

Dirk Wiel

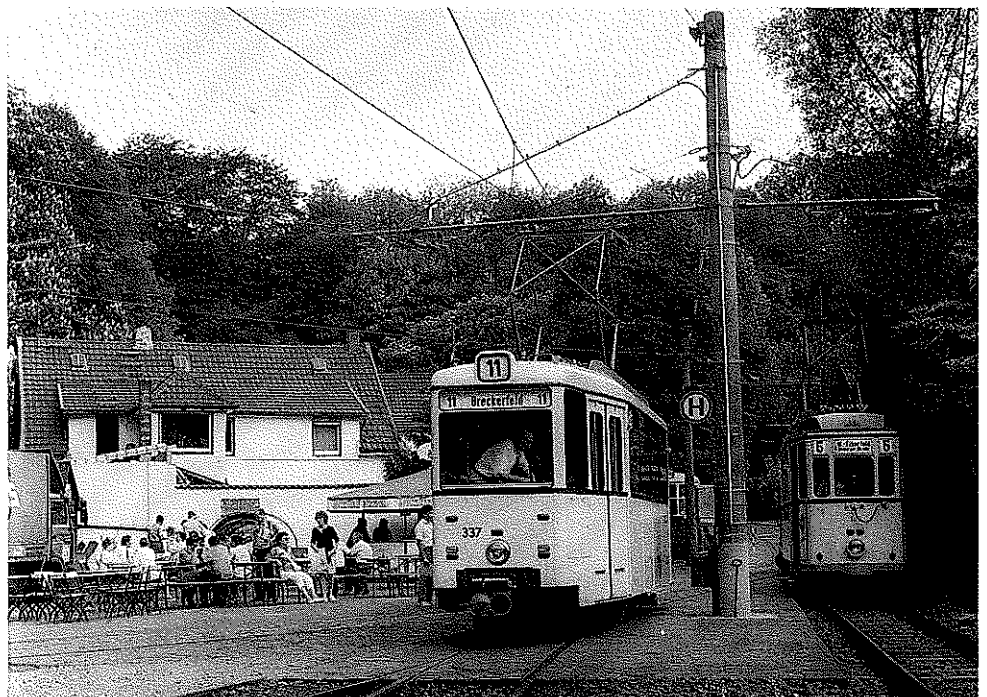
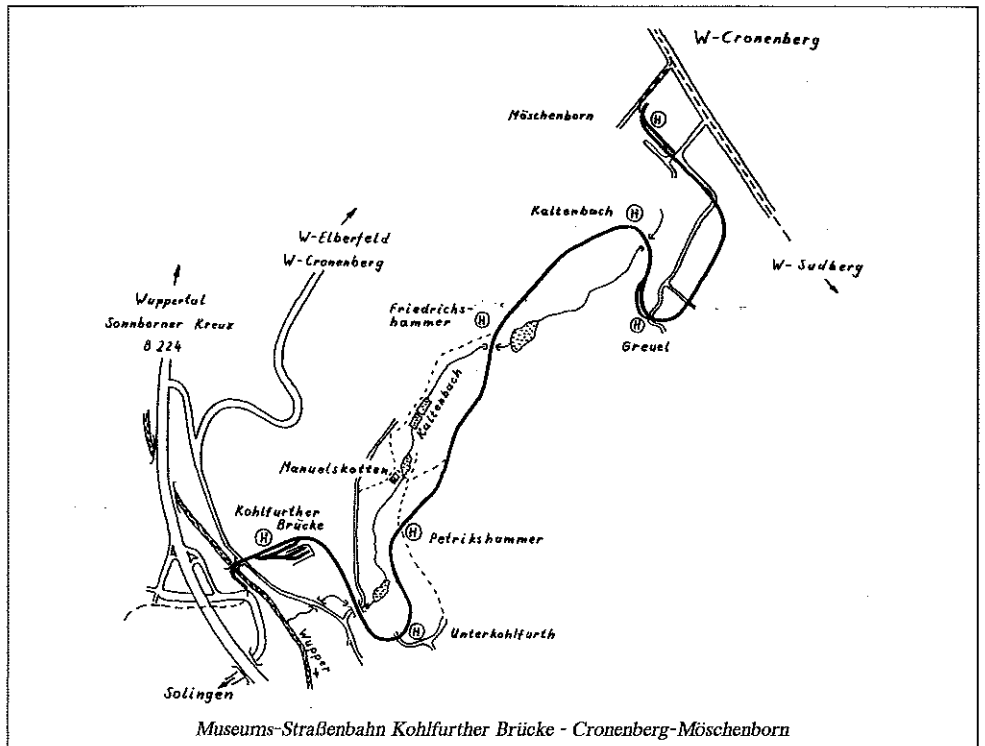
Aufnahme des Fahrbetriebes auf den Bergischen Museumsbahnen

Nachdem die Betriebsausflüge der DEV-Aktiven am 19. 4. 1976 und am 3. 10. 1981 die Bergischen Museumsbahnen (BMB) in Wuppertal zum Ziel gehabt und nachdem die Vertreter der BMB vor einigen Jahren den Arbeitskreis Museumsbahnen des BDEF nach einem gleichermaßen peinlichen wie lächerlichen Auftritt unter Protest verlassen hatten (s. Glosse S. 4), verlor hier das Unternehmen an Beachtung. Voller Neugier, ob und was sich in den letzten 10 Jahren getan haben möge, wurde der Einladung Folge geleistet, der Eröffnung des Fahrbetriebes beizuwohnen. Daß sich die BMB heute als einzige Museums-Straßenbahn in Deutschland und damit als Bereicherung der Museumslandschaft darstellen und wie hinter den Kulissen gearbeitet wird, schildert im folgenden ein Aktiver der BMB. D. Red.

Mit der Eröffnung des Fahrbetriebes auf einem Teilstück der Museums-Straßenbahnstrecke Kohlfurter Brücke – Cronenberg-Möschornborn in Wuppertal am 23./24. 5. 1992 ging nach 20jähriger Aufbauarbeit die Pionierzeit der Bergischen Museumsbahnen (BMB) für jedermann ersichtlich zu Ende. Der Fahrplan ist 1992 noch recht dünn, so sind nach Erscheinen dieses Heftes nur noch der 9. August, 13. September und 11. Oktober Fahrtage, doch betrachten wir dies nur als Anfang einer Betriebsausweitung. In Anbetracht der unmittelbar an unserer Museums-Straßenbahn liegenden Städte Wuppertal, Solingen und Remscheid sowie den ebenfalls in der Nähe liegenden Großstädten Köln, Düsseldorf, Essen, Bochum und Hagen dürfte die Hoffnung auf einen allsonntäglichen Fahrbetrieb im Sommer nicht allzu realitätsfremd sein.

Zwanzig Jahre hat es gedauert, bis aus der Idee einiger Straßenbahnfreunde ein Straßenbahnmuseum mit Fahrbetrieb werden konnte. Erster faßbarer Schritt war 1973 der Abschluß eines langfristigen Pachtvertrages mit den Wuppertaler Stadtwerken (WSW) die Anlagen des Streckenstückes Kohlfurter Brücke – Cronenberg-Möschornborn betreffend. Daran schlossen sich Arbeiten zur Schaffung einer Museums-Infrastruktur sowie zur Sammlung und Restaurierung der Ausstellungsobjekte an.

Schließlich mußten zur Aufnahme des Museums-Straßenbahnbetriebes eine Konzession eingeholt werden und ein regelrechtes Verkehrsunternehmen entstehen, das allen Anforderungen der BO-Strab, der einschlägigen gesetzlichen Grundlage für Bau und Betrieb von Straßen- und Stadtbahnen, entspricht. Das Land Nordrhein-Westfalen erteilte den BMB 1991 die Konzession, und daß die BMB heute einen soliden Straßenbahnbetrieb darstellen, wird schon daran deutlich, daß wir je einen Profi von der Rheinischen Bahngesellschaft Düsseldorf sowie von den Essener und den Kölner Verkehrsbetrieben als Betriebsleiter gewinnen konnten.



Am Eröffnungstag, am 23. 5. 1992 verkehrten zwei Triebwagen abwechselnd auf der Museums-Straßenbahn. Hst. Kohlfurter Brücke, links Tw 337 (ex Hagener Straßenbahn) rechts Tw 105 (ex Bergische Kleinbahnen AG)

Alle Fotos: Wolfram Bäumer

Konzept der BMB

Thema der BMB ist der städtische Nahverkehr im Bergischen Land. Wie überall in Deutschland empfand man im auslaufenden 19. Jahrhundert die Erschließung der Fläche durch Haupt- und Nebenbahnen auch im Bergischen Land als nicht ausreichend und strebte eine Ergänzung des Eisenbahnnetzes durch Kleinbahnen an (s. DME 2/92 S. 11 – 27). Das Bergische Land in der preußischen Rheinprovinz unterschied sich aber schon damals durch intensive gewerbliche Erwerbstätigkeit von den ländlich strukturierten Gebieten in den Provinzen Hannover, Schleswig-Holstein, Pommern, West- und Ostpreußen sowie Posen. Während dort dampfbetriebene Kleinbahnen bis in die 1960er Jahre ihren Dienst zur allgemeinen Zufriedenheit verrichten konnten, überlebten sich im Bergischen Land die technisch ähnlich ausgerüsteten Kleinbahnen Heiligenhaus – Hösel, Ronsdorf – Müngsten sowie Wermelskirchen – Burg schon nach wenigen Jahren.

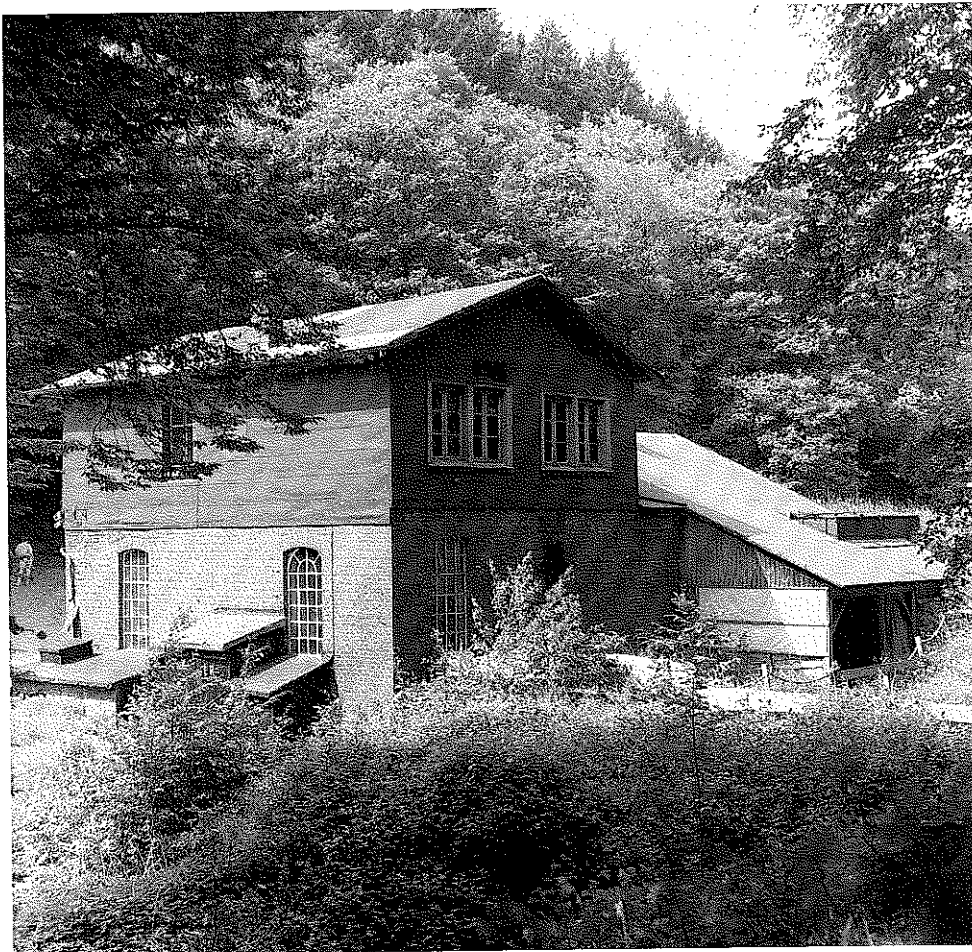
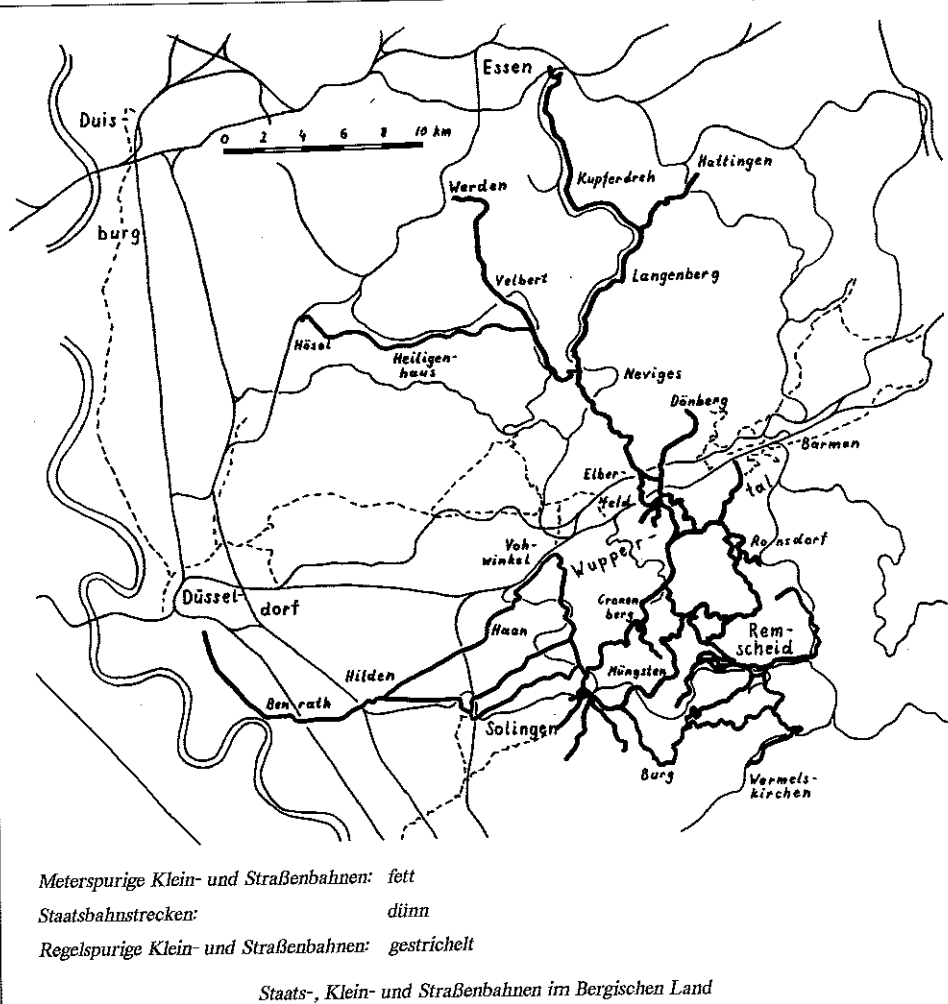
Hohe Bevölkerungsdichte, ausgeprägte gewerbliche Produktion, aber auch die topografischen Gegebenheiten im Bergischen Land riefen ein weitaus höheres Verkehrsaufkommen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr hervor und erforderten aufgrund der starken Steigungen und engen Radien beträchtliche Antriebsleistungen der Triebfahrzeuge. Diesen Anforderungen kann am ehesten eine elektrische Bahn gerecht werden.

Daher eröffnete am 9. Juli 1893 die Remscheider Straßenbahn ihr erstes Streckenstück. In der Folge bauten die Barmer Bergbahn AG, die Bergische Kleinbahnen AG, die Remscheider Straßenbahn und die Solinger Stadt- und Kreisbahn ein dichtes Netz von meterspurigen elektrifizierten Kleinbahnstrecken. Wie dicht das bergische Land erschlossen wurde, zeigt die Streckenübersicht. Nach Erlass des Personenbeförderungsgesetzes wurden die Kleinbahnen zu Straßenbahnen umkonzessioniert, was sich für die Fahrgäste kaum auswirkte. In den 1960er Jahren verdrängte der Kraftfahrzeugverkehr die Straßenbahnen, und am 1. August 1970 wurde als letzte meterspurige Straßenbahn im Bergischen Land die Strecke Bahnhof Eilberfeld – Dönberger Straße stillgelegt.

Wenn sich die BMB auch regional im wesentlichen auf die Straßenbahnen im Bergischen Land konzentrieren, so wollen wir dennoch die Erschließung der benachbarten und gleichermaßen strukturierten Regionen nicht ganz aus den Augen verlieren. Im märkischen Land gilt unser Interesse den Hagener Straßenbahnen sowie der Iserlohner Kreisbahn, im Ruhrgebiet sind es die Essener Straßenbahn (EVAG), die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen (BOGESTRA) sowie die Vestischen Straßenbahnen, die unsere Beachtung finden.

Das bedeutet aber nicht, daß wir jede Menge Fahrzeuge, Schaffnerzangen und Uniformstücke von den genannten Betrieben sammeln wollten. Unser Interesse dient vielmehr dazu, parallele Entwicklungen oder markante Unterschiede zu den bergischen Straßenbahnen zu erkennen, ggfls. zu dokumentieren und unseren Besuchern zu vermitteln.

Mit dem Manuelskotten existiert im Kaltenbachtal keine 100 m neben der Museums-Straßenbahn noch ein Schleifkotten, wie es sie früher neben zahlreichen Hämmern zu hunderten im Bergischen Land gab.



Die Sammlung

Die BMB neigen nicht zur Sammelleidenschaft, wie es in DME 1/92 S. 19 den Straßenbahnfreunden nachgesagt wird. Mit lediglich 2 Dutzend Straßenbahnwagen ist unsere Fahrzeugsammlung schon fast abgeschlossen. Einen einzigen Straßenbahntriebwagen wollen wir noch beschaffen: einen Großraumgelenkwagen der Remscheider Straßenbahn (Tw 102 oder 106), der bislang bei der Straßenbahn in Darmstadt eingesetzt wurde. Er wird Mitte September den Weg zu unserer Museumsbahn finden, um hier den Abschluß der Entwicklung zu zeigen.

Schwerpunkt der Fahrzeugsammlung sind die Straßenbahnbetriebe des Bergischen Landes. Einige Fahrzeuge der Hagener Straßenbahn, der BOGESTRA und der Vestischen Straßenbahnen schließen Lücken, die mit bergischen Fahrzeugen nicht mehr zu schließen waren. In unserer Fahrzeugsammlung befinden sich auch noch 4 Wagen der Reutlinger Straßenbahn, die uns vor vielen Jahren in betriebsfähigem Zustand und mit zahlreichen Ersatzteilen als Geschenk angeboten worden waren. In der Hoffnung auf eine baldige Betriebsaufnahme mochte man damals das Geschenk nicht ausschlagen. Heute empfinden wir die Fahrzeuge als Fremdkörper in unserer Sammlung und würden uns sehr gerne von ihnen trennen. Doch da es sich u. E. um historisch wertvolle Fahrzeuge handelt, mögen wir sie nicht verschrotten, und einen Abnehmer haben wir noch nicht gefunden.

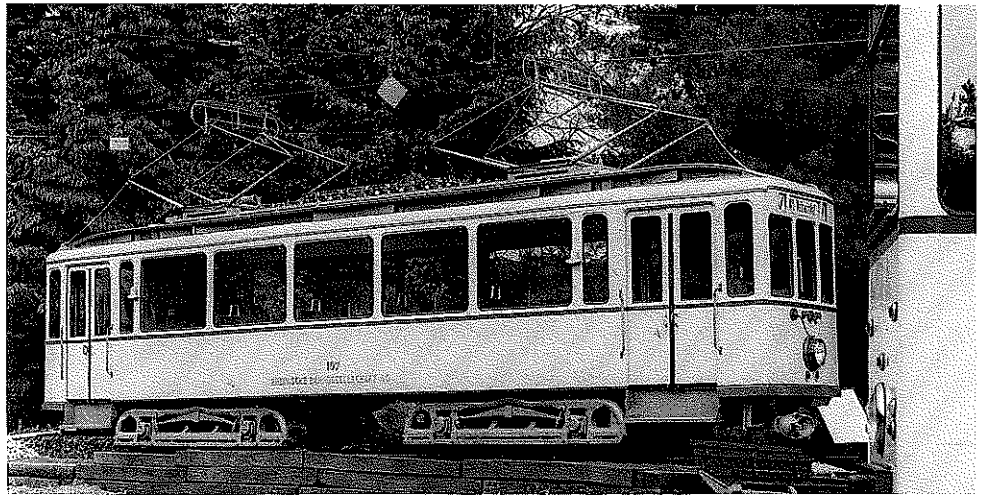
Wichtigstes Sammlungsobjekt ist das 3,3 km lange Streckenstück Kohlfurthener Brücke – Cronenberg-Möscheln. Dieses ganz in der heutigen Stadt Wuppertal gelegene Streckenstück wurde 1914 von der Barmer Bergbahn AG als elektrische Kleinbahn (Wuppertal-)Elberfeld – Solingen für den Personenverkehr eröffnet und von 1927 bis 1958 zwischen Kohlfurth und Solingen Nord auch im Güterverkehr bedient.

Von der Kohlfurthener Brücke über die Wupper steigt die Strecke aus dem Wuppertal am Hang des Kaltenbachtals um 153 m auf die Höhen des Wuppertaler Ortsteiles Cronenberg an. Die Strecke trägt mit durchschnittlichen 50 ‰ Neigung und engen Radien in Schleifen zur Höhengewinnung durchaus den Charakter einer Gebirgsbahn. Interessantes Detail ist auch die seitliche Steineinfassung des Oberbaues, die aufgrund der relativ hohen Hangabtriebskräfte zur Lagesicherung insbesondere in den Gleisbögen notwendig ist.

Oben: Wie Tw 107 (ex Rheinische Bahngesellschaft) besteht die Fahrzeugsammlung vorwiegend aus Fahrzeugen bergischer Klein- und Straßenbahnen.

Mitte: Gittermasten inkl. eines Abspannmastes von 1914, steingefasster Oberbau, Einschnitte und Dämme, eine Ausweichstelle, all dies gehört zur historischen Strecke der Museums-Straßenbahn. Auch die Betonmasten sind historisch: Sie wurden bei der letzten Sanierung durch die WSW im Jahre 1952 eingebaut. Die Gittermasten trugen ursprünglich eine Kettenfahrleitung, die im Zweiten Weltkrieg zur Kupfergewinnung gegen eine Einfachfahrleitung ausgetauscht worden war. Daher sind die Betonmasten von 1952 deutlich kürzer als die Gittermasten von 1914. Hst. Greuel

Unten: Den hohen Bahndamm unterbricht am Schütt eine Brücke für die Straße ins Kaltenbachtal. Die Decklage der Stützmauern mußte durch die BMB ausgebessert werden. Beachten Sie auch das Gelände.





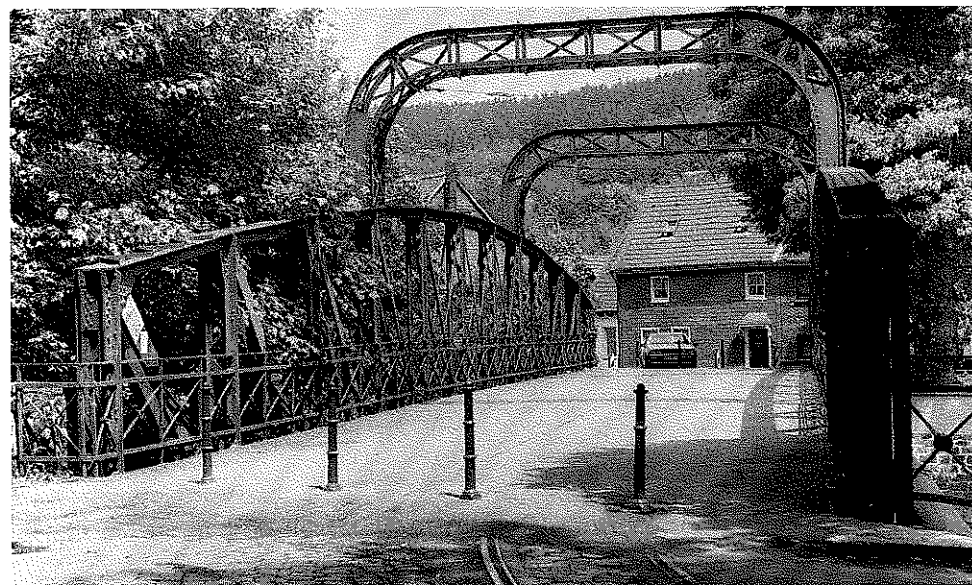
Zu einer elektrischen Kleinbahn bzw. Straßenbahn gehört auch die elektrische Fahrleitung. Auch sie, namentlich die historischen Gittermasten mit verschnörkeltem Häubchen, wie sie zahlreich an unserer Strecke stehen, verdienen die Aufmerksamkeit des Besuchers, der von der modernen Stadtbahn her die neuzeitlichen Schleuderbetonmasten kennt.

Die Kohlfurther Brücke über die Wupper befahren wir leider nicht. Sie steht als technisches Denkmal unter Schutz und wurde daher nicht den Anforderungen des heutigen Straßenverkehrs entsprechend verstärkt oder ersetzt. Heute ist sie als Fußgängerbrücke für Kraftfahrzeuge gesperrt. Gut gemeint wurde die Brücke vor einigen Jahren übergeteert, doch unter dem Belag liegen noch die Straßenbahnschienen.

Auch jenseits der Brücke liegen auf Solinger Gebiet Straßenbahngleise von ca. 200 m Länge bis an eine vielbefahrene Straße. Langfristig streben wir die Wiederinbetriebnahme auch dieses Streckenstückes über die Kohlfurther Brücke bis an die genannte Straßenkreuzung an. Denn dadurch würden nicht nur sehr viel mehr Leute auf unsere Museums-Straßenbahn aufmerksam werden, sondern wir könnten dann auch den Straßenbahnbetrieb auf eingepflasterten Gleisen zeigen.

Auch das technische Denkmal »Kohlfurther Brücke« würde durch die Weiternutzung im vormaligen Gebrauchszusammenhang aufgewertet werden. Allerdings muß zuvor eine Revision den technischen Zustand des Brückenbauwerkes beschreiben und ggfls. Ausbesserungsarbeiten einleiten. Die damit verbundenen Kosten liegen in für die BMB z. Z. indiskutablen Höhen, so daß es sich hier um ein langfristig angestrebtes Projekt handelt.

Unsere Sammlung wird abgerundet durch Uniformteile, Utensilien und Accessoires aller Art, unzählige Fahrkarten, Fachzeitschriften, Bücher und Fotos. Ein Teil davon ist in von den BMB angemieteten Räumlichkeiten untergebracht; der größte Teil wurde von Privaten gesammelt und wird zu hause aufgehoben. Eigene Räumlichkeiten zur Magazinierung bzw. zur Ausstellung der Objekte sollen noch geschaffen werden.

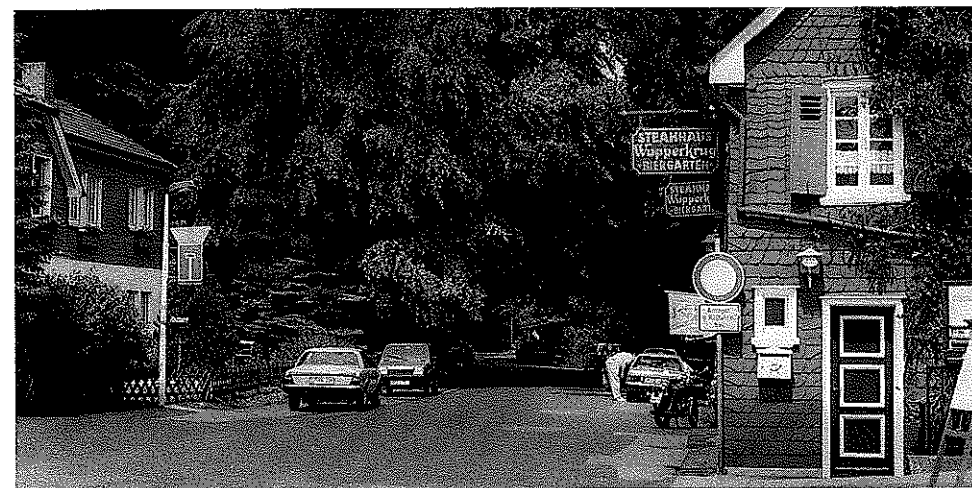


Oben: Da ein Teil der vorhandenen Masten an der besonders kritischen Stelle am Sockel unreparabel korrodiert waren, mußten sie von den BMB gegen andere ausgetauscht werden. Die BMB haben dazu einige besser erhaltene alte Masten im Bergischen Land ausgebaut (z. B. erst kürzlich am Ronsdorfer Staatsbahnhof), um passenden Ersatz zu haben. Der Vierkantgittermast und die Flachmasten im Einschnitt hinter der Hst. Unterkohlfurth sind derartige umgesetzte Masten.

Mitte: Die Schienen liegen über die Kohlfurther Brücke hinweg bis nach Solingen-Kohlfurth. Sogar die Fahrleitung ist noch vorhanden. Da die Tröge, die das Straßenpflaster aufnehmen, korrosionsgeschädigt sind, können Kraftfahrzeuge die Brücke nicht befahren.

Die Straßenbahngleise liegen allerdings auf Brückenlängsträgern auf, deren guter Zustand einen Straßenbahnbetrieb durchaus ermöglichen könnte.

Unten: Die beiden Autos links im Bild parken auf dem Streckenende der Straßenbahn. Dort ließe sich leicht eine Endhaltestelle einrichten, so daß hier an Fahrtagen ein Straßenbahntriebswagen auf Fahrgäste warten könnte.



Museumsinfrastruktur

Für die BMB war es notwendig, den 3,3 km langen Streckentorso mit den Dingen auszustatten, die jeder komplette Straßenbahnbetrieb benötigt.

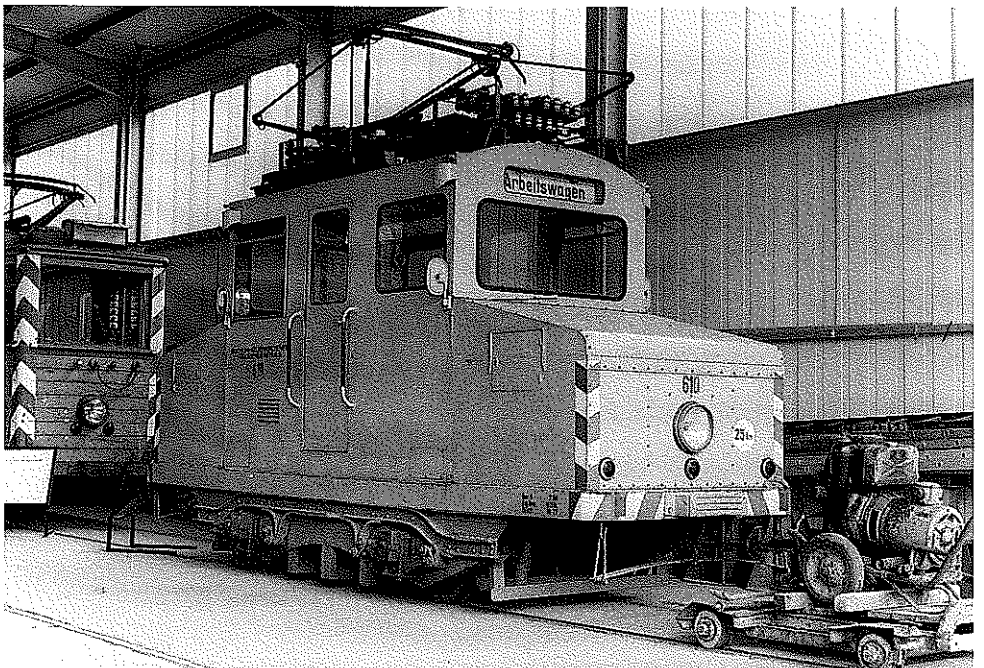
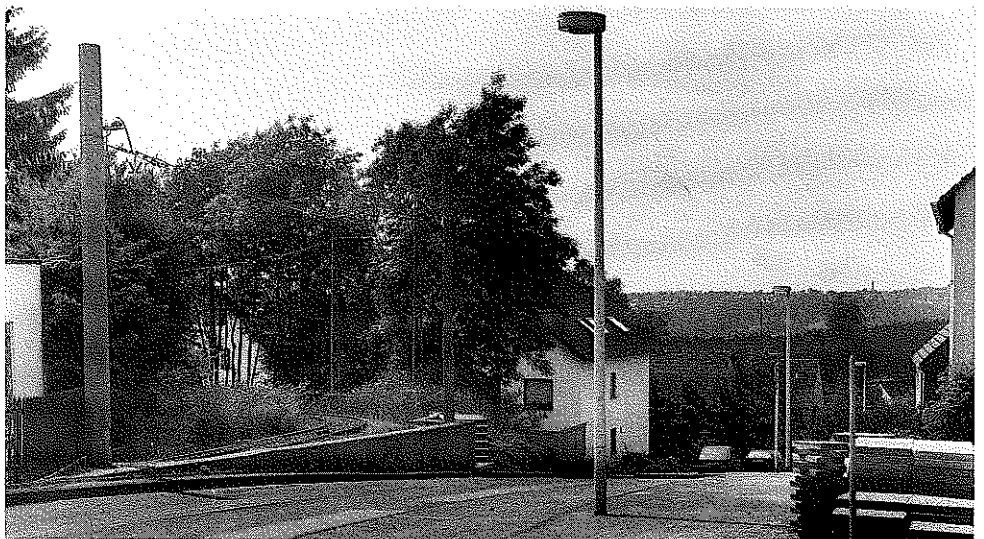
Die Strecke endet in Cronenberg-Möschornborn an der Stelle, wo sich früher die Straßenbahn in den Straßenraum einfüdelte. Die BMB mußten daher das Streckenende leicht verschwenken und dort eine Endhaltestelle errichten. Für den Betrieb mit Beiwagen wurde am Möschornborn eine Kuppelendstelle mit Schutzgleis angelegt. Da bei Planung und Ausführung das typische Erscheinungsbild von Straßenbahnhaltstellen angestrebt wurde, kann dieser Betriebspunkt auch zur Ausstellung gerechnet werden.

Elektrische Bahnen benötigen eine Stromversorgung. Die BMB mußten ein eigenes Unterwerk errichten, in dem der Strom aus dem Mittelspannungsnetz der WSW von 10-kV-Drehstrom in 650-V-Gleichstrom umgewandelt und in die Fahrleitung eingespeist wird. In Eigenleistung wurde von 1976 bis 1980 ein zweistöckiges Gebäude errichtet, das in der Folge elektrisch ausgerüstet wurde. Im Erdgeschoß stehen je ein Transformator 10 kV / 500 V für den Fahrstrom und 10 kV / 380 V für den Eigenbedarf. Im ersten Stock wurden die Schalt- und Kontrollinstrumente auf einer Schaltwand zusammengefaßt. Dort stehen auch 2 Siliziumgleichrichter mit je 660 kVA, die den 500-V-Drehstrom in 650-V-Gleichstrom wandeln. Es wird immer nur ein Gleichrichter benötigt; die Anlage ist doppelt ausgeführt, um bei Diodenschluß oder anderen Störungen keinen Ausfall zu erleben. Die installierte Leistung reicht aus, um 4 Triebwagen zugleich bergauf fahren zu lassen. Die elektrische Konzeption und Installation nahm ein angehender Elektroingenieur vor, der sich vor seinem Studium in einer Energieanlagenelektroniker-Ausbildung handwerklich qualifiziert hat. So war es kein Wunder, daß sein ehrenamtliches Engagement die Anerkennung der Sachverständigen der WSW fand, als sie 1989 die Gleichrichterstation überprüften und abnahmen. Seitdem funktioniert unsere eigene, zwar nicht hypermoderne doch durchaus zeitgemäße Stromversorgung bislang ohne jeden Ausfall.

Von größter Wichtigkeit ist die Wagenhalle. Ihr Bau bedeutete für die BMB die größte Kraftanstrengung, denn zwar steuerten das Land Nordrhein-Westfalen, der Landschaftsverband Rheinland sowie die Stadt Wuppertal beträchtliche Mittel zu, doch fiel uns als Institution ohne Eintrittsgelder und Fahrgeldeinnahmen die Finanzierung der Restsumme sehr schwer. Die Ausführung mußte daher so gut wie möglich gestreckt werden. Heute ist immer noch eine Seite offen, und die Tore fehlen auch. Eine Untersuchungsgrube wurde von vornherein eingeplant und ist fertig, doch eine Reparaturwerkstatt fehlt noch. Immerhin stehen nunmehr alle Fahrzeuge unter Dach, was für den Erhalt von Straßenbahnfahrzeugen unbedingt erforderlich ist.

Oben und Mitte: 153 m höher als die Hst. Kohlfurthener Brücke liegt die neue Endhaltestelle Cronenberg-Möschornborn. Früher bog die Straßenbahn in einem weiteren Bogen an dieser Stelle auf die Straßentrasse ein. Der Blick schweift über das Tal der Wupper hinüber nach Solingen.

Unten: Auch wenn der Wagenhalle noch Tore sowie eine Seitenwand fehlen, trägt sie wesentlich zum guten Erhalt der Fahrzeuge bei.



Die Restaurierung

Der behutsame Umgang mit der übernommenen historischen Substanz als Restaurierungsphilosophie bereitet zwar noch manchem BMB-Mitglied einige Probleme, doch scheinen wir uns in diesem Punkt in guter Gesellschaft zu befinden. In der Vergangenheit wurden bei einem Fahrzeug die vorhandenen Schleifringfahrshalter gegen „bessere“ Nockenfahrshalter ersetzt und auch bei den meisten anderen Fahrzeugen manche Veränderung „aus eisenbahnbetrieblichen Notwendigkeiten“ vorgenommen. Mittlerweile ist sich die Mehrheit in den BMB darin einig, daß die Schleifringfahrshalter, die gottlob nicht verschrottet sondern verliehen wurden, zurückgeholt und wieder eingebaut werden sollen.

Den museumsseitig unbegleiteten Aufarbeitungen in Werkstätten von Nahverkehrsunternehmen stehen wir heute eher skeptisch gegenüber. Das Beispiel des Triebwagens 105 (ex WSW), der in Essen von der EVAG aufgearbeitet wurde, zeigt, daß auf diese Weise zwar sichere und betriebstüchtige Straßenbahnfahrzeuge entstehen, doch daß weit mehr historische Substanz dabei verloren geht als betriebstechnisch notwendig und für uns sinnvoll. Denn unserer Museums-Straßenbahn bringen genormte Baugruppen kei-

nen Vorteil, haben wir doch weitgehend Einzelstücke.

Dabei soll aber nicht vergessen werden, daß die Hilfe der Nahverkehrsunternehmen in der Vergangenheit und Zukunft für uns absolut unverzichtbar war bzw. ist und wir ihnen dafür sehr dankbar sind. Auch heute streben wir eine gute Zusammenarbeit mit interessierten Nahverkehrsunternehmen an.

Als nächste Aufarbeitung durch Fremde wurde Triebwagen 159 (ex WSW) am 1. 7. 1992 nach Mansfeld gebracht. Wir gehen davon aus, daß in dieser Fachwerkstatt die musealen Belange in die Arbeit einfließen und daß der Triebwagen möglichst bald auf unserer Museums-Straßenbahn wieder zum Einsatz kommt.

Die meisten übernommenen Fahrzeuge befinden sich in desolatem Zustand – eine Restaurierung ist somit erforderlich. Als Ergebnis wird jeweils ein vormaliger Zustand angestrebt, der im Rahmen unserer Ausstellung die meisten Aspekte vermittelt. Dieser Zustand ist i. d. R. der Zustand der Ablieferung. Denn zwar könnten Umbauten die technische Entwicklung aufzeigen, doch diese Entwicklung vermittelt unsere Fahrzeugsammlung auch ohne Umbauten; haben wir doch Fahrzeuge aus allen Epochen.

In einzelnen Fällen kann das Abweichen von der Restaurierung in den Ursprungszustand eine interessantere Aussage treffen. So haben wir z. B. die beiden baugleichen Triebwagen 105 und 113 (beide ex WSW) in unserer Sammlung. Tw 113 befindet sich in völlig desolatem Zustand unter Dach abgestellt, während Tw 105 z. Z. bei uns im Einsatz steht. Ohne Zweifel wollen wir einen dieser Triebwagen in einem historischen Zustand zeigen. Für die Restaurierung des anderen Fahrzeuges bieten sich 3 Alternativen:

- der selbe historische Zustand, um zu verdeutlichen, daß der Fahrzeugpark von Straßenbahnen nicht nur aus Einzelstücken bestand,
- der Ursprungszustand,
- kein vormaliger Zustand dieses speziellen Fahrzeuges, aber ein Zustand, der für die gesamte Ausstellung einen noch höheren Wert besitzt (z. B. als Beiwagen).

Letztere Alternative, d. h. die Schaffung eines Erscheinungsbildes, das das Fahrzeug nie gehabt hat, ist aus konservatorischen Erwägungen als Totalverlust der historischen Substanz einzuschätzen wie bei einer Verschrottung. Gegenüber einer Verschrottung hat die letzte Alternative aber den Vorteil, daß unsere Besucher einen Straßenbahnzug mit Beiwagen erleben könnten, wie er früher im Bergischen Land verkehrte. Diese Ausführungen beschreiben nicht der Weisheit letzten Schluß, sondern sie mögen zeigen, wie ernst die BMB über Restaurierungsmaßnahmen nachdenken.

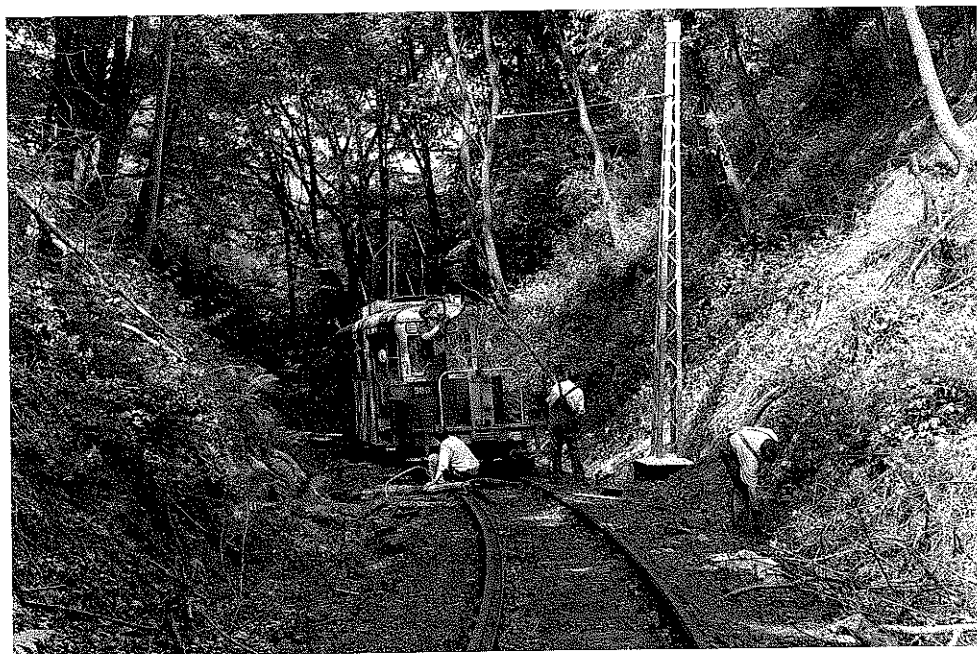
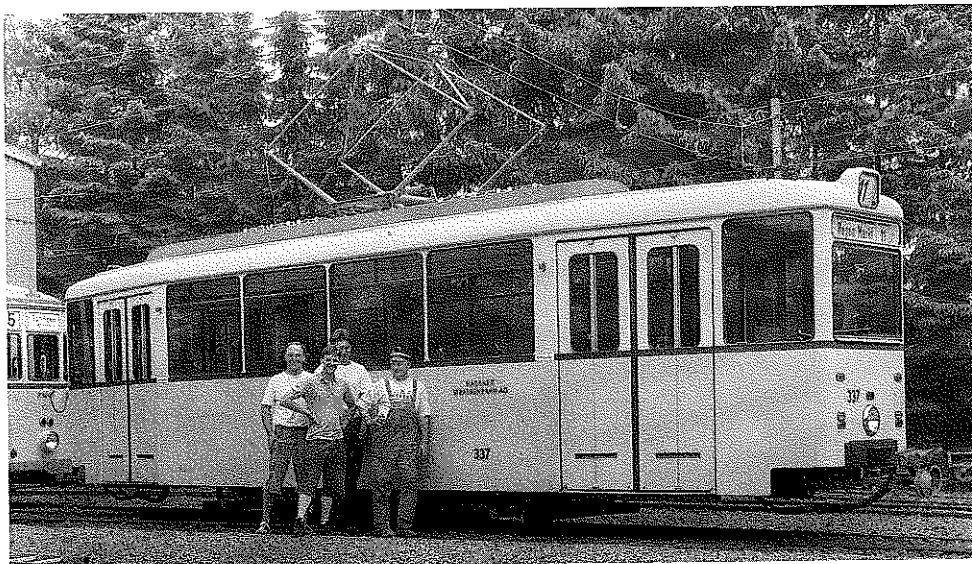
Die Angleichung des äußerlichen Erscheinungsbildes der Fahrzeuge zu einem scheinbar einheitlichen Fahrzeugpark, wie es die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf praktiziert, beabsichtigen wir nicht. Wir wollen jedes Fahrzeug individuell in Farbton und Farbschema lackieren und beschriften. Die Gefahr eines scheinbaren Sammelsuriums besteht hier weniger, denn zum einen bilden wir keine Züge aus 8 oder mehr Fahrzeugen und zum anderen sind gerade im rheinisch-westfälischen Raum Ansammlungen von Fahrzeugen verschiedener Verkehrsunternehmen an einer Haltestelle oder sogar auf einer gesamten Linie keine Seltenheit.

In handwerklicher Hinsicht streben wir größtmögliche Qualität in der Aufarbeitung an. Jetzt, wo der Fahrbetrieb mit betriebsfähigen Fahrzeugen eröffnet ist, drängen uns keine Fertigstellungstermine mehr. Statt also schnell fertig werden zu wollen, streben wir an, jede Arbeit nur einmal machen zu müssen. Wir verfolgen die langjährigen Aufarbeitungen in Bruchhausen-Vilsen von z. B. Lok »Plettenberg« sowie ganz besonders vom Triebwagen T 44 mit großem Interesse, denn hierin sehen wir vorbildliche Werkstattarbeit.

Ich gebe gerne zu, daß wir der handwerklichen Perfektion in der DEV-Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen und insbesondere auch der Wahrung alter Technologien (Kesselnetzung, Kupferfeuerkiste) bzw. sogar die Wiederherstellung einer nicht mehr vorhandenen Technik (Triebwagenverblechung) nicht nur größte Hochachtung zollen, sondern ihr sogar nacheifern.

Oben: In den Ursprungszustand restaurierter Triebwagen, v. l. n. r.: Andreas Knebel, Dirk Wiel, Uwe Dietrich, Manfred Streppelmann

Unten: Ausholzen des Einschnittes an der Hst. Kaltenbach



Für die BMB bedeutet das, daß wir einen Wagenkasten mit einem hölzernen Gerippe mit neuen Eichenbalken, die miteinander verzapft werden, restaurieren wollen. Der Ersatz eines Holzgerippes durch Stahlprofile ist für uns indiskutabel, denn dieser Eingriff würde keine Restaurierung sondern eine Modernisierung bedeuten. Das lehnen wir ab, auch wenn dieser Umbau einfacher und billiger wäre und daher hin und wieder vorgeschlagen wird.

Die Ausstellung

Als Museums-Straßenbahn haben auch wir Ganzheitlichkeit und Lebendigkeit als Ausstellungsphilosophie der Freilichtmuseen übernommen (s. DME 1/92 S. 24). Wesentliche Ausstellung ist der Fahrbetrieb mit historischen Fahrzeugen auf dem historischen Streckenstück. Auch die Betriebsweise ist historisch: Ein Schaffner geht durch den Wagen und verkauft Fahrkarten; vor einer Weiche wird ggfls. angehalten, damit sie mittels einer Stellstange umgelegt werden kann. Der Besucher erlebt bei den BMB die Straßenbahn, wie es sie dank moderner Stadtbahnen, Tunnelstrecken und Fahrkartenautomaten heute nicht mehr gibt.

Die im Depot stehenden Fahrzeuge können besichtigt werden. Informationstafeln geben die wichtigsten Informationen zu Technik und Geschichte des jeweiligen Exponates. Hierbei handelt es sich jedoch um keine Ausstellung mit museumspädagogisch angelegtem rotem Faden, sondern um ein „begehbare Museumsmagazin“, in dem sich besonders interessierte Besucher zusätzliche Informationen erschließen können. Auf deutsch: Während sich Otto-Normalbesucher über die Mitfahrt mit der Bahn hinausgehend wohl kaum für die mehr oder weniger desolaten Straßenbahntriebwagen in der Halle interessieren dürfte, kommen Straßenbahnfreunde hier voll auf ihre Kosten.

Eine Dauerausstellung in einer Ausstellungshalle, wie sie im Härtsfeldbahn-Museum existiert (s. DME 1/92 S. 33) oder wie sie in Bruchhausen-Vilsen zum Thema »Kleinbahn« geplant ist (s. DME 2/90 S. 8 – 12), wollen wir zum Thema »Straßenbahnen im Bergischen Land« aufbauen. Bis dahin wird jedoch noch viel Wupperwasser unter der Kohlfurthener Brücke hindurchfließen.

Ebenfalls als fernes Ziel betrachten wir die oben angesprochene Streckenverlängerung über die Kohlfurthener Brücke. In Anbetracht des Erfolges der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, was die Neintegration des Bahnhofes Bruchhausen-Vilsen in die Fahrbetriebs-Ausstellung anbelangt, sind wir hoffnungsfroh, daß sich auch für uns das Stecken ferner Ziele eines Tages als vorteilhaft erweisen wird.

Unmittelbar an der Kohlfurthener Brücke steht ein Fachwerkhaus mit einer Gastwirtschaft. Früher warteten hier im »Brücker Hof« die Fahrgäste auf die Abfahrt der Straßenbahn. In der Wirtsstube

Bei winterlicher Vegetation wird die Situation etwas deutlicher: im Vordergrund die Kohlfurthener Brücke über die Wupper, dahinter die Gastwirtschaft, in der früher Fahrgäste beruhigt auf die Straßenbahn warteten, und hinten links der Eingang zur Museums-Straßenbahn, zur Hst. Kohlfurthener Brücke.

befand sich ein Lichtsignal, das den Wartenden die Ankunft meldete, so daß sie zahlen und gehen konnten und ihre Straßenbahn erreichten. Heute ist die Wirtschaft als »Strandcafé« eine beliebte Studentenkneipe, und die Gäste zeigten bislang wenig Interesse an unserer Museums-Straßenbahn. Das Lichtsignal befindet sich in unserer Sammlung und könnte ohne weiteres wieder in der Gaststätte montiert werden. Wir halten dies für ein wichtiges Element in unserer Ausstellung, sehen jedoch ein, daß heute kein Verständnis dafür entgegengebracht wird. Vielleicht wird später einmal ein anderes gastronomisches Konzept verfolgt, so daß diese Idee auf Zustimmung stößt und für beide Partner Vorteile bringt.

Natürlich würden wir auch sehr gerne die Stromversorgung einer Straßenbahn in unserer Ausstellung zeigen. Doch da sich an unserem Streckenstück kein Unterwerk befunden hat, hätte man derartiges ergänzen müssen. Neubau und Betrieb eines „historischen“ Unterwerkes verbieten sich allerdings nicht nur aus Gründen des Unfallschutzes, sondern wären auch aus museumswissenschaftlichen Erwägungen sehr fragwürdig. Daher zählen wir unser Unterwerk zur Museums-Infrastruktur. Es kann nicht von Besuchern besichtigt werden, was in Anbetracht der modernen Technik auch nicht sinnvoll wäre.

Anzustreben ist vielmehr, daß die sehenswerte historische Stromversorgung der Straßenbahn Berlin-Friedrichshagen – Schöneiche – Rüdersdorf im Betriebshof Schöneiche professionell in einem Videofilm und fotografisch dokumentiert wird. Denn dort steht eine bläulich schimmernde Quecksilberdampf-Gleichrichterröhre noch heute im regulären Betrieb. Da der Betrieb von Gleichrichterröhren gewissem Verschleiß unterliegt und auch nicht beliebig gestartet und abgeschaltet werden kann, läßt sich derartiges museal nicht anders vermitteln als durch Vorführung eines Videofilmes von einer regulär betriebenen Anlage. Wir können uns glücklich schätzen, diese Technik aus den 20er Jahren in den neuen Ländern im Jahre 1992 überhaupt noch erleben zu können, doch scheint hier dringend Handlungsbedarf zu bestehen.

Forschung und Dokumentation

Der Beitrag hat sicher deutlich gemacht, daß die BMB sich auch der Forschung als Aufgabe eines Museums nicht verschließen. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Erforschung der Geschichte unserer Objekte, den Straßenbahnen im Bergischen Land und den Betrieben im rheinisch-westfälischen Verdichtungsraum. Zur Dokumentation dessen geben die BMB mit der »Haltestelle« ein eigene Zeitschrift heraus. Auch einen kleinen Museumsführer haben wir erarbeitet.

Für die Bewältigung dieser Aufgaben zahlt sich gute Zusammenarbeit mit anderen Straßenbahnfreunden aus. Wir pflegen zu Traditionsgruppen innerhalb einiger Verkehrsunternehmen (z. B. WSW und EVAG) gute Kontakte und haben auch zu anderen Straßenbahnmuseen (z. B. Stuttgarter Historische Strassenbahnen) enge Verbindungen. Mit DEV und IHS verbinden uns nicht nur Ausstellungsphilosophien und Spurweite der Strecke, sondern auch „familiäre“ Bande in der Vereinsgeschichte, die noch heute in mancher Doppel- und Dreifachmitgliedschaft zum Ausdruck kommt.

Es besteht die Gefahr, daß nun mancher DME-Leser meinen Beitrag als langweilig empfunden hat. Das liegt aber nicht daran, daß die Museums-Straßenbahn Kohlfurthener Brücke – Cronenberg-Möschelborn der BMB ein langweiliges Unternehmen wäre. Grund dürfte vielmehr sein, daß wir manche Aufgaben ebenso anpacken wie das Frankfurter Feldbahnmuseum, die Härtsfeld-Museumsbahn, die Selfkantbahn und natürlich die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf und daß darüber in der DME berichtet wurde.

Ich halte es für keine Schande, das Rad nicht ständig neu erfinden zu wollen, sondern von den Überlegungen und Erfahrungen Anderer zu profitieren. Dies, indem man die Darlegungen gerade in der DME zum Anlaß für eigene Überlegungen nimmt. So berichtete ich in der Hoffnung, daß auch dieser Beitrag die eine oder andere Anregung enthält, die im Leserkreis auf Interesse stößt.

