Haltestelle

Mitteilungsblatt des Vereins
BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Nr. 8 Februar 1976

Bankverbindungen:
Stadtsparkasse Wuppertal 909564
Postscheckamt Essen 2258 15-439

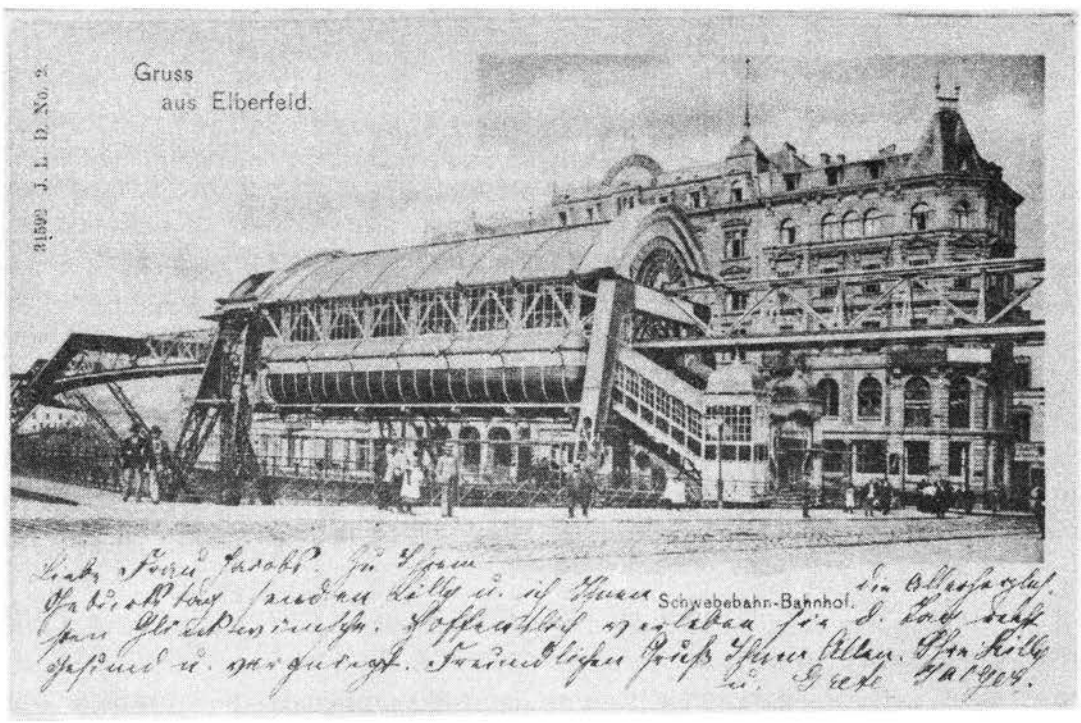
Postanschrift:
56 Wuppertal 1
Postfach 131557

75 Jahre Schwebebahn in Wuppertal

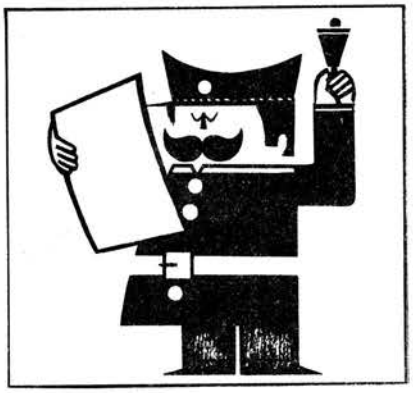
von Martin Stadtler

Steigen Sie ein zur Geburtstagsfahrt unserer
75 Jahre jungen Jubilarin -
die Fahrkarte ist schon gelöst!





Am 1.März 1976 - welcher Wuppertaler wüßte es nicht? - feiert unsere Schwebebahn ihren 75. Geburtstag. Uns, denen die Geschichte des öffentlichen Schienennahverkehrs am Herzen liegt und für dessen Zukunft wir uns engagieren, uns bergischen Museumsbahnern also ist der hier auszusprechende Glückwunsch Ehrensache. Dies fällt uns umso leichter, als es ein Verkehrsmittel betrifft, das nicht nur eine glänzende Vergangenheit vorweisen kann, sondern um dessen weitere Existenz man wohl kaum zu fürchten braucht. Wir können dies so gelassen sagen, weil wir als Kenner des Schienennahverkehrs zur Skepsis zu neigen gewohnt sind - die weitaus ungünstigere Lage bei den Straßenbahnen ist ja der Anlaß für unsere Aktivitäten.



E I N L A D U N G

ZUR JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

am Samstag, dem 27. März 1976, um 16 Uhr

im Calvin-Haus, Wuppertal-Cronenberg, Carl-Greis-Str., gegenüber dem Verwaltungshaus (Rathaus), Haltestelle Rathaus Cronenberg der Buslinien 5 und 25 der Wuppertaler Stadtwerke AG.

Der Hausmeister gibt uns Gelegenheit, Kaffee, alkoholfreie Getränke und Flaschenbier zu verzehren. Der Verkauf erfolgt zum Selbstkostenpreis.

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Schweigeminute
   Jahresbericht des Vorstandes und des techn. Leiters
   (siehe auch Seiten 13 - 15 dieser Ausgabe!)
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 Wahlvorstandes
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

Anschließend gemütliches Beisammensein. Es soll ein HAMO-Modell (Strab.-Triebw.) zugunsten der Kasse versteigert werden! Projektoren für Dias (5 x 5 cm), Normal- und Super-8-Filme sind vorhanden. Beiträge sind willkommen.

Wir bitten um rege Beteiligung.

BEITRAGSORDNUNG/BEITRAGSRECHNUNG 1976

Wir bitten höflich um Überweisung der Jahresbeiträge auf die im Titel dieser Ausgabe angegebenen Konten, oder um Barzahlung beim Schatzmeister.

Beitragsgruppe A :	DM 48,--	Regelbeitrag
Beitragsgruppe B :	DM 24,--	ermäßigter Beitrag für Schüler, Studenten, Wehrdienstleistende, Auszubildende, ferner Familienangehörige der Gruppe A
Beitragsgruppe C :	DM 24,-- - 48,--	Mindestbeitrag für Förderer
Beitragsgruppe F :	DM 100,--	Familienbeitrag

Sie erhalten für alle Beitragszahlungen und Spenden eine Spendenquittung für das Finanzamt.

Die Mitglieder, die vor Punkt 12 der Tagesordnung ein Kreuz finden, haben noch Beitragsrückstand für 1975 und erhalten nur diese Einladung ohne den neuen Mitgliedsausweis.

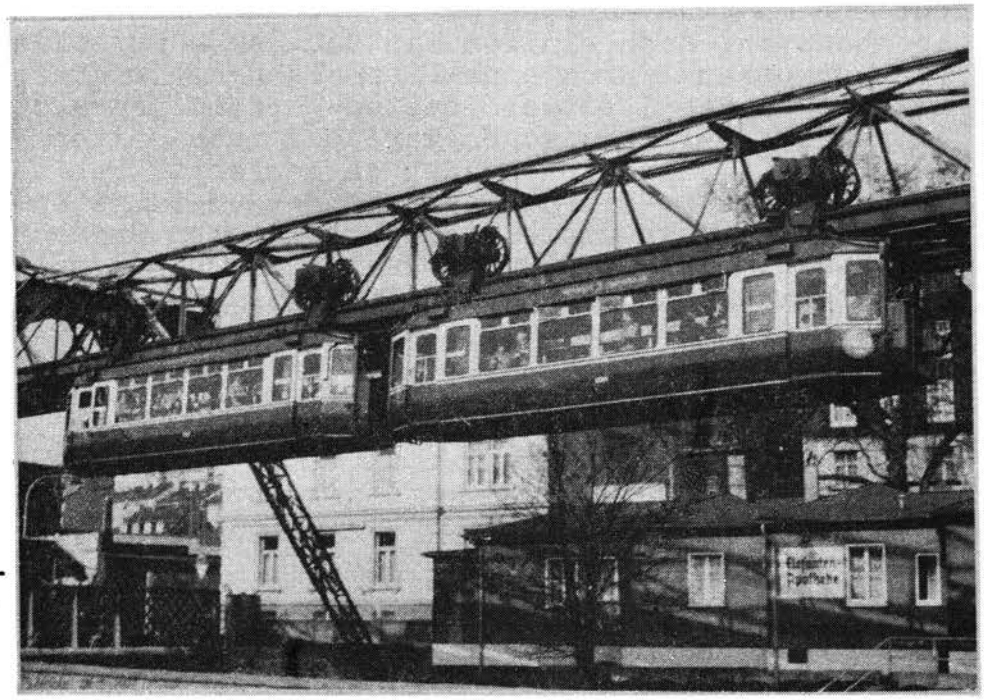
Die in der HALTESTELLE erscheinenden Beiträge und Bilder werden von Freunden und Mitgliedern unseres Vereins kostenlos zur Verfügung gestellt. Nachdruck nur mit Quellenangabe und wenn keine anderweitigen Urheberrechte verletzt werden. Das Abonnenment ist in den Vereinsbeitrag eingeschlossen. Einzelhefte werden gegen eine Spende von DM 2,50 abgegeben.

Über die Wuppertaler Schwebebahn wird in diesen Tagen wohl viel geschrieben und gesprochen werden; es ist nicht einfach, dem noch etwas hinzuzufügen, was dem einen oder anderen nicht schon bekannt wäre. Eine umfangreiche Liste von Buchtiteln, Aufsätzen in Fachzeitschriften, Zeitungsartikeln, Prospekten usw. zeugt von dem großen Interesse, auf das dieses einzigartige und mit Superlativen überhäufte Verkehrsmittel von Anfang an auch außerhalb der Fachwelt stieß.

Die auf der Titelseite abgebildete Postkarte wurde am 20.10.1901 in Elberfeld aufgegeben. (Sammlung M. Stadtler)

Das nebenstehende Foto (M.Stadtler) entstand an beziehungsreicher Stelle. Ein Zug der Baureihe 00/12 an der Adlerbrücke.

Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt die Baureihe 03 im Urzustand am Neuen Weg (heute Friedrich-Engels-Allee) zwischen Dörner- und Schafbrücke (Sammlung M. Stadtler).



Darüber hinaus hat es eine eher mausgraue Industriezone - die spätere Stadt Wuppertal - mit einem nicht hoch genug zu bewertenden Farbtupfer versehen, der diesem Gebiet etwas von seiner Tristesse nahm. Generationen von 'Stadtvätern' und anderen 'Berufs-Wuppertalern' hatten und haben der Schwebebahn allein schon wegen ihrer nie zu verschleißen scheinenden Funktion als 'Werbetrommel' auf Knien zu danken. Was wäre beispielsweise das heimische Ansichtskartengewerbe ohne die Schwebebahn? Unser Geburtstagskind verhalf dieser Branche zu einer immerwährenden Blüte, die sogar dank der gestalterischen Phantasie einiger Retuschierkünstler mancherlei 'Blüten' hervorgebracht hat.

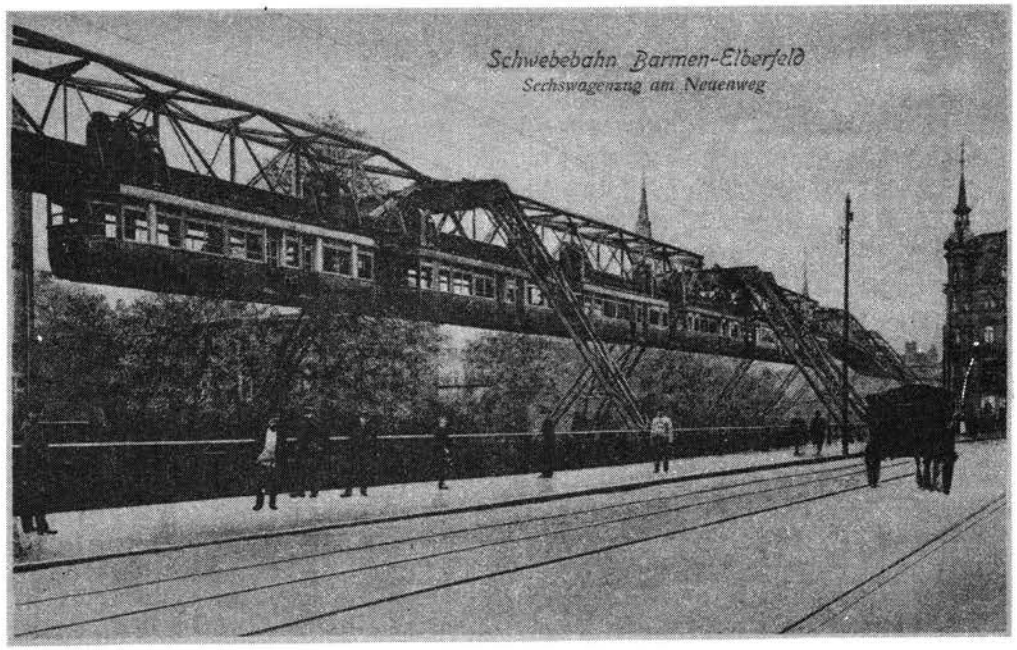
Da ist es nicht weiter erstaunlich, daß selbst der Film die Schwebebahn als Star entdeckt hat, und zwar keineswegs nur der Dokumentarfilm! Dem Autor dieser Zeilen sind zwei 'abendfüllende' Spielfilme bekannt, in denen Szenen mit unserer Schwebebahn vorkommen. Selbst als Pausenfüller schwebt es sich bundesweit über die Mattscheiben des Fernsehens. Schlagerplatten, Kinderbücher, Briefmarken; ganz zu schweigen von Bierdeckeln und Kugelschreibern mit 'echtem Fahrbetrieb': den Kuriosa sind keine Grenzen gesetzt. Die Schwebebahn und ihr Renommee lassen sich unerschöpflich ausschlachten. Beweist sich Ruhm besser, finden sich liebenswertere Komplimente?

In diesem Sinne können wir nur in die ringsumher erklingenden Lobeshymnen einstimmen mit unserem schlichten, aber herzlichen Glückwunsch!

Wenn wir im folgenden ein wenig die Vergangenheit unserer Jubilarin beleuchten wollen, so werden wir uns nicht bei technischen Detailbeschreibungen aufhalten, sondern den Schwerpunkt unserer Betrachtung auf das 'allgemein-menschliche' legen, was bei einer von Menschen für Menschen geschaffenen Einrichtung ja wohl auch angemessen erscheint. Sollte jemand

unter den geneigten Lesern knochentrocknes Ingenieurwissen erwarten, sei er auf die einschlägige Fachliteratur hingewiesen.

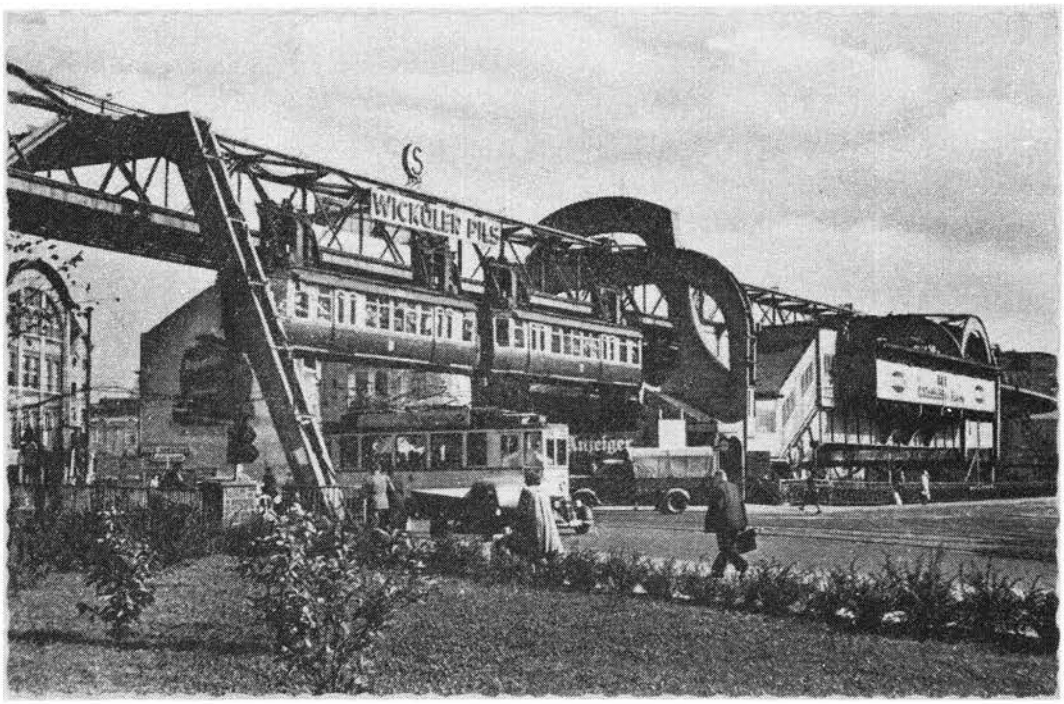
Schon in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts waren die Verkehrsverhältnisse in den aufstrebenden Industriestädten Barmen und Elberfeld so hanebüchen, daß man auf Abhilfe sann. Die mit dem Neuland der Elektrotechnik besonders vertraute Berliner Firma Siemens & Halske bot den Bau und Betrieb einer über dem Wupperlauf zu errichtenden Standhochbahn an. Nach einigem Hin und Her - vor allem die aus gutem Grund die Konkurrenz fürchtende Pferdebahngesellschaft legte sich quer - nahmen die beiden Stadtverordneten-Versammlungen den Vertragsentwurf im Jahre 189o an. Inzwischen war aber auch seitens der den Straßenbahnfreunden bestens bekannten Kölner Waggonfabrik van der Zypen & Charlier der Vorschlag einer Ein-Schienen-Hängebahn ("System Langen") eingegangen. Die Entscheidung einer eigens gebildeten Gutachter-Kommission fiel zugunsten dieser sog. 'Schwebebahn' aus, weil sie billiger und technisch leichter durchführbar wäre. Am 31.12.1894 schlossen die Oberbürgermeister der Wupperstädte und die mit der Projektleitung betraute **Elektrizitäts**-Aktiengesellschaft vorm.Schuckert & Co., Nürnberg, den Bauvertrag ab.



Baubeginn 1898; erste Probefahrt am 4.3.1899; Sonderfahrt mit Kaiser Wilhelm II. am 24.1o.19oo; Teileröffnung des Abschnitts Kluse-Zoo - unser Stichtag - am 1.3.19o1; 24.5. 19o1 Verlängerung bis Vohwinkel; Inbetriebnahme der gesamten Strecke am 27.6.19o3: so einfach und glatt, wie es sich hier im Telegrammstil liest, ging der Schwebebahnbau jedoch nicht über die Bühne. Schon das Hochbahnprojekt hatte den Unwillen der Bevölkerung provoziert. Von "Verunstaltung,Monstruosität und **Entstellung** unseres Tales" war die Rede; verständlich auch, daß die Sonnborner solch ein donnerndes Ungetüm von ihren ersten Etagen fernhalten wollten. Sie kämpften hartnäckig, wenn auch vergeblich, für eine andere Trassierung. Daß die ortsansässigen Sekten derlei "sündige Eitelkeit und Versuchung Gottes" scharf verurteilten, bedarf keiner sonderlichen Betonung.

Am Tag der Eröffnung kam es gleich zu einer Panne, die in charakteristischer Weise die Schwäche der Schwebebahn demonstrierte: gegen 18 Uhr ließ ein mit durchgebranntem Widerstand liegengebliebener Wagen das ganze "System" - vorübergehend - zusammenbrechen. Ein schlechtes Zeichen? Jedenfalls wurde der Erfolg dadurch nicht aufgehalten, obwohl gerade die jüngste Vergangenheit uns gezeigt hat, daß Totalausfälle nach wie vor Begleiterscheinungen des Betriebsalltags sind.

Wie dem auch sei: Die Investition von 16 Millionen Mark war 'gold'richtig. Was in seinen Anfängen mißtrauisch beäugt wurde, erwies sich als maßgeschneidert für die hier vorfindlichen Bedingungen. Die ängstlich erwartete "Bürde, die niemand haben will" (Zeitungszitat) entpuppte sich rasch als Lieblingskind der Wupperstädte und ihrer Bewohner. Daß schon vor Jahren die Traumgrenze von einer Milliarde Fahrgäste überschritten werden konnte, spricht für sich. Mehr als ein Viertel der heute lebenden Menschheit ist also schon 'geschwebt' - leider nur statistisch gesehen. Einbrüche gab es in den Beförderungszahlen infolge der beiden Kriege, der Inflation und der Weltwirtschaftskrise nach 1929; natürlich hat auch der Individualverkehr seinen Tribut gefordert. Ca. 45 000 Menschen benutzen gegenwärtig pro Tag die Schwebebahn; 1951 waren es noch rund 58 000. Trotzdem ist und bleibt die Schwebebahn Rückgrat und Schlagader zugleich im Wuppertaler Nahverkehr. Als einzige der WSW-Linien vermag sie sich bei hohen personellen und Unterhaltungskosten selbst zu tragen und ist somit für das 42-Millionen-DM-Defizit der Verkehrsbetriebe nicht verantwortlich.



Die Baureihe 03 im Jahre 1958 vor dem Bahnhof Alter Markt (Sammlung M. Stadtler).

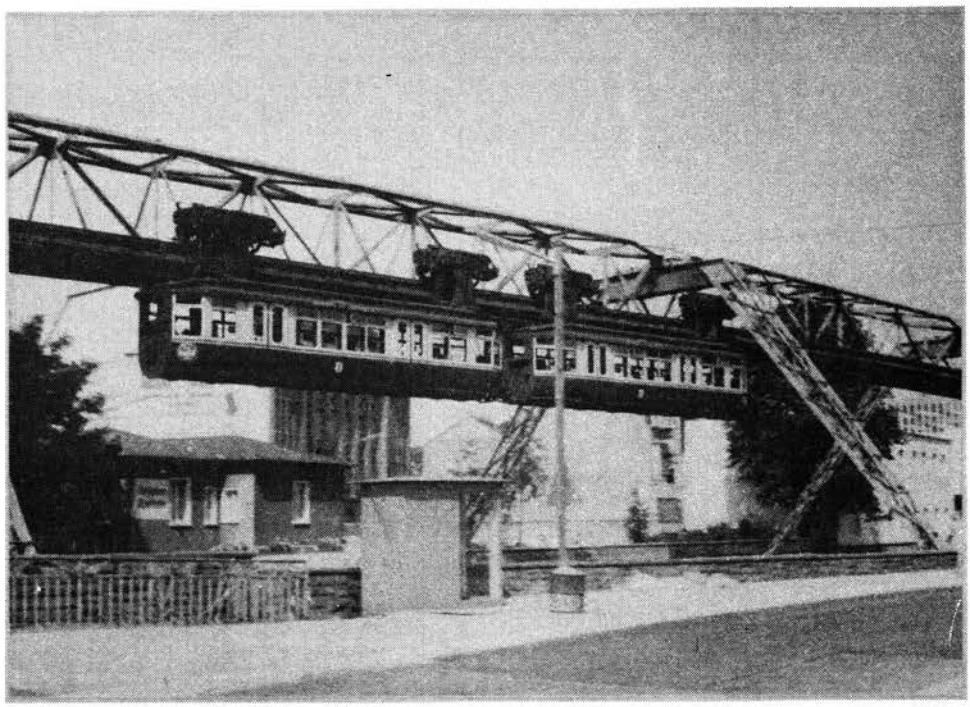
Die Schwebebahn bedeutete nicht nur Fortschritt in der Personenbeförderung; auch die allgemeine Verkehrstechnik konnte durch sie bereichert werden. Es sei an die Ganzstahlkonstruktionen der Fahrzeuge und an die Selbstblock-Signalanlage erinnert: Pioniertaten! Experimentierfreude gehört ohnehin zur Tradition der für die Bahn Verantwortlichen. Mangels vergleichbarer Anlagen mußte die Schwebebahn sowieso ihre 'eigene Versuchsstrecke' abgeben. Einige dieser Basteleien verführen heute zum Schmunzeln: Etwa der dampfgetriebene Autobus, Wuppertaler Beitrag zum Autarkiewahn der unseligen dreißiger Jahre. Andererseits illustriert der Bus den Expansionsdrang des bis 1940 formal selbständigen Unternehmens. Die "Schwebebahn Vohwinkel-Elberfeld-Barmen AG" - so der offizielle Firmenname - betrieb nicht nur einige Buslinien, sondern baute auch eine Straßenbahnstrecke, nämlich Wuppertals letzte: Varresbeck - Wieden, eröffnet 1929. Man besaß sogar eigenes Rollmaterial. Den Namen der Schwebebahngesellschaft auf Straßenbahnen prangen zu sehen, muß eigentümlich gewesen sein. Die Fahrzeuge waren im Depot Westende der "Elektrischen Straßenbahn Barmen - Elberfeld" untergebracht und wurden im Mischbetrieb mit den Talbahnfahrzeugen eingesetzt. Der Talbahn oblag auch die Betriebsführung auf der genannten Neubaustrecke.

Die Zeit zwischen den Weltkriegen ist auch sonst durch einige Geschäftigkeit gekennzeichnet. Abbruch des herrlichen Bahnhofs Döppersberg - er war wohl den steigenden Fahrgastzahlen nicht gewachsen und wurde 1924-26 gegen das heutige, reichlich nüchterne Gebäude eingetauscht - ; probeweiser Drei-Wagen-Zugbetrieb; häufige Umgestaltung des äußeren Erscheinungsbildes der Fahrzeuge usw. Von den sozialen und politischen Spannungen

blieb die Schwebebahn auch nicht unberührt: Streiks, aber auch die Ruhrbesetzung 1923/24 durch Frankreich machten ihr zu schaffen. Die damals noch selbständige Stadt Vohwinkel gehörte zum besetzten Gebiet; Verkehrssperren und Grenzkontrollen waren höchst lästige Folgen dieser Verhältnisse.

Dies alles verschwindet jedoch hinter den Belastungen, die der 2. Weltkrieg mit seinen Bombenangriffen brachte. Die an Gerüst und Bahnhöfen verursachten Schäden zwangen mehrfach zu völliger Betriebsruhe, auch mußten die Fahrgäste teilweise mit notdürftigem Pendelverkehr vorliebnehmen. Am 1.3.1945 konnte noch einmal die gesamte Strecke befahren werden, um im gleichen Monat derart schwere Zerstörungen hinnehmen zu müssen, die eine Zwangspause von mehr als einem Jahr nach sich zogen. Man kann sich heute kaum noch ein Bild von der Mühsal machen, die die Wiederinstandsetzung der Anlage den an diesen Arbeiten Beteiligten bereitet haben muß.

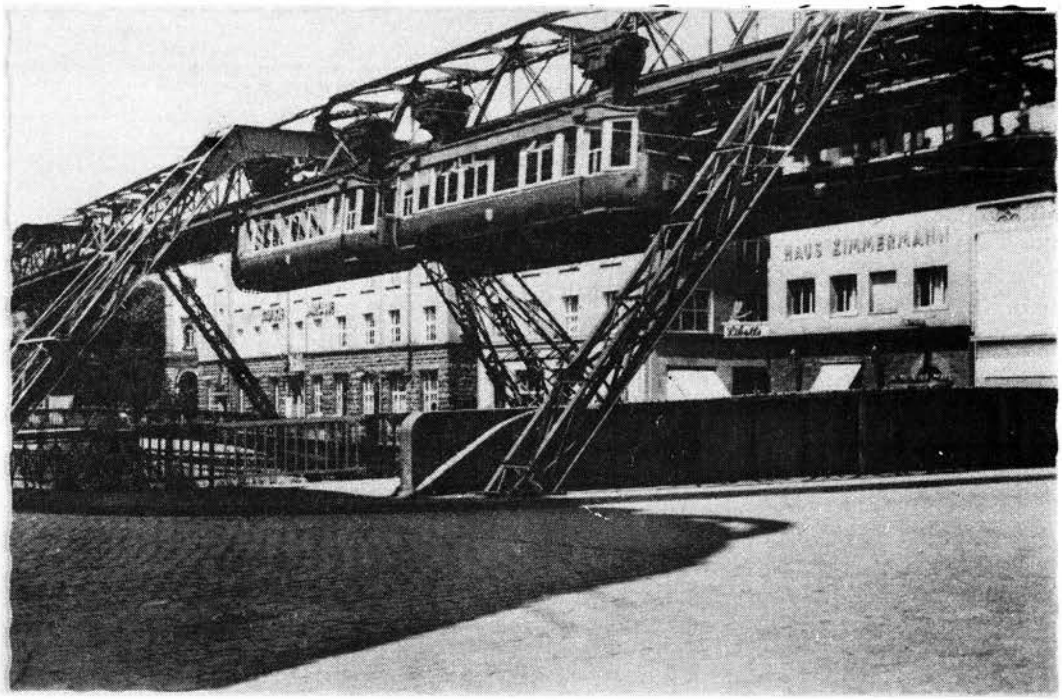
Das Nachkriegsschicksal der Schwebebahn ist den meisten Lesern wohl noch recht geläufig und wird deshalb nur kurz gestreift: Einige spektakuläre Baumaßnahmen an Gerüst und Bahnhöfen haben den Grundcharakter der Anlage nicht wesentlich zu ändern vermocht, aber dem Stadtbild neue, markante Punkte geliefert. Wichtigster Einschnitt in der bisherigen Geschichte der Schwebebahn ist aber das vollständige Auswechseln des Fahrzeugparks in den Jahren 1972-75. Obwohl die technisch hochgezüchteten und mit allen Finessen ausgestatteten 28 Gelenkwagen ebenso zukunftsorientiert sein dürften wie die ersten Baureihen vor 75 Jahren es waren, verband mancher Wuppertaler diesen Wandel doch mit etwas Wehmut. Es schwebt sich halt nicht mehr so wie früher, und das typische Quietschen, Wuppertals Heimathymne, ist auch nicht mehr das, was es einmal war!



Der einzige Zug der Baureihe 30 zwischen Adler- und Dörner Brücke. Ein Stück weiter rechts geschah der weltberühmte Tuffi-Sprung (M. Stadtler).

Es soll nicht vergessen werden, die Schwebebahn auch noch unter einem anderen, nicht weniger wichtigem Aspekt zu sehen: Den Unfällen. Dies mag nicht so recht zur Geburtstagsstimmung passen, aber so schlimm wird es nun doch nicht werden. Konnten bislang alle Publikationen von der absoluten, oder zumindest so gut wie absoluten Sicherheit dieses Verkehrsmittels schwärmen, so zwingen einige zum Teil groteske Vorkommnisse aus den letzten Jahren zur Ernüchterung. Einziger Unfall von 'Rang' war das Auffahren eines Zuges auf einen liegengebliebenen 'Kollegen' beim Bahnhof Wupperfeld im Jahre 1917. Der betroffene Anhänger sprang mit einem Drehgestell aus den Schienen und senkte sich langsam wupperwärts. Die Sicherheitsvorrichtungen verhinderten Schlimmeres; die vier Insassen kamen mit Schrammen, Schrecken und nassen Füßen davon. Den 'berühmten' Toten findet man zwar überall erwähnt - mit eilfertigen Hinweisen auf eigenes Verschulden -, wann, wo und wie dieser Unglücksfall vonstatten ging, darüber schweigt der Chronisten Höflichkeit unisono.

Am 8.12.1970 entgleiste ein Zug der Baureihe 00 in Höhe Ohligsmühle, obwohl dies theoretisch aufgrund der Konstruktion der Sicherheitsbügel unter den Drehgestellen unmöglich sein müßte. 67 Fahrgäste erlebten das zweifelhafte Vergnügen, per Feuerwehrleiter ihr unverschuldetes Gefängnis zu verlassen. Der bemerkenswerteste Unfall jedoch war der Einsturz des Bahngerüsts in der Sonnborner Straße. Am 11.9.1968 stieß der Anhänger eines Lastkraftwagens gegen den Pfeiler Nr. 87. Der aus seinen Widerlagern gerissene Pfeiler ließ das Gerüst auf einer Länge von zwei Brücken zusammenbrechen. Der Schwebebahnverkehr konnte erst nach mehr als zwei Monaten wieder voll aufgenommen werden. Wuppertal verspürte wieder einmal empfindlich seine Abhängigkeit von seinem Hauptverkehrsträger. Für uns Straßenbahnfreunde gab es zum Trost wenigstens den Einsatz aller verfügbaren Wagen auf der Talbahn - für den weitaus größten Teil der Bevölkerung ein zugegebenermaßen schwacher Trost. Es muß noch erwähnt werden, daß dieses Unglück - in seinen Dimensionen nur den Kriegszerstörungen vergleichbar - wie durch ein Wunder keinerlei Opfer gefordert hat.



Zug 14/53 der Baureihe 41 zwischen Bismarcksteg und Islandbrücke (Sammlung M. Stadtler).
Den Zug der Baureihe 50 auf Seite 8 nahm unser Mitglied Karl Heinz Barth auf der Kaiserstr. in Vohwinkel auf.

Nach diesem 'bemerkenswertesten' nun zum versöhnlichen Schluß der lustigste Unfall: Tuffi's Wuppersprung! Er jährte sich übrigens am 21.7. vergangenen Jahres zum 25. Mal. Wenn eine Schwebebahngeschichte als bekannt vorausgesetzt werden kann, dann diese. Sparen wir uns also eine langatmige Wiederholung. Tuffi steigerte die schon vorhandene Popularität des von ihm wenig geschätzten Gefährts außerordentlich. Die Stelle, an der der Elefant ohne Rücksicht auf Beförderungsbedingungen seine Fahrt vorzeitig unterbrach, ist heute an einer Wandmalerei zu erkennen. Die Fassadenverschönerin Erika Nagel hielt den Vorgang verdientermaßen fest. Diese Frau hat sich nebenbei nicht zuletzt auch um die Schwebebahnfahrgäste bemüht, indem sie den oft recht trostlosen wupperkulissen in lustiger Form etwas Farbe verlieh.

Auch dem nur oberflächlichen Kenner der Schwebebahn wird nicht entgangen sein, daß dieser Geburtstagsgruß weitaus das meiste nicht gebracht hat, was zu unserer Jubilarin zu sagen wäre. Der Anlaß scheint aber diese feuilletonistische Plauderei zu rechtfertigen. Deshalb sei am Ende der Herzenswunsch des Schreibers ausgesprochen: Ein anderer, erheblich solider informierter 'Kollege' möge sich einmal aufraffen und das Schwebebahnbuch verfassen, das systematisch alles wiedergibt, was bei einer gründlichen Bearbeitung des Themas beleuchtet werden muß. Die Freunde der Schwebebahn werden es ihm danken!

Der Schwebebahn selbst wünschen wir für die nächsten 75 und hoffentlich mehr Jahre allzeit gute Fahrt!

75 JAHRE SCHWEBEBAHN WUPPERTAL 1901-1976





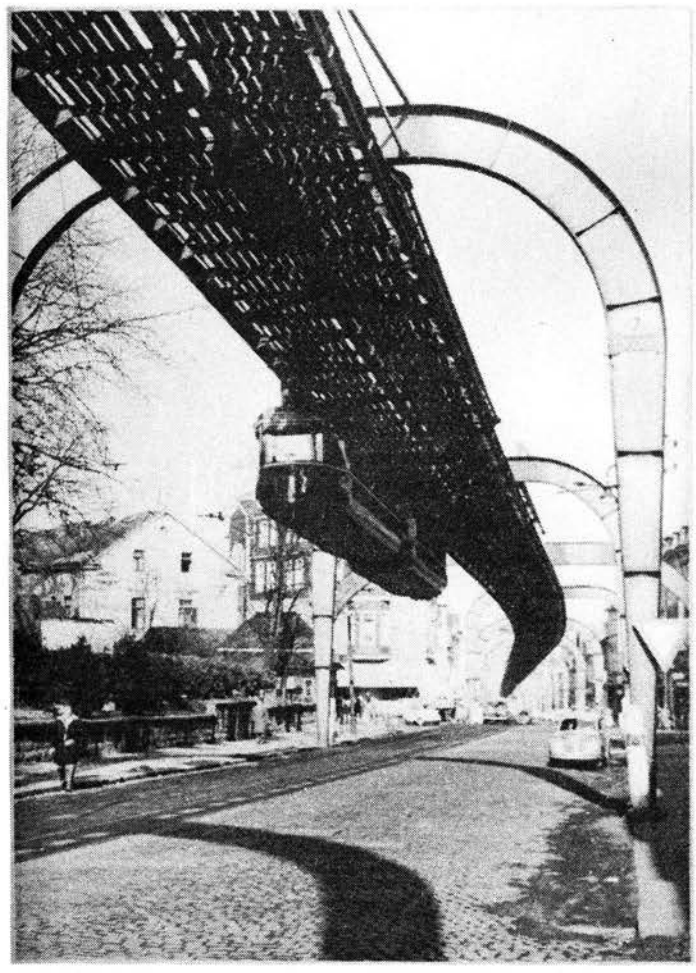
In diesem Jahr feiert eines der kuriosesten Verkehrsmittel der Welt Geburtstag, die Wuppertaler Schwebebahn. Obwohl sie nun schon 75 Jahre alt ist, gehört sie noch heute zu den sichersten und zuverlässigsten Verkehrsmitteln unserer Zeit. Zur Erinnerung an ihre Eröffnung im Jahre 1901 gibt die Sparkasse eine Jubiläums-Medaille heraus. Die Medaille hat einen Durchmesser von 35 mm, ist aus 999,7er Feinsilber und wiegt 20 Gramm. Sie kostet 25,- DM incl. Mehrwertsteuer und kann bei jeder Geschäftsstelle der Stadtsparkasse Wuppertal erworben werden. Auf Wunsch ist die Medaille auch in Gold erhältlich.

Stadtsparkasse Wuppertal

Ganz ohne Statistik soll es auch in dieser Betrachtung nicht gehen. Im Laufe der Geschichte gab es sechs verschiedene Wagenbauarten und eine Reihe von Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen. Bis zum Jahre 1966 wurden alle Wagen der Reihe B 03 ausgemustert. Dank der Initiative der Stadt Wuppertal wird der "Kaiserwagen" mit seinem Nachläufer erhalten bleiben und zur offiziellen Geburtstagsfeier

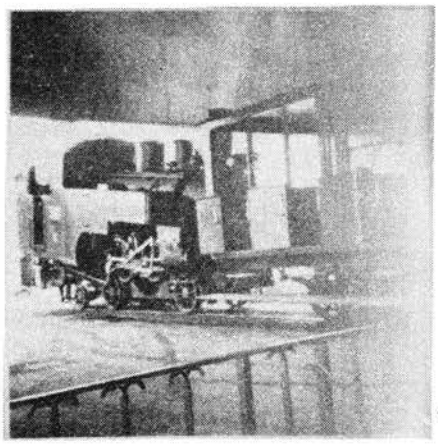
BAUART	00	03	30	41	50	72
BAUJAHR	1900/1912	1903	1930	1941	1950	1972
WAGENNUMMERN	1–26/51–56	27–50	57–58	14+53	59–78	1–28
UMBAUTEN	00/12 14+53 ZU B 41					
	65/66 ZU GELENKZUG 101 1962					
	77/78 - - 102 1965					
ANGESTREBTER BESTAND	28 WAGEN B 72 + HISTOR. ZUG 5/22					

am 24. Mai 1976, in seinen Ursprungszustand zurückversetzt, Bürgern und Besuchern für Rundfahrten zum Originalpreis des Eröffnungsjahres zur Verfügung stehen. Damit ist auch die Gewähr gegeben, daß das "Geheul" der Zahnradgetriebe von Zeit zu Zeit im Tal zu hören sein wird.



DIE BERGBAHNEN AM RHEIN

von Guido Korff, Schwelm



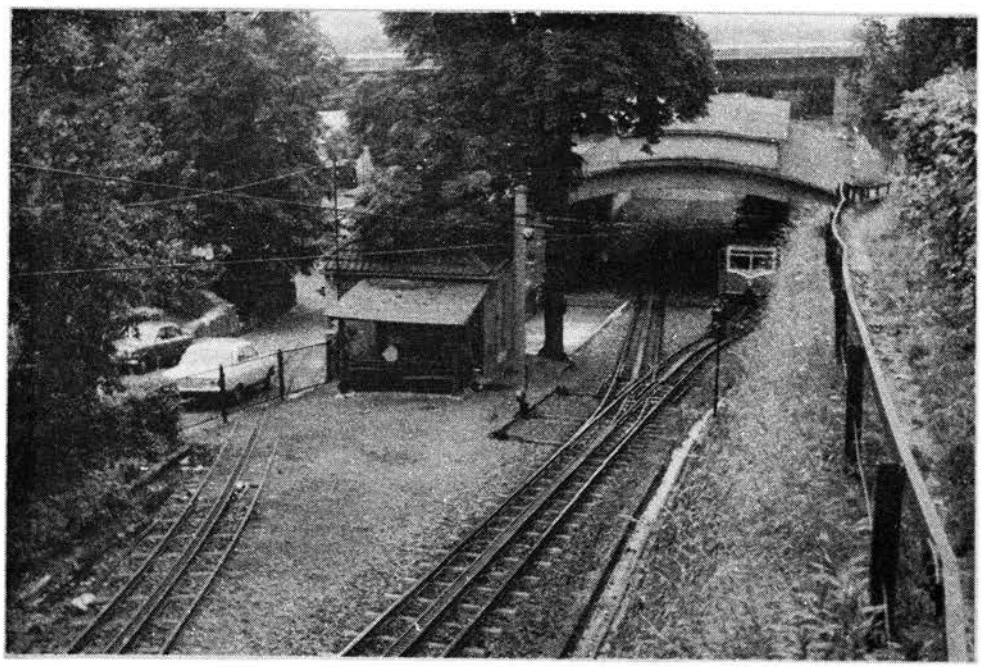
Talstation der Drachenfelsbahn, 1951
Aufn.: K. Sieper

Eine alte Sage berichtet, daß vor sehr langer Zeit oberhalb von Bonn das Rheintal durch einen Erdwall verschlossen und der Strom zu einem großen See angestaut gewesen sein soll. Um neues Land zu gewinnen, beauftragten die Leute von Westerwald und Eifel sieben Riesen damit, den Wall zu durchbrechen. Die Riesen erfüllten ihren Auftrag zur Zufriedenheit aller, und dort, wo sie ihre sieben Spaten abklopften, blieben kleine Erhebungen zurück, die man heute Siebengebirge nennt. An dieser Stelle öffnet sich das enge Rheintal zur Kölner Bucht, und die beiden dem Rhein am nächsten gelegenen Höhen Drachenfels und Petersberg (321 u. 331 m) bieten herrliche Ausblicke auf den Strom und die Umgegend. Als der "Vater Rhein" im vorigen Jahrhundert zum Inbegriff des deutschen Volkstums wurde, strömten die Ausflügler scharenweise nach Königswinter und machten den Drachenfels schon damals zum meistbestiegenen Berg Europas.

Was lag näher, als eine Touristenbahn zu seinem Gipfel zu bauen? Für die geplante DRACHENFELSBAHN schied der Reibungsbetrieb wegen einer maximalen Neigung von 20 % jedoch aus. Im Jahre 1881 beantragte die "Deutsche Lokal- und Straßenbahngesellschaft" die Konzession zum Bau einer meterspurigen Bergbahn mit Riggenbach'scher Zahnstange nach dem Vorbild der Rigibahn in der Schweiz. Nach langen Streitigkeiten mit den Vermietern von Reittieren zum Drachenfels, die sich durch die neue Bahn ruiniert wähnten, begann Ende 1882 der Bau. Am 17. Juli 1883 war der Tag der Eröffnung gekommen. Drei Dampflokomotiven von der Maschinenfabrik Esslingen, sechs Vorstellwagen und ein Güterwagen standen dem Verkehr zur Verfügung. Um die Jahrhundertwende wurden jährlich etwa 100.000 Personen befördert, die Zahl der Bergfahrten lag dabei immer wesentlich höher, weil viele Fahrgäste dem beschwerlichen Anstieg ausweichen wollten, abwärts aber zu Fuß gingen, um schließlich irgendwo am Hang in einer Weinschänke einzukehren.

Die Strecke überwindet auf 1520 m Länge eine Höhendifferenz von 220 m. Die nach dem Krieg umgebaute Talstation weist drei Gleise mit anschließender Wagenhalle und Werkstatt auf, sowie ein weiteres Gleis zur Straße für den Antransport von Fahrzeugen, dessen Anschlußweiche zum Stammgleis jedoch beseitigt wurde. Die Strecke liegt offen am Berg und führt nach einer Ausweiche in der Mitte über einen kurzen Viadukt. Die Bergstation war ehemals mit zwei Stumpfgleisen ausgerüstet, jedoch wurde das eine wegen des Neubaus des Gipfelrestaurants stillgelegt und die Weiche ausgebaut.

Auf die drei Zahnradloks aus dem Jahre 1883, die zwei



Talstation heute
Aufn.: Guido Korff

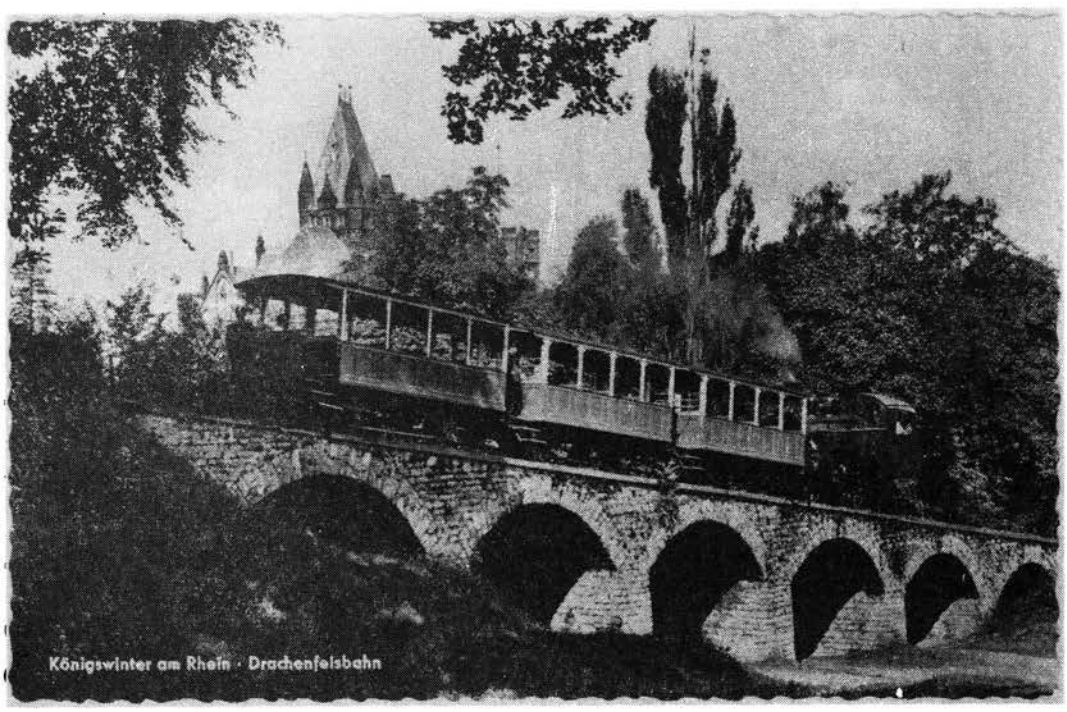


In vielen Alben erinnern Postkarten an die Dampfzahnradbahn.

Wagen schieben konnten, folgten 1927-29 vier weitere Dampfloks aus Esslingen mit zwei Triebzahnrädern, die auch drei Vorstellwagen den Berg hinaufdrücken konnten. Die Pläne zur Elektrifizierung entstanden noch vor dem zweiten Weltkrieg, konnten aber erst danach realisiert werden. Ein umgebauter Vorstellwagen mit BBC-Ausrüstung eröffnete am 12.6.1953 den elektrischen Betrieb mit 750 V Gleichstrom. In den Jahren 1955-60 wurden noch vier weitere Wagen von der Waggonfabrik Rastatt mit elektrischer Ausrüstung von BBC geliefert. Die Dampfzüge verkehrten weiterhin für Liebhaber, wie wir es heute aus der Schweiz und Österreich kennen. Im Herbst des Jahres ihres 75-jährigen Jubiläums traf die kleine Bahn der schwerste Schicksalsschlag ihrer Geschichte: Am 14.9.58 ereignete sich ein schwerer Unfall mit 18 Toten und über 100 Verletzten, als ein Dampfzug entgleiste. Dies zog die sofortige Einstellung des Dampfbetriebes auf der Drachenfelsbahn und die Gesamtstillegung der Petersbergbahn nach sich. Dampflok 2 wurde an der Talstation als Denkmal aufgestellt. Heute verkehren die vier Neubautriebwagen im Abstand von 30 Minuten, an schönen Tagen jeweils zu zweit gekuppelt, alle 10 - 15 Minuten. Vom 11.11. bis 31.12. jeden Jahres ruht der Betrieb zur Überholung von Wagen und Strecke.

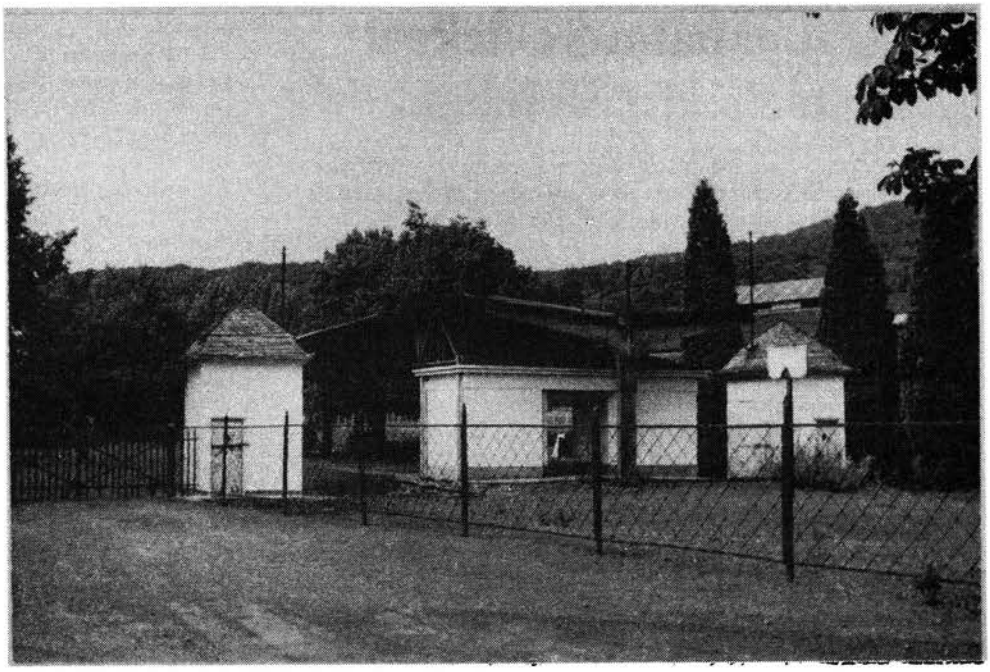
Eng verbunden mit der Drachenfelsbahn ist das weltbekannte Haus "4711" in Köln, dessen Besitzer Ferdinand Mülhens, der große Förderer und Gönner des Erholungsgebietes Siebengebirge, die Bahn 1913 von der Deutschen Lokal- und Straßenbahngesellschaft erwarb und mit der Petersbergbahn zur "Bergbahnen im Siebengebirge AG" vereinigte.

Die PETERSBERGBAHN war ihrer älteren Schwester um manches voraus, konnte aber nie aus deren Schatten treten. Die Gipfelstation lag 10 m höher, die Strecke war 230 m länger



(1750 m), die maximale Steigung um 6 % steiler (26 %), und sie überwand eine um 55 m größere Höhendifferenz (275 m). Auch die am 20.4.1889 von der Petersberger Zahnradbahngesellschaft AG eröffnete Bahn war in Meterspur mit Riggenbachscher Zahnstange angelegt worden. So konnte sich später zu den zwei Dampfloks aus dem Jahre 1889 eine weitere von der Drachenfelsbahn mit dem Baujahr 1928 zugesellen. Zwei Vorstellwagen und ein Güterwagen bildeten den Wagenpark. Die Bahn hatte zwei überdachte Bahnsteiggleise und eine dreigleisige Halle genau gegenüber vom Staatsbahnhof in Königswinter. Die Strecke führte fast nur durch das umfangreiche Waldgebiet an den Hängen des Petersberges. In ihrer Mitte lag eine Ausweiche, an der Bergstation gab es nur ein Stumpfgleis. Die Bahn bediente später das 1910 von Ferdinand Mülhens erbaute Petersberghotel, das nach dem letzten Krieg als Staatsherberge bekannt wurde.

Nach dem schweren Unglück auf ihrer Schwesterbahn stellte die Petersbergbahn am 15.9.1958 aus Sicherheitsgründen den Betrieb ein, denn sie war wegen ihres geringeren Verkehrsaufkommens nicht elektrifiziert worden. Ein Omnibus versah von nun an den Liniendienst zum Hotel und dem angeschlossenen Restaurant Rheinterrassen. Nach der völligen Schließung des Hauses im Jahre 1973 ruhte der Verkehr. Die Baulichkeiten sind teilweise noch erhalten, die Halle beherbergt den Bus.



Die Talstation der Petersbergbahn
Aufn.: Guido Korff

Auch die Gleise liegen noch auf einem kurzen Abschnitt hinter der Talstation. Der stille Gipfel des Petersberges hat heute genau so seine Liebhaber wie der vom Rummel eroberte Drachenfels.

In dem von Kennern als schönstes Stück des Rheins gepriesenen Abschnitt von Bingen bis Köln gab es aber nicht nur die beiden beschriebenen Zahnradbahnen an seinem Ende, sondern noch eine fast vergessene an seinem Anfang: Die NIEDERWALDBAHN in Rüdesheim, die hier der Vollständigkeit halber erwähnt werden soll. Sie war ebenfalls meterspurig mit Riggenbachscher Zahnstange und verkehrte von 1884 bis 1939. Nach starken Zerstörungen durch einen Fliegerangriff wurden die Anlagen verschrottet, und eine Kabinenseilbahn bringt heute die Touristen zum Germaniadenkmal auf dem Niederwald. Die technische Verwandtschaft zu den Bergbahnen im Siebengebirge ist unverkennbar; die Dampfloks stammten ebenfalls aus Esslingen, später kam sogar eine Maschine aus Königswinter in Rüdesheim zum Einsatz.

Auch diese Bahn hatte eine Schwester, die von Aßmannshausen auf die Höhe des Niederwalds dampfte. Sie erlitt das gleiche Schicksal. Auch an ihrer Stelle wird heute ein Sessellift betrieben.

Quellen: 75 Jahre Drachenfelsbahn, Festschrift 1958
Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 3
Messerschmidt, Zahnradbahnen

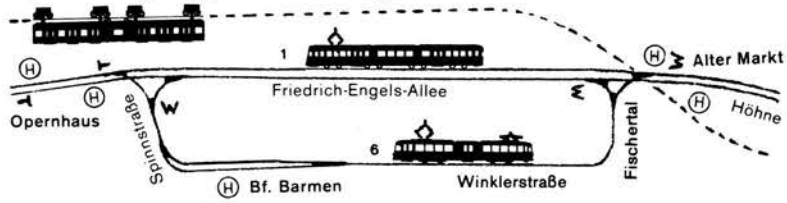
General-Anzeiger
Mittwoch, 24. Dezember 1975

★

Weil eine 37jährige Kraftfahrerin von der Friedrich-Engels-Allee in den Steinweg einbog, obwohl die Kreuzung durch einen Verkehrsstau blockiert war, kam sie auf den Straßenbahngleisen zum Stehen. Um den Schienenstrang freizumachen, setzte sie ihr Fahrzeug zurück — und rammte eine Straßenbahn. Beim Aufprall wurden in der Straßenbahn zwei Fahrgäste verletzt.

★

Linie 6 in Richtung Döppersberg wartete bereits an der Haltestelle ALTER MARKT, und Linie 1 nach Wieden folgte schon. Damit die "1" durch das Wendemanöver der "6" am Döppersberg nicht noch zusätzlich aufgehalten wurde, entschloß man sich zu einer "fliegenden Überholung" gemäß folgender Skizze:



Ein schöner Beweis, daß die Straßenbahn gar nicht so unbeweglich ist.
Beobachtet und aufgezeichnet von K. Sieper

Straßenbahn-Schicksal entscheidet sich bald

17. Dezember 1975

Ob die im Stadtgebiet noch existierenden Straßenbahnlinien noch vor 1985 — dem Termin, den der Generalverkehrsplan nennt — insgesamt oder in Abschnitten stillgelegt werden sollten, wird gegenwärtig von einer Arbeitsgruppe der Wuppertaler Stadtwerke und der Stadtverwaltung untersucht.

Wie Stadtwerke-Vorstandsvorsitzer Harald Graf gestern aus der jüngsten Aufsichtsratssitzung des Unternehmens mitteilte, soll bis März nächsten Jahres eine Ausarbeitung vorliegen, über die Aufsichtsrat und Rat der Stadt grundsätzlich entscheiden können. Wenn man sich für eine vorzeitige Stillegung entscheide, müsse dann bis zu den Sommerferien die Reihenfolge der zu treffenden Maßnahmen festgelegt werden. Über eine Stillegung der Linie 1, von der der weitere Ausbau des Varresbecker Kreuzes wesentlich abhängt, werde keinesfalls vorher entschieden.

Der Aufsichtsrat, der Grundsatzfragen beriet, hat sich gegen eine weitere Verdünnung des Betriebes auf den Nahverkehrsmitteln ausgesprochen. Der derzeitige Fahrplan-Stand dürfe nicht unterschritten werden. Er sprach sich weiter dafür aus, daß die Stadtwerke in der Eigen-Stromerzeugung autark bleiben und er bestätigte die bisher eingeleiteten Maßnahmen zur Sicherstellung der Wasserversorgung bis zum Jahre 2000.

Die „Beerdigung" des Projektes der Schwebebahnverlängerung nach Nächstebreck fand um Mitternacht am Montag statt, als der Stadtrat bereits zehn Stunden tagte. Beerdigungen, so Oberstadtdirektor Dr. Krumsiek, finden zwar sonst nicht zu dieser Uhrzeit statt, trotzdem war der Abschied von dem langdiskutierten Projekt für viele schmerzlich.

FDP-Stadtverordneter Heinz Jonas ging sogar trotz der späten Stunde noch für die Schwebebahnverlängerung „in die Bütt". Jonas fragte: „Was werden spätere Generationen von uns sagen, wenn sie diese Entscheidung betrachten, die Schwebebahn nicht zu verlängern?" Ebenso wie Jonas bedauerte auch sein CDU-Kollege Hermann J. Richter, daß die Schwebebahnfrage wegen der späten Stunde ausführlich nicht diskutiert werden könne. In der Sache vertrat die CDU aber die Auffassung, das Projekt sei nicht zu verwirklichen. Nur zwei Stadtverordnete sprachen sich dann in der Abstimmung für die Schwebebahnverlängerung aus. Die Beerdigung hatte stattgefunden. Die Entscheidung hatte nicht länger aufgeschoben werden können, weil man die Veränderungssperren für die Gebiete „Vor der Beule" und „Gildenstraße" nicht länger bestehen lassen konnte.

Angesichts der wirtschaftlichen Lage der Stadt, über die man bei den Haushaltsplanberatungen mehr als genug gesprochen hatte, der wirtschaftlichen Entwicklung und der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung der Stadt, hielt es auch die Stadtverwaltung nicht mehr für vertretbar, an dem Projekt der Schwebebahnverlängerung länger festzuhalten.

Nur bei einer stärkeren Bevölkerungsansiedlung im Nächstebrecker Raum wäre die Verlängerung sinnvoll gewesen. Mit verstärkter Wohnungsbebauung in diesem Gebiet ist allerdings im erforderlichen Umfang kaum zu rechnen.

Die Verwaltung wies in ihrer Vorlage darauf hin, daß der Einsatz öffentlicher Mittel für Wohnungsbauförderung nur noch konzentriert für solche Baumaßnahmen eingesetzt werden könnten, „die zur angestrebten Verbesserung der Wohnlichkeit innerhalb der Kernstädte Barmen und Elberfeld führen oder aber in anderen Stadtteilzentren gleiches bewirken." Darunter fällt Nächstebreck nicht. Und so mußte das Schwebebahnprojekt sterben.

M. H.

UNSER LYRA-BÜGEL KOMMT ZU SPÄTEN EHREN

Die Rheinische Bahngesellschaft AG rüstet zum 100-jährigen Jubiläum der Düsseldorfer Straßenbahn einen Oldtimer mit unserem Bügel aus. Bekanntlich ist dieser Bügel eine hochherzige Spende der Wiener Stadtwerke. So schließt sich nach 33 Jahren ein Kreis, der uns an unselige Zeiten erinnert: Im Gefolge der Zerstörungen durch alliierte Luftangriffe hatte die damalige Reichsregierung 7 Wiener Straßenbahnwagen der Type H (Nr. 2154, 2155, 2157, 2158, 2160, 2162, 2165, umgenummert auf 2151-2157) nach Düsseldorf beordert, die allerdings nicht mehr zum Einsatz kamen und 1948 wieder zurückgegeben wurden.
Anders hingegen in Wuppertal: 5 Anhänger der Wiener Type a Nr. 1001-1005 fuhren lange Jahre auf dem Normalspurnetz mit den Nummern 510-514, zuletzt vorzugsweise auf der Linie 18 Schwelm - Sonnborn, bis sie bis 1959 abgebrochen wurden.
Quelle: Hans Lehnhart, Österr. Straßenbahnen im Ausland, Eisenbahn 4/67

Nachrichten und Informationen
des Presse- und Werbeamtes Wuppertal

75 Jahre Wuppertaler Schwebebahn

"Wuppertaler Woche" vom 22.5. - 29.5.1976

Vorläufiges Programm

Samstag, 22.5.76

Schwebebahn-Fete - Volksfeste an allen Schwebebahnhöfen

Ab 15.00 Uhr Schwebebahnfahrten für 10 Pfennige

Blumenmarkt - Rathausvorplatz und Herzogstraße

Sonntag, 23.5.76

Orientierungsfahrt für jedermann und Geschicklichkeits-Turnier (Polizei SV - Motorsport)

Montag, 24.5.76

Jubiläumsveranstaltung - Zoo-Gaststätten
zuvor Fahrt mit dem restaurierten Kaiserwagen

Eröffnung der Ausstellung "Nahverkehrsmittel der Zukunft"
Stadtsparkasse Wuppertal-Elberfeld

Dienstag, 25.5.76

Totales Kino - Wuppertaler Schmalfilmer zeigen Schwebebahnfilme
Von der Heydt-Museum

Fahrt mit dem Kaiserwagen für 75 Jahre alte Wuppertaler Bürger

Mittwoch, 26.5.76

Jazzkonzert Chris Barber oder Mr. Acker Bilk oder Dutch Swing College-Band - Stadthalle

Kinderfest mit Hüpfball-Wettbewerb - Hardt

Donnerstag, 27.5.76 (Himmelfahrt)

Beyenburger Himmelfahrtskirmes

Freitag, 28.5.76

Tagung der Landesgruppe VÖV - Zoo-Gaststätten

Samstag, 29.5.76

Wettfahrt Schwebebahn gegen Langstreckenläufer, Radfahrer und Rallyefahrer

Tanz in der City - Rathausvorplatz und Herzogstraße

Konzert mit den Berliner Philharmonikern unter Herbert von Karajan - Stadthalle

22.5. - 29.5.76 Große Kirmes auf dem Gelände der ehem. Firma Kötter
Nähe Schwebebahn-Haltestelle Adlerbrücke

Montag - Samstag je eine Sonderfahrt mit dem Kaiserwagen

Jubiläums-Arrangement "48 Stunden in der Schwebebahnstadt"

Stand der Vorbereitungen: Februar 1976

BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e.V.

Bilanz zum 31. Dezember 1975

Aktiva

Gleisanlage	Vortrag	4.683,-- DM	
	Zugang	6.560,-- DM	11.243,-- DM
Zaun			692,-- DM
Fahrzeuge	Vortrag	1.977,03 DM	
	Abgang	867,03 DM	
Kesselw.	Zugang	90,-- DM	
Leiterw.	Zugang	550,-- DM	1.750,-- DM
Stromanschluß	Zugang		930,93 DM
Trafostation	Zugang		1.165,-- DM
Sparkasse			1.357,40 DM
Postscheckkonto			1.371,64 DM
Sparbuch			463,20 DM
Forderungen an Mitglieder			300,-- DM
Umsatzsteuer für IV/1975			954,-- DM
			20.227,17 DM

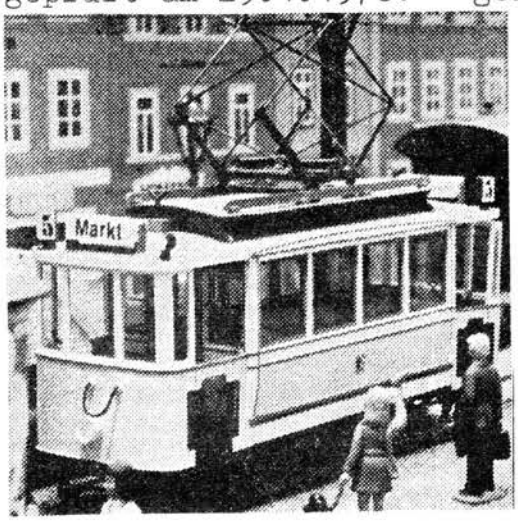
Passiva

Festbetragsdarlehen			4.000,-- DM
Darlehen			767,-- DM
Vermögen	Vortrag	8.170,02 DM	
Überschuß 1975		7.290,15 DM	15.460,17 DM
			20.227,17 DM

Abrechnung der Ausgaben und Einnahmen

Ausgaben		Einnahmen	
Porti, Bürokosten	1.110,35 DM	Beiträge	7.547,-- DM
HALTESTELLE, Rundschreiben	1.747,78 DM	Spenden	7.481,95 DM
Werkzeuge, Kleinmat.	4.373,95 DM	Erlöse 11 %	1.585,83 DM
Transporte	4.822,50 DM	Erlöse 5,5 %	1.252,56 DM
Schotter und Sand	1.563,49 DM	Zuschuß Denkmalpfl.	8.000,-- DM
Strom	688,43 DM	sonst. Einnahmen	21,94 DM
Mieten	3.040,14 DM		
sonstige Kosten	639,23 DM		
Beiträge, Versicher.	363,-- DM		
Sonderfahrten	250,26 DM		
Überschuß	7.290,15 DM		
	25.889,28 DM		25.889,28 DM

aufgestellt: gez. E.G. Beiersmann
geprüft am 29.1.1976: gez. Holthaus gez. Westermann



Dieses Mal häufen sich brandneue Meldungen. Das Presse- und Werbeamt der Stadt Wuppertal veröffentlicht das Programm für das Schwebebahnjubiläum. Auf der Nürnberger Spielwarenmesse stellte die Firma Lehmann das erste Serienmodell einer Meterspurstraßenbahn vor. Das Vorbild lief in Darmstadt, das Modell* fährt auf 45 mm Gleisen im Maßstab 1:22,5. Die erste Sonderfahrt anläßlich des 100-jährigen Jubiläums der Straßenbahn in Düsseldorf fand unter starker Beteiligung von Straßenbahnfreunden am 7.2.1976 statt.

*Bild: Handelsblatt

PERSONALIEN
Wir richten herzliche Genesungswünsche an unseren Schriftführer, Herrn Volker Höher, der seit Sommer 1975 im Krankenhaus ist. Herr Höher hat sich an jedem Wochenende im Mannschaftswagen der Kohlfurth um das leibliche Wohl der Aktiven gekümmert und Geschäftsstellenarbeit dort neben seinen übrigen Aufgaben erledigt. Junge, komm bald wieder!

NACHRUF : Wir erfüllen die traurige Pflicht, Sie davon zu unterrichten, daß unser Mitglied, Frau Gertrud Tegtmeyer aus Wuppertal-Elberfeld, am 17. Dezember 1975 verstorben ist.
In einer Schweigeminute zu Beginn der Jahreshauptversammlung werden wir ihrer gedenken.

JAHRESBERICHT des Vorstandes und der technischen Leitung für das Geschäftsjahr 1975

Dieser Jahresbericht muß beginnen mit einem Dank an unsere aktiv tätigen Mitglieder unter der Leitung von Herrn Heinz Johann, dessen Jahresbericht Bestandteil dieses Jahresabschlusses ist. Ihnen ist es zu verdanken, daß die Strecke der Museumsstraßenbahn Wuppertal-Kohlfurth - Cronenberg auf der gesamten Länge wieder elektrisch zu betreiben ist, wenn auch ein Personenverkehr zunächst noch nicht durchgeführt werden kann.

Neben den aktiven Bemühungen gehen die Vorbereitungen zur Gründung der BETRIEBSFÜHRUNGSGESELLSCHAFT, welche die Betriebsleitung der BMB übernehmen soll, weiter. Die vorgesehene Änderung der Satzung muß aus diesem Grunde noch einmal zurückgestellt werden, bis die Gründung der Betriebsgesellschaft und deren Anerkennung durch die Aufsichtsbehörden gesichert ist.

Unsere Vereinsmitteilungen HALTESTELLE sind zu einem den eingesetzten Mitteln und dem redaktionellen Aufwand entsprechenden Organ geworden, das wir weiterhin zur Selbstdarstellung und zur ansprechenden Werbung für unsere Sache ausbauen möchten. Als Schriftleiter hat sich Herr Klaus Sieper in mühevoller Kleinarbeit um diese Sache verdient gemacht.

Wie Sie aus dem JAHRESABSCHLUSS DES SCHATZMEISTERS ersehen werden, ist es uns gelungen - wohl einmalig für eine Vereinigung noch ohne öffentlichen Fahrbetrieb - das Umsatzvolumen bis an die 30.000,-- DM-Grenze heranzubringen. Dies wurde möglich durch eine Beihilfe der öffentlichen Hand für die Erhaltung des technischen Kulturdenkmals BMB, durch zahlreiche Spenden aus der Mitgliedschaft und durch zinslose Darlehen der aktiven Mitglieder zur Beschaffung von Material. Wir bedanken uns für diese Gelder sehr! Die Vereinigung hat keinerlei Verbindlichkeiten.

Die Finanzierung der Gleichrichterstation ist nunmehr gesichert. Sobald die übrigen Aufgaben es zulassen, soll der Bau begonnen werden.

Als Erfolg der sichtbaren Fortschritte und der HALTESTELLE ist zu werten, daß sich im Jahre 1975 insgesamt 42 neue Mitglieder angeschlossen haben.

Die MITGLIEDERBEWEGUNG:
Stand am 1. Januar 1975: 179 Mitglieder
Stand am 31. Dezember 1975: 212 Mitglieder
(Zugang 42, Ausschluß 5, verstorben 1, Austritt 3)
Für z.Zt. 7 Mitglieder, die weder aktiv wurden, noch Beitrag überwiesen oder Antrag auf Befreiung oder Austrittserklärung sandten, wird der Antrag auf Ausschluß zur Jahreshauptversammlung gestellt.

Alle Mitglieder ohne Beitragsrückstand erhalten mit dieser Post den neuen JAHRES-MITGLIEDSAUSWEIS. Damit werden die bisherigen Mitgliedsausweise ungültig. Wir verlassen damit die Praxis der jährlich zu verlängernden Ausweise.

Insgesamt ist eine spürbare Konsolidierung zu verzeichnen, sowohl von der personellen Seite, als auch von der technischen und materiellen Sicherstellung her. Die Basis erlaubt eine geordnete Planung sowie eine gewisse Rangstellung bei den beteiligten Behörden einzunehmen und zu vertreten.

für den Vorstand: gez. Dicke, Vorsitzender

Technischer Leistungsbericht 1975

Im vergangenen Jahr 1975 wurden durch die aktive BMB Arbeitsgruppe folgende Leistungen erbracht:

An 89 Einsatztagen wurden mit durchschnittlich 7 Arbeitskräften bei durchschnittlich 9 Arbeitsstunden 5. 607 Einsatzstunden geleistet.

Aus 89 Einsatztagen geht hervor, daß längst nicht nur an Samstagen gearbeitet wurde. Allerdings zeigt die geringe durchschnittliche Beteiligung, daß auch jene Tage mitgezählt sind, an denen mindestens 2 Mann gearbeitet haben. Leider fallen hierunter auch die Tage der Aktivitätswochen, welche an 10 Tagen einen Beteiligungsdurchschnitt von nur 5 Mann ergaben. Diese Tage fielen jedoch auch in die Zeit der größten Hitze des Jahres.

Auf jeden Fall ist eine außerordentliche Leistung durch Vereinsmitglieder erbracht worden, die - wollte man sie durch bezahlte Kräfte erreichen, einen Betrag von ca. DM 135. 000, -- erfordert hätte.

Hinzuzuzählen sind noch die Leistungen der Unternehmen, welche durch kostenlose Bereitstellung von Fahrzeugen, Maschinen usw. erhebliche Werte beigesteuert haben.
So hat unser Mitglied Herr Schultz an 18 Einsatztagen seinen LKW mit Kran zur Verfügung gestellt. Diese Leistung entspricht einem Wert von ca. DM 6. 480, --

Ein befreundetes Tiefbauunternehmen hat insgesamt 12 Stunden eine große Raupe mit Maschinist zur Verfügung gestellt (ca. DM 900, --), an 5 Tagen einen Kompressor ausgeliehen (ca. DM 300, --) und 2o Quadratmeter Straße asphaltiert (ca. DM 800, --). Es ergibt eine Gesamtsumme von ca. DM 2. 000, --

Unser Mitglied Herr Ahrens hat den Transport der Weiche von Hagen zur Kohlfurth ausgeführt. Wert ca. DM 600, --

Eine uns wohlgesonnene Hückeswagener Firma hat an 3 Tagen mit vier Fahrten 41 Tonnen 15 m lange Schienen von Hagen zur Kohlfurth befördert. Wert ca. DM 2. 200, --

Die Firma Bayer Leverkusen hat in 3 Einsätzen unsere Strecke und den Betriebshof mit Unkrautbekämpfungsmittel bearbeitet. Wert ca. DM 1. 500, --

Unser Mitglied Herr Mann hat mit 3 Arbeitseinsätzen, unter Zuhilfenahme seines Personals, Holzeinschlagsarbeiten durchgeführt. Wert ca. DM 1. 800, --

Die Firma Fritz Driescher spendete für unsere Kleinstromversorgung einen Schaltschrank im Werte von DM 660, --

Unser Mitglied Herr ..... lieferte mit einem LKW seines Arbeitgebers 10 Kubikmeter Sand an. Wert ca. DM 280, --

Diese Summen ergeben zusammen noch einmal einen Betrag von ca. DM 15. 520, --

Es würde zu viel Zeit und Raum erfordern, wollte man die Leistungen des Jahres ausführlich beschreiben. Daher die durchgeführten Arbeiten in Stichworten:

Gleisbau. Weiche 1 (Betriebshof vorne) ausgegraben, gerichtet und gestopft sowie teilweise ausgepflastert.
Gleis zwischen Straße und Weiche 1 demontiert (war restlos abgefahren, uralte Profil) und mit gutem, altbrauchbarem Profil 4 a erneuert, gestopft und ausgepflastert.
Weiche 5 in Hagen demontiert, zur Kohlfurth gebracht, hier montiert, eingebaut und eingeschottert.
Gleis 4 im Anschluß an Weiche 5 montiert und eingeschottert.
In Hagen-Emst ca. 375 m guterhaltenes, fast neues Gleis abgebaut und zur Kohlfurth transportiert.

Fahrleitung. In Hagen wurde Fahrleitung durch uns ausgebaut und im Tausch gegen Altkupfer erworben (Altkupfer aus verschrotteten Bahntransformatoren).
In Feld I der Fahrleitung am oberen Ende ca. 120 m Fahrdraht eingebaut (war einseitig gestohlen). In Feld II unteres Ende ca. 2 x 22o m Fahrdraht eingebaut (war beidseitig gestohlen).
Neues Spannwerk für Feld II errichtet. / Masten 70 und 71 repariert / an Mast 69 neuer Ausleger erstellt / Fahrleitung gesamt gerichtet, so daß diese bis auf 70 m vor Möschenborn befahrbar ist.

Stromversorgung. Die Stromversorgung für Rangierfahrten und Streckenarbeiten 250 Volt Gleichstrom bei 100 Amp. wurde erstellt.

Fahrzeugtransporte. Die noch im Depot Mirke verbliebenen Fahrzeuge Tw 113, Tw 105, Tw 115, Tw 136, Tw 141 und Atw 93 wurden zur Kohlfurth überführt.
Tw 1436 wurde von Essen zur Kohlfurth gebracht.
Die Hagener Fahrzeuge Tw 329 und Bw 131 kamen nach erfolgter Hauptuntersuchung als erste volleinsatzfähige Fahrzeuge ebenfalls zur Museumsstrecke.
Neuerwerbung aus Aachen: Sprengwagen Spw 1 (zur Unkrautbekämpfung) wurde per Lkw - Kessel und Fahrgestell getrennt - zur Kohlfurth geholt.
Eine weitere Neuerwerbung ist eine Magirusleiter auf Gleiskraftwagen von der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn - jetzt KVB. Diese Leiter ermöglicht nach erfolgter Umspurung Reparaturen und Anstricharbeiten an den Masten sowie Baumbeschneidungen in jeder Höhe und Richtung.

Geländearbeit. Das Planum für die Halle ist vorbereitet. Es wurden ca. 800 Kubikmeter Erde verschoben. Dazu mußte der hintere Zaun abgebaut und Gleis 6 verschwenkt werden. Gleis 6 wurde wieder gerichtet und verlängert. Der Zaun ist wieder hergestellt worden.

Bauten. Die Baugenehmigung für unsere Gleichrichterstation liegt vor.

Schlußbetrachtung. Trotz dieser vielfältigen Arbeiten ist leider die Vorausplanung für das Jahr 1975 nicht ganz erfüllt. So ist das Gleis 5 einschließlich Grube noch nicht in Angriff genommen. Der zur Restaurierung vorgesehene Wasserdurchlaß an der Haltestelle Kaltenbachtal ist liegengeblieben. Der Rohbau der Gleichrichterstation ist noch nicht begonnen.
Es bleibt zu hoffen, daß der Arbeitsplan für 1976, welchen ich bei der Jahreshauptversammlung veröffentlichen werde und welcher der augenblicklichen Situation angepaßt sein wird, erfüllt werden kann.

Heinz Johann, Elektro-Ing.
Hückeswagen, Januar 1976

Auf der letzten Seite haben wir ein Mosaik der Arbeiten zusammengestellt. Die Schriftleitung

