Geschichtsverein und der Verein für Technik und Industrie hatten gemeinsam zu dem Abend

eingeladen.

Der bergische Raum wurde früh ans Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Vorväter waren in ihren Entschlüssen fortschrittlicher und schneller als es heutzutage manchmal der Fall ist. Heute sind die Schienenfahrzeuge Erinnerungen, zum Teil im Museum der Bergischen Museumsbahnen von der Eisenbahn bis zur Straßenbahn ge-

sammelt.

Sieper berichtete anschaulich und vollständig. Geradezu Entzücken und zum Teil auch wehmütige Erinnerungen lösten seine mit Geschick ausgesuchten Bilder über diese nun schon altertümlichen Verkehrsmittel aus. Alte Postkarten zeigten bekannte Haltestellen des Personennahverkehrs, aber auch Strecken der Güterbeförderung.

Freiheit, sich aktiv an den Arbeiten zu beteiligen oder reichlich Geld zu spenden, das Sie übrigens "von der Steuer absetzen können". Rom ist auch nicht an einem Tage erbaut worden, und Sie dürfen das kleine Häuflein der Aktiven nicht überfordern. Schließlich soll ja die ganze Sache bei allem Ernst der technischen Erfordernisse ein lebenswertes Hobby bleiben. Vergessen Sie nicht, daß wir nur einen Torso von Straßenbahnbetrieb übernommen haben und erst seit 1974 richtig arbeiten können. Wir haben jedenfalls unser Ziel vor Augen: Sie wird fahren - die bergische Museumsbahn. KSW

Bergbahnen

90 Jahre Nerobergbahn Wiesbaden

Am 25. September 1888 wurde die Nerobergbahn (NBB) in Wiesbaden eröffnet. Sie erklimmt die gleichnamige Erhebung im Norden der Stadt, deren Gipfelhöhe zwar nur 245 m über NN. beträgt, die den Wiesbadenern aber dennoch eine so herrliche Aussicht auf ihre auch heute noch elegante Kurstadt bietet, daß es dem Baden-Badener Unternehmer Karl Rudolph vor nun über 90 Jahren lohnend erschien, eine Standseilbahn dorthin anzulegen. Nach über zweijährigen

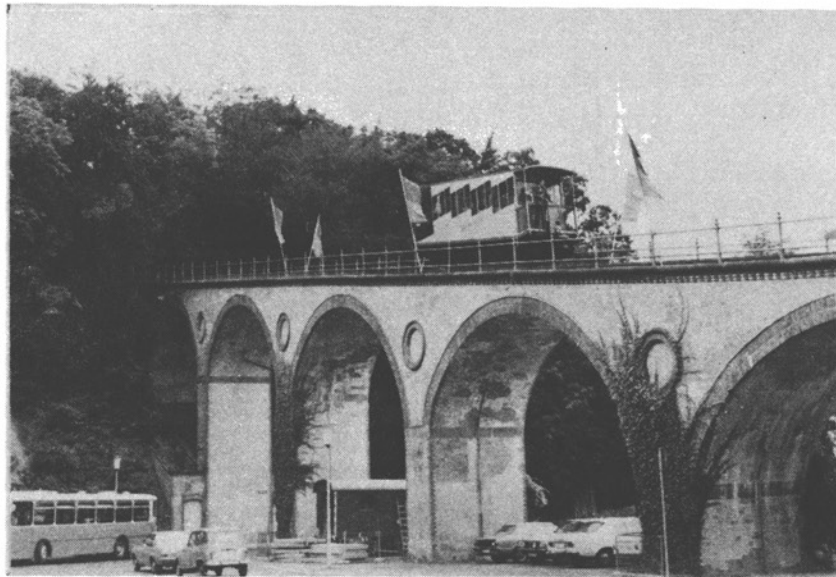
Verhandlungen gelang es ihm, die Wiesbadener Stadtväter von seinem Projekt zu überzeugen.

Die Bahn beginnt an der Endstelle Nerotal der Wiesbadener Haupt-Nahverkehrslinie 1. Sie hatte im Laufe der Jahre Anschluß an Pferdebahnen, Dampfbahnen und elektrische Straßenbahnen. Seit 1929 wenden Omnibusse unter ihrem Viadukt. Nach der Ausfahrt aus der Talstation überquert die Bahn auf fünf gemauerten Bögen das Nerotal und strebt dann

durch waldreiche Umgebung ihrer Bergstation in 241 m Höhe zu. Von dort sind es nur ein paar Schritte zu einem Aussichtspavillon und zum Neroberghotel. Beliebte Ausflugsziele sind auch das Opel-Bad (nach einem Ehrenbürger der Stadt benannt, 1934 eröffnet), sowie, etwas weiter entfernt, das Wahrzeichen der Stadt, die berühmte "Griechische Kapelle", deren fünf vergoldete Kuppeln weithin sichtbar sind.

Wie aus den Höhenangaben hervorgeht, klettert die Bahn 84 m, das sind bei einer Gesamtlänge von 438,5 m im Durchschnitt 19,2 % Steigung, die größte Steigung beträgt 25 %. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 6,78 km/h dauert die Fahrt 3 1/4 Minuten.

Die Bahn wird mit Wasserballast betrieben. Das Prinzip entspricht dem der Malbergbahn in Bad Ems (s. HALTESTELLE 14). In früheren Zeiten besaß die Bahn ein eigenes Pumpwerk neben dem Viadukt, dessen hoher Schlot wie auch der Viadukt selbst so manchem naturliebenden Wiesbader Bürger ein Dorn im Auge war. Bei der Übernahme der NBB auf die Stadt im Jahre 1925 wurde der Pumpbetrieb von Kohle auf Elektrizität umgestellt, so daß zumindest der Schornstein abgetragen werden konnte. Als am 1. April 1942 die Stadtwerke Wiesbaden gegründet wurden, brachte die Stadt auch die NBB in die neue Gesellschaft ein. Im Jahre 1962 ersetzte man die Holzaufbauten der Wagen bei der Herstellerfirma der



Anlage, der Maschinenfabrik Esslingen, durch ähnliche Metallwagenkästen, die heute die Stadtfarben tragen: blau-gelb. Ende der sechziger Jahre geriet die Bahn in akute Stilllegungsgefahr wegen des sich rapide verschlechternden technischen Zustandes. Man entschloß sich nach langen Debatten zu einer Finanzspritze von DM 800.000,--, die eine Renovierung in der Winterpause 1971/72 ermöglichte. Besondere Sorgfalt wurde dabei auf die Wiederherstellung des brüchig gewordenen Viaduktes verwendet. Die Neueröffnung wurde mit einem Volksfest gefeiert, mit dem nun in jedem Jahr die Saison beginnt. Die steigenden Fahrgastzahlen rechtfertigen nachträglich den geleisteten Aufwand.

Auf zwei interessante Einzelheiten sei hier noch besonders hingewiesen: Zwar gibt es auf den Bahnsteigen der NBB moderne Fahrscheinautomaten, doch hat man diese mit einer passenden Verkleidung dem alten Stil der Anlage angeglichen, und beim Besteigen der Wagen werden die Fahrscheine vom Fahrer noch mit der Zange geknipst. Die beiden Fahrer haben Funkkontakt untereinander per Walkie-Talkie.

Mit der Gleisanlage hat es eine besondere Bewandnis: Obwohl nur um zwei Jahre jünger als die Malbergbahn in Bad Ems, weist die NBB doch eine platzsparende Neuerung auf. Da die Abt'sche Ausweiche, die Standseilbahnen den Betrieb auf einem Gleis mit Mittelausweiche erlaubt,

noch nicht erfunden war, kam man auf die Idee einer dreischienigen Anlage. Dabei fährt zwar jeder Wagen auf einem eigenen meterspurigen Gleis mit eigener Riggenbach'scher Zahnstange als Bremshilfe, jedoch gehört die mittlere Schiene zu beiden Gleisen und wird von beiden Wagen benutzt. Nur in Streckenmitte gabelt sie sich in zwei getrennte Schienen auf, um eine profilfreie Begegnung der beiden Wagen sicherzustellen. Man spart dabei sehr viel Trassenbreite ein, was bei den Baukosten für den Viadukt sicher eine Rolle gespielt hat.

Gilt Wiesbaden auch als Vorreiter der Straßenbahndemontage (was nicht stimmt, wenn man es genau nimmt - aber das ist eine Sache für sich!), so hat man doch die Nerobergbahn als einen "liebenswerten Anachronismus" und ein "lebendiges Stück Stadtgeschichte" den Wiesbadenern und uns Verkehrsfreunden zu erhalten gewußt. -gk-

Literaturangaben:

Die Nerobergbahn, Broschüre der Stadtwerke Wiesbaden, an den Stationen erhältlich.

ÖPNV-Hundert Jahre Wiesbadener Verkehrsbetriebe 1975

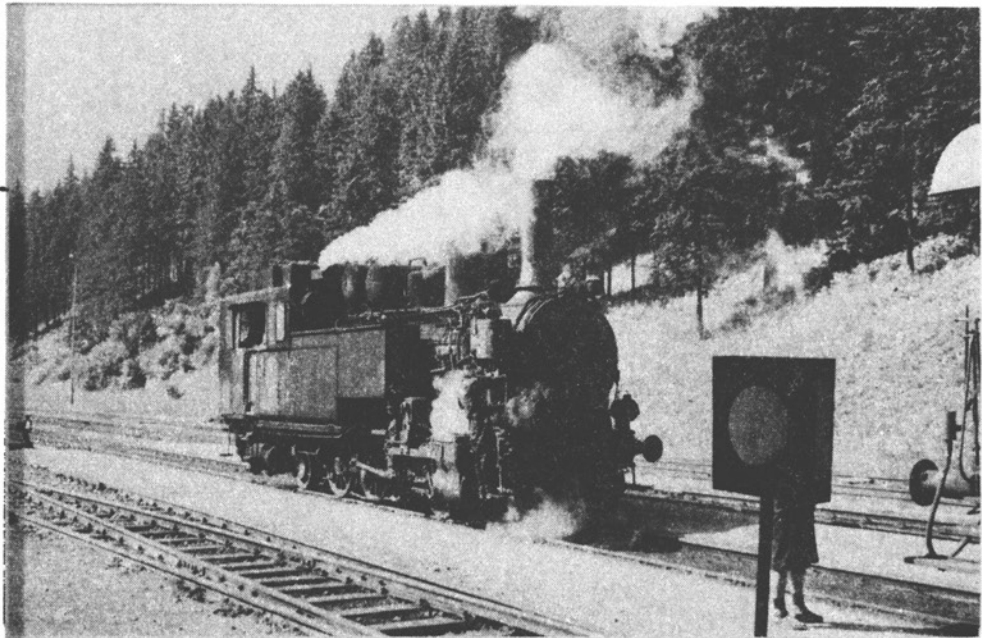
Neuigkeiten von den Bergbahnen in Deutschland

Der Bau der Standseilbahn zum neuen Kurzentrum auf der Bismarck-Höhe in Bad Ems macht gute Fortschritte. Anfang Juni war schon ein Teil der Gleisanlage verlegt und die Stationen im Rohbau fertig. Die Anzahl der Bergbahnen wird in Kürze also ausnahmsweise einmal erhöht statt vermindert. -gk-

Von einer späten Auferstehung ist aus Baden-Baden zu berichten. Die 1967 wegen Beanstandungen der Aufsichtsbehörde "vorübergehend" stillgelegte Merkurbahn wird jetzt aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt. Anfang Juni war bereits der Gleisunterbau in Beton vollkommen erneuert. Die Wagen waren über eine Gleisverlängerung durch das große Bogenportal der Talstation von der Strecke entfernt worden, so daß über den Gleisstützen Baumaterial von außen auf die Strecke gebracht werden kann. -gk-

Zahnradbetrieb auf der Erzbergbahn vor dem Ende

Es handelt sich weder um eine Straßenbahn noch um eine Bergbahn, sondern um eine ausgewachsene regelspurige Gebirgsbahn mit Zahnstangenabschnitten auf 71 0/00 Neigung. Zwar gibt es noch die Zahnrad Diesellok ÖBB 2085.01, aber die Regelzüge werden jetzt von Dieselloks mit Magnetschienenbremsen in Doppeltraktion befördert. Der Personenverkehr war schon lange auf Uerdinger Schienenbusse umgestellt. Mit dem Ausscheiden der C1' zzt-Lokomotiven der Reihe 97.2 endete gleichzeitig der Dampfbetrieb auf Regelspur bei den Österreichischen



Bundesbahnen. Herr Ing. Oskar Schneider, Wien machte das Foto in "besseren" Zeiten am Bahnhof Präbichl auf dem Scheitelpunkt der Strecke. -KSW-