

Jahrestagung 1955 der deutschen Verkehrs-Amateure in Köln/Bonn.

V e r k e h r a l s h o b b y

Eine der originellsten Jahrestagungen, die in diesem Jahr am Rhein stattfinden, dürfte das Zusammentreffen von etwa 60 "Verkehrs-Amateuren" aus dem Bundesgebiet, der Sowjetzone und dem Ausland sein. Sie haben die Reise unternommen, um Neues und Altes im Verkehrswesen zu sehen und zu studieren, Gedankenaustausch zu pflegen und sich nach langem Briefwechsel endlich persönlich kennen zu lernen.

Es gibt in der Bundesrepublik rd. 500 solcher Verkehrs-Amateure, die aus allen Berufszweigen kommen und sich in ihrer Freizeit mit verkehrspolitischen Fragen, aber auch dem Sammeln von historischen oder aktuellen Unterlagen über Verkehrsanlagen und -fahrzeuge, Fahrscheinen, Bildern, Fahrplänen, Wagenparkverzeichnissen über Eisenbahnen und Strassenbahnen beschäftigen. Mancher unter ihnen hat es schon zu stattlichen Ergebnissen gebracht und Presse und Rundfunk Stoff zu originellen Reportagen geliefert. Auch bei den Verkehrsbetrieben, bei denen sie sich von Zeit zu Zeit ihre Informationen holen, sind sie ein gern gesehenes Völkchen. Ein Strassenbahndirektor sagte einmal, dass sich die Betriebe keine besseren Propagandisten für das Verkehrswesen denken könnten, denn sie leisten als Idealisten wertvolle Arbeit der Aufklärung und Popularität in weiten Kreisen der Bevölkerung.

So sind die Freunde des Verkehrswesens, betreut von dem Herausgeber ihrer verbindenden kleinen Zeitschrift "Der Sammler-Brief", Günter Stetza aus Essen, diesmal an den Rhein gekommen, um auch hier mit Unterstützung der Verkehrsbetriebe im Raum Köln und Bonn sowie der Waggonfabrik Westwaggon ihre Kenntnisse zu erweitern und die vielfältigen Verkehrseinrichtungen zu besichtigen.

184
Deutsche Verkehrs - Amateure tagen in Köln

Die Deutschen Verkehrs-Amateure halten ihre 6. Jahrestagung nach dem Kriege in der Zeit vom 3. bis 6. August 1955 in Köln und Bonn ab. Bei ihnen handelt es sich um verkehrsinteressierte Menschen, die aus allen möglichen Berufszweigen kommen und sich in ihrer Freizeit-Stunden mit Problemen des Verkehrswesens befassen. Sie finden ihren Zusammenhalt durch die seit 10 Jahren erscheinende Zeitschrift "Der Schalter-Brief" für Freunde des Verkehrswesens, dessen Herausgeber, Günter Stetza, Dasea, gleichzeitig der Inspirator und Leiter der jährlich irgendwo stattfindenden Tagungen ist. Nachdem die früheren Tagungsorte Duisburg, Mannheim, Hamburg, München und Hannover waren, findet die Veranstaltung, an der sich die Verkehrs-Amateure aus dem ganzen Bundesgebiet und Berlin - ausländische Gäste sind manchmal auch dabei - auf vielseitigen Wunsch diesmal am Rhein statt. Das Tagungsprogramm ist ausserordentlich reichhaltig und umfasst Besichtigungen bei den Kölner Verkehrs-Betrieben mit Sonderwagen-Rundfahrten, einen Besuch bei "West-Waggon" ausgedehnte Studien und Besichtigungen bei den Köln-Bonner Eisenbahnen sowie umfangreiche Exkursionen in den Bonner Raum mit seinen vielfältigen Verkehrseinrichtungen.

Die Jahrestagung der Deutschen Verkehrs-Amateure haben den Sinn, Menschen zu einem persönlichen Kontakt und gegenseitigen Gedankenaustausch zusammenzuführen, die mit Liebe und Verständnis alle Fragen des Verkehrs diskutieren und jahraus, jahrein bemüht sind, ihrerseits einen Beitrag dafür zu liefern, dass ein guter Kontakt zwischen Verkehrsbetriebe und Öffentlichkeit hergestellt wird. Deshalb sind sie bei den "Landesvereinigungen" stets gern gesehene Gäste.

VERKEHRSAMT DER STADT KÖLN



Herrn
Günter Stetza

Essen(Ruhr)
Henricistr. 71

Isensee

16. Juli 1955

Köln, den 14. Juli 1955
Is/Br

Betr.: Jahrestagung 1955 der deutschen Verkehrs-
Amateure

Sehr geehrter Herr Stetza !

Für Ihr Schreiben vom 7. d. M. nebst Artikel
und "Sammler-Brief" danken wir Ihnen. Der Arti-
kel wird im "Kölner Leben" vom 29. Juli ver-
öffentlicht, das auch den Teilnehmern Ihrer
Tagung zur Verfügung gestellt wird. Einige
zusätzliche Belegexemplare werden wir Ihnen
nach Erscheinen zusenden.

Wir wünschen Ihrer Tagung einen interessanten
und erfolgreichen Verlauf und verbleiben

mit den besten Empfehlungen
VERKEHRSAMT DER STADT KÖLN
Im Auftrage:

Isensee
(Isensee)

28. Juli 1955.

An das
Verkehrsamt der Stadt Köln,

22c) K ö l n .
am Dom.

Betr.: Jahrestagung 1955 der
deutschen Verkehrs-Amateure.

Ich danke Ihnen bestens für Ihr freundliches Schreiben vom 14.ds.M mit der Mitteilung, dass Sie den Text über die vorgenannte Veranstaltung in der Ausgabe vom 29.7. Ihrer Zeitung "Kölner Leben" veröffentlichen wollen. Ich freue mich darüber hinaus, dass Sie bereit sind, diese Nummer auch den Teilnehmern der Veranstaltung auszuhändigen. In der Anlage übermittele ich Ihnen einen Verteilerplan für diejenigen Teilnehmer, die in Kölner Hotels Unterkunft nehmen und für die Sie mir freundlicherweise Quartierscheine zugesandt haben.

Mit vorzüglicher Hochachtung !

Anlage.

W

27. Juli 1955.

Kölner Stadt-Anzeiger
Lokalredaktion

22c) K ö l n .
Breite Strasse 70.

Betr.: Jahrestagung der Verkehrs-Amateure
im Raum Köln-Bonn.

Ich erlaube mir, Ihnen in der Anlage eine Teilnehmerkarte zur Jahrestagung der deutschen Verkehrs-Amateure zu überreichen, die in diesem Jahr in der Zeit vom 3.-6.8. unter meiner Leitung in Köln und Bonn stattfindet. Wie Sie aus dem beigefügten Programm ersehen wollen, wird die Tagung von Rundfahrten und Besichtigungen im dortigen Raum ausgefüllt, an denen u.a. die Verkehrsbetriebe in Köln und Bonn, die Köln-Bonner Eisenbahnen, die Waggonfabrik Westwaggon beteiligt sind.

Ich würde es lebhaft begrüßen, wenn Sie einen Vertreter zu dem bereits am Mittwoch abend im Restaurant des Hotel "Union" stattfindenden, zwanglosen Beisammensein entsenden könnten, damit diesem Informationen über Durchführung und Zweck der Veranstaltung gegeben werden können.

Mit vorzüglicher Hochachtung !

Anlagen.

27. Juli 1955.

Westdeutsche Neue Presse
Lokalredaktion

22c) K ö l n .

Bezn. : Jahrestagung der deutschen Verkehrs-Amateure
im Raum Köln/Bonn.

Ich erlaube mir, Ihnen in der Anlage eine Teilnehmerkarte zur Jahrestagung der deutschen Verkehrs-Amateure zu überreichen, die in diesem Jahre in der Zeit vom 5.-6.8.1955 unter meiner Leitung in Köln und Bonn stattfindet. Wie Sie aus dem beigegeführten Programm ersehen wollen, wird die Tagung von Rundfahrten und Besichtigungen im dortigen Raum ausgefüllt, an denen u.a. die Verkehrsbetriebe in Köln und Bonn, die Köln-Bonner Eisenbahnen sowie die Waggonfabrik Westwaggon beteiligt sind.

Ich würde es lebhaft begrüßen, wenn Sie einen Vertreter zu dem bereits am Mittwoch abend im Restaurant des Hotel "Union" stattfindenden zwanglosen Beisammensein entsenden könnten, damit diesen Informationen über Durchführung und Zweck der Veranstaltung gegeben werden können.

Mit vorzüglicher Hochachtung !

Anlagen.

27. Juli 1955.

General-Anzeiger für
Bonn und Umgegend
Lokalredaktion

22c) Bonn.
Wesselstrasse 5.

Betr.: Jahrestagung der deutschen Verkehrs-Amateure
im Raum Köln/Bonn.

Ich erlaube mir, Ihnen in der Anlage eine Teilnehmerkarte zur Jahrestagung der deutschen Verkehrs-Amateure zu überreichen, die in diesem Jahre in der Zeit vom 3.-6.8. unter meiner Leitung in Köln und Bonn stattfindet. Wie Sie aus dem beigefügten Programm ersehen wollen, wird die Tagung von Rundfahrten und Besichtigungen im dortigen Raum ausgefüllt, an denen u.a. die Verkehrsbetriebe in Köln und Bonn, die Köln-Bonner Eisenbahnen sowie die Waggonfabrik Westwaggon beteiligt sind.

Ich würde es lebhaft begrüßen, wenn Sie einen Vertreter zu dem bereits am Mittwoch abend im Restaurant des Hotel "Union" stattfindenden zwanglosen Beisammensein entsenden könnten, damit diesem Informationen über Durchführung und Zweck der Veranstaltung gegeben werden können.

Mit vorzüglicher Hochachtung !



Anlage.

27. Juli 1955.

Bonner Rundschau
Lokalredaktion

22c) B o n n .
Poststrasse 25.

Betr.: Jahrestagung der deutschen Verkehrs-Amateure
im Raum Köln/Bonn.

Ich erlaube mir, Ihnen in der Anlage eine Teilnehmerkarte zur Jahrestagung der deutschen Verkehrs-Amateure zu überreichen, die in diesem Jahre in der Zeit vom 3.-6.8. unter meiner Leitung in Köln und Bonn stattfindet. Wie Sie aus dem beigelegten Programm ersehen wollen, wird die Tagung von Rundfahrten und Besichtigungen im dortigen Raum ausgefüllt, an denen u.a. die Verkehrsbetriebe in Köln und Bonn die Köln-Bonner Eisenbahnen sowie die Waggonfabrik Westwaggon beteiligt sind.

Ich würde es lebhaft begrüßen, wenn Sie einen Vertreter zu dem bereits am Mittwoch abend im Restaurant des Hotel "Union" stattfindenden zwanglosen Beisammensein entsenden könnten, damit diesen Informationen über Durchführung und Zweck der Veranstaltung gegeben werden können.

Mit vorzüglicher Hochachtung !



Anlagen.

2. August 1955.

Südwestfunk, Büro Köln,
z.Hd. Herrn Wenninger,

ZzC) Köln.
Breite Str. 141.

Wettr.: Jahrestagung der Deutschen Verkehrs-Gesellschaft
in Köln und Bonn.

Sehr geehrter Herr Wenninger !

Unter höfll. Bezugnahme auf Ihren heutigen Telefonanruf überreiche ich Ihnen absprachegemäß eine Ausfertigung des Tagungsprogramms sowie ein Merkblatt mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Ich erwarte Sie dem morgend. Abend im Hotel "Union", wo ich etwa ab 19 Uhr zur Verfügung stehen werde.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Anlagen.

AVZ, Mo. 01-08-'55

Verkehrsamateure treffen sich in Aachen

Verkehrsamateure aus allen Teilen Deutschlands werden am Mittwoch, 3. August, nach Aachen kommen, um im Rahmen einer Tagung die Anlagen der ASEAG zu besichtigen. Eingeleitet wird die Tagung am Dienstagabend mit einer Zusammenkunft aller Teilnehmer im Hotel-Restaurant „Reichshof“.

Am Mittwochvormittag besuchen die Gäste die Werkstätten und Depots der Aachener Straßenbahn in Eschweiler und Aachen sowie die Anlagen der Waggonfabrik Talbot. Nach einer Rundfahrt mit verschiedenen Straßenbahntypen, Obussen und Omnibussen durch den Aachener Raum, folgt am Nachmittag ein Besuch der Städte Heerlen und Valkenburg sowie eine Fahrt durch die „Limburgische Schweiz“.

Am Abend reisen die Tagungsteilnehmer mit der Bahn nach Köln, wo vom 4. bis 6. August die offizielle Jahrestagung der deutschen Verkehrsamateure stattfindet.

Zur Gruppe der deutschen Verkehrsamateure gehören Vertreter der verschiedensten Berufs- und Altersgruppen, die am öffentlichen Verkehr Interesse haben. Sie beschäftigen sich in ihrer Freizeit mit Fragen des Verkehrs, dem Fahrplan- und Fahrscheinwesen, dem Fahrzeugbau, der Wagenparkstatistik und der Verkehrsgeschichte. Vor dem Kriege waren sie, wie heute noch in Belgien, Holland, England, Frankreich und Oesterreich, in einem Verein zusammengeschlossen.

Nach dem Zusammenbruch entstanden in mehreren größeren Städten Deutschlands lokale Vereinigungen, so in Braunschweig,

Bremen, Düsseldorf, Frankfurt und Aachen. Seit 1951 findet jährlich eine Tagung statt, bei der auch Kontakte zu den freundschaftlichen ausländischen Vereinen gepflegt und Austauschbesuche organisiert werden.

Dieter Vogt, An der Junkerstraße 10, Bad Aachen

AZ, Di. 02.08.55

Verkehrsamateure tagen

Verkehrsfragen gehen jeden Menschen an

Morgen findet in Aachen eine Verkehrsamateurtagung statt. An der Tagung nehmen u. a. Straßenbahndirektor Dipl.-Ing. P. Schings sowie der Pressereferent des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV), Günter Stetza, teil.

Die deutschen Verkehrsamateure sind eine Gruppe von am öffentlichen Verkehr interessierten Personen aller Berufs- und Altersgruppen. Sie beschäftigen sich in ihrer Freizeit mit Verkehrsfragen und besitzen zumeist große Spezialsammlungen auf allen Gebieten des Verkehrs: Fahrscheinwesen, Fahrplanwesen, Verkehrsgeschichte, Fahrzeugbau, Wagenparkstatistik u. a.

Um unnötige Verwaltungsarbeit und Kostenaufwand zu ersparen, wurde nach 1945 kein Verein mehr gegründet; es wurde vielmehr eine Amateur-Zeitschrift „Der Sammier-

brief“ herausgegeben, die die Verbindung untereinander aufrechterhält. In verschiedenen größeren Städten des Bundesgebietes wurden inzwischen lokale Vereinigungen gegründet, so in Hamburg, Bremen, Braunschweig, Düsseldorf, Frankfurt und Stuttgart. Seit 1951 findet jährlich die Jahrestagung der deutschen Verkehrsamateure statt, 1951 in Mannheim/Ludwigshafen/Heidelberg, 1952 in Hamburg, 1953 in München, 1954 in Hannover und vom 4. bis 6. August 1955 in Köln-Bonn.

Auch zu den ausländischen Verkehrsamateurvereinigungen in Belgien, Holland, England, Frankreich, Oesterreich besteht Kontakt, es werden mit diesen auch Austauschbesuche organisiert. (Abfahrt am Mittwochmorgen, um 7.55 Uhr, ab Kaiserplatz mit Sonderomnibus nach Aachen.)

D. V.

Männer mit seltsamem „Hobby“ in Bonn

„Verkehrs-Amateure“ opfern ihre Freizeit technischer Arbeit

Eine der merkwürdigsten Tagungen, die Bonn bisher in seinen Mauern hatte, wird sich am kommenden Wochenende nicht in einem Saal, sondern auf der Schiene abwickeln: die Jahrestagung der deutschen „Verkehrs-Amateure“. Zu dieser Tagung werden Apotheker, Finanzbeamte, Studenten, Rechtsanwälte, Arbeiter, Schüler und Männer aus anderen Berufen erscheinen, aber keiner wird beruflich irgendwie mit dem öffentlichen Verkehr auf der Schiene zu tun haben. Es werden außerdem Gäste aus dem benachbarten Ausland und aus der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands erscheinen.

Die „Verkehrs-Amateure“ bilden keinen Verband, keinen Verein und keinen Klub. Sie zahlen keine Mitgliedsbeiträge, haben keine Statuten oder Satzungen und bilden doch eine enge, durch das gemeinsame Interesse herzlich verbundene Gemeinschaft. Nur einmal im Jahr kommen sie in irgend einer Stadt Deutschlands persönlich zu einer Tagung zusammen, lernen in dieser Stadt neue Dinge der Verkehrstechnik kennen und pflegen einen mündlichen Gedankenaustausch untereinander. In diesem Jahr wurde dafür der Raum Bonn—Köln bestimmt.

Die „Verkehrs-Amateure“ betrachten ihr Interesse als ein „Hobby“. Aber es ist wohl schon etwas mehr — obwohl es nur vom Interesse und dem Idealismus an der Sache getragen wird. Es ist eine gründliche bis in das Wissenschaftliche gehende Beschäftigung mit der Verkehrstechnik: Geschichtliche Forschungen, Verkehrs-Chroniken, technische Aufzeichnungen über Straßenbahnen, Eisenbahnen und andere öffentliche Verkehrsträger in allen Städten des

Erdballs — vorwiegend natürlich aus Deutschland. Es gibt Verkehrsamateure, die über 10 000 Fotos aller möglichen Verkehrsmittel, ihrer Einrichtungen, Fabrikation und Wartung verfügen. Manche haben große Sammlungen von Fahrscheinen aus allen Ländern der Erde, viele ein Archiv mit ausführlichen technischen Einzelzeichnungen von Verkehrsmitteln, fast jeder ein kleines „Verkehrs-Archiv“. Viele Verkehrs-Amateure — auch in Bonn gibt es mehrere — haben eine rege Korrespondenz mit Hersteller-Fabriken, technischen Direktoren der Verkehrsbetriebe und anderen Fachleuten. Es ist ein mit Eifer und Gründlichkeit geführtes „Hobby“.

In Bonn werden die „Verkehrs-Amateure“ unter anderem die Köln—Bonner Eisenbahnen und deren Betriebsanlagen besichtigen. Ferner werden in Bonn das Straßenbahn- und Obus-Depot besucht; eine Fahrt mit der Siegburger Bahn nach Siegburg unternommen und Depot und Werkstatt der Siebengebirgsbahn besichtigt. Zwischendurch finden sich Gelegenheiten zu gründlichen Aussprachen.

Linie 99 fuhr für Verkehrsamateure

Jahrestreffen der Verkehrsamateure im Köln-Bonner Raum

Mit „Linie 99“ quer durch Köln

Jahrestagung der Verkehrsamateure in Köln. Die Kölner Verkehrsbetriebe stellten für die Stadtrundfahrt einen Sonderzug zur Verfügung, der die bisher nicht bekannte Liniennummer 99 trug. Das Foto oben zeigt das Liniennummernschild und das Richtungsschild, die an den Sonderwagen angebracht waren. Das Foto unten zeigt die Verkehrsamateure bei der Besichtigung der Hauptwerkstätte der Kölner Verkehrsbetriebe in Weidenpesch. Das Programm in Köln schloß außerdem eine Fahrt über das rechtsrheinische Straßenbahn- und Vorortbahnnetz und die Besichtigung einer Waggonfabrik ein.

Fotos: Spielmans

Es sah so aus, als wollten sich die Kölner Verkehrsbetriebe mit dem Straßenbahn-Sonderzug, der am Donnerstag, 4. August, durch die Stadt fuhr und mittags bei der Hauptwerkstätte in Weidenpesch hielt, selbst ein bißchen auf den Arm nehmen. Der Sonderzug führte die Liniennummer 99, und an der Seite prangte ein Schild: „Sonderzug: Quer durch Köln“. Mit dieser Straßenbahn fuhren die mehr als 50 Teilnehmer der Jahrestagung der Verkehrsamateure durch Köln.

Die Verkehrsamateure sind Menschen mit verschiedenartigen Berufen, die sich aus Privatvergnügen mit Verkehrsfragen, insbesondere mit dem Schienenverkehr, befassen. Sie sammeln Fahrpläne, Zeichnungen von Straßenbahnen und Eisenbahnwagen, Fahrscheine und andere Unterlagen und sind, wie ihr Vorsitzender Günter Stetza betont, bei den Straßenbahndirektoren besonders beliebt, weil sie durch ihr Interesse den öffentlichen Verkehrsbetrieben soviel Unterstützung widmen, wie es sich deren Direktoren von allen Zeitgenossen wünschen. Viele Verkehrsamateure sind indessen auch jüngere Menschen, die sich in ihrem Beruf mit dem Verkehrswesen befassen wollen.

In jedem Jahr findet eine Tagung der Verkehrsamateure im Bundesgebiet statt, die dann auch Verkehrsbetriebe besichtigen. Nach Ham-

burg, Hannover und Stuttgart wurde in diesem Jahr der Köln-Bonner Raum für die Jahrestagung auserwählt. So besichtigen die Verkehrsamateure in diesen Tagen die Kölner und Bonner Verkehrsbetriebe, die Köln-Bonner Eisenbahnen, eine Waggonfabrik in Köln, die Kleinbahn Siegburg-Zündorf, die Siebengebirgsbahn und die Bahn Bonn-Siegburg. Und überall werden sie als Gäste gern willkommen geheißen.

Unter den 55 Teilnehmern dieses Jahreskongresses — im ganzen Bundesgebiet gibt es etwa 500 Verkehrsamateure — befinden sich Angehörige der unterschiedlichsten Berufe und Lebensstellungen, darunter ein Pastor, ein Uhrmacher, ein Hutfabrikant, mehrere Studenten und Schüler. Sie kommen aus allen Teilen des Bundesgebietes. Auch aus Berlin und der Sowjetzone sind Teilnehmer nach Köln gekommen.

Als einzige weibliche Teilnehmerin nahm die 23jährige Frau Hannelore Colvenbach an diesem Jahrestreffen teil. Sie begleitet ihren Mann, der als Diplom-Ingenieur bei der Dortmunder Straßenbahn tätig ist. „Es macht mir Spaß, ich interessiere mich sehr für den Beruf meines Mannes“, meint sie. Allerdings war sie erstaunt, die einzige Teilnehmerin des Treffens zu sein; an den Tagungen in den vergangenen Jahren hatten mehrfach die Ehefrauen ihrer straßenbahnbegeisterten Männer teilgenommen.



War die Staatsbahn früher grün bemalt?

Verkehrsamateure in Köln - Steckenpferd macht Spaß

Da kommt ein Brief an irgendeine westdeutsche Bahnverwaltung: „Suche Kataloge von Trieb- und Eisenbahnwagen der ehemaligen deutschen Länderbahnen.“ Die Männer aus den Verkehrsverwaltungen kennen die Absender dieser Briefe. Es sind deutsche Verkehrsamateure, die ihrem Hobby nachgehen. Über die ganze Bundesrepublik sind diese rund 500 Freunde des Verkehrswesens verstreut. Einmal im Jahr treffen sie sich zu ihrer Jahrestagung, um den gegenseitigen Kontakt weiter auszubauen. Diesmal war Köln der Treffpunkt.

Die Kölner Verkehrsbetriebe stellen ihren Amateurfreunden sogar einen Sonderwagen zur Fahrt durch das rechtsrheinische Stadtnetz zur Verfügung, man hielt Vorträge über Verbesserungen im Straßenbahnnetz und besichtigte schließlich die West-Waggon-Fabrik.

Pater sammelt Kleinbahnen

Eine wirklich bunte Gesellschaft hat sich in ihrer Leidenschaft zum Verkehr zusammengefunden. Vom Uhrmacher über den Landgerichtsrat bis zum Hütfabrikanten und Vorarbeiter ist alles vertreten. Da sitzt Pater S. aus Walberberg im Kreis der Diskutierenden. Er ist Fachmann für alles, was mit Kleinbahnen zusammenhängt. Hunderte von Fotos aller deutschen Kleinbahnen sind in seinem Besitz. Wenn Pater S. hört, daß irgendwo eine Kleinbahn eingestellt werden soll, scheut er keine weite Reise, um noch einmal das Bild dieses Bähnchens auf seine Platte zu bannen.

„Auch ein Dolmetscher der jugoslawischen Gesandtschaft gehört zu dem Kreis der Verkehrsamateure, die sich in diesen Tagen in Köln trafen. Sein Hobby: Alles, was zum

Bereich der Straßenbahnen gehört. Die seltsamste Leidenschaft besitzt ein Stuttgarter Verkehrsfreund. Er sammelt Angaben über den Farbanschnitt von Lokomotiven der früheren deutschen Länderbahnen. Zur Zeit beschäftigt ihn die Frage, ob es zutrifft, daß die preußische Staatsbahn vor 1904 ein helles Grün als Anstrich benutzte.

Für manchen Laien hört sich das alles etwas seltsam an. Ist es auch, daraus machen die Verkehrsamateure keinen Hehl. Ihr Vorsitzender Günter Stetza erklärt: „Dem Sammler tut sich die Welt auf, auch dem Verkehrsamateur, der sich die Lokomotiv- und Straßenbahnbilder aus vergangenen Zeiten sucht.“ Aber die Leidenschaft der Verkehrsamateure hat auch einen ernsten Hintergrund. Für manche Nachforschung und Statistik der amtlichen Verkehrsstellen gerade nach dem Krieg war das Material der Verkehrsleute aus Leidenschaft eine unersetzliche Fundgrube. In vielen Städten sind die Amateure und die offiziellen Verkehrsfachleute zu guten Freunden geworden, nicht zuletzt, weil sie eines gemeinsam haben: die Liebe zu den Problemen und der Entwicklung auf dem Verkehrssektor. r-



BAHNEN ALLER ART sind für etwa 500 Menschen in der Bundesrepublik das Spannendste auf der Welt. Verkehrsamateure nennen sich diese Leute. Hier untersucht gerade einer die Kupplungsvorrichtung an einem Straßenbahnwagen. Über die Tagung der Verkehrsamateure lesen Sie mehr unter der Überschrift: „War die Staatsbahn früher grün bemalt?“

KÖLN im Bild

FÜR EINEN TAG gab es gestern in Köln eine Straßenbahn-Linie 99. Linienführung: Quer durch Köln. So stand es wenigstens auf einem Schild dieses blitzsauberen, ganz auf neu hergerichteten Zweiwagenzuges, der wirklich durch die Stadt fuhr. Der Grund für diese kurzfristige neue Linie: Die Teilnehmer der Tagung der Verkehrsamateure ließen sich in diesem Zug über alle Strecken der KVB fahren. Die 99 hatten Witzbolde in den Werkstätten als Nummernschild ausgehängt, weil es diese Quer-durch-Köln-Linie gar nicht gibt. Übrigens: Eine Linie 9 haben wir auch noch nicht.



Unter den Nummern zwischen 1 und 25 fehlen bisher auch noch die 6, die 14, die 17 und 18 - so wie die 23 und 24

Deutsche Verkehrs-Amateure tagen in Köln

Studien- und Besichtigungsfahrten in Kölner Werken

Die Deutschen Verkehrs-Amateure halten ihre sechste Jahrestagung nach dem Kriege in der Zeit vom 3. bis 6. August in Köln und Bonn ab. Bei ihnen handelt es sich um verkehrsinteressierte Menschen, die aus allen möglichen Berufszweigen kommen und sich in ihren Freizeit-Stunden mit Problemen des Verkehrswesens befassen. Sie finden ihren Zusammenhalt durch die seit 10 Jahren erscheinende Zeitschrift „Der Sammler-Brief“ für Freunde des Verkehrswesens, dessen Herausgeber, Günther Stetza, Essen, gleichzeitig der Inspirator und Leiter der jährlich an wechselnden Orten stattfindenden Tagungen ist.

Das Tagungsprogramm ist außerordentlich reichhaltig und umfaßt Besichtigungen bei den Kölner Verkehrs-Betrieben mit Sonderwagen-Rundfahrten, einen Besuch bei „West-Waggon“, ausgedehnte Studien und Besichtigungen bei den Köln-Bonner Eisenbahnen sowie umfangreiche Exkursionen in den Bonner Raum mit seinen vielfältigen Verkehrseinrichtungen.

Die Jahrestagungen der Deutschen Verkehrs-Amateure haben den Sinn, Menschen zu einem persönlichen Kontakt und gedeihlichen Gedankenaustausch zusammenzuführen, die mit Liebe und Verständnis alle Fragen des Verkehrs diskutieren und jahraus, jahrein bemüht sind, ihrerseits einen Beitrag dafür zu liefern, daß ein guter Kontakt zwischen Verkehrsbetrieb und Öffentlichkeit hergestellt wird. Und deshalb sind sie bei den Verkehrsunternehmungen stets gern gesehene Gäste.

8. Aug. 1955

Ausschnitt

aus dem Kölner Stadtanzeiger, Siegkreisausgabe

„Verkehrs-Amateure“ auf der Zündorfer Bahn

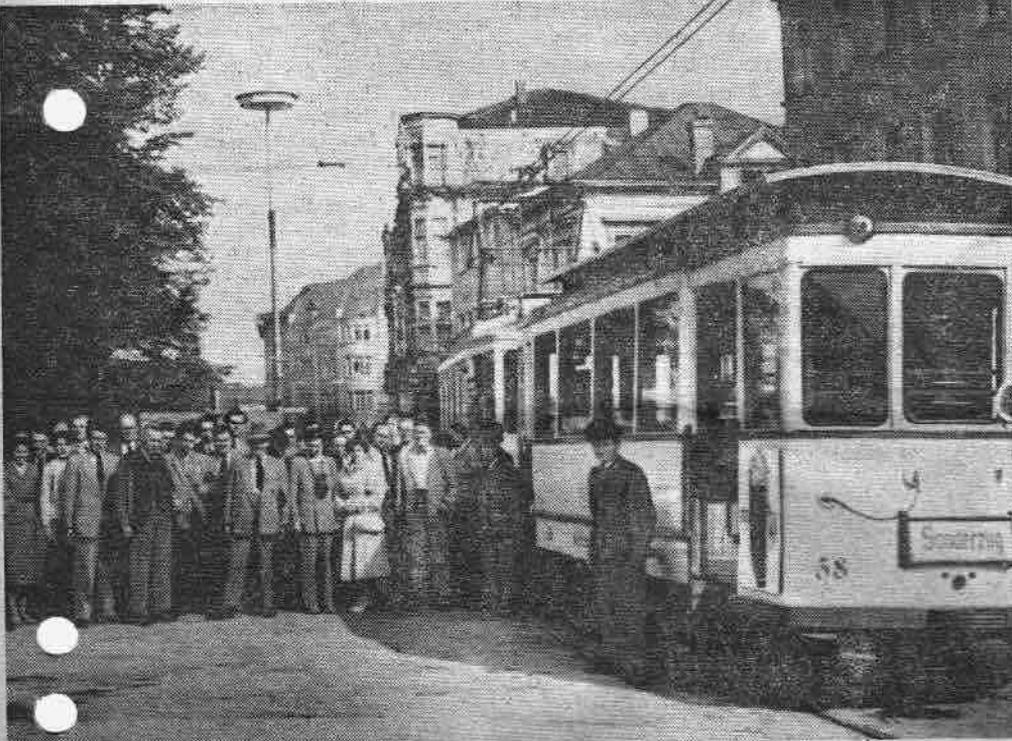
Besichtigungsfahrt in den unteren Siegkreis — Gegen Umstellung auf Omnibus oder Obus

s Siegburg (o) Die Diskussion über die Kleinbahn Siegburg—Zündorf und die Umstellung auf Omnibus-Obusbetrieb erhielt durch den Besuch einer Gruppe von Verkehrs-Amateuren aus dem Bundesgebiet, der Sowjetzone und dem Ausland am Samstagmorgen ein besonderes Schlaglicht. Die rund 60 Verkehrs-Amateure sprachen sich gegen eine Umstellung aus.

mäßigen Zug der Bonner Bahnen nach Siegburg gekommen waren, benutzten für die Weiterfahrt nach Sieglar einen Sonderzug der Kleinbahn mit Anhänger. Der Triebwagen — es handelte sich um einen umgebauten Vorkriegswagen der Bahn, der seit einigen Monaten regelmäßig die Strecke befährt — fand besondere Anerkennung.

Die Organisation im Sieglarer Betriebsbahnhof wurde einmütig als vorbildlich bezeichnet. Die Reparaturwerkstätte fand besonderes Interesse. Man hielt es kaum für möglich, daß in dieser zwar gut eingerichteten, aber doch immerhin kleinen Werkstatt der prächtige Wagen umgebaut worden ist.

Auf der Fahrt von Sieglar nach Spich und weiter nach Wahn konnten sich die jungen Männer unter den Amateuren als Fahrer selbst von den Fahreigenschaften und den Bremsen des umgebauten Triebwagens überzeugen. In Wahn wurden kurz die Endhaltestelle der Bahnen mit der Halle und der Flugplatz Köln-Bonn besichtigt.



Die Verkehrs-Amateure vor dem Sonderzug der Zündorfer Bahn in der Wilhelmstraße in Siegburg

Die Freunde des Verkehrswesens, die sich durch private Studien ein Fachwissen erworben haben, hatten bei der Besichtigungsfahrt von Siegburg nach Sieglar und weiter nach Wahn keine Gelegenheit, ihrer Meinung offiziell Ausdruck zu geben. Aus Gesprächen mit den Teilnehmern an der Fahrt ging jedoch hervor, daß niemand die Umstellung auf Omnibusse oder Obusse oder auch auf Schienenbusse empfehlen konnte. Ein Verkehrs-Amateur aus dem Bonner Raum, der als Amateur gern von den Experten um Rat gefragt wird und der maßgeblich an der Ausgestaltung verschiedener Gutachten mitgewirkt hat, sagte, daß man vielerorts die Umstellung auf schienenungebundene Fahrzeuge wieder rückgängig machen würde.

Von anderen Fahrtteilnehmern wurde diese Meinung bestätigt. Wenn man auch berücksichtigt, daß die Verkehrs-Amateure eine gewisse Vorliebe für Straßen- und Kleinbahnen haben und die Beschäftigung mit dieser Art

von Verkehrsmitteln bevorzugen, so bleibt ihre Meinung immer noch bemerkenswert. Die Amateure gaben unumwunden zu, daß die Straßenbahnen den Verkehr in den Straßen Troisdorfs und Siegburgs stark behindern. Sie glaubten aber nicht, daß der Zustand wesentlich besser wird, wenn an ihrer Stelle Omnibusse oder Obusse verkehren. Wenn man die Frage heute auch noch nicht in ihrer letzten Konsequenz beantworten könne, wurde gesagt, so müsse allein der Zweifel um die Lösung vor eiligen Entschlüssen warnen. Es stehe fest, daß man heute den Gast der Straßenbahn in modernen schienenungebundenen Fahrzeugen bequemer befördern könne als in Omnibusen oder Obussen. Die Amateure vertraten die Ansicht, daß dieser Tatsache, nämlich der Bequemlichkeit der Fahrgäste, in den bisherigen Diskussionen zu wenig Bedeutung beigemessen worden sei.

Die Verkehrs-Amateure, die in einem plan-

Ausschnitt

aus der Kölnischen Rundschau, Siegkreisausgabe

Am liebsten möchten sie sich eine Straßenbahn kaufen

Verkehrsamateure und Straßenbahnfreunde aus dem Bundesgebiet weilten im Siegkreis

Siegburg. Ein nicht alltägliches Bild erlebten die Siegburger am Samstagvormittag an der Endhaltestelle der Kleinbahn Siegburg-Zündorf in der Wilhelmstraße. Etwa 60 Personen aller Altersklassen, darunter einige Damen, warteten auf die Kleinbahn. Als diese mit zwei besonders guten Sonderwagen eintraf, wurde nicht etwa gleich eingestiegen — die Gruppe, aus der Mitte man Dialekte aller deutschen Gaus vernahm, entwickelte plötzlich eine rege Aktivität. Mindestens zwei Dutzend Kameras traten in Aktion und machten Aufnahmen von den beiden Straßenbahnwagen, Notizbücher wurden gezückt und eigenartige Zeichen und Zahlen eingetragen. Einige Angehörige dieser Gruppe verfolgten sachverständig das Auseinanderkuppeln der Wagen, riefen sich technische Daten und Ausdrücke zu, die dem Berichterstatter ziemlich „spanisch“ vorkamen. Was war los? Was war das für ein eigenartiges Völkchen, das sich anschließend mit Hallo in die Kleinbahn setzte und dann sofort zu fachsimplen anfang?

Das Rätsel löste sich, als uns Herr Flöter, der Betriebsleiter der Kleinbahn mit dem Reiseleiter dieser Gruppe, Herrn Stetza aus Essen, bekannt machte. Die deutschen Verkehrsamateure, die in diesen Tagen in Köln und Bonn ihre Jahrestagung abhielten, hatten es nicht versäumt, auch dem Siegkreis und seiner vieldiskutierten Kleinbahn einen Besuch abzustatten. Wir kennen heute schon viele Steckbriefe und Sammlerleidenschaften, angefangen beim Briefmarkensammeln über die Autogrammsammlungen bis zur Sammlung von Bierdeckeln und ähnlichen Dingen. Bei unseren Verkehrsamateuren hatte es ursprünglich

mit dem Sammeln von Fahrscheinen aller Art angefangen.

Sie sind Fanatiker des Verkehrs und befassen sich in ihrer Freizeit mit verkehrspolitischen Fragen ihrer engeren Heimat, sammeln Unterlagen über Verkehrsanlagen und -fahrzeuge, tragen fleißig Bilder und Unterlagen über Eisenbahnen und Straßenbahnen zusammen. Für sie ist jeder Straßenbahnwagen, den sie

sehen, ein Ereignis besonderer Art. Kopfschüttelnd beobachtete unter Berichterstatter, wie die Gäste an jeder Ausweichstelle der Kleinbahn aus den Wagen sprangen und die Kameras zückten. In der Werkstatt in Sieglar sah man sie fast unter den dort abgestellten Fahrzeugen liegen, um sich über Eigenheiten des Unterbaus und Fahrgestells zu unterrichten. Lobend erwähnten sie, daß die Kleinbahn Siegburg-Zündorf in eigener Werkstatt es fertig bringt, alte Wagen in so moderner Weise umzubauen, wie dies zur Zeit geschieht. Auch die in Sieglar und Troisdorf viel diskutierte Frage:

Straßenbahn oder Omnibus

wurde von den Gästen sofort aufgegriffen. Sie sind durchweg Straßenbahnfanatiker, meinten aber doch vielfach, daß die augenblickliche Lage der Gleise für den Verkehrsfluß sehr bedenklich sei. Jeder von diesen Verkehrsamateuren, die aus allen Berufsschichten kommen, hat innerhalb des Gesamthobbys noch ein Sonderhobby. Da zeigte uns jemand einen

großen Lageplan von Bonn, in dem er in jahrelanger Arbeit die gesamte Verkehrsentwicklung der Bundeshauptstadt zeichnerisch eingetragen hatte: die langsame Entwicklung der Straßenbahn- und Omnibuslinien, die Ausweichstellen, Art und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge usw. Ein anderer zeigte uns stolz seine

Fotosammlung von Straßenbahnwagen,

die dem Laien ziemlich gleich aussehend erschienen, für den Sammler aber zusammen mit den vielen technischen Daten eine lebendige Verkehrsgeschichte bedeuteten. Selbst eine eigene Zeitschrift haben diese über das ganze Bundesgebiet, die Ostzone und auch das Ausland verbreiteten Verkehrsamateure. Von den Fachleuten werden sie durchaus ernst genommen; sie sind die besten Propagandisten des modernen Verkehrs. Ihre in Jahrzehnten angesammelten Unterlagen werden oft von den großen Verkehrsunternehmen in Anspruch genommen, deren eigene Archive meist im Kriege verlorengegangen.

„Wir lieben alles was rollt“

Verkehrsamateure an der Straßenbahnkurbel

Außenseiter mit Sachkenntnis — 10 000 Fahrscheine

53 freundliche Herren mit schußbereiten Fotoapparaten fachsimpelten am Wochenende mit den Bonner Nahverkehrsexperten. Mit viel Sachkenntnis und noch mehr Hingabe studierten die „Außenseiter“, Vertreter der verschiedensten Berufe aus allen Ländern der Bundesrepublik, die Einrichtungen der Bonner Straßenbahnen und der rechtsrheinischen Nahverkehrsbetriebe. Die Gäste nennen sich „Verkehrsamateure“ und lieben alles, was auf Schienen oder Gummireifen rollt. Diese Liebe wirkt sich bei den rund 500 Mitgliedern der Gemeinschaft ohne Statuten und Beitragszahlungen in zwei Richtungen aus: als Sammlerleidenschaft und in Form sachlicher Kritik. In Hamburg treffen sich zum Beispiel die Amateure jeden Monat einmal mit den leitenden Angestellten der Hochbahnen zu einer fachlichen Diskussion.

Die Amateure des Bonner Raumes, acht an der Zahl, berichteten von weniger guten Erfahrungen. Sie beobachten mit Argusaugen die Entwicklung des Verkehrs. In den „Westwaggon-Werken“ erfuhren sie, daß für die Godesberger Bahn zwei neue Wagen im Rohbau fertig sind, die nur einen Steuerkopf haben. „Das wäre dann der dritte neue Wagentyp“, stellten sie fest. Die Großraumwagen für die Stadtbahn sind noch auf den Zeichenbrettern der Konstrukteure. Mit dem Bau ist bisher nicht begonnen worden.

In der Rheindorfer Wagenhalle standen ein junger Postangestellter und ein Handelsvertreter aus Bonn an der Kurbel der Triebwagen. Unter Aufsicht schleusten sie die Züge durch das Werksgelände. Die verschiedenen Schalt- und Bremsstufen beherrschen sie; mit den unterschiedlichen Systemen sind sie vertraut. Kein Wunder, denn umfangreiche Archive mit technischen Daten, historischen oder aktuellen Unter-

Ein Bonner Handelsvertreter fuhr mit sicherer Hand einen Triebwagen auf dem Werksgelände

Foto: Hoffmann

lagen über Verkehrsbetriebe, Neuananschaffungen, Fahrplangestaltung usw. haben sie in jahrelanger Arbeit angelegt. In Bonn hat ein Handelsvertreter etwa 10 000 verschiedene Fahrscheine aus aller Welt in 40 Jahren zusammengetragen. Ein junger Sammler brachte es auf etwa 10 000 Fotos von verschiedenen Wagentypen und Einrichtungen.



Im Depot der Siebengebirgsbahn jauchzten die seriösen Herren vor Sammlervergnügen. Gleich zwei Raritäten zeigte Direktor Henny bei der Führung. Da ist die kleine, wie ein Spielzeug anmutende „Draisine Baujahr 1924“. Dem Streit zwischen Bahnmeisterei und Leitung verdankt sie ihre „Aufrüstung“ im Jahre 1955. Damit die schwere Diesellokomotive nicht ständig von beiden Seiten umkämpft wird, soll die Draisine als zweites Dieselfahrzeug wieder flottgemacht werden. Die Verkehrsamateure wollen sich dafür einsetzen, daß sie ihren historischen Anstrich — gelb, schwarz, rot — behält. Das zweite Kuriosum soll ein Anstreicher auf dem Gewissen haben. Er pinselte auf einen Hilfswagen die Firma „Bahnen der Stadt Beuel“. Die Stadtväter erfuhren von ihrem neuen Unternehmen erst durch einen Zufall. Ein Spatzvogel schlug einen Orden für „bewiesenen Lokalpatriotismus“ vor.

Die silbergrauen Gliederzüge wurden genau gemustert, der Mechanismus der Verbindungsstücke bewundert und das Gefährt dann sofort ausprobiert. In Königswinter stand u. a. die Drachenfelsbahn auf dem Programm. Sonntag morgen wurden die Godesberg-Mehlemer Bahnen inspiziert, nachdem man zuvor schon den Köln-Bonner Eisenbahnen, den Bahnen der Stadt Köln und dem Verkehrsclub von Aachen einen Besuch gemacht hatte.

Die Verkehrs-Amateure werden helfen

Bei der Jahrestagung bat die Köln-Bonner-Eisenbahn um Unterstützung

„Die Historiker unter uns sind auf ihre Kosten gekommen“, sagte der Verkehrsreferent der deutschen Verkehrs-Amateure, Günter Stetza, mit einem Seitenblick auf die Bonner Straßenbahn. Die Verkehrs-Amateure — über deren Ziele und Aufgaben die „Bonner Rundschau“ in der vergangenen Woche berichtete — hielten ihre Jahrestagung in Bonn und Köln ab. Aber abgesehen von den „Historikern“, sind auch alle anderen Tagungsteilnehmer, die aus allen Teilen der Bundesrepublik und der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands nach Bonn kamen, auf ihre Kosten gekommen. Sie zeigten sich jedenfalls sehr dankbar und angenehm berührt über die freundliche und entgegenkommende Aufnahme in Bonn durch die Verkehrsbetriebe. Generaldirektor Dr. Wallraff und Betriebsdirektor Henny waren selbst erschienen, um den „Fachleuten aus Leidenschaft“ an den praktischen Objekten der Verkehrsmittel Bonns und Umgebung alles zu erklären.

Mit einem Sonderzug der Köln-Bonner Eisenbahnen, die ebenfalls besichtigt wurden, kamen die Verkehrs-Amateure in Bonn an. Noch am gleichen Tage bestiegen sie einen von der Stadt gestellten Sonder-Omnibus und sahen sich das Straßenbahn- und Obusdepot an. Am

Samstag führen sie mit der Siegburger Bahn nach Siegburg, mit einem Sonderzug der Kleinbahn Siegburg-Zündorf nach Sieglar und Wahn, besichtigten schließlich Werkstatt und Depot der Siebengebirgs-Bahn sowie die Bahnen zum Petersberg und zum Drachenfels. Technische, wirtschaftliche und verkehrspolitische Fragen waren Diskussionsthemen. Viele der Verkehrs-Amateure bereicherten in Bonn ihre ohnehin schon umfangreichen Archive auf den verschiedensten Sondergebieten der Verkehrstechnik.

Welche Bedeutung dem mit wissenschaftlicher Gründlichkeit betriebenen „Hobby“ der Verkehrs-Amateure von Fachkreisen der produzierenden Industrie und der Verkehrsbetriebe beigemessen wird, geht daraus hervor, daß in vielen großen Städten Verkehrs-Amateure in maßgeblichen Ausschüssen sitzen. Bei ihrem jetzigen Besuch in Bonn bat die Direktion der Köln-Bonner Eisenbahn die Verkehrs-Amateure, ihr bei der Ausarbeitung einer Denkschrift aus Anlaß des 50jährigen Bestehens der KBE im nächsten Jahr behilflich zu sein. Die KBE verlor nämlich im letzten Krieg fast alle Unterlagen über ihre Entwicklungsgeschichte. Die Verkehrs-Amateure wollen sie aus ihren eigenen Archiven beschaffen.

—ster.

Die 6. Jahrestagung der deutschen Verkehrs-Amateure

fand in der Zeit vom 4. bis 6. August im Raum Köln-Bonn statt. Der Tagung voraus ging ein Besuch der Aachener Straßenbahn- und Energieversorgungs-AG (ASEAG) sowie eine Besichtigung der Waggonfabrik Talbot in Aachen.

Die Kölner Verkehrs-Betriebe hatten am ersten Tage für die deutschen Verkehrs-Amateure eine Sonderlinie 99 eingerichtet, auf der die Teilnehmer auf dem links- und rechtsrheinischen Netz die interessantesten Verkehrsknotenpunkte befuhrten. Beigeordneter Zerrhusen der KVB begrüßte die Teilnehmer in den Flora-Gaststätten herzlich und gab einen kurzen Überblick über die wirtschaftliche und verkehrspolitische Situation im Kölner Stadt- und Vorortverkehr. Am Nachmittag statteten die Verkehrs-Amateure der Waggonfabrik Westwaggon einen eingehenden Besuch ab.

Der zweite Tag brachte die Teilnehmer zu den Betriebsanlagen der Köln-Bonner Eisenbahnen AG. Auch hier wurde ihnen ein Sonderzug zur Verfügung gestellt, mit welchem sie die interessanten Anlagen und Streckenverhältnisse im

Braunkohlenrevier Knapsack-Berrenrath kennenlernten. Direktor Dr. Krüger hielt anlässlich des von der K. B. E. im Westsaal des Betriebes in Wesseling gegebenen Mittagessens einen lehrreichen und anschaulichen Vortrag, der den Verkehrs-Amateuren einen Überblick über die oftmals nicht richtig erkannten verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse der K. B. E. vermittelte. Nach einer eindrucksvollen Fahrt mit einem elektrischen Sondertriebswagenzug gelangten die Teilnehmer nach Bonn.

Auch der Bonner Raum, der am dritten Tage besucht wurde, brachte den Verkehrs-Amateuren vielseitige Eindrücke. Neben Einrichtungen der Bonner Verkehrs-Betriebe fanden Fahrten und Besichtigungen auf der Kleinbahn Siegburg-Zündorf, der Wahner Straßenbahn und auf dem Flughafen Köln-Bonn statt, während der Nachmittag zum Studium der neuen Züge der Siebengebirgsbahn mit anschließendem Ausflug auf den Drachenfels zur Verfügung stand. Generaldirektor Dr. Wallraff hieß die 53 Teilnehmer der Jahrestagung herzlich willkommen und brachte die Verbundenheit der Verkehrsbetriebe mit jenen Menschen, die den Verkehr von Herzen lieben, in äußerst ansprechender Weise zum Ausdruck. Presse und Rundfunk nahmen an der Veranstaltung regen Anteil. Noch während der Tagung wurde ein Gespräch mit den Verkehrs-Amateuren über Ultra-Kurzweile gesendet.

Günter Stetza

Amateure mit ernstem „Hobby“

Material der Verkehrsfreunde in der Bundesrepublik ist eine Fundgrube

Düsseldorf (Eig. Bericht). Nach den Statistiken der Landesregierung sind die Straßenbahnen heute an den Verkehrsunfällen nur noch mit 1,3 Prozent, Omnibusse und Obusse mit 1,9 Prozent beteiligt. Vor vier Jahren lag der Anteil der Straßenbahnen an den gesamten Verkehrsunfällen noch bei 2,6 und der der Omnibusse bei 1,6 Prozent, wobei berücksichtigt werden muß, daß sich die Zahl der eingesetzten Omnibusse seit dieser Zeit fast verdoppelt hat. Diese Entwicklung ist nach Ansicht der Experten im Landesverkehrsministerium weniger auf die allgemein verbesserte Verkehrsdisziplin als auf die gute und fundiertere Fahrweise der auf Straßenbahnen und Omnibusse eingesetzten Fahrer zurückzuführen.

Einen großen Anteil an der nachweisbar zunehmenden Sicherheit der Männer hinter dem Stromschalter oder hinter dem Steuer hat zweifellos die seit einigen Jahren bei vielen öffentlichen Verkehrsunternehmen für Neueinstellun-

gen eingeführte Pflichtuntersuchung bei der Beratungs- und Forschungsstelle für Verkehrssicherheit. Hier werden die Bewerber als Straßenbahnfahrer oder Omnibusfahrer nicht nur nach sorgfältigen Methoden einer Intelligenzprüfung, sondern in erster Linie einer Untersuchung des Hör- und Sehvermögens und der Reaktionsfähigkeit unterzogen. Die Methoden der Eignungsbegutachtung wurden auf psychologischer und medizinischer Basis entwickelt und haben oft verblüffende Ergebnisse zur Folge. Mit dem »Eignungstest« wird zudem zweierlei erreicht: untaugliche Aspiranten kommen nicht in den Verkehr — auch nicht auf den Lehrwagen —, zum anderen sparen die Unternehmen die Kosten für eine überflüssige Ausbildung, die bei einem Straßenbahnfahrer immerhin bei 400 DM liegen.

Wesentlich ist die Sicherheit auf den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Ansicht der Experten auch auf die ständige Schulung und Kontrolle der bereits im Einsatz befindlichen Fahrer zurückzuführen. Immer wieder werden alte, bereits bewährte Fahrer auf den Schulungswagen gesetzt, die teilweise mit sogenannten »Fahrerfallen« versehen sind. Ein Handgriff des begleitenden Fahrmeisters, und ein lebenswichtiges Organ des Wagens versagt. Hier muß sich auch der alte Fahrer immer wieder vor den Augen des Meisters bewähren. Auch sorgen Zivilkontrollen durch Fahrmeister für ständige Wachsamkeit. Als Fahrgast registriert der Fahrmeister etwaige Fahrfehler des Fahrers und teilt ihm diese am nächsten Tage brieflich — um für die nächste Kontrolle nicht erkannt zu werden — mit. »Sicherheit kommt

an erster Stelle«, ist die Devise der öffentlichen Verkehrsunternehmen, und das Ergebnis gibt nach Feststellung des Landesverkehrsministeriums den angewandten Methoden recht.



Die Verkehrsamateure hatten auf ihrer Kölner Tagung Gelegenheit, die Reparaturwerkstätten der Straßenbahnen genau zu besichtigen.

Pater fotografiert Kleinbahnen

500 Verkehrsamateure in der Bundesrepublik – Berliner sammelt Lok-Anstriche

Köln (Eig. Ber.). Da kommt ein Brief an irgendeine westdeutsche Bahnverwaltung: »Suche Kataloge von Trieb- und Eisenbahnwagen der ehemaligen deutschen Länderbahn.« Oder an eine Straßenbahnverwaltung: »Tausche alte Fahrscheine gegen Straßenbahn-Notgeld. Haben Sie einen Interessenten?« Die Männer aus den Verkehrsverwaltungen kennen die Absender dieser Briefe. Es sind deutsche Verkehrsamateure, die ihrem »Hobby« nachgehen.

Ueber die ganze Bundesrepublik sind diese rund 500 Verkehrsamateure verstreut. Erfahrungsaustausch heißt das Motto, das diese Männer zusammenführt. Einmal im Jahr treffen sie sich, um ihre Meinungen über diesen oder jenen Sektor im Verkehr auszutauschen. Diesmal waren Köln und Bonn der Treffpunkt. Vom Uhrmacher über den Landgerichtsrat bis zum Hutfabrikanten und Vorkarbeiter war fast jeder zivile Beruf auf der Jahrestagung vertreten.

Da sitzt Pater S. aus Walberberg. Er ist Fachmann für alles, was mit Kleinbahnen zusammenhängt. Hunderte von Fotos aller deutschen Kleinbahnen sind in seinem Besitz. Wenn der Pater hört, daß irgendwo eine Kleinbahn eingestellt werden soll, ist ihm kein Weg zu weit, um noch einmal das Bild dieses »Bähnle« auf seine Platte zu bannen. Der Regierungsrat aus dem württembergischen Kultusministerium hat sich die Aufgabe gestellt, den Verbleib der deutschen Lokomotiven nach dem Krieg aufzuklären. Auch ein Dolmetscher der Jugoslawischen Gesandtschaft in Godesberg gehört zu dem Kreis der leidenschaftlichen Verkehrs-Freunde. Die seltsamste Leidenschaft besitzt ein Berliner Amateur. Er sammelte Angaben über

den Farbenanstrich von Lokomotiven der früheren deutschen Länderbahnen. Zur Zeit beschäftigt er sich mit der Frage, ob es zutrifft, daß die preussische Staatsbahn von 1904 ein helles Grün als Anstrich benutzte.

Aber die Leidenschaft der Verkehrsamateure, die ihr Vorsitzender Günter Stetza aus Essen jedes Jahr an einem anderen Ort zum Erfahrungsaustausch zusammenholt, hat auch einen ersten Hintergrund. Für manche Nachforschungen der amtlichen Verkehrsstellen war das Material der Verkehrs-Freunde eine unersetzliche Fundgrube. In vielen Städten sind die Amateure und die offiziellen Verkehrsfachleute inzwischen schon lange zu guten Freunden geworden. Nicht zuletzt, weil sie eines gemeinsam haben: die Liebe zu den Problemen und der Entwicklung auf dem deutschen Verkehrs-Sektor.

6. Jahrestagung der deutschen Verkehrsamateure in Köln und Bonn 1955

Bei diesen Amateuren (abgeleitet von a m o — ich liebe) handelt es sich um verkehrsinteressierte Menschen, wie sie sich in fast allen Berufszweigen finden. Eines haben sie gemeinsam: ihr Steckepferd bilden Probleme des Verkehrswesens, denen sie ein gut Teil ihrer Freizeit opfern. Ihre Jahrestagungen wollen Menschen gleichen Sinnes zusammenführen, um gedeihlichen Gedankenaustausch zu pflegen, um zu einem guten Kontakt zwischen Verkehrsbetrieb und Öffentlichkeit beizutragen, um mit offenem Sinn und wahrer Passion Verkehrsfragen zu diskutieren.

Diesen solchermaßen willkommenen Gästen stellten die KVB am 4. August 1955 für die ca. 60 Tagungsteilnehmer einen Sonderzug bereit, mit dem einige Verkehrsknotenpunkte, Betriebshöfe und die Hauptwerkstätten angefahren wurden. Mittags ging es mit der Straßenbahn-Sonderlinie 99 — so hatte man den Sonderzug als Besonderheit für die verkehrsinteressierten Gäste beschildert — zur Flora, wo die Herren vom Beigeordneten Zerhusen mit verbindlichen Worten begrüßt und mit Anspielung auf ihren Standpunkt „Im öffentlichen Nahverkehr muß dem Schienenfahrzeug der Vorrang vor dem Gummifahrzeug bleiben“ angesprochen wurden.

Dipl.-Ing. Boisserée und Stadtinspektor Schmidt, die bei den KVB mit der Ausarbeitung des Laufplans für den Sonderzug, mit der Gestellung der Tagungsunterlagen und mit der Organisation des Tagesablaufs beauftragt waren, konnten am Schluß der Veranstaltung mit Genugtuung feststellen, daß die Gäste für das Gebotene überaus dankbar waren und daß sie mit einem solch reichhaltigen Fahrten- und Besichtigungsprogramm nicht gerechnet hatten.

Es ist anzunehmen, daß die Verkehrsamateure dem, was sie bei den KVB gesehen und erlebt haben, einen guten Platz in ihrer Erinnerung einräumen werden. Eben das hat die Werkleitung angestrebt.

Hier sei allen Betriebsangehörigen, die irgendwie zum Gelingen der Tagung beitrugen, nochmals aufrichtig gedankt.

An diesem Abzeichen, in den kölnischen Farben gehalten, erkannte man im Stadtbilde die Verkehrsamateure.



Ein Höhepunkt jagte den anderen !
=====

Unter diesem Motto hätte die Jahrestagung 1955 der deutschen Verkehrsamateure im Raume Köln/Bonn stehen können. Das Programm hatte tatsächlich einen so großen Rahmen, daß es schwer wurde, das Gesehene und Gehörte zu behalten und zu verarbeiten.

Beim zwanglosen Zusammensein am Mittwoch, den 3.8.55, im Hotel "Union" in Köln wurde so manche Bekanntschaft aufgefrischt und erneuert, als sich die eintreffenden Teilnehmer dort zusammenfanden. Später erläuterte Herr Hansen von den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) anhand von Statistiken die Unfallbeteiligung und Herabminderung von Unfällen der Straßenbahn im öffentlichen Verkehr. Durch systematische Beobachtung der Unfälle und Einkreisung der sie verursachenden Möglichkeiten konnten die KVB in den letzten sechs Jahren die Unfallbeteiligung der Straßenbahn von 11,6 % auf ca. 5 % herabmindern.

Das offizielle Programm dieser Tagung begann am Donnerstag, den 4.8.55, in Köln-Sülz, von wo aus die nur für diese Tagung eingerichtete Linie 99 mit den Verkehrsamateuren zu einer Rundfahrt auf dem linkerheinischen Kölner Stadtnetz startete. Nach der Besichtigung mehrerer Betriebsbahnhöfe und Verkehrsanlagen wurde die Hauptwerkstätte in Weidenpesch aufgesucht. Hierbei muß noch einmal bemerkt werden, daß die Linie 99 nach einem Sonderfahrplan verkehrte, dessen genaue Einhaltung mit der Durchführung des Programms verbunden war. Bei dem gemeinsamen Mittagessen in der Flora hielt Herr Bürgermeister Zerrhusen die Tischrede, in der er betonte, daß die Verkehrsbetriebe die Verkehrsamateure besonders deswegen gerne sähen, weil diese, "fachlich vorgebildet", der Gesellschaft manchen Tip vermitteln, den diese günstig nutzen könnte. Im übrigen wies er darauf hin, daß die Straßenbahn im heutigen Massenverkehr nicht nur das sicherere, sondern auch das rentabelste Verkehrsmittel sei, und forderte die Teilnehmer auf, die Straßenbahn in dieser Hinsicht zu verteidigen. Anschließend konnten wir mit den neuen Vorortbahnwagen, einem Sonderzug der Linie G, die Überlandstrecke nach Bergisch-Gladbach bis zum Betriebsbahnhof Thielenbruch befahren. Von dort ging es mit einem fahrplanmäßigen Zug mit Wagen älterer Bauart zurück nach Milheim, wo wir wieder die Linie 99 bestiegen, die diesmal sogar mit einem E-Wagen erschienen war, und fuhren zum Betriebsbahnhof Ost. Der dort aufgestellte Pferdebahnwagen sowie der Fahrschulzug und einige andere Wagentypen dürften wohl noch nie sooft fotografiert worden sein wie an diesem Nachmittage. Gegen 17.30 Uhr fanden wir uns dann bei der Waggonfabrik "Westwaggon" ein, um hier unter der Führung zweier Herren das Werk kennen zu lernen. Den zur freien Verfügung stehenden Abend durften viele Teilnehmer zu einer Fahrt auf einer der zahlreichen Vorortlinien der KVB benutzt haben.

Am Freitag, den 5.8.55, waren die Verkehramateure Gäste der Köln-Bonner Eisenbahnen A.G. (KBE), die sich ebenfalls ein reichhaltiges Programm ausgedacht hatte. Am Endpunkt der Vorgebirgsbahn in Köln/Barbarossaplatz trafen sich die Teilnehmer, um nach einer kurzen Einführung von Herrn Oberbaurat Schiep, der auch unser ständiger Begleiter auf der KBE war, während einer Omnibus-

fahrt die Bahnanlagen des Dampfbahnhofes Köln-Sülz zu besichtigen. Es war ein Dampfsonderzug bereitgestellt, für den ein Sonderfahrplan aufgestellt war, um die Teilnehmer auf der dichtbelegten Strecke in die Braunkohlengebiete von Berrenrath zu bringen. Wir gewannen einen Eindruck von der gewaltigen Ausdehnung des Schürfgebietes, das auch das größte Kraftwerk Europas, das Goldenbergwerk, mit Brennstoff versorgt. Unser Zug fuhr dann nach Vochem-Brühl, wo das Gleisbildstellwerk und das Gleichrichterwerk in Augenschein genommen wurden. Außerdem wurde uns das Deutschlandgerät zum Eingleisen von Lokomotiven praktisch vorgeführt. Über die Querbahn gelangte der Zug nach Wesseling, wo die Hafenanlagen der KBE besichtigt wurden. Allen Teilnehmern wurde die wirtschaftliche Notwendigkeit der Güterbeförderung in diesem Raume durch die KBE deutlich vor Augen geführt. Während der Mittagspause, in der Herr Direktor Dr. Krüger die Tischrede hielt, vermittelte er uns einen Einblick in die Historik der KBE und hob besonders die Verkehrs- und Aufbauleistungen nach dem Kriege hervor. Er betonte, daß die KBE auch heute noch ständig in der Entwicklung begriffen ist. Von der Hauptwerkstatt aus ging es mit einem Schnellzug des neuesten Wagentyps auf der gepflegten Strecke von Wesseling mit 85 std/km nach Bonn. In Bonn selbst rundete sich das Programm dieses Tages mit einer Omnibusfahrt, bei der das Straßenbahndepot in Rheindorf besichtigt wurde, sowie mit einer O-Busfahrt über den Kurs der Linie 16 zum Venusberg ab.

Am Sonnabend, den 6.8.55, war der Berta-von-Suttner Platz, die Abfahrtsstelle der Siegburger Bahn in Bonn, Treffpunkt. Über diese Bahn gelangten wir nach Siegburg, um von dort mit einem Sonderzug der Kleinbahn Siegburg-Zündorf (KSZ), bestehend aus einem renovierten Triebwagen und Beiwagen, nach Sieglar befördert zu werden. Diese Bahn fährt von Siegburg bis Sieglar meist als Straßenbahn durch die Ortschaften, um von dort bis Zündorf als Kleinbahn zu verkehren. Durch einen Abstecher konnten das Depot der Wahner Straßenbahn sowie der Flugplatz Köln-Bonn in Wahn besichtigt werden. Mit Omnibussen wurden wir nach Siegburg zurückgefahren und von dort mit der SSB nach Bonn. Hier fand ein Mittagessen im Kaisereck statt. Herr Generaldirektor Walraff von der BVG setzte sich in seiner Tischrede mit dem Begriff des Verkehrsamateurs und seine Beziehungen zur Verkehrsgesellschaft auseinander. Nachmittags wurde auf der Strecke der SSB nach Honnef ein neuer Zug in allen Einzelheiten vorgeführt. Infolge vorgeschrittener Zeit mußte die Besichtigung der Petersbergbahn fallen gelassen werden. Dafür konnte die Fahrt auf den Drachenfels mit der Drachenfelsbahn und der Aufenthalt auf diesem um so ausgiebiger gestaltet werden. Die Rückfahrt nach Bonn erfolgte mit einem Schiff der Bonner Personenschiffahrt auf dem Rhein von Königswinter aus. Das offizielle Programm schloß an diesem Abend mit einem gemütlichen Beisammensein, bei dem die Teilnehmer noch einmal Gelegenheit hatten, Bilder auszutauschen und persönliche Bekanntschaften zu vertiefen.

Infolge Zeitmangels war es bis dahin nicht möglich gewesen, der Straßenbahn Bonn-Bad Godesberg-Mehlem (BGM) Aufmerksamkeit zu schenken. Aus diesem Grunde erbot sich Herr Direktor Henny, am Sonntag, den 7.8.55, für Interessierte eine Besichtigung des Depots in Friesdorf mit einer anschließenden Fahrt nach Mehlem und wieder zurück durchzuführen.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß sich wie auch auf der Jahrestagung 1954 in Hannover Presse und Rundfunk eingefunden hatten, um einerseits sich über die Existenz der Verkehrsamateure zu informieren und andererseits die Bevölkerung über die Arbeit zu unterrichten.

Das Programm der diesjährigen Tagung enthielt, es muß noch einmal gesagt werden, tatsächlich so viele Höhepunkte, deren Zusammenstellung wahrlich eine Meisterleistung darstellte. Wir danken insbesondere dem Organisator all dieser Tagungen, Herrn Günther Stetza, recht herzlich für seine Mühe, durch die Zustandekommen solcher Zusammenkünfte stets gewährleistet ist. Darüberhinaus sind wir sämtlichen Herren der KVB, Westwaggon, KBE, BVG, KSZ, SSB, BGM, Drachenfelsbahn und Rheinschiffahrt zu aufrichtigem Dank für ihr Entgegenkommen verbunden.

GF

Die Vortagung in Aachen

=====

Aus Anlaß der Jahrestagung 1955 in Köln/Bonn fand am 3.8.55 eine Vortagung in Aachen statt, zu der etwa 20 Teilnehmer gekommen waren. Die ASEAG hatte den Teilnehmern freundlicherweise Freifahrtausweise zur Verfügung gestellt, und somit konnten viele bereits am Vorabend einen großen Teil des Stadtnetzes kennen lernen. Die Vortagung begann mit einer Fahrt auf einer der längsten O-Buslinien Deutschlands. Es schlossen sich umfangreiche Fahrten auf dem weiten Überlandnetz der ASEAG an. Wie wir erfahren, hat sich die Betriebslänge der Überlandstrecken verringert, da sie teilweise nicht mehr in betriebs sicherem Zustand war und oft eingleisig seitlich der Bundesstraßen verliefen. Trotzdem ist man straßenbahnfreundlich. In Stolberg zum Beispiel wollten einige Mitglieder der dortigen Stadtverwaltung in einer sehr engen Straße die Bahn durch ein "moderneres" Verkehrsmittel, den Omnibus, ersetzen. Die ASEAG veranstaltete daraufhin eine Umfrage bei den Geschäftsinhabern der betroffenen Straße. Die Antwort war eindeutig: "Wir wollen die Bahn behalten!" Davon abgesehen hätte man für den Omnibus einen Kreuzungsplan einführen müssen, denn die Straße ist zu schmal. Wenn die neuen Großraumzüge geliefert worden sind, sollen sie auf dieser Strecke zum Einsatz kommen. Die bestehenden Überlandstrecken in Meterspur befinden sich in bemerkenswert gutem Zustand. Man erzielt hier hohe Geschwindigkeiten. Dem Verkehrsamateur fällt außerdem in Aachen die Rückstromgewinnung bei der Straßenbahn auf, die Stromersparnisse bis zu 30 % bringt. Besonderes Interesse erweckte natürlich der grenzüberschreitende Verkehr, der zur Zeit nur mit Omnibussen durchgeführt wird, da die in Holland und Belgien bestehenden Bahnen wie auch ein Teil der deutschen Anschlußstrecken den Folgeerscheinungen des Krieges und dem Abbau zum Opfer fielen. Die Strecken nach Holland werden im Gemeinschaftsverkehr mit der LTM (Limburgsche Tramweg Mij.) betrieben, während man an der Grenze nach Eupen in Omnibusse der SNCV umsteigen muß. Am Nachmittag fand eine sehr interessante Fahrt nach Holland statt. Herr Jacobs von der LTM erwartete uns am Bahnhof Heerlen, wo sich eine Betriebsstelle befindet, um uns durch einen Teil Limburgs zu begleiten. Da das Programm so reichhaltig war, ließ es sich nicht vermeiden, daß wir gegenüber unserem Fahrplan etwas Verspätung hatten. So wurde der Eiltriebwagen nach Köln veräumt. Liebenswürdigerweise stellte die ASEAG einen Sonderbus für die Fahrt nach Köln zur Verfügung. Zum Schluß sei den beteiligten Herren der ASEAG, der LTM, sowie Herrn Dieter Vogt nochmals für all die Bemühungen gedankt, die ihnen unsere Tagung in Aachen bereitet hat.

hlsc

Was wir während der Tagung hörten und was uns auffiel:

Ungewohnt erscheint zunächst in Köln die Zugbildung der Straßenbahnen. Abgesehen davon, daß 17 verschiedene Straßenbahn-, 9 Vorortbahn- und ebenso viele Beiwagen-Fahrzeugtypen laufen, sieht man auch alle möglichen Kombinationen, bis zu vier Wagen zum Zug gekoppelt. Bei mehreren Tw. mit Hauptstrom-Zugsteuerung. Einige häufig beobachtete Zusammenstellungen: Tw + Tw, Tw + Tw + Bw, Tw + Bw + Tw, Tw + Bw + Tw + Bw. Auch die Vorortbahnen, im Stadtgebiet als Straßenbahnen, die nicht an jeder Haltestelle halten, außerhalb des Stadtgebietes auf eigener Trasse, kennen außerdem noch Zusammenstellungen wie: 2xTw + 4xBw + 4xBw, vierachsige Tw + Bw + Bw + Bw, Tw + Bw + Bw + Tw oder Tw + Bw + Tw + Bw bzw. Lok + drei oder vier Bw und Kombinationen mit Zwillings-Tw. Die neuen, sehr eleganten Einheiten der Vorortbahnen, von denen 11 bereits von Westwaggon geliefert wurden, bestehen aus je einem Trieb- und Steuerwagen (Motorleistung: 4 x 68 kW), die zum Zuge gekoppelt werden können. So vielfältig der Fahrzeugpark ist, so verschieden sind die Wagengrößen und die Radstände wie z.B.: 2achsige - von 1,7 m bis 3,5 m; 3achsige - 2,35 + 2,35 m; 4achsige - 1,8 m / 8,2 m Drz. und 1,9 - 2 - 2,1 m / 7,3 m Drz.. Die Motorleistungen gehen von 2 x 29,5 kW über 2 x 37, 2 x 56 zu 2 x 60 und bei den Vierachsern von 2 x 74 über 4 x 37 zu 4 x 71 kW. (Durchweg AEG u. SSW) Von den in Jahren 47/48 beschafften sechs 2achsigen E-Loks für Personenverkehr Leistung 1 x 185 kW (BBC), sind nur noch drei in Betrieb, da sie die Gleise zu sehr beanspruchen und 2 Mann Personal erfordern.

Erfreulicherweise sind in Köln die Gleisachsen der Straßenbahn in den letzten drei Jahren konsequent bis auf einige Anschlüsse und Stellen, die später ohnehin umgebaut werden, auf 3 m erweitert worden, selbst, wenn an einigen Abschnitten dadurch Halteverbote für Kfz entstehen. Auf drei Linien können bereits Wagen mit einer Breite von 2,50 m eingesetzt werden. Daher bekommen die ersten fünf bestellten Großraumwagen, von denen wir einen bei Westwaggon im Bau sahen, auch diese Breite und werden bei dem üblichen Fassungsvermögen 40 Sitzplätze aufweisen. Diese Wagen erhalten je ein angetriebenes Düwag-Drehgestell mit einem 90 kW-Motor, Kardantrieb und werden nur als Tw zum Zuge gekoppelt. Der Anteil der eigenen Bahnkörper ist mit etwa 30% recht günstig und wird bei der Neugestaltung von Straßen und Verkehrsanlagen ständig erhöht. Die Gleise, besonders der Vorortbahnen bestehen vielfach aus gekehrten Schienen, d.h. alte Fahrkanten nach außen. Im Interesse des ruhigen Fahrzeuglaufs möchte man wünschen, daß städtischen Betrieben wie der KVB, mehr Mittel zur Beschaffung von Neumaterial bereitgestellt würden.

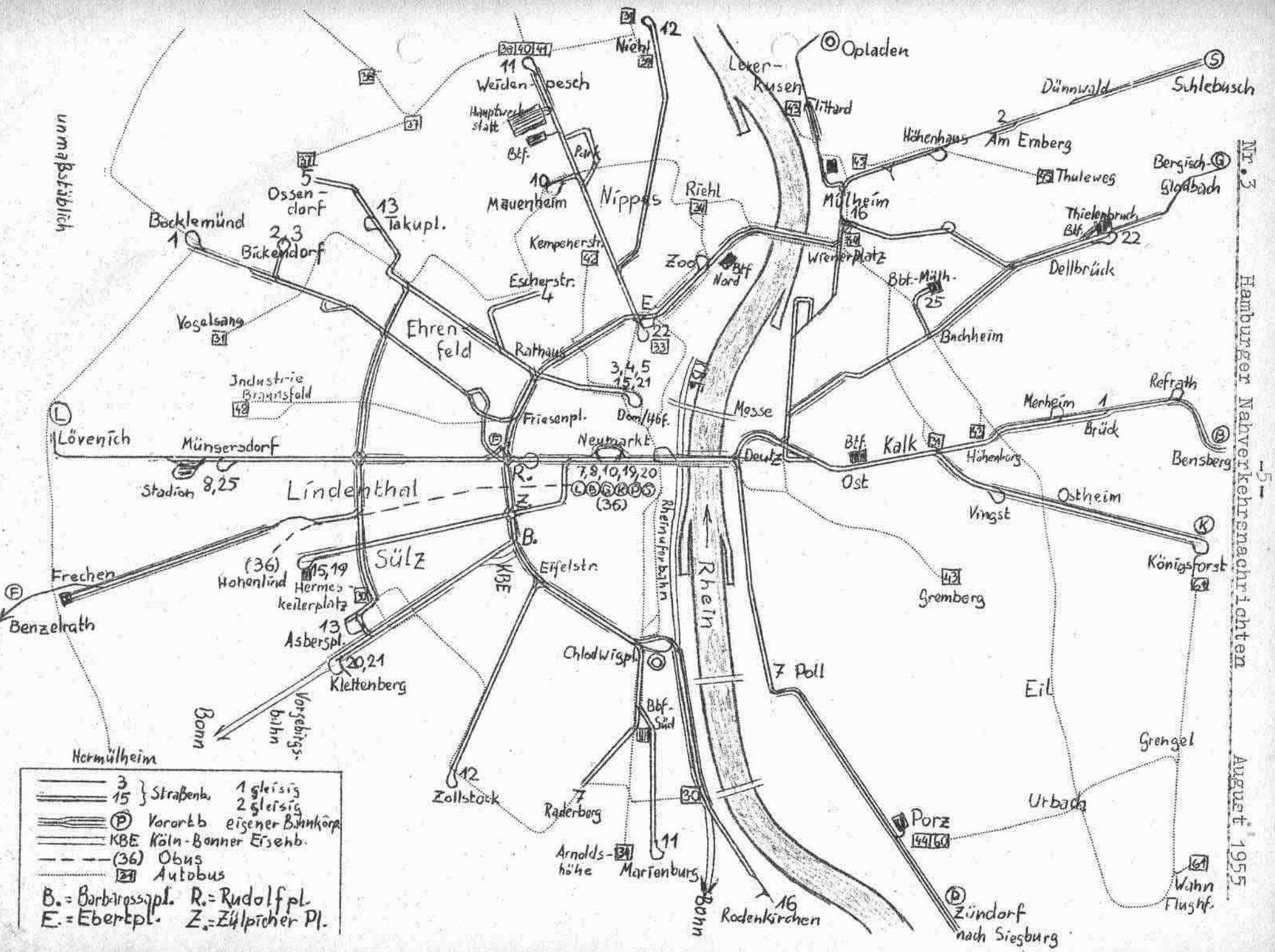
Sehr günstig für den Strab.-Verkehr wirkt sich eine Befehlsstelle in dem Erker eines Hauses am Neumarkt aus; der mit 340 durchlaufenden, 473 endenden Straßenbahn- und 388 endenden Vorortbahnzügen, d.h. mit einer Tagesbelastung von 1201 Zügen der Wichtigste Umsteigeplatz in Köln ist. In dieser Befehlsstelle laufen alle wichtigen Meldungen über den Betrieb zusammen, von hier aus gehen Anweisungen und wird der Einsatz der Fahrzeuge geregelt. Sie steht auch in direkter Verbindung mit dem benachbarten Rudolfplatz, einem weiteren wichtigen Knotenpunkt. Bei Sportveranstaltungen im 1928 erbauten Stadion verkehren zur An- und Abfahrt von der 7gleisigen Schleifenanlage mit zahlreichen Weichenverbindungen die Straßenbahnzüge in 24sec.-Folge.

(Fortsetzung Seite 6)

=.=.=.=.=.

Nebstehend: Unmaßstäbliche Skizze des Kölner Verkehrsnetzes.

unmaßstäblich



- | | | | |
|------|---------------------|---------|-----------|
| 3 | } Straßenb. | 1 | gleisig |
| 15 | | 2 | gleisig |
| Ⓟ | Varorb | eigener | Baukörper |
| KBE | Köln-Banner Eisenb. | | |
| (36) | Obus | | |
| 24 | Autobus | | |
- B. = Barbarossapl. R. = Rudolfpl.
 E. = Ebertpl. Z. = Zulpicher Pl.

Im weiteren fielen uns verschiedene straßenbahngesteuerte Signale für den Kfz.-Verkehr auf, so z.B. bei der Durchquerung eines größeren Kreisverkehrsplatzes am Ende der Deutzer Brücke, beim Seitenwechsel oder Abbiegen der Strab.. Die wichtigsten Wegübergänge der Vorortbahnen sind durch automatische Warnlichtanlagen oder Schranken gesichert.

Form und Lage von neuen Haltestelleninseln werden ^{durch} 10cm breite, durch Stifte im Straßenpflaster gehaltene, Flacheisenbänder, die mit Erde ausgefüllt werden, praktisch erprobt.

Es dürfte bekannt sein, daß die Fahrdrachhöhe in einigen Straßenzügen wegen der Karnevalszüge 7,20m betragen muß, daher besitzen die Wagen verhältnismäßig große Scherenstromabnehmer.

Zur Verkehrslage: In den Hauptverkehrszeiten stehen 20% mehr Fahrzeuge im Einsatz. Bisher ging die Zahl der Beförderungsfälle im Sommer um etwa 20% zurück. Im Zeichen einer allgemeinen Zunahme der Beförderungszahlen auf den öffentlichen Verkehrsmitteln trat in diesem Jahre der Rückgang nicht ein. So betrachtet man bei der KVB den kommenden Winter mit einiger Sorge, da möglicherweise nicht genug Fahrzeuge vorhanden sind. Selbst die erwarteten fünf neuen Großraumwagen werden allenfalls ein Tropfen auf den heißen Stein sein. - Die im Kriege erheblich zerstörte Kölner Innenstadt wird aus unerklärlichen Gründen in der gleichen Engwinkeligkeit wieder aufgebaut. Mit Ausnahme einer Stichstrecke vom Kaiser Wilhelm - Ring zum Dom / Hauptbf. war nicht mehr an die Einrichtung eines Straßenbahnbetriebes gedacht. Die hier verkehrenden Omnibuslinien 33 und 34 sind mit Anhängern im 4min.-Betrieb so stark besetzt, daß die Wiederherstellung einer Strab.=Strecke ernsthaft erwogen wird, schon, um den sehr stark belegten Gleisabschnitt auf dem Ring zwischen Rudolfplatz und Ebertplatz zu entlasten.

Nach Schluß der Theatervorstellungen werden Sonderbusse in verschiedene Richtungen eingesetzt.

In der Waggonfabrik -Westwaggon- bemerkten wir außer den genannten Kölner Neubauten einige Dreiachser für die Bonn-Bad Godesberg -Mehlemer Straßenbahn, eine Reparatur des neuen Wuppertaler Typs, einige im Bau befindliche W-Triebwagenzüge für den Ruhr-Schnellverkehr und fünf in den Jahren 1950 und 1952 für die Bahnen des Wupper-Sieg Kreises gebaute dreiachsige Großraumwagen, die hier aufgearbeitet werden und für Bremerhaven bestimmt sind.

Die wirtschaftliche Grundlage der Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE) bildet der Güterverkehr besonders auf der Strecke Berrenrath-Brühl-Wesseling Rheinwerft. Hier ist ein großer bahneigener Umschlaghafen mit acht Kränen und Silos, in dem vornehmlich Briketts und Chemikalien verladen werden. Wie wir erfuhren könnten die Gütertariife durchschnittlich um 25% gesenkt werden, wenn der Personenverkehr nicht jährlich 4 bis 5 mio DM Zuschuß erforderte. Es würde genügen wenn die Fahrgäste zu kostenechten Tarifen befördert werden könnten, d.h. daß für Berufs- und andere stark vergünstigte Fahrten nicht eine Ermäßigung des Fahrpreises bis zu 70% gewährt würde, sondern lediglich eine Art Mengenrabatt in Anrechnung käme. Im elektrischen Personenbetrieb sind von 70 Einheiten 63 täglich eingesetzt, die durchschnittliche Tagesleistung beträgt 365 km und steigt bei den im Schnellverkehr eingesetzten Fahrzeugen auf 585 km. Durchschnittliche Platzausnutzung entspricht mit 58% dem normalen Verhältnis. Die Stromversorgung weist mit der Hamburger S-Bahn große Ähnlichkeit auf. Die Drehgestelle Bauart "Minden-Deutz" verleihen den neuen Fahrzeugen auf den hervorragend gepflegten Gleisen einen außerordentlich ruhigen Lauf. Somit wird die augenblicklich mit 85 km/h festgesetzte Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h erhöht werden können. Antriebsleistung je Doppelwagen: 4 x 108 kw.

In Bonn fällt die außerordentliche Enge der Innenstadt und des Gebietes um den Hauptbahnhof auf. Die Fahrbahnen der Straßen weisen teilweise eine Breite auf, die nur für zwei Straßenbahngleise reicht. Da es in diesen Straßen unmöglich ist, zu parken, ist der Verkehr in ihnen einigermaßen flüssig. Die Schienen befinden sich in einem guten Zustand, so daß die -Stadtbahnwagen- trotz ihres Radstandes von 1,80m auch bei höheren Geschwindigkeiten ruhig laufen. Wie wir hörten, hintertreiben die Geschäftsleute mit allen Mitteln den Bau einer Durchbruchstraße vom Bertha von Suttner - Platz, dem jetzigen Endpunkt der Siegburger Bahn, zum Rheinuferbahnhof. - Der Streckenverlauf und einige Anlagen der Siegburger Bahn sind in der letzten Zeit modernisiert worden. Die Kleinbahn Siegburg - Zündorf fand sofort ihre Liebhaber unter den Verkehrsamateuren. Die Betriebsleitung war in kürzester Zeit unter ihnen aufgeteilt (in Gedanken), die Wahner Straßenbahn angeschlossen. Die Wagen der KSZ waren, soweit wir beobachten konnten, gut besetzt. Die Bahn bleibt auch bestehen. Hauptträger der KSZ ist der Güterverkehr.

Von der Siebengebirgsbahn muß zunächst die Formschönheit der neuen Doppelwagen und die geschmackvolle Inneneinrichtung erwähnt werden, die, wie auch bei den neuen Dreiachsern der Bonn-Bad Godesberg-Mehlemer Straßenbahn sich durch Holzfurniere, aus afrikanisch Birnbaum, goldeloxierte Beschläge und rote Kunstlederbezüge auf dem gepolsterten Sitzen auszeichnet. - Wir konnten uns davon überzeugen, wie wichtig bei Schraubenfederung die Dämpfer für den Wagenlauf sind.

Das Verkehrsaufkommen schwankt bei der Drachenfelsbahn von 8 bis 14 000 täglich beförderten Personen. Zwei neue E-Triebwagen mit Federspeicherbremse können im Einmannbetrieb gefahren werden.

Allgemein verdient die einfache und zweckmäßige Ausgestaltung der Haltestellen und Bahnhofsanlagen bei sämtlichen Vorortbahnen, die mit vertretbarem Aufwand sich den jeweiligen Erfordernissen und der Umgegend anpassen. Die Form der Radsätze erlaubt sowohl auf normalen Straßenbahnschienen, als auch auf Bundesbahngleisen zu fahren. Seit einigen Jahren werden die Radsätze aller genannten Bahnen zylindrisch nachgedreht, der Wagenlauf wurde gegenüber den früher verwandten konischen ruhiger.

Schaltungen der modernen Wagen: KVB-Vorortb. Kiepe, El.pneum, Knüppel; KBE, Siemens, Automat. Schützenst.; SSB, AEG, Motorisch angetr. Nockenschaltw. Knüppel. Alle Druckluft zusätzlich.

*) Beachtung

Die gut gelungene Tagung war von 55 Teilnehmern besucht, davon 8 aus Hamburg. Weitere Unterlagen über die Bahnen können bei den Teilnehmern und der Redaktion eingesehen werden!

gdo

==.==.==.==.==.==.==

Straßenbahnbau in der Pestalozzistraße: Da die Linie 9 an den Barmbeker Bahnhof herangeführt werden soll, wurde mit dem Bau einer zweigleisigen Verbindungsstrecke begonnen. Vorgesehen sind an der Kreuzung mit der Bramfelder sowie an der Fuhlsbütteler Straße je ein doppelgleisiges Gleisdreieck. Somit stehen für den Betrieb besonders der E-Züge in Verbindung mit dem Dreieck Zoll alle Möglichkeiten offen. - Durch den Einbau der Weichen Bramfelder Str./ Pestalozzistr. in der Nacht 19./20.8.55. wickelte sich der Betrieb folgendermaßen ab: Li.9 endete Dehnhaide, umsteigen in Bus (168 u. 296), Schaffner steigen auch um, Fahrt bis Schiefe Neuer Schützenhof, dort wieder Strab. 2514/1019 u. 2515/891. Schaffner steigen wieder mit um, Fahrer bleiben beim Fahrzeug. Gegenrichtung ebenso. Busse waren sehr voll, Fahrtdauer 14 min.

hpi/WK

Letzte Meldung: 2048 erreichte bei nächtlicher Personalfahrt in der Hamburger Straße gute 50 km/std. (2 m Achstd.!) gdo

Allerletzte Meldg: 27.8.55

v250 3016 mit 1055 als Tourenzug auf Li. 6!

gdo

Ab Montag, den 22.8.55 gelangt eine 5 1/2 % Anleihe des Landes Berlin von 1955 zum Verkauf. Die Mittel aus dieser Anleihe dienen zur Finanzierung des sozialen Wohnungsbaus und zur Erweiterung des Untergrundbahnnetzes der Stadt Berlin.

GF

In Braunschweig sind am 7.8.1955 ein Teil der Straßenbahnlinie 4, sowie die gesamte Linie 6 stillgelegt worden. Sie mußten der neuen Omnibuslinie 18 weichen. Es handelt sich bei der Linie 4 um das Streckenstück zwischen Madamenweg und Rathaus und bei der Linie 6 um die gesamte Strecke zwischen Stadtpark und Hauptbahnhof. Die Omnibus-Linie 18 verkehrt zwischen Madamenweg und Stadtpark, während die Linie 4 vom Friedhof direkt zum Hauptbahnhof fährt. In der Braunschweiger Bevölkerung herrscht eine empörte Stimmung, die in der Presse zum Ausbruch kommt. Der Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde hat bei Bekanntwerden der Einstellung sofort eine Denkschrift an die Ratsherren verfaßt und auch aus Teilen der Bevölkerung sind Bittschriften eingegangen, die bestehenden Straßenbahnlinien nicht einzustellen. In dem endgültigen Beschluß jedoch, der die Stilllegung verfügte, sind Gründe angegeben, die überhaupt nicht stichhaltig sind.

GF

In Hamm dagegen ist man straßenbahnfreundlich!

Wie wir erfahren, setzt sich der neue Bürgermeister tatkräftig für die Straßenbahn ein. Die z.Zt. stillgelegte Linie 4, die abgebaut wurde, wird wahrscheinlich nach Wiederaufbau einer Brücke wieder in Betrieb genommen. Kritisch wird es für Hamm, wenn es gesetzlich verboten wird, mit Anhängern zu fahren; der Omnibus wird dann unrentabel. Man wird dann wohl ohnehin im vermehrten Umfang auf die Straßenbahn zurückgreifen müssen.

hlsc

Neuer Gliederzug in Kassel: Mit der Nr. 260 wurde ein elfenbeinrotfarbiger Gliederzug von der KVB in Betrieb genommen.

Die Daten: Zwei durch Faltenbälge verbundene Wagen. Stromabnehmer auf dem vorderen Teil. Erbauer "Gebr. Crédé", Elektrische Anlagen und Motoren von AEG. Einrichtungsbetrieb und Fahrgastfluß. Mittelteil mit Drehzapfen in den Wagenkastenenden aufgehängt und Faltenbälge durch Portale abgegrenzt. Fassungsvermögen 40 Sitz- und 110 Stehplätze. Schaumgummigepolsterte Sitze mit Kunstleder überzogen auf Stahlrohrgestell. Vorn und hinten Teleskop-, im Mittelteil Falttüren. Gummigefederte Radsätze, Innenlautsprecher, Heidt/Schoentaube

Und ein neuer Gelenkwagen in Bremen: Einem Triebwagen hat man bei der "Hansa-Waggonbau A.G." statt einer Hinterplattform einen einachsigen Wagenteil angehängt und durch einen Faltenbalg zu einem dreiachsigen Gelenkwagen mit Fahrgastfluß verbunden. Der Wagen bietet 33 Sitz- und 66 Stehplätze. Der Auffangraum kann 25 Personen aufnehmen. Zwei Motoren von je 80 KW treiben das 16m lange Fahrzeug an, zu dem ein gleicher Beiwagen fertiggestellt wurde. Die Kummern: Tw 901, Bw 1901. Es ist vorgesehen, die Bremen-Dock-Wagen (Lindner Type Nr. 700-724) in dieser Form umzubauen.

HS/WK

Die Fördergemeinschaft der Ingenieurschulen für Bauwesen e.V. hält in der Zeit vom 16. bis 22. Oktober eine Fachtagung: "Straßenbau und Straßenverkehr" in Hamburg ab.

Auf dem Programm, das sehr umfangreich ist, stehen Vorträge namhafter Fachleute, Filme und Besichtigung von Anlagen zu dem Thema "Bau, Politik und Regelung im städtischen Verkehr". Teilnehmerpreis für alle Veranstaltungen DM 25.-, für einen Tag DM 6.-. Näheres Programm und evtl. Anmeldungen bei der Redaktion!

Interessantes aus Hamburg und Umgebung

Bei einer Entgleisung am 13.8.1955 in den frühen Morgenstunden wurden der Tw Z1P 2253 (Bf.W) und der erste Bw 698 (Bf.W) eines Zuges der Linie 5 schwer beschädigt, während der zweite Bw 635 (Bf.L) mit leichteren Schäden davonkam. Der Unfall passierte an der Ecke Holzmühlenstraße/Walddörferstraße, als der aus Richtung Bramfeld-Hellbrook kommende Zug in der Kurve aus den Schienen sprang und der Triebwagen und der erste Beiwagen bis auf den gegenüberliegenden Bürgersteig fuhren, wo sie zum Stehen kamen, während sich der zweite Beiwagen offensichtlich losriß, aber ebenfalls noch entgleiste. Der Betrieb auf der Linie 5 wurde durch diesen Unfall kaum behindert; bereits zwei Stunden nach dem Unglück fuhren die Züge wieder normal.

GF

Die Gleiserneuerung zwischen Richardstraße und der Ritterstraße in Richtung Wandsbek ist mittlerweile auch abgeschlossen worden. Man ist zur Zeit dabei, die Weiche und das Kreuzungsstück zur Abzweigung Richardstraße/Schleife auszuwechseln, was inzwischen bereits geschehen ist. Die Weiche zur Abzweigung hat jetzt zwei Zungen.

GF

Z1P Tw 2258 mit Meßgerät auf der Linie 5 im Einsatz.

GF

Die Ausweiche Haldedorferstraße ist seit dem 15.8.1955 wieder in Betrieb; somit entfällt der Kreuzungspunkt Wandsbek-Gartenstadt, der vorübergehend während der Tageszeit eingeführt werden mußte.

GF

Gleisbauarbeiten machen Umleitungen für den Kraftverkehr am Wandsbeker Marktplatz erforderlich. Man ist dabei, die gesamten Gleise für die Abzweigungen nach Jenfeld aus Richtung Stadt und Wendemuthstraße einschließlich Weichenstraßen auszuwechseln.

GF

Am 20.8.55 auf der Linie 13 im fahrplanmäßigen Betrieb beobachtet: V2U 3039 (Bf.H) mit V2P 1305 (Bf.N).

GF

Am 20.8.55 fuhr auf der Linie 31 im Verstärkungsbetrieb der V2/50 Tw 3016 mit Bw 1048.

GF

Zwischen Wandsbek-Gartenstadt und Holzmühlenstraße sind die Fahrleitungen zum Teil bereits an den neu aufgestellten Mästen aufgehängt worden.

GF

Die Linie 8 verkehrt seit dem 15.8.55 vormittags wieder mit Beiwagen, da die Beförderungsfälle in der letzten Zeit stark gestiegen sind.

GF

Durch eine Stromstörung lagen am 13.8.55 zwischen Bf.Dehnhaide, Bf.Barmbek und Bramfeld etwa 15 Züge der Linien 6 und 9 von 14.15 Uhr bis 15 Uhr fest. 5 Züge aus Richtung Stadt kehrten am Straßburger Platz. Die Schleife durch die Farmsener Straße konnte erst nach Behebung der Störung befahren werden.

mlü

Bei den U-Bahn fährt nachmittags nur noch ein Verstärkungszug 17.18 Uhr ab Barmbek statt ursprünglich vier (16.58, 17.18, 17.38 und 17.58 Uhr). Sonnabend dagegen sind es zwei Züge, nämlich 13.38 Uhr und 13.58 Uhr (früher drei: 13.38, 13.58 und 14.18 Uhr). Morgens ab Ohlstedt verkehren nur noch drei Verstärkungszüge: 6.58, 7.03 und 7.18 Uhr (früher zusätzlich noch 6.47 Uhr).

mlü

Das Ausweichgleis in Ahrensburg West ist fertiggestellt. Es kann noch nicht befahren werden, da die Signalanlagen fehlen.
mlü

Die an vielen Haltestellen aufgebauten Haltestellenschutzhäuschen der HHA in der bekannten W-Form erfreuen sich großer Popularität. Ein Hamburger Warenhaus hat jedenfalls eine Nachbildung dieses Unterstandes zum Anlaß für Reklamezwecke genommen.

GF

Inzwischen ist endlich! leider!! der erste Seriengelenkwagen aus Berlin in Falkenried eingetroffen. Nr. 3251. Der Wagen ist bis auf kleine Änderungen dem Probewagen nachgebaut worden. Verbesserungen: Hinterplattformscheibe ist geteilt, mit einer Klappe zum Einziehen der Kontaktstange. Resopalschild hinten. Der Klappensitz für Schwerbeschädigte neben dem Schaffnerplatz entfällt. Im Fahrerstand ist das Pult für die Bedienungsknöpfe aus Blech, statt Lignidur. Es sind Türkontrolllampen wie beim V6 GÜ eingebaut. Der Wagen hat gummigefederte Radsätze.

kbr/hbo

Dem VG 3021 war Mitte August die vordere linke Wagenfeder gebrochen. (Empf.: Herzstücke nicht so hoch aufschweißen!)

kbr

V6 GÜ im August: 3146, 3158K, 3160 O, 1369 L, 1365 K, 1375 T, 1367

kbr

Zu den V5 Tw ist der V5 Bw 1328 in GÜ gekommen. Er erhält Brosekasten und Linienschild auf dem Dach hinten.

kbr/hbo

V2 B 1316 durch Zusammenstoß beide Plattformen beschädigt. Warum bekommt er nicht bei dieser Gelegenheit Hechtform? Für ihn fährt 1305 in H.

kbr/WK

Der vierte V7 B 1467 ist aus Berlin eingetroffen und fährt wie seine Vorgänger 1463-1465 für Bf A auf den Linien 11 u. 12. Für 1466 sind noch keine Fahrgestelle da.

kbr

Der Z3 B 1063 ist seinem Vorgänger 1062 nach Harburg gefolgt. Als 5. u. 6. Wagen dieser Serie sind 1061 u. 1064 in GÜ.

kbr

Zusammenstöße: 3084, 2406, 2417 u. 1313.

kbr

Wahrscheinlich durch die GÜ der V6 verursacht, trat besonders auf auf den Bf A und T ein fühlbarer Mangel an Vierachsern ein. Folgende Linien wurden im Tourenbetrieb mit Zweiachsern beobachtet: Li 2 u. 7 mit Z1b (mit zwei großen Liniennr.) Li 6, 11, 31 mit Z1b Sitzfahrern + zwei Bw. Auf Li 31 waren zeitweilig vier Zweiachsige gleichzeitig eingesetzt, ein ungewohntes Bild. Auf der 18 dagegen war wieder 3020 mit 1312 oder 2564 mit zwei Z2 B in der langen Tour. (Steckschild - Gr. Borstel)

eih/WK/hbo

Der Jubiläumswagen 656 lief ab 31. Juli mit einem neuen Seitenschild -Rathausmarkt-Dammtor(Planten un Blomen)-Hagenbeks Tierpark-. Anachronismus: Schwarz-weiße Schrift, orthographischer Fehler: Hagenbek! Bis zum Ende der Schulferien lief der Zug täglich auf der bekannten Strecke.

eih

Die Z1B werden immer weniger! 557 (zul. 7, 31) z. Verschr. hbo

Auf dem Schrottplatz einer Autofirma in der Anckelmannstr. standen die Eigenbaubusse 128, 135, 139, 145 sowie die ehemaligen Schweißwagen 402 und 403, bzw. stehen noch dort.

WK

Schriftleitung: Günther Dolezal, Hamburg 24, Papenhuderstr. 36
Telefon: 23 58 35 bis 19 Uhr
und Helmut Grevsühl, Hamburg-Wandsbek, Nelkenweg 56
Telefon: 61 31 48 ab 20 Uhr.
Auflage: 400.
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit unserer Genehmigung!