

## Engländer „reiten“ Straßenbahn

### Verkehrsamateure verteidigen „elektrisches Steckenpferd“

Im Verlauf ihres 14tägigen Deutschlandaufenthaltes trafen vorgestern 24 Engländer verschiedener Alters- und Berufsgruppen in Essen ein, um die Verkehrsverhältnisse des Ruhrgebietes zu studieren. Die englischen Gäste sind Mitglieder einer Amateurliga zur Förderung des Straßenbahnwesens. Ihre Vereinigung kämpft in England gegen den immer stärker werdenden Einsatz von Autobussen, die für den Verkehrsteilnehmer weitaus „teurer und weniger zuverlässig“ im Überlandverkehr seien.

Die Aufgabe des einzelnen Mitgliedes der Vereinigung besteht darin, immer wieder die öffentliche Meinung zu erforschen, um den zuständigen Stellen die Wünsche und Ansichten des Publikums statistisch auseinanderzulegen. Die Vereinigung hat nach Aussagen der Deutschlandbesucher die Verkehrsdirektionen wiederholt auf die erhöhten Unfallziffern im Omnibusverkehr hingewiesen, die dagegen bei den Straßenbahnen fast minimal seien.

Die geschichtliche Entwicklung der Straßenbahnen zu erforschen ist eine weitere Aufgabe der englischen Amateurliga. „Jeder Mensch hat sein Steckenpferd, der eine sammelt Briefmarken, der andere treibt Sport, ich reite eben Straßenbahn“, sagte ein junger englischer Arzt, der gefragt wurde, wa-

rum er als Arzt sich für Straßenbahnen interessiere.

Kindliche Freude zeigten die „Straßenbahnanhänger“, als sie Montag morgen um acht Uhr, am Hauptbahnhof einen vierachsigen Großraumstraßenbahnwagen bestiegen. Sie durften auf der Plattform stehen, was in England verboten ist. Es wurde ihnen sogar erlaubt, selbst die Straßenbahn zu führen.

Durch sechs verschiedene Straßenbahnverkehrsnetze ging die Fahrt, die einen ganzen Tag ausfüllte.

Beim Mittagessen im Freizeithaus der Bunawerke Marl, begrüßte der Generaldirektor der Vestischen Straßenbahnen die englischen Gäste. „Wir hoffen, daß die Freundschaft der englischen und deutschen Straßenbahner zur Verständigung der Völker beiträgt“, sagte er, und diesen Wunsch brachte auch der Begründer der englischen Organisation zum Ausdruck. „Laßt es nicht nur leere Worte sein“, meinte unser englischer Nachbar, „es ist schon viel zu viel darüber gesprochen worden.“

R.E.

13.9.1950.

## Stehplätze für englische Gäste reserviert

Essener Großraumwagen fuhr kreuz und quer durchs Ruhrgebiet

„So eine verrückte Tour hab ich in meinen langen Dienstjahren noch nicht gefahren“, sagte lachend der Fahrer, als er am Abend den Großraumwagen vor dem Essener Hauptbahnhof zum Stehen brachte. Die Fahrt hatte an dieser Stelle am Morgen begonnen und über Steele, Gelsenkirchen, Bochum, Herne, Recklinghausen, Hüls, Marl, Buer, Gladbeck, Bottrop, Sterkrade, Oberhausen, Mülheim wieder nach Essen geführt. Das waren rund 65 km.

Diese erste Fahrt eines Essener Großraumwagens über sechs verschiedene Straßenbahnnetze war von Verkehrsreferent Günter Stetza inszeniert worden, um 24 Mitgliedern der Light Railway Transport League Gelegenheit zu geben, das Straßenbahnwesen des Ruhrgebietes in Bausch und Bogen kennenzulernen.

### In England verboten

Die Fahrt war noch in anderer Weise merkwürdig. Am Vorderperron klebte ein Schild: „Die Stehplätze der Plattform sind für die englischen Gäste reserviert.“ In England ist der Fahrgast verpflichtet, einen Sitzplatz einzunehmen; die vordere Plattform ist verbotenes Land. Die Gäste nützten denn auch die Gelegenheit, einmal außerhalb des Gesetzes zu leben, gründlich aus; manche gaben während der ganzen neun Stunden Fahrtdauer ihren Stehplatz nicht mehr auf.

### Statt Briefmarken Straßenbahnen

Die meisten Mitglieder der englischen Straßenbahnorganisation haben übrigens beruflich mit dem Verkehrswesen gar nichts zu tun. „Warum befassen Sie sich denn mit Straßenbahnfragen?“ erkundigten wir uns bei einem Arzt. „Warum befassen sich andere Leute mit Briefmarken?“ fragte er zurück.

Ein älterer Herr, der nicht müde wurde, die Signalanlagen des Großraumwagens zu betätigen, begründete seine Mitgliedschaft so: „Eisenbahn und Autobusbetriebe in England setzen die Straßenbahn schwer unter Druck, sie bekämpfen sie in einer unfairen Weise. Na, da kann man doch nicht so einfach zusehen!“ Der Idealismus hatte hier vielleicht auch eine merkantile Grundlage: der Herr ist Druckereibesitzer, er druckt Fahrpläne und Fahrscheinblocks.

Ein Buchhalter zeigte uns Photographien von englischen Straßenbahnwagen, die er liebevoll verpackt, ständig bei sich trägt. Die Feindschaft gegenüber dem „Parvenue“ unter den Verkehrsmitteln, dem Autobus, schienen alle zu teilen.

Auch in Westdeutschland gibt es eine Gemeinschaft von rund 500 Freunden des Verkehrswesens, die aber weder durch Statuten, Mitgliedsbeiträgen, sondern nur durch eine periodische Zeitschrift locker zusammengehalten wird. Sie befaßt sich mit allen Verkehrsmitteln.

### Zu anschaulich

Die englischen Gäste, die auf ihrer Studienreise einige hundert Kilometer Straßenbahnfahrt hinter sich brachten, waren

auch von der Ruhrgebietstour entzückt. Weniger war es der einheimische Teilnehmer. Ihm gab diese Fahrt die bedrückende Anschauung der grandiosen Anhäufung von Bausünden und Phantasielosigkeiten im Bild dieser Städte. Ihre guten Stuben haben sie ja vielfach vor den Straßenbahnen verschlossen.

Ehrlich bewunderten die englischen Gäste die sozialen Einrichtungen und Leistungen unserer Straßenbahnbetriebe.

—er

---

### German Tramway Enthusiasts in Britain.

Seven German tramway enthusiasts, from Berlin, Osnabruck, Duisburg, Hamburg, Wuppertal and Brunswick, recently visited this country at the invitation of the League Council, in return for the recent League Tour in Germany (which will be reported in a future issue). The party arrived in London on Saturday, 16th September, and after a visit to Southend the following day, left for Birmingham on Monday, 18th September, where they were met by League members and taken on a conducted tour of the system by service cars, visiting Mill Street depot. The following day was spent in Liverpool, and on Wednesday, 20th September, the party was received by Blackpool Corporation Transport at Rigby Road depot, where after a short address of welcome by Mr. Walter Luff, they were shown through the depot and workshops and treated to an impressive demonstration of the capabilities of British P.C.C.-type equipment by a trial run on resilient-wheel car No. 20. In the evening our guests were able to observe the prominent part played by the Transport Department in the Blackpool Illuminations.

From Blackpool the group travelled to Leeds, where they were able to visit Kirkstall Road works, and later also Messrs. Charles Roberts works at Wakefield, where they inspected cars being built for Sheffield and Khartoum, the latter being of an exceptionally roomy design. Saturday, 23rd September, was spent in Sheffield, returning to London in the evening.

On Sunday, 24th September, our visitors joined in the tour by special car in south London, on which despite poor weather and rather short notice some 45 members and friends were present. The tour commenced from the new siding at Addington Street, and took in Deptford, Greenwich, Woolwich, Abbey Wood, Eitham, Lewisham, Hop Exchange, the Subway, Manor House and the Wandsworth routes, which have since been closed. The car—E/3 class No. 1988, fresh from overhaul—was handled in a very lively style by Chief Inspector Perry and Conductor Downing, and an interesting demonstration arranged for the German party was the removal of the floor panels while passing over the change pit at Lee, to show the insertion of the plough.

The remaining part of their stay was spent in London, and included visits to the printing works of W. J. Fowler & Son, Ltd. (where *The Modern Tramway* is printed), Neasden L.T. Depot, Park Royal Coachworks, and the Post Office Railway at Mount Pleasant. On 26th September, before visiting Neasden, our guests were entertained to luncheon by the League Chairman, Mr. J. W. Fowler, the Mayor of Willesden being present and welcoming them to the Borough.