

Nerobergbahn

[Originalartikel](#)

[Backup](#)

<html> <div id=„mw-content-text“ lang=„de“ dir=„ltr“ class=„mw-content-ltr“><div class=„mw-parser-output“><table class=„wikitable float-right“><tr><th style=„color:#ffffff; background-color:#c1121c;“ colspan=„2“>Nerobergbahn</th> </tr><tr><td style=„vertical-align:top;“ colspan=„2“> <div class=„center“> <div class=„floatnone“></div> </div> <div class=„centered“ style=„text-align:center;line-height:1em;“><small>Wagen der Nerobergbahn nahe der Talstation auf dem Viadukt von 1888</small></div> </td> </tr><tr><td style=„vertical-align:top;“>Streckenlänge:</td> <td>0,438 km</td> </tr><tr><td style=„vertical-align:top;“>Spurweite:</td> <td>1000 mm <small>(Meterspur)</small></td> </tr><tr><td style=„vertical-align:top;“>Maximale Neigung:</td> <td>260 ‰</td> </tr><tr><td style=„vertical-align:top;“>Zahnstangensystem:</td> <td>Riggenbach
<small>(dient zum Bremsen)</small></td> </tr><tr><td style=„vertical-align:top;“>Höchstgeschwindigkeit:</td> <td>6,78 / 7,3 km/h</td> </tr><tr><td class=„Vorlage_BS-table“ colspan=„2“ style=„padding:12px;“><table class=„noviewer“ cellpadding=„0“ style=„border-collapse:collapse; line-height:1.2; white-space:nowrap;“><tr><td style=„text-align:center; padding:0; border:none; white-space:nowrap;“><div style=„position:relative; z-index:2; background-color:#F9F9F9;“ class=„bs-icon“><a href=„https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:BSicon_KBHFa.svg“ class=„image“ title=„Kopfbahnhof

– Streckenanfang"></div> </td> <td style="text-align:right; vertical-align:middle; padding:0 .5em; font-size:80%; white-space:nowrap; border:none;"> <td style="padding:0; border:none;">Bergstation</td> <td style="text-align:right; padding:0 0 0 .5em; white-space:nowrap; border:none;"><small>241 m</small></td> </tr><tr><td style="text-align:center; padding:0; border:none; white-space:nowrap;"> <div style="position:relative; z-index:2; background-color:#F9F9F9;" class="bs-icon"></div> </td> <td style="text-align:right; vertical-align:middle; padding:0 .5em; font-size:80%; white-space:nowrap; border:none;"> <td style="padding:0; border:none;" colspan="2"/> </tr><tr><td style="text-align:center; padding:0; border:none; white-space:nowrap;"> <div style="position:relative; z-index:2; background-color:#F9F9F9;" class="bs-icon"></div> </td> <td style="text-align:right; vertical-align:middle; padding:0 .5em; font-size:80%; white-space:nowrap; border:none;"> <td style="padding:0; border:none;" colspan="2">Ausweiche in Streckenmitte</td> </tr><tr><td style="text-align:center; padding:0; border:none; white-space:nowrap;"> <div style="position:relative; z-index:2; background-color:#F9F9F9;" class="bs-icon"></div> </td> <td style="text-align:right; vertical-align:middle; padding:0 .5em; font-size:80%; white-space:nowrap; border:none;"> <td style="padding:0; border:none;" colspan="2">Nerotall-Viadukt</td> </tr><tr><td style="text-align:center; padding:0; border:none; white-space:nowrap;"> <div style="position:relative; z-index:2; background-color:#F9F9F9;" class="bs-icon"></div> </td> <td style="text-align:right; vertical-align:middle; padding:0 .5em; font-size:80%; white-space:nowrap; border:none;"> <td style="padding:0; border:none;">Talstation</td> <td style="text-align:right; padding:0 0 0 0.5em; white-space:nowrap; border:none;"><small>157 m</small></td> </tr></table></td>

</tr></table><table class="wikitable float-right" style="width:30em; margin-left:3em;"><caption style="padding-top:1em" class="hintergrundfarbe2">Technische Daten</caption> <tr><th colspan="2" class="hintergrundfarbe8">Fahrweg</th>

</tr><tr><td>Betriebseröffnung:</td> <td>25. September 1888</td>

</tr><tr><td>Gleislänge:</td> <td>438 m</td> </tr><tr><td>Spurweite:</td>

<td>1.000 mm</td> </tr><tr><td>Höhenunterschied:</td> <td>83 m</td>

</tr><tr><td>max. Steigung:</td> <td>26 %</td> </tr><tr><td>durchschnittliche Steigung:</td> <td>19 %</td> </tr><tr><th colspan="2"

class="hintergrundfarbe8">Zugseil</th> </tr><tr><td>Material:</td> <td>Litzen,

kunststoffummantelt</td> </tr><tr><td>Länge:</td> <td>452 m</td>

</tr><tr><td>Durchmesser:</td> <td>28 mm</td> </tr><tr><td>Gewicht:</td> <td>1.600

kg</td> </tr><tr><td>Durchmesser der Seilscheibe:</td> <td>3,60 m</td> </tr><tr><th

colspan="2" class="hintergrundfarbe8">Wasserbehäliter/Pumpe</th>

</tr><tr><td>Volumen Bergbehäliter:</td> <td>350 m³</td>

</tr><tr><td>Volumen Talbehäliter:</td> <td>220 m³</td>

</tr><tr><td>Pumpenleistung:</td> <td>60 m³/h, 25 bar</td> </tr><tr><th colspan="2"

class="hintergrundfarbe8">Wagen</th> </tr><tr><td>Gewicht:</td> <td>8.100 kg</td>

</tr><tr><td>max. Wasserbefüllungsmenge:</td> <td>7.000 l</td> </tr><tr><td>max.

Besatzung:</td> <td>40 Personen</td> </tr><tr><th colspan="2"

class="hintergrundfarbe8">Betrieb</th> </tr><tr><td>Geschwindigkeit:</td> <td>7,3 km/h</td>

</tr></table><p>Die Nerobergbahn ist eine im Jahre 1888 errichtete Wasserlast-

und Zahnstangenstandseilbahn

im Norden Wiesbadens.

Sie führt vom <i>Nerot</i> auf den Neroberg,

wobei sie auf einer Länge von 438 m und einer durchschnittlichen Steigung von 19 % einen Höhenunterschied von 83 m

überwindet. Als letzte Bergbahn dieses Typs in Deutschland ist die Nerobergbahn heute ein technisches Kulturdenkmal nach dem Hessischen Denkmalschutzgesetz.

Die Nerobergbahn wird heute von der ESWE Verkehrsgesellschaft betrieben und unterhalten. Die Nerobergbahn

wird jährlich von mehr als 250.000 Passagieren genutzt, wovon ca. 80 Prozent Touristen sind.^{[1]}</p><p>

</p><h2>Geschichte[| Quelltext bearbeiten]</h2> <p>Im Jahre 1886 stellte

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

</p></div>

der Unternehmer *Carl Rudolf* aus [Baden-Baden](https://de.wikipedia.org/wiki/Baden-Baden "„Baden-Baden“") einen Konzessionsantrag auf eine mit Wasserballast betriebene Drahtseilbahn, welche die [Strecke](https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnstrecke "„Eisenbahnstrecke“") zwischen dem Nerotal und der Spitze des Nerobergs überwinden sollte. Die Bausumme belief sich auf 222 352 Mark. 1887 wurde der Antrag von der Stadt Wiesbaden bewilligt und ein Jahr später, am 25. September 1888, konnte die Nerobergbahn eröffnet werden. Heftige Kritik erntete das am unteren Ende der Strecke in vier gemauerten Bogen das Nerotal überspannende [Viadukt](https://de.wikipedia.org/wiki/Viadukt "„Viadukt“") der [Bahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahn_(Verkehr) "„Bahn (Verkehr)“"), das damals als unpassender technischer Eingriff in die Natur empfunden wurde. Auch Kaiser [Wilhelm II.](https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_II._(Deutsches_Reich) "„Wilhelm II. (Deutsches Reich)“") ließ sich 1902 zu heftiger Kritik an dem Bauwerk und einigen Bemerkungen als Eisenbahningenieur-Amateur hinreißen.^{id=„cite_ref-2“ class=„reference“>[2]} Das nutzte aber nichts. Der Viadukt ist bis heute erhalten.</p>
<p>1895 ging die Bahn an die neu gegründete SEG (<a href= "„Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft“")) über, die auch die [Wiesbadener Straßenbahnen](https://de.wikipedia.org/wiki/Straßenbahn_Wiesbaden "„Straßenbahn Wiesbaden“") betrieb. 1923 wurde der Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen vorübergehend eingestellt und zwei Jahre später, nach der Übernahme durch die Stadt Wiesbaden, wieder aufgenommen. 1939 erhielt die [Maschinenfabrik Esslingen](https://de.wikipedia.org/wiki/Maschinenfabrik_Esslingen "„Maschinenfabrik Esslingen“"), welche die Bahn bereits gebaut hatte, den Auftrag, grö ßere [Wagen](https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnwagen "„Eisenbahnwagen“") (für 75 Personen) zu planen und die Anlage auf Elektroantrieb umzustellen. Der Ausbruch des [Zweiten Weltkrieges](https://de.wikipedia.org/wiki/Zweiter_Weltkrieg "„Zweiter Weltkrieg“") verhinderte den Umbau. 1944 musste die Nerobergbahn wegen Kriegsschäden stillgelegt werden. Nach der Instandsetzung 1946 wurde sie zunächst von den Amerikanern beschlagnahmt und 1948 wieder allen zugänglich gemacht.</p>
<p>1962 wurden durch die Maschinenfabrik Esslingen die Wagentanks saniert und gleichzeitig die Aufbauten vom Fahrzeugwerk [Auwärter](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Neoplan_Bus&action=edit&redlink=1 "„Neoplan Bus (Seite nicht vorhanden)“") erneuert. 1972 wurden die [Gleisanlagen](https://de.wikipedia.org/wiki/Gleis "„Gleis“") saniert und die beiden [Fahrzeuge](https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrzeug "„Fahrzeug“") so lackiert, dass sie an die historische Erscheinung erinnerten.</p>
<p>In den frühen 1990er Jahren wurde der Viadukt generalüberholt, die Förderpumpe erneuert und ein neues Zugseil aufgelegt. Das alte voll verschlossene Seil wurde durch ein Litzenseil für optimale Sicherheit ersetzt. 1997 feierte die Nerobergbahn ihr 110-jähriges Jubiläum und hatte eine Rekord-Besucherzahl von 276.942 Personen zu verzeichnen. In den späten 1990er Jahren erhielt sie erneut einen Anstrich. In der Mitte der 2000er Jahre wurden die [Schienen](https://de.wikipedia.org/wiki/Schiene_(Schienenverkehr) "„Schiene (Schienenverkehr)“") erneuert. Die Nerobergbahn hatte in ihrer Geschichte keinen einzigen Unfall.</p>
<p>Am 25. August 2000 wurde im historischen ehemaligen Toilettenhäuschen an der Talstation ein kleines Museum zur Bahn und ihrer Geschichte eingerichtet. Es wurde nach seinem Erbauer, dem langjährigen Wiesbadener Stadtbaumeister [Felix Genzmer](https://de.wikipedia.org/wiki/Felix_Genzmer_(Architekt) "„Felix Genzmer (Architekt)“") (Architekt) *Genzmer-Häuschen* genannt.</p>
<h2>Heutiger Betrieb[| <a</sup>

<https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=2>

Abschnitt bearbeiten: Heutiger Betrieb">Quelltext bearbeiten</h2><p>Die Nerobergbahn wird heute von der ESWE Verkehrsgesellschaft betrieben und unterhalten. Sie färht jedes Jahr von Karfreitag bis Ende Oktober, von Mai bis August täglich, in den Monaten April, September und Oktober nur am Wochenende und ausgewählten Wochentagen, auch die Betriebszeiten unterscheiden sich in diesen Monaten. Die Taktfrequenz ist der Viertelstundentakt.^{[3]} Eine Fahrt berg- und talwärts kostet (Stand: April 2017) für Erwachsene € 4,50, für Kinder unter 14 Jahren € 2,50. Jährlich werden etwa 250.000 Personen befördert.</p><p>An der Talstation liegt die Endhaltestelle der Buslinie 1. Von der Bergstation aus erreicht man über einen 250 m langen Fußweg das Opelbad und die Russische Kirche.</p><ul class="gallery mw-gallery-traditional"><li class="gallerybox" style="width: 155px"><div style="width: 155px"><div class="thumb" style="width: 150px;"><div style="margin:35px auto;"></div></div><div class="gallerytext"><p>Charakteristische gelbe Wagen der Nerobergbahn</p></div></div><li class="gallerybox" style="width: 155px"><div style="width: 155px"><div class="thumb" style="width: 150px;"><div style="margin:15px auto;"></div></div><div class="gallerytext"><p>Wagen wärend der Fahrt</p></div></div><li class="gallerybox" style="width: 155px"><div style="width: 155px"><div class="thumb" style="width: 150px;"><div style="margin:36.5px auto;"></div> </div> <div class="gallerytext"> <p>Die Nerobergbahn mit Talstation und Viadukt um 1907. Rechts ist der ehemalige Schlot der Dampfmaschine zu erkennen</p> </div> </div> <li class="gallerybox" style="width: 155px"> <div style="width: 155px"> <div class="thumb" style="width: 150px;"> <div style="margin:35.5px auto;"></div> </div> <div class="gallerytext"> <p>Die Nerobergbahn am Neroberg um 1900</p> </div> </div> <h2>Bauweise und Technik[| Quelltext bearbeiten]</h2> <h3>Antriebstechnik[| Quelltext bearbeiten]</h3> <div class="thumb tright"> <div class="thumbinner" style="width:222px;"> <div class="thumbcaption">

Die Zahnstangen des Systems Riggenbach dienen zur Geschwindigkeits-;regulierung</div> </div> </div> <div class="thumb tright"> <div class="thumbinner" style="width:472px;"> <div class="thumbcaption">

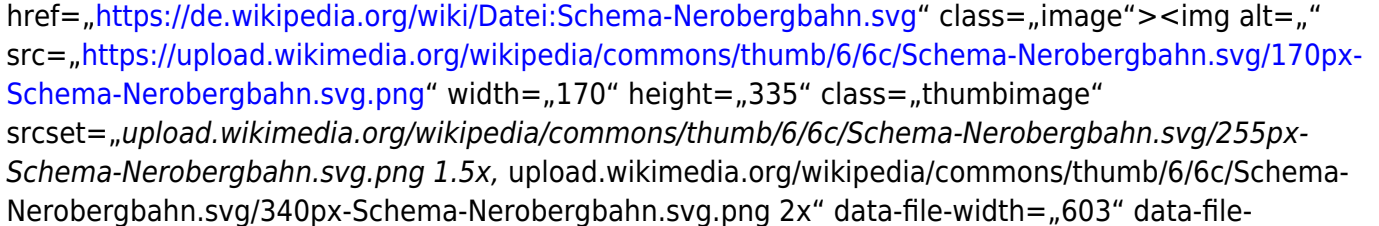
Einfüllstutzen für das Ballastwasser bei der Bergstation</div> </div> </div> <p>Die Nerobergbahn ist eine Standseilbahn, deren Geschwindigkeit durch eine Handbremse reguliert wird, die über ein Zahnrad auf die Zahnstange in der Mitte des Gleises wirkt. Die Zahnstange dient ausschließlich als zusätzliche Bremse, da wegen der Neigung der Bahn nicht immer

gesichert ist, dass alleine durch Radreibung jederzeit eine ausreichende Bremswirkung – und vor allem ein zuverlässiger Stillstand – erreicht werden kann. Hier „blockiert“ das Zahnrad in der Zahnstange zusätzlich.</p>
<p>Bei einer Zahnradbahn hingegen ist das Zahnrad – mangels ausreichender Adhäsion der Räder wegen zu starker Steigung – Antriebsmechanismus, bei der Talfahrt dient es ähnlich wie bei der Nerobergbahn als Sicherheits- und Standbremse. Allerdings gibt es hier regelmäßig kein Zugseil.</p>
<p>Der eigentliche Antrieb basiert auf der Schwerkraft mittels Wasserballast. Die beiden Wagen sind durch ein 452 Meter langes Stahlseil über eine Seilscheibe in der Bergstation miteinander verbunden. Der talwärts rollende Wagen zieht den bergwärts fahrenden nach oben. Dazu muss er jedoch eine größere Masse aufweisen. Dies wird dadurch erreicht, dass der Wassertank des an der Bergstation stehenden Wagens aus zwei Reservoirs mit einem Fassungsvermögen von 370 m³ mit maximal 7.000 Liter befüllt wird.</p>
<p>Gefüllt wird abhängig von der durch die Talstation gemeldeten Zahl der Passagiere. An jedem Wagen ist an der Seite ein Wasserstandsanzeiger angebracht. Die Skalierung erfolgt in Zehnerschritten und wird in ÞWasser“ ausgedrückt, wobei 1 ÞWasser“ etwa dem Gewicht einer Person entspricht. Sobald – wiederum nach Abstimmung mit der Talstation – die Bremsen gelöst werden, strebt der an der Bergstation stehende Wagen talwärts und zieht durch sein höheres Gewicht den anderen Wagen am Stahlseil bergauf. Weil sich das Gefälle auf der Strecke ändert und sich das Seilgewicht verlagert, sind wärend der gesamten Fahrt mehrere Bremsnachstellungen erforderlich, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 7,3 km/h nicht überschritten wird.</p>
<p>Bei Fahrtende werden die Bremsen wieder arretiert und der unten angekommene Wagen entleert seinen Wasserballast in ein 210 m³ großes Reservoir. Von dort aus wird das Wasser durch eine elektrische Pumpe bei Bedarf wieder auf die Bergstation beförderet, wo sich ein 350 m³ großer unterirdischer Speicher befindet. Betrieben wird das System also letztlich durch eine Pumpstation, die sich neben dem bergseitig gelegenen Viaduktbogen befindet. Seit 1916 erfolgt deren Antrieb elektrisch, bis dahin durch eine Dampfmaschine, die wegen der Tallage einen hohen Schornstein benötigte. Ursprünglich war vorgesehen, die Anlage ohne Pumpe zu betreiben. Das Reservoir auf dem Neroberg-Plateau sollte dazu mit Quellwasser aus der höher gelegenen Habelquelle ▼ 50.1202488.233566 gespeist werden.</p>
<p>Die Bahn wird seit vielen Jahren nur noch in den Sommermonaten (von Karfreitag bis Ende Oktober) betrieben, was der Nachfragesituation und wirtschaftlichen Zwängen Rechnung trägt. Früher war sie auch zu anderen Zeiten in Betrieb, eine Betriebseinstellung wegen zu starken Frostes und damit verbundener Vereisung ist nicht überliefert.</p>
<p>Der Nerobergbahn ursprünglich technisch sehr ähnlich war die wenige Monate zuvor eröffnete Turmbergbahn Karlsruhe-Durlach. Dort wurden später jedoch zahlreiche Umbauten vorgenommen und der Antrieb

auf elektrische Kraft umgestellt.

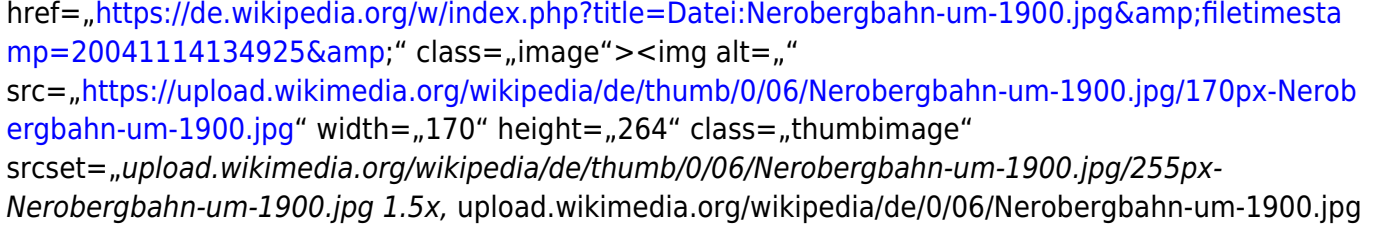
Fahrweg

[https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=5](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=5 "Abschnitt bearbeiten: Fahrweg") Quelltext bearbeiten



Schema-Nerobergbahn.svg

Gleisschema mit Ausweichstelle der Nerobergbahn



Nerobergbahn-um-1900.jpg

Spezialgleise der Nerobergbahn

Die Strecke verläuft aus der Talsohle des Nerotals zunächst über einen gemauerten Viadukt mit fünf Bögen in nord-östlicher Richtung und folgt anschließend mit immer geringer werdender Steigung dem Hang des Nerobergs. Die Gleisanlage verschwenkt ab dem Viadukt um etwa 4 Grad östlich.

Die Gleise bestehen aus drei Laufschiene, von denen die mittlere von beiden Wagen genutzt wird. Die beiden äußeren werden jeweils nur von einem Wagen befahren. Nur in dem Begegnungsabschnitt in der Mitte der Strecke gibt es auf einer Länge von 70 Metern zwei eigenständige Gleise für jeden Wagen (siehe Schemazeichnung). Auf diese Weise spart man für einen Großteil der Bahnanlage die vierte Schiene und braucht trotzdem keine wartungsaufwändigen Weichen.

Die mittig in den Gleisen befestigten Leiterzahnstangen vom System Riggenbach dienen nicht dem Antrieb, sondern mit Hilfe der Zahnräder unter den Wagen zur Geschwindigkeitsregulierung während der Fahrt und zum Feststellen nach der Fahrt.

Geschwindigkeit

[https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=6](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=6 "Abschnitt bearbeiten: Geschwindigkeit") Quelltext bearbeiten

Es bestehen unterschiedliche Angaben zur Höchstgeschwindigkeit: Einerseits werden 6,78 km/h als Höchstgeschwindigkeit angegeben,^{[4]} andererseits 7,3 km/h.^{[5]} Dies ist auch in der schriftlichen Literatur so zu finden.

Besonderheit

[https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=7](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=7 "Abschnitt bearbeiten: Besonderheit") Quelltext bearbeiten

Seit einigen Jahren

ist es auch an mehreren Tagen im Jahr möglich, sich auf der Nerobergbahn [trauen](https://de.wikipedia.org/wiki/Hochzeitsfeier#Trauung "Hochzeitsfeier") zu lassen. Dazu wird die Bahn auf der Strecke angehalten, da die reine Fahrzeit für die Zeremonie zu kurz wäre.

Ähnliche Bahnen

- [Quelltext bearbeiten](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=8 "Abschnitt bearbeiten: Ähnliche Bahnen")
- [Standseilbahn Neuveville_#8211;Saint-Pierre](https://de.wikipedia.org/wiki/Standseilbahn_Neuveville_#8211;Saint-Pierre "Standseilbahn Neuveville_#8211;Saint-Pierre")
- [Funicolare di Montecatini Terme](https://de.wikipedia.org/wiki/Funicolare_di_Montecatini_Terme "Funicolare di Montecatini Terme")

Literatur

- [Quelltext bearbeiten](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=9 "Abschnitt bearbeiten: Literatur")
- Klaus Kopp: 125 Jahre Wiesbadener Verkehrsbetriebe 1875_#8211;2000. ESWE-Verkehrsgesellschaft mbH, Wiesbaden 2000, <http://dnb.info/959908153> DNB 959908153.
- Karl-Friedrich Walbrach: Die Nerobergbahn in Wiesbaden. In: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 2014/2015. DGEG Medien, 2014, <https://de.wikipedia.org/wiki/Spezial:ISBN-Suche/9783937189819> ISBN 978-3-937189-81-9, S. 5_#8211;10.

Weblinks

- [Quelltext bearbeiten](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=10 "Abschnitt bearbeiten: Weblinks")



Commons: Nerobergbahn Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- <http://www.360cities.net/image/nerobergbahn-bergstation> 360°-Panoramaaufnahme an der Bergstation der Nerobergbahn
- <http://www.eswe-verkehr.de/nerobergbahn/> Internetseite der Nerobergbahn bei der ESWE Verkehrs-GmbH
- <http://www.nerobergbahn.de/> Internetseite der Freunde und Förderer der Nerobergbahn
- <http://www.fohl.de/standseilbahn/wiesbaden/index1d.html> Private Internetseite über die Nerobergbahn mit Fotos
- <http://www.allgemeine-zeitung.de/region/hochschulen/uni-leben/10664379.htm?tsUser=Ts> Video: Bahnfahrer bei der Nerobergbahn

Einzelnachweise

- [Quelltext bearbeiten](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&action=edit§ion=11 "Abschnitt bearbeiten: Einzelnachweise")

- https://de.wikipedia.org/wiki/Nerobergbahn#cite_ref-1 ↑ http://www.eswe-verkehr.de/uploads/media/gfb_2010_01.pdf Geschichtsbericht von ESWE Verkehr 2010, (PDF-Datei, S. 37; 5,78_#8211;MB)
- https://de.wikipedia.org/wiki/Nerobergbahn#cite_ref-2 ↑ Bernd-Michael Neese: Der Kaiser kommt. Wilhelm I. und Wilhelm II. in Wiesbaden. Wiesbaden 2010, https://de.wikipedia.org/wiki/Nerobergbahn#cite_ref-2 ↑

href=„<https://de.wikipedia.org/wiki/Spezial:ISBN-Suche/9783928085557>“ class=„internal mw-magiclink-isbn“>ISBN 978-3-928085-55-7, S. 60. Hier wird der Kaiser mit den Worten zitiert: „<i>es sei ein Jammer, dass dieses schöne Tal und die Anlage, die sich ja so prächtig entwickelt habe, durch die Mauer vom Viadukt so verunstaltet sei. […] besser die Bahn am Fuße des Berges beginnen lassen, dann wäre sie wohl steiler geworden, aber es gäbe ja noch steilere Bergbahnen.</i>“. <li id=„cite_note-3“>↑ Fahrplan 2009 des Rhein-Main-Verkehrsverbundes Teilausgabe 3a Seite 117 <li id=„cite_note-4“>↑ <a rel=„nofollow“ class=„external text“ href=„<http://www.nerobergbahn.de/>“>nerobergbahn.de <li id=„cite_note-5“>↑ <a rel=„nofollow“ class=„external text“ href=„<http://www.eswe-verkehr.de/nerobergbahn/>“>eswe-verkehr.de <p>50.0947222222228.2255555555556Koordinaten: 50° 5′ 41″ <abbr title=„Nord“>N</abbr>, 8° 13′ 32″ <abbr title=„Ost“>O</abbr></p>

<!-- NewPP limit report Parsed by mw1252 Cached time: 20170831061123 Cache expiry: 1900800 Dynamic content: false CPU time usage: 0.096 seconds Real time usage: 0.145 seconds Preprocessor visited node count: 1956/1000000 Preprocessor generated node count: 0/1500000 Post‐expand include size: 13862/2097152 bytes Template argument size: 2961/2097152 bytes Highest expansion depth: 20/40 Expensive parser function count: 1/500 -> <!-- Transclusion expansion time report (%<ms>,<calls>,<template>) 100.00% 89.194 1 -total 41.20% 36.748 2 Vorlage:Coordinate 38.13% 34.011 2 Vorlage:CoordinateComplex 32.88% 29.327 2 Vorlage:CoordinateMain 13.25% 11.819 2 Vorlage:CoordinateLink 11.10% 9.900 5 Vorlage:BS

| | | |
|-------|-------|-------------------------------|
| 7.26% | 6.475 | 1 Vorlage:BS-daten |
| 6.31% | 5.631 | 2 Vorlage:Coordinate/LonRange |
| 6.31% | 5.628 | 5 Vorlage:BS/Texte |
| 5.61% | 5.008 | 2 Vorlage:Coordinate/LatRange |

-> </div> <!-- Saved in parser cache with key dewiki:stable-pcache:idhash:296699-0!canonical and timestamp 20170831061123 and revision id 166682107 -> <noscript><img src=„<https://de.wikipedia.org/wiki/Special:CentralAutoLogin/start?type=1x1>“ alt=„“ title=„“ width=„1“ height=„1“ style=„border: none; position: absolute;“/></noscript></div> <div class=„printfooter“>

Abgerufen von „<a dir=„ltr“ href=„<https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&oldid=166682107>“><https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Nerobergbahn&oldid=166682107>“.</div> <div class=„visualClear“/>

</html>

From:

<https://schnipsl.qgelm.de/> - Qgelm

Permanent link:

<https://schnipsl.qgelm.de/doku.php?id=wallabag:nerobergbahn>

Last update: **2021/12/06 15:24**

