

VDVA-Tagung 1994: Isle of Man und England

Die Jahrestagung des Verbandes deutscher Verkehrs-Amateure fand erstmals in drei Programmteilen statt. Zunächst besuchten wir die "Museumsinsel" Isle of Man, dann fuhren wir von Manchester aus zu verschiedenen Betrieben und das südliche England bereisten wir von Croydon bei London aus.

Vorausgeschickt sei, daß an der diesjährigen Tagung und dem Programm lediglich gut die Hälfte der sonst üblichen Anzahl teilnahm. Grund dafür war sicherlich die weite Entfernung, da sich eine Anreise per Flugzeug anbot und die Gesamtkosten hierdurch bestimmt wurden. Die Anreise wurde im allgemeinen über London oder Manchester vorgenommen, die meisten Teilnehmer trafen am Freitag, den 22. Juli auf Isle of Man ein. Vom Hotel in **Douglas** konnte man nicht nur auf See gucken, vielmehr stand die **Pferdebahn** in jedermanns Interesse. Denn wo gibt es schon ein solches Verkehrsmittel, das die Hauptlast des Transportaufkommens trägt und -trotz des starken Autoverkehrs- die Hauptstrecke durch den Küstenort Douglas bedient? Obwohl die Pferdebahn inzwischen 118 Jahre ihre Dienste tut und die im Einsatz befindlichen Fahrzeuge aus der Zeit zwischen 1890 und 1909 stammen, ist auch moderne Technik eingezogen - mit der Vorrangschaltung an der einzigen Ampel entlang der Promenade.

Über die Bahnen der Isle of Man wurde in BS schon berichtet, deshalb hier nur die interessantesten Programmpunkte unseres 5tägigen Aufenthaltes: Aufgrund der Aktivitäten anlässlich der Enthusiasten-Woche begann diese am Samstagmittag mit einem Arbeitszug, bestehend aus dem ATw 27 von 1898 und offenem Bw sowie Turmwagen. Bei letzterem entstand während der Fahrt nach Laxey ein Heißläufer, so daß dort erst einmal "gelöscht" werden mußte.

Der Sonntag sollte eigentlich mit einer Parallelfahrt der beiden Salon-Tw 1 und 2 von 1893 begonnen werden. Doch ein zunächst ungemütlicher Platzregen entwickelte sich zu einem solchen Gewitter, daß bei der Manx Electric Railway der Strom abgeschaltet wurde! So begann unsere erste Fahrt verspätet mit dem Salon-Tw 5 und offenem Bw von Derby Castle nach Laxey und weiter nach Ramsey mit einigen interessanten Fotohalten. In **Ramsey** besuchten wir das im alten Güterschuppen untergebrachte Museum mit dem dort ausgestellten "kurzen Salon-Bw" 59 und weiteren Fahrzeugen, die in der Wagenhalle abgestellt sind. Unter anderem befindet sich dort eine Lokomotive mit Personenwagen -für 15 Passagiere- (1937 gebaut) der ehemaligen **Queen's Pier Tramway**, die bis 1981 auf der rund 650 Meter langen Landungsbrücke in Ramsey verkehrte. Interessant dürfte sein, daß 1955 bei Renovierung des Piers einige Schienen von der Douglas Pferdebahn Verwendung fanden. Die Eröffnung war 1886, Spurbreite 915 mm.

Mittags ging es zurück nach Derby Castle, um die **Pferdebahn-Parade** nicht zu versäumen. Angeführt vom Doppeldecker 18, dem geschlossenen Salonwagen 1 und dem "Royal-Car" 44 (Bj. 1883, 1913 bzw. 1907) folgten die "Bulkheads" 33, 36, 37 (alle von 1894), 45 (Bj. 1908) und der offene "Querbank"-Wagen 12. Hierbei handelt es sich um das älteste erhaltene Fahrzeug von 1882.

Interessant dürfte sein, daß die Pferde im "Schichtdienst" arbeiten. Dafür stehen gut 40 Pferde zur Verfügung. Bei Bedarf werden sie vom Stallmeister zur 300 Meter entfernten Endstelle Derby Castle geführt, wo jeweils der "Motorwechsel" stattfindet. In der Regel werden 40 Minuten inklusive Umspinnen und Pausen für einen Umlauf der rund 3 km langen Strecke benötigt. Nach maximal 4 Umläufen beginnt die Ruhepause, gearbeitet wird normalerweise 6 Tage je Woche. Nach 6 bis 8 Wochen gibt es eine Erholungspause auf der Pferdefarm nahe dem Flugplatz, wo sich auch die "pensionierten" Pferde in Pflege befinden.

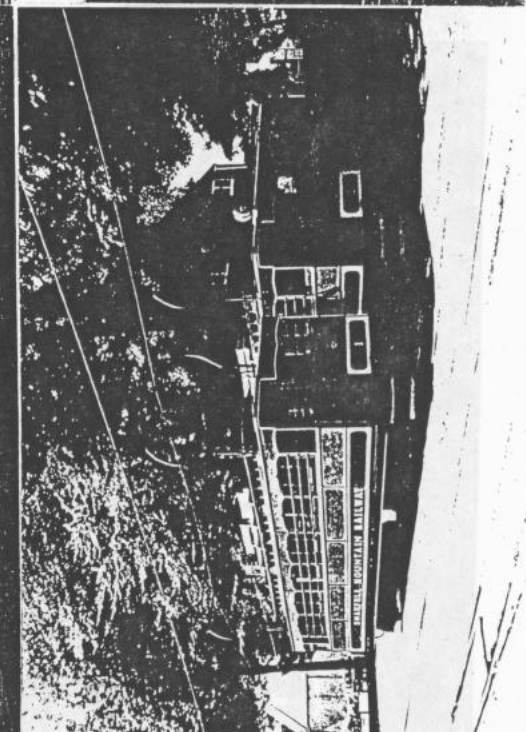
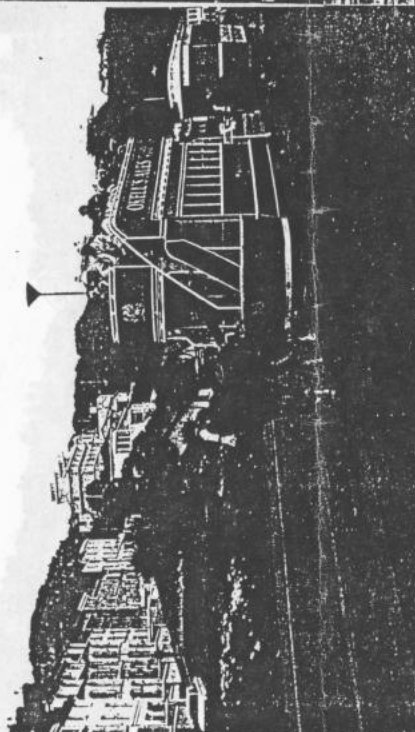
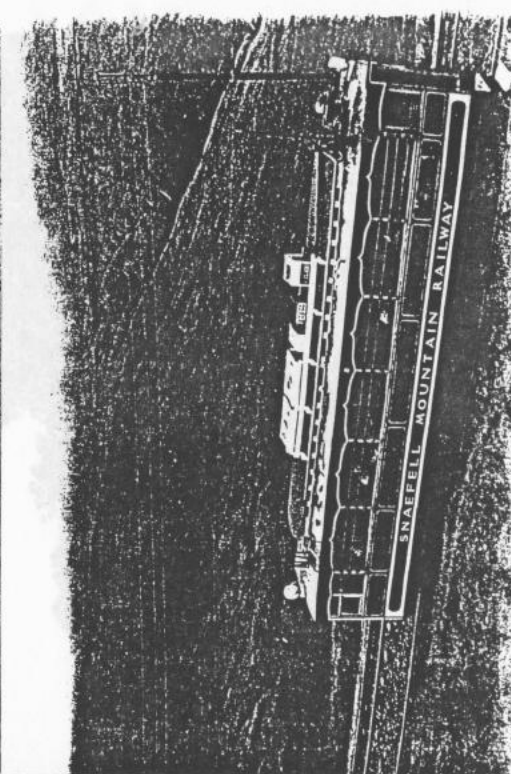
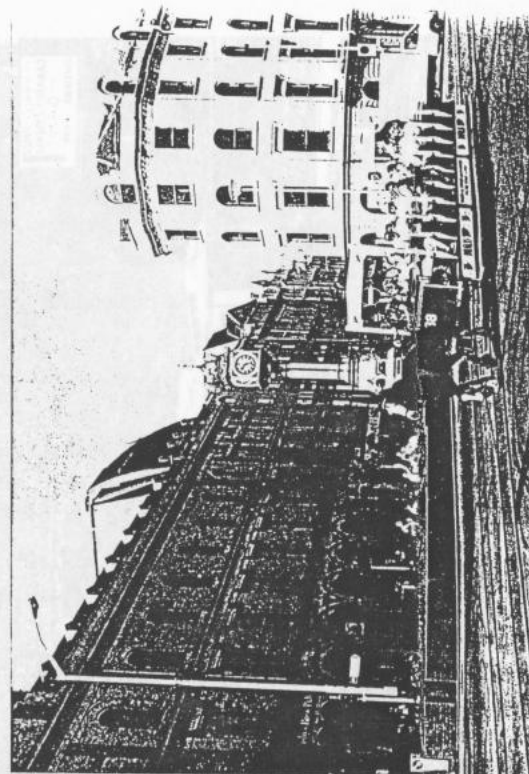
Fotoseite Isle of Man

oben links: Pferdebahn-Wagen 18 und 1 (Bj. 1883/1913) führen die Parade an (24. Juli 1994)

oben rechts: Crossbench-Wagen 38 von 1894 nahe der EHst Douglas-Pier (23. Juli 1994)

unten links: Tw 1 + 2 von 1895 abfahrtbereit zum Snaefell in der Station Laxey (23. Juli 1994)

unten rechts: Tw 2 vom Snaefell kommend unterhalb Haltepunkt Bungalow (24. Juli 1994)



Nach der Pferdebahn-Parade folgte dann die Sonderfahrt mit den beiden ältesten Fahrzeugen der **Manx Electric Railway**. Die Salon-Tw 1 und 2 mit unverglaskten Plattformen von 1893 befuhren parallel die Strecke zwischen Derby Castle und Groudle, was -bei ständigem Schalten der Fahrstufen und den markanten Motorengeräusche- einen unvergeßlichen Eindruck hinterlassen hat.

Es folgte eine Fahrt auf der **Groudle Glen Railway**, die durch Wald und entlang einer Bucht zum ehemaligen Zoo führt, wo bis 1940 Seehunde und Eisbären die Attraktion waren. Die 1896 eröffnete Bahn wurde 1962 geschlossen und 1985 als Museumsbahn eröffnet. Zum Endpunkt Sea Lion Rocks fährt man erst wieder seit Frühjahr 1992. Die Spurbreite beträgt 610 mm, die größten Steigungen immerhin 30 %! Allerdings hatte die Dampflok an diesem Tag erstmals drei Wagen am Haken, die sie nicht mit eigener Kraft den Anstieg hinauf bekam. So mußte mit Schublok gefahren werden.

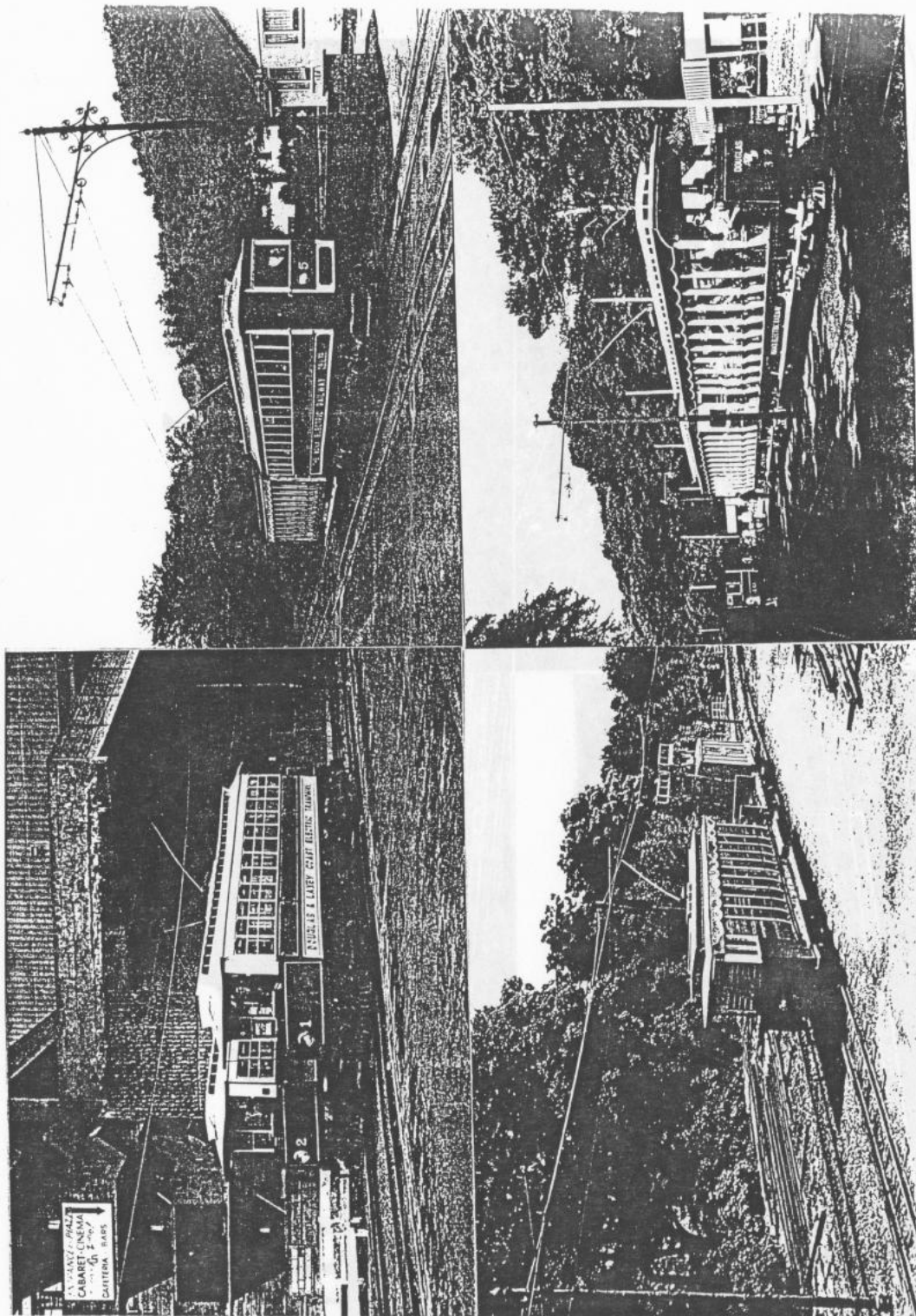
Der Montag stand ganz im Zeichen von Dampf. Nach einer ausgiebigen Besichtigung des Depots und der Werkstatt fuhren wir mit einem Sonderzug der **Isle of Man Railways** mit Doppelbespannung nach Port Erin am Südwestende der Insel. Hierbei handelt es sich um eine der ursprünglich drei Hauptstrecken. Im Süden ist das Land relativ flach, immer wieder sind Schafherden zu sehen auf den von Steinwällen eingefriedeten Weiden. Während der Stationsaufenthalte bestand die Möglichkeit zu Fotoaufnahmen, zusätzlich wurde ein Fotobegleitbus angeboten. Auffallend die großen Metallgatter, die quergestellt zugleich als Schranken dienen. In Port Erin angekommen bestand die Möglichkeit dort den Tag zu verbringen, nicht ohne das Railway-Museum zu besuchen.

Abends fand die **Mitgliederversammlung** im Hotel statt, wobei sicherlich die interessantesten Themen sowohl die Tagungsorte 1995 sowie die Festlegung für 1996 waren. Die nächste Tagung sollte Anfang/Mitte Juli stattfinden, die Hotelmöglichkeiten sind noch zu prüfen. Die Tagung findet in Braunschweig statt (wo sicher ausreichend Hotels zur Verfügung stehen), besucht werden Magdeburg, Halberstadt und Dessau (soweit dann in Betrieb). Während der Nachtagung sollen Schwerin und Rostock bereist werden, gekoppelt mit einem Abstecher zur Bäderbahn Bad Doberan - Kühlungsborn. Die Rügener Kleinbahn bietet sich zum Ausklang der Tagung auf privater Basis an. Für 1996 wurden neben der Schweiz auch Tschechien vorgeschlagen. In der Abstimmung lag jedoch Frankreich vorn. Abschließend wurde erneut -und letztmalig- über weitergehende Maßnahmen im VDVA diskutiert, mit dem Ziel es bei einer offiziellen Tagung im Jahr zu belassen.

Der Dienstag sollte nochmals ein erlebnisreicher Tag werden, obwohl es morgens diesig und der Berg Snaefell in Wolken eingehüllt war. Zunächst fuhren wir nach Laxey, wo sich der Endpunkt der **Snaefell Mountain Railway** befindet - übrigens die einzige Bahn der Insel in Rechtsverkehr. Da die Auffahrt zum rund 630 Meter hohen Gipfel größere Steigungen aufweist, wurde von dem Erbauer Fell ein besonderes Bremssystem geschaffen. Es verwendet eine doppelköpfige Mittelschiene zum Verstärken der Adhäsion und zum Bremsen mittels horizontal angeordneter Räder sowie verstellbarer Bremszangen. Dadurch konnte die auf der Insel übliche Spurbreite nicht genutzt werden, es mußte ja zusätzlich die Bremsschiene integriert werden (1070 mm-Spur). Die Strecke ist rund 6,5 km lang und fast komplett doppelgleisig ausgebaut. Seit 1895 wird elektrisch gefahren, das Jubiläum wird vom 29. April bis 7. Mai 1995 begangen. Gefahren wird mit 4achsigen Holztriebwagen für hinteren Eckeinstieg, 1895 gebaut von Milnes in Birkenhead. Die Stromabnahme erfolgt über zwei U-förmige Hopkinson-Bügel. Die Fahrge-

Fotoseite Isle of Man

- oben links: Tw 1 + 2 von 1893 abfahrtbereit zur Parallelfahrt nach Laxey (24. Juli 1994)
- oben rechts: Tw 5 mit Bw 44 kurz vor Ramsey anlässlich VDVA-Sonderfahrt (24. Juli 1994)
- unten links: ATw 23, ABw 8 und 12/Turmwagen am Gleislager Laxey (23. Juli 1994)
- unten rechts: typenreiner Zug, Tw 32+Bw 62 von 1906 als Verstärker in Laxey (23. Juli 1994)



stelle wurden 1978 modernisiert, dabei wurden Motore, Fahrschalter sowie die elektrische Ausrüstung von aus Aachen übernommenen Talbot-Tw eingebaut. Seitdem ist die Nutzbremsung elektrisch möglich. Auch die typische Aachener Klingel ist nicht zu überhören.

Auf dem Snaefell angekommen, befanden wir uns in den Wolken. Jedoch bereits kurze Zeit später, nach Kreuzen der Straße am Haltepunkt Bungalow, erlaubten die ersten Sonnenstrahlen einen Fotohalt auf offener Strecke. Einen weiteren Halt legten wir so ein, daß das überdimensionale Wasserrad den Hintergrund bereicherte. In Laxey fanden weitere Aktivitäten statt, so verkehrte der Wickham-Arbeitswagen der MER. Später wurden auch die Streckenfahrzeuge der "Civil Aviation Authority" vorgeführt, die in der Winterzeit den Transport zur auf dem Gipfel befindlichen Radarstation sicherstellt.

Auf Wunsch der Gruppe fand eine Abendfahrt mit dem illuminierten Triebwagen 9 statt, der mit 1.600 Glühbirnen verzieht ist. Die Fahrt mit diversen Fotohalten führte uns von Derby Castle über Groudle nach Garwick und wieder zurück. Es war schon etwas schwierig ohne große Erfahrungen Fotos in der Dunkelheit zu machen. Danach bestand noch die Möglichkeit einen interessanten Diavortrag zu besuchen und uns zu verabschieden sowie unseren Organisatoren Mike Goodwyn und Paul Ogden von der MER herzlich zu danken. Am nächsten Morgen ging es mit der Fähre nach Heysham, und von dort fuhren wir mit dem Bus nach **Manchester**, wo das Hotel "verkehrsgünstig" nahe der Haltestelle Piccadilly Garden gelegen war.

Der zweite Programmabschnitt begann mit dem Besuch bei der Museumsstraßenbahn im **Heaton Park**, wo auf historischem Schienenweg einer ehemaligen Linie wieder Straßenbahnen verkehren. Neben dem Museumswagen 765 aus dem Jahre 1914 wird ein "offenes Boot" aus Blackpool eingesetzt. Ein dritter Wagen befand sich in Aufarbeitung bei der Metrolink, ein Pferdebahnwagen wird in eigener Regie aufgearbeitet. Hierbei handelt es sich um eine ausgefallene Konstruktion, denn der Aufbau kann mittels Pferd auf seinem Rahmen "gewendet" werden.

Für den Rest des Tages bestand die Möglichkeit die **Metrolink** zu erfahren. Vorausgeschickt sei, daß es sich hierbei um eine private Betreibergesellschaft handelt, die Fahrpreise sind nach unserem Empfinden unattraktiv. So haben wir für die Hin- und Rückfahrt von Bury über Picadilly nach Altricham rund 12,50 DM gezahlt - dies ist jedoch keine Tageskarte, auch gibt es keine Gruppentarife! Die Fahrzeuge sind italienische Konstruktion, die Endmontage wurde in Manchester vorgenommen. Für rund 3 mio DM bieten diese Fahrzeuge keinen besonders großen Fahrkomfort. Sie machen einen schweren Eindruck, wobei ein großer Teil ehemaliger BR-Gleise genutzt werden. Lediglich im Innenstadtbereich -zwischen Victoria, dem ehemaligen Bahnhof, und G. Mex, dem Messezentrum- wurde die Metrolink neu gebaut. Hier wurden neue Hochbahnsteige erstellt, wobei jedoch immer nur zwei der vier Türen eines Wagens (ebenfalls bei Doppeltraktionen nur an zwei Türen!) niveaugleich zum Halten kommen, was für Kinderwagen und Rollstühle ausreichend ist. Es besteht aber die Gefahr, daß man speziell beim Aussteigen aus der 1. und 4. Tür in eine "Schräge hineintritt" und somit Verletzungsgefahr besteht. Die alten BR-Bahnsteige wurden in aller Regel nur geringfügig modifiziert und ebenso in den Haltebereichen der beiden mittleren Türen eines Wagens entsprechend in der Höhe und Bahnsteigbreite angepaßt. Ansonsten wurden die Bahnhöfe nicht modernisiert, lediglich behindertengerechte Rampen wurden geschaffen. Durch die Verbindung zweier Linien, in der HVZ verkehren zusätzliche durchgehende Züge von Bury nach Altricham, wird ein enger Takt angeboten. Aufgrund der hohen Fahrpreise (Einzelfahrcheine zwischen 1,75 und 6,50 DM) wird

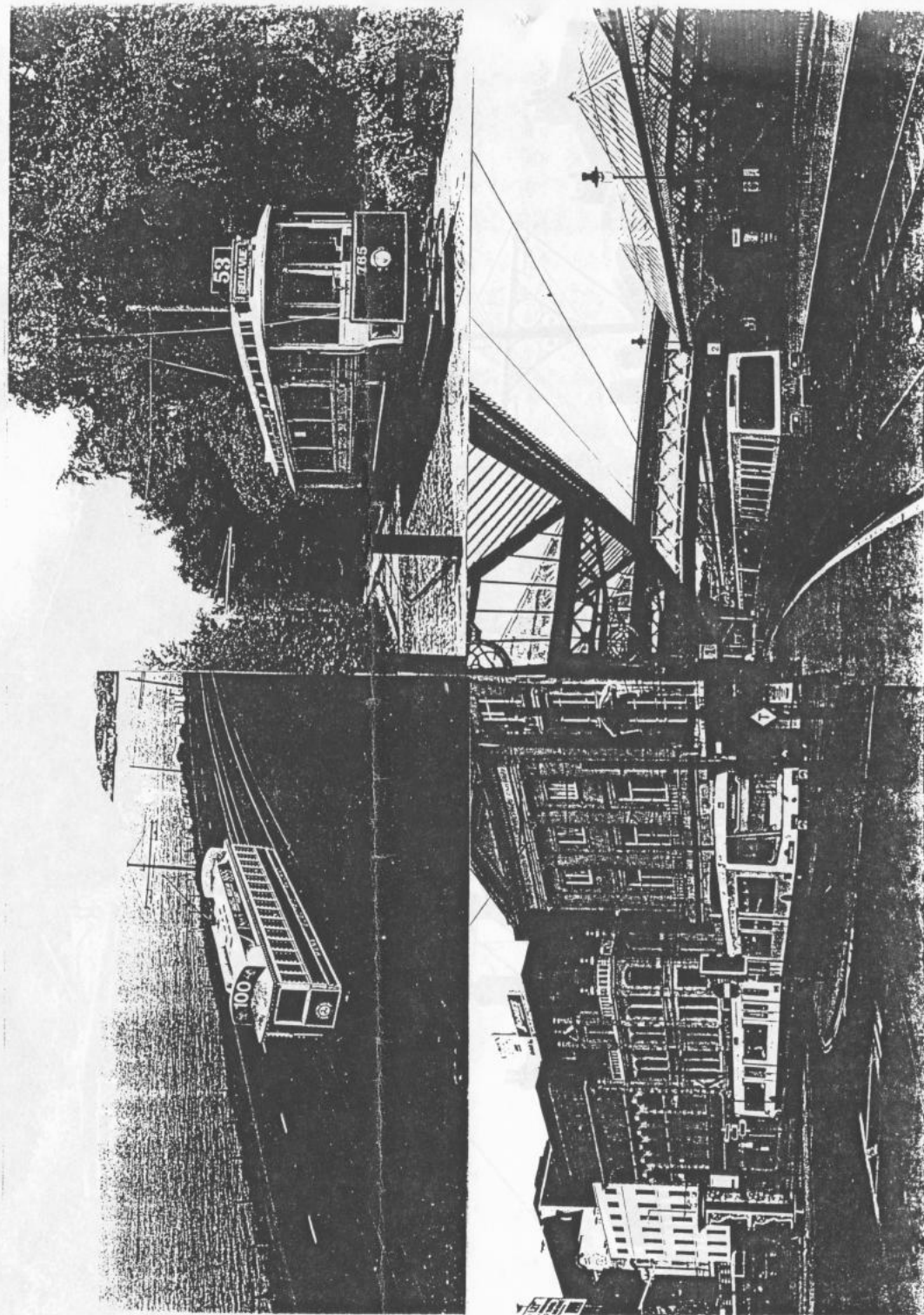
Fotoseite England

oben links: Tw 9 mit seiner Außenbeleuchtung vor der Bucht von Douglas (26. Juli 1994)

oben rechts: Museums-Tw 765 aus Manchester im Heaton Park (27. Juli 1994)

unten links: Tw 1015 in Manchester bei der Ausfahrt aus Piccadilly Gardens (27. Juli 1994)

unten rechts: Metro Newcastle Tw 4069 in der Station Tynemouth (29. Juli 1994)



häufig "schwarz gefahren". Kontrolleure sind regelmäßig anzutreffen und entsprechend ist ihr Ergebnis. Die Strafe macht jedoch ganze 10 DM aus.

Für die nächsten Jahre bestehen mehrere Ausbaupläne, das derzeitige Metrolink-Netz von 31 km soll um weitere 75 km wachsen! Strecken nach Ashton (von Picadilly aus weiter) und Rochdale im Norden, East Didsbury und eine Ringstrecke zum Airport im Süden sind ebenso geplant wie nach Dumplington und Eccles im Westen.

Eine ausgiebige Tagesfahrt führte uns am Donnerstag zunächst nach **Llandudno**, wo wir mit der **Great Orme Tramway**, einer Cable-Car (1070 mm Spur, Länge ca. 5 km, erbaut 1902), zum Gipfel in 207 Meter Höhe gelangten. Umgestiegen wird auf halbem Wege in 120 Meter Höhe. Hier befindet sich das Maschinenhaus mit den Kabeltrommeln, getrennt für beide Teile, tal- und bergwärts. Die Fahrschalter entsprechen denen von Straßenbahnen. Im unteren Teil liegt das Kabel verdeckt, im oberen Teil verläuft es offen und wird über Rollen gelenkt. Es befinden sich jeweils eine längere Ausweiche in den beiden Abschnitten. Im talwärtigen Teil gibt es eine ausgefallene Konstruktion mit 3 U-Profil-Schienen plus 2 Kabelschächten, wobei jeweils ein Spurkranz die mittlere Schiene benutzt. In diesem Bereich befindet sich am "Black Gate" eine ampelgesteuerte Straßenkreuzung, danach geht es steil bergab mit einem 1 : 8-Gefälle. Die Fahrzeuge stammen von 1902 bzw. 1903, die noch vorhandenen Trolleys werden seit 1990 nicht mehr benutzt. Bis dahin wurde eine Telefonverständigung mittels der Oberleitung vorgenommen.

Ein Fotohalt wurde an der **Snowdon Mountain Railways** eingelegt, eine Mitfahrt war leider nicht möglich. Nächste Station war die **Ffestiniog Railways**. Wir fuhren von Porthmadog nach Blaenau Ffestiniog, der Zug wurde von einer Satteltank-Dampflok aus dem Jahr 1893 gezogen. Die letzte Station des Tages lag gegenüber dem BR-Bahnhof in Betws-y-Coed. Die **Conwy Valley Railways** bietet drei verschiedene Bahnen und Spurweiten. Uns interessierte die mit 380 mm ausgestattete Minitram, deren einziger Wagen mittels Fahrschalter gefahren wird und über Stangenstromabnehmer aus der Fahrleitung versorgt wird. Das vierachsige Fahrzeug in einem Maßstab von ca. 3 : 2 faßt 14 Personen, es wurde 1990 hergestellt.

Am Freitag führte uns der Weg nach **Newcastle**, wo wir mit Planzügen zunächst Teile des dortigen Metro-Netzes befuhren. Analog zu Manchester wurde hier schon viel früher auf BR-Trassen eine Bahn erstellt, die im Zentrum als U-Bahn ausgelegt ist. Der erste Streckenabschnitt wurde von der Königin am 6. November 1981 eröffnet, er führt über eine Hochbrücke über den Fluß Tyne, um danach auf beiden Ufern wieder im Tunnel zu verschwinden. Das derzeitige Netz ist gut 55 km lang, eine Erweiterung nach Sunderland wird vorgenommen. Eingesetzt werden 90 Doppeltriebwagen, in England hergestellt, ähnlich dem Stuttgarter Stadtbahnwagen. Es schloß sich eine Besichtigung des Depots mit Werkstatt sowie der Leitstelle an. Eine Weiterfahrt über die westliche Strecke führte uns zur Endstation Flughafen.

Ein Bus brachte uns zum **Open Air Museum** in **Beamish**, das über eine inzwischen geschlossene Straßenbahn-Ringstrecke von gut 2 km Länge mit vier Ausweichen verfügt. Eingesetzt werden Fahrzeuge aus Blackpool, Gateshead (nahe Newcastle), Sheffield und Porto aus der Epoche zwischen 1901 und 1927. Ein Doppeldeck-Tw aus Sheffield von 1952 wird jedoch als nicht epochengerecht angesehen und soll in diesem Jahr in seine Heimatstadt zurückgegeben werden. Bis dahin soll der in Aufarbeitung befindliche Tw mit offenem Oberdeck aus Newcastle fertiggestellt sein. Wunderschöne Fotomotive mit Originalhäusern, die in verschiedenen Landesteilen abgetragen und hier wieder aufgebaut wurden, und entsprechendem Umfeld

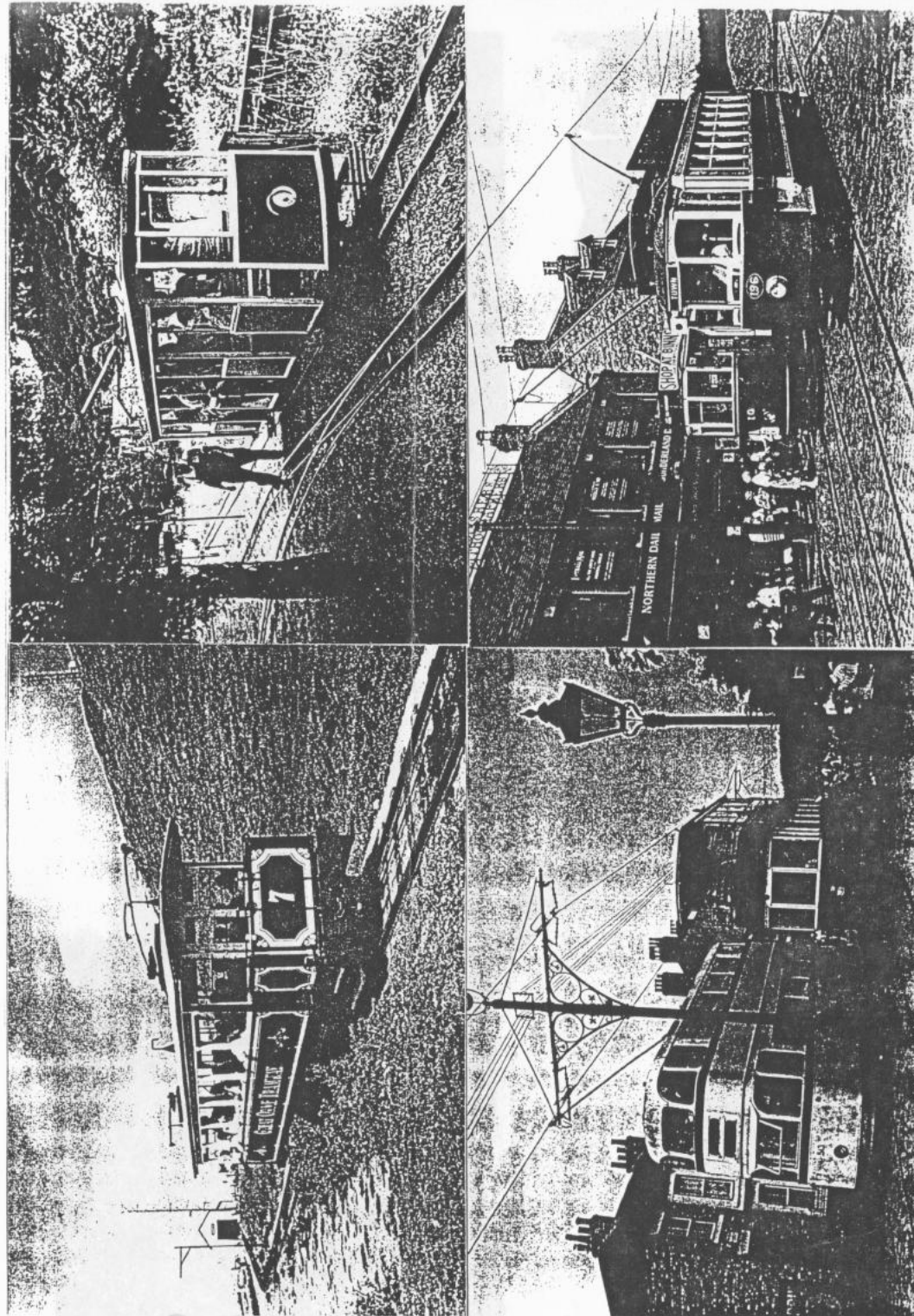
Fotoseite England

oben links: Tw 7 der Great Orme Tramway kurz vor dem Gipfel (28. Juli 1994)

oben rechts: Convey Valley Railway, 3 Spurweiten -incl. BR- nebeneinander (28. Juli 1994)

unten links: in Beamish zweimal Sheffield, Tw 513 und 264 (29. Juli 1994)

unten rechts: Tw 10 aus Gateshead mit Tw 196 in der "Stadt" von Beamish (29. Juli 1994)



-Benzindroschke und Doppeldeckerbus- lassen die Zeit viel zu schnell vergehen. Ein Bahnhof mit entsprechenden Anlagen und eine Grubenbahn sind ebenfalls vorhanden. Der Obus wird derzeit nicht eingesetzt.

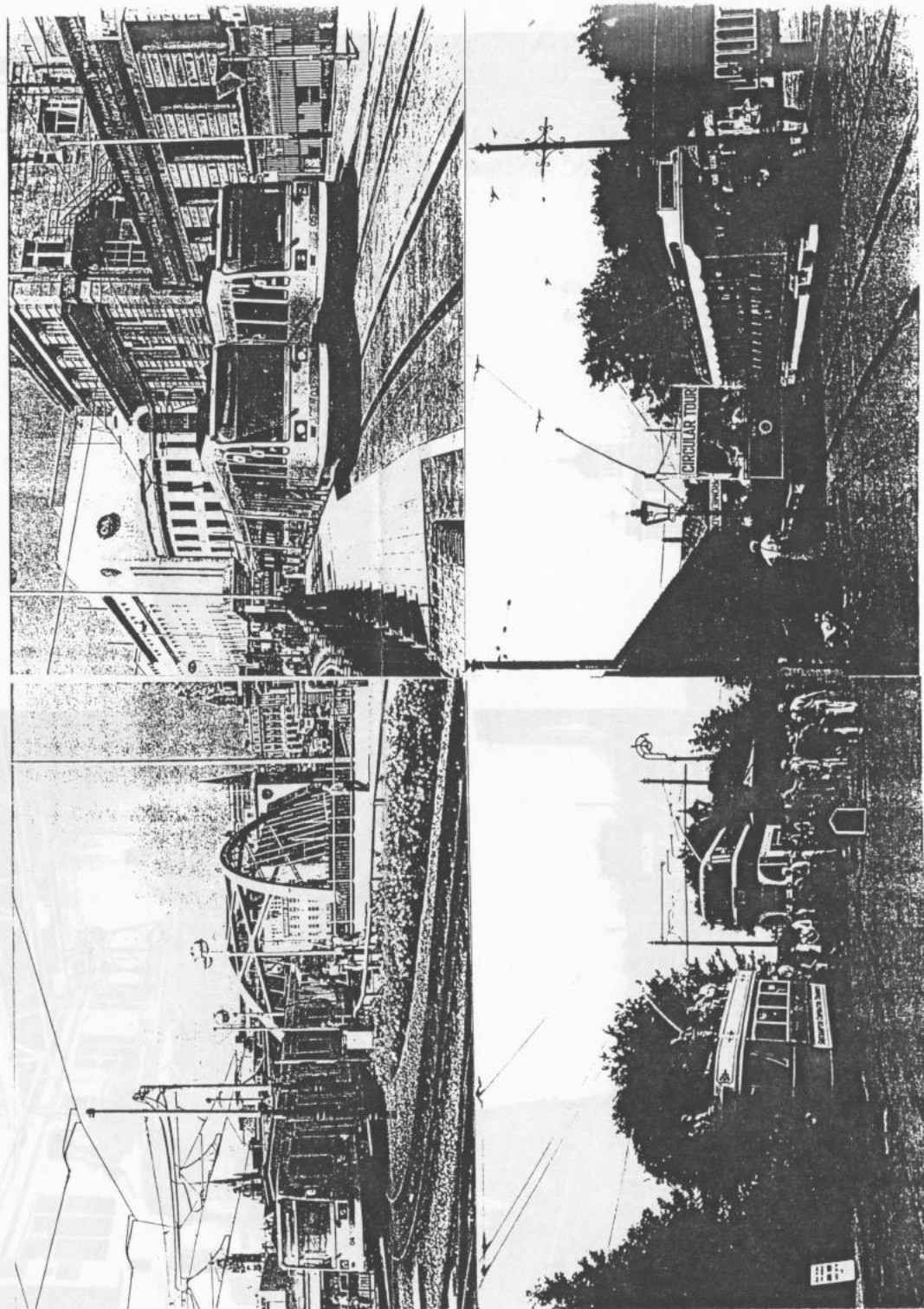
Ein kontrastreicher Samstag führte uns zur **South Yorkshire Supertram** nach **Sheffield**. Diese wurde von der Kommune, privaten Busgesellschaften und einem britischen Ingenieurbüro zusammen mit Siemens geplant und gebaut. Die 25 Fahrzeuge stammen von Duewag aus Düsseldorf. Sie wurden speziell für die hügelige Topographie mit Steigungen bis zu 1 : 12 entwickelt, alle 8 Achsen werden angetrieben (35 mtr Länge, 2,65 mtr breit, max. 80 km/h). Eingesetzt waren zunächst lediglich 5 Fahrzeuge auf dem 7 km langen ersten Teilstück von Meadowshall zum Fitzalan Square (eingeweiht am 21.3.1994), auf dem neuen Teilstück über Station zur Spring Lane fanden Schulungsfahrten statt (Eröffnung am 22.8.1994). Wir besuchten das neue Depot mit Hauptwerkstatt, wo kurz zuvor der letzte Triebwagen eingetroffen war. Die Leitstelle besichtigten wir ebenfalls und konnten uns von dem hohen Sicherheitsstandard dieses Privatunternehmens überzeugen. Noch waren nicht alle technische Einrichtungen, wie Gegensprechanlagen und Fernsehkameras auf allen (!) Bahnsteigen, installiert. Wir befuhren das erste Teilstück, das mehrere interessante Fotostandpunkte bietet, so auch vor dem Zentrum die neue Brücke, die über die Bahnstrecke führt. Im Norden endet die Supertram direkt in einem Shoppingcenter. Auf jedem Wagen befand sich ein zusätzlicher Supervisor, der die Fahrgäste informierte, zugleich aber auch die Tickets kontrollierte. Per Bus fuhren wir entlang der Baustellen und künftigen Trasse Richtung Halfway.

Die Gesamtlänge der geplanten neuen Supertram ist auf 31 km konzeptioniert, die jetzige Strecke soll in weiteren Etappen im Frühjahr 1995 (Zentrum bis Cathedral), Sommer (dann bis University) und im Herbst bzw. Ende des Jahres nach Kelvin, Hillsborough mit Abzweig Malin Bridge bzw. nach Middlewood im Nordwesten verlängert werden. Der andere Zweig führt weiter nach Gleadless, im Frühjahr 1995 ist die Eröffnung nach Townend mit Abzweig Herdings Park vorgesehen. Die Strecke führt weiter nach Südosten, durch ein neues Einkaufszentrum zum Endpunkt Halfway und soll bereits im Sommer oder Herbst erreicht werden. Die Fahrpreise sind moderat, die Kurzstrecke kostet 1,25 DM. Weitere Preisstufen wurden eingeführt, das Gesamtnetz soll für gut 3 DM befahren werden können. Sheffield hatte schon einmal ein Straßenbahnnetz: am 6. Oktober 1873 als Pferdebahn und am 5. September 1899 als Elektrische verfügte es über 29 km Länge. Die Schließung erfolgte am 8. Oktober 1960 (weitere Fahrten wurden jedoch bis zum 21.12.1960 durchgeführt).

Angekommen im **Nationalen Straßenbahn-Museum** in **Crich** erwartete uns zunächst eine Rundfahrt mit einem Liverpooler Doppeldecker-Tw. Zur Überraschung aller wurden wir sowohl vom Präsidenten des Vereins als auch von einem deutschen Schaffner begrüßt. Ein Rundgang durch die Werkstatt, das Museum und die Wagenhallen schloß sich unter fachkundiger Führung an. Auch wurden unsere vielfältigen Wünsche erfüllt die großen Hallentore zu öffnen. Für den Nachmittag hatten wir die Möglichkeit mit den verschiedenen eingesetzten Triebwagen zu fahren, uns die vielen Originalausschmückungen anzusehen inklusive des Trolley-Wenders sowie Souvenirs zu erwerben. Viel zu schnell verging die Zeit, um diese umfangreiche Sammlung ausgiebig zu studieren - vom Pferdebahnwagen über eine Straßenbahnlokomotive bis hin zu den verschiedenen Baumustern aus fast allen Landesteilen Englands, Schottlands und Irlands. Hochachtung vor dem Umfang und der Leistung hatten all diejenigen, die dieses Museum erstmals besucht haben. So ein Museum wünschten wir uns auch in Deutschland!

Fotoseite England

- oben links: Tw 04 fährt auf die Brücke zum Fitzalan Square in Sheffield (30. Juli 1994)
- oben rechts: Fahrschul-Tw 03 am Fitzalan Square neben Linienzug 05 nach Meadowshall
- unten links: Schlangestehen vor Abfahrt des Tw 45 Southampton neben 869 (30. Juli 1994)
- unten rechts: im Straßenbahnmuseum Crich, Tw 2 Blackp & Fleetw. neben 166 aus Blackpool



Der Sonntag war dann ganz der Straßenbahn in **Blackpool** gewidmet. Nach anderthalbstündiger Zugreise und einem kurzen Bustransfer waren wir im Bus- und Straßenbahndepot. Einer Führung durch die Werkstatt schloß sich die Besichtigung der unterschiedlichen Typen in den Wagenhallen an. Dort befand sich derzeit auch noch der aus Hongkong gelieferte Doppeldeck-Tw 69 für Birkenhead. Interessant auch der alte zweiachsige Arbeitswagen neben dem neuen vierachsigen ATw mit offenem Oberdeck. Interesse fanden auch die illuminierten Fahrzeuge sowie der neu gestaltete Tw 679 mit Figuren auf dem Dach (er wirbt für eine Bingo-Halle). Da an diesem Vormittag eine Parade entlang dem Strand stattfand, konnte der einzige für uns bereitgestellte Doppeldecker mit offenem Oberdeck "Princess Alice" zunächst nicht abfahren. Dann führen wir zunächst nach Süden zum Endpunkt Starr Gate, von dort zur Zwischenschleife Pleasure Beach (gegenüber der größten Achterbahn) und weiter entlang der Promenade am Tower vorbei zum Talbot Square. Es war schon eindrucksvoll die vielen unterschiedlichen Straßenbahntypen, aufgereiht wie auf einer Perlenschnur, von oben zu sehen. Denn auf der Stammstrecke zwischen Pleasure Beach und Talbot Square bzw. Bispham fahren die Bahnen auf Sichtabstand "hintereinander her". Mit verschiedenen Fotohalten und Überholungen befuhren wir bei schönstem Wetter die gesamte Strecke bis nach Fleetwood. Zurück ging es etwas zügiger, zumal uns ein Sommergewitter überraschte und wir noch einigermaßen trocken am Northpier aussteigen konnten. Zu unserer Überraschung verkehrt dort zwischen dem Brückenkopf und dem Theater am unteren Ende die **Blackpool Northpier Tramway** mit einem 3 Wagen-Zug, der Antrieb erfolgt mittels eines Generatorwagens. Die Spurweite dürfte 380 mm betragen, die Fahrtstrecke ist nur einige hundert Meter lang. Dennoch eine interessante Überraschung für uns.

Am folgenden Montag, der 1. August, war der Wechsel zum Standort Croydon südlich von London vorgesehen. Die Gruppe machte einen Umweg über **York**, um sich dort das **Eisenbahnmuseum** und die vielen interessanten Exponate anzusehen. Es war auch noch vor der Weiterfahrt Zeit sich die Stadt anzusehen. Eine kleine Gruppe zog es jedoch nach Birmingham, zunächst ins **Midland Transport Museum**, wo der Straßenbahnwagen 210 aus Frankfurt ausgestellt ist. Das Ziel dieser Exkursion war jedoch die Firma **Pary** im nahegelegenen Creadly Heath, die eine Light Tramway, den **People Mover**, mit alternativem Antriebssystem auf der Basis des Schwungradantriebes entwickelt. Dieses maximal 50 km/h schnelle Schienenfahrzeug ist einerseits für Entwicklungsländer, andererseits für Einkaufszentren, Touristenorte und Regionen gedacht, wo ein Oberleitungsbetrieb Probleme bereitet. Der Stromkontakt für 70 V= liegt unterhalb des Fahrzeuges und die Ladestationen können bis zu 6 km weit auseinander liegen. Derzeit verkehren die Fahrzeuge auf 600 mm breiter Spur, neuere Versuchsfahrzeuge sollen aber für Meterspur ausgelegt werden. Das Fassungsvermögen des letzten Fahrzeuges beträgt 14 Sitz- und 11 Stehplätze, ein in Planung befindliches Gelekkfahrzeug ist für 28 Sitz- und 22 Stehplätze gedacht. Neben einer kleinen Vorführanlage auf dem Firmengelände, dort gibt es auch schon einen ATw, verkehren in **Himley** in einem Freizeitpark zwei weitere Fahrzeuge, die in den letzten drei Jahren rund 40.000 Besucher befördert haben (ein detaillierterer Bericht ist in BS vorgesehen).

Mit der Bahn fuhren wir am Dienstag nach Seaton im Südwesten Englands. Dort besuchten wir die **Seaton & District Electric Tramway**. Dahinter verbirgt sich ein rühriger Verein, der auf 840 mm-Spur nach Colyton über Colyford entlang dem Mündungsgebiet des Flusses Axe eine rund 5 km lange Strecke betreibt. Die Saison ist naturgemäß der Sommer, jedoch handelt es

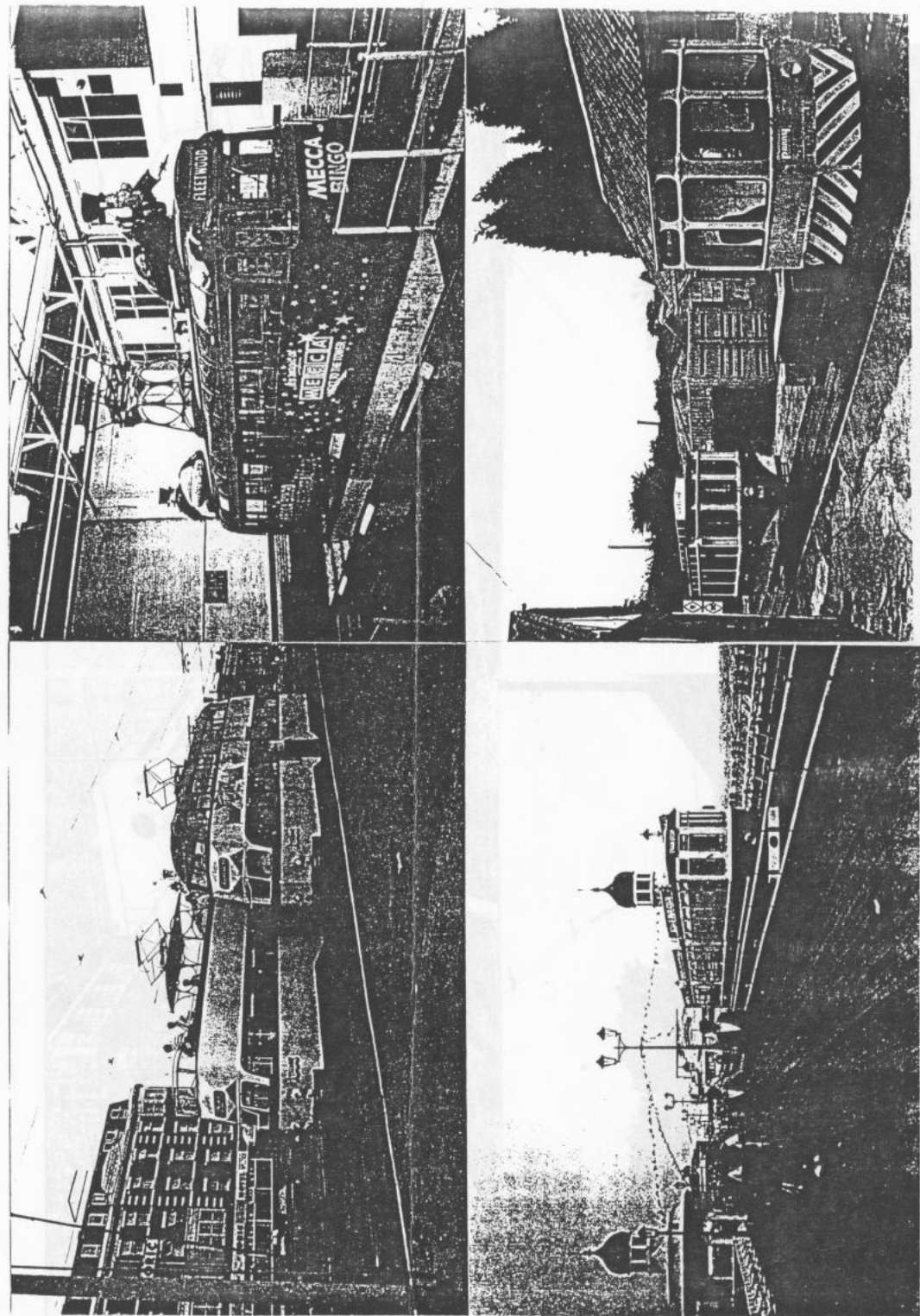
Fotoseite England

oben links: zweimal Doppeldecker, "Princess Alice" und "Schwester"-Tw 717 (31. Juli 1994)

oben rechts: in Blackpool gerade fertiggestellt, einzigartiger Tw 679 (31. Juli 1994)

unten links: Blackpool Northpier Tramway verkehrt zum Theater (31. Juli 1994)

unten rechts: Pary People Mover, ATw 8 mit Tw 7 in Creadly Heath (01. Aug. 1994)

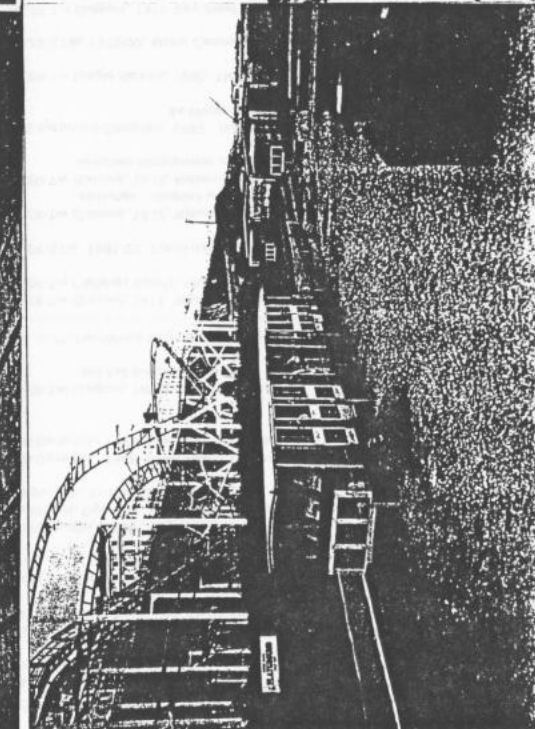
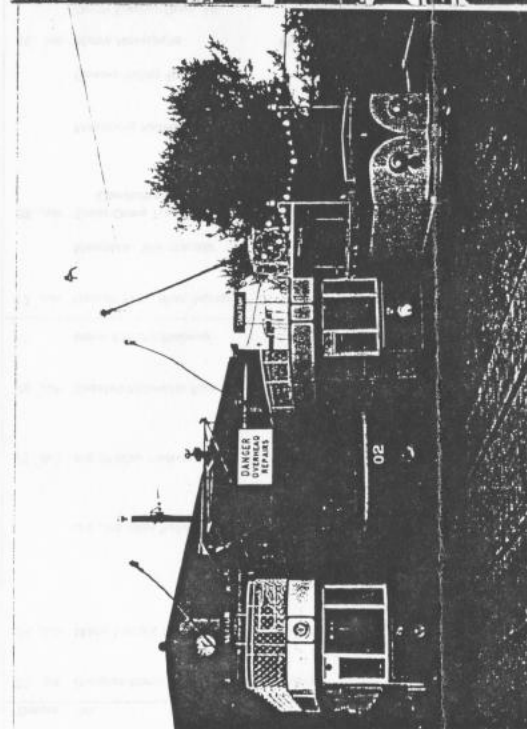
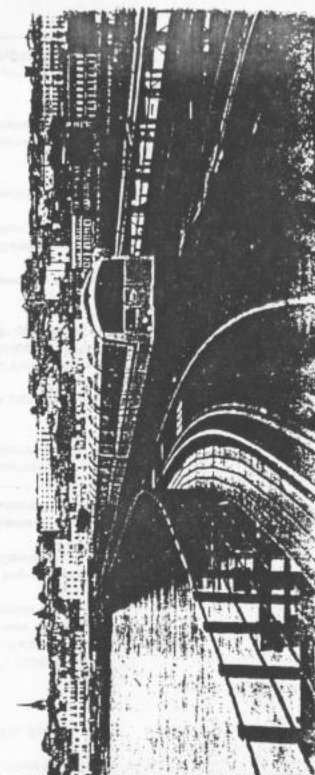
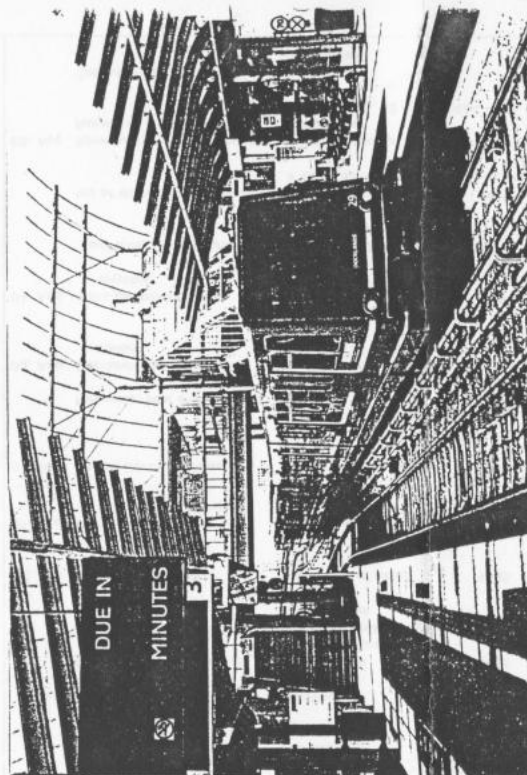


sich hierbei um ein öffentliches Verkehrsmittel. Somit wird auch im Winterhalbjahr gefahren, wenn auch eingeschränkt. Die vierachsigen Fahrzeuge haben alle "große" Vorbilder, aufgrund der früheren Beheimatung in Bournemouth sind die ersten Fahrzeuge Eigenbauten dieser Stadt nachempfunden. Vorhanden sind 9 Triebwagen, ein abwechslungsreicher Fuhrpark. Die ältesten Fahrzeuge stammen von 1901, das jüngste von 1988. Ein weiteres Fahrzeug ist im Bau. Ein Arbeitstriebwagen ist ebenfalls vorhanden, der auch mittels Akku betrieben werden kann. Des weiteren sind zwei Arbeitsbeiwagen vorhanden, die durch Muskelkraft-zwecks Fotografierens in die rechte Position gebracht wurden. Insgesamt hatten wir alle großen Respekt, nachdem wir die dort erbrachten Leistungen kennengelernt haben. Minitrams sind keineswegs als Spielzeug anzusehen, vielmehr handelt es sich hierbei um etwas "handlichere" Fahrzeuge. Am gleichen Tag führte uns der Weg noch nach Beer ins Pecorama, dies ist eine größere Anlage der Firma PECCO. Neben einer längeren Strecke auf 380 mm-Spur durch eine abwechslungsreich gestaltete Landschaft sind weitere Bahnen und Anlagen vorhanden.

Am Mittwoch mußten wir, aufgrund Streiks bei der British Rail, das Programm auf den Nahbereich konzentrieren und besuchten die **Docklands Light Railway**. Wir wurden direkt von mehreren kompetenten Gastgebern empfangen und fuhren zur Werkstatt und dem Depot nach Gallions Reach. Dabei konnten wir die bestehenden Nachteile dieser Bahn kennenlernen, denn immerhin handelt es sich noch um drei getrennte Linien mit unterschiedlicher Signal- und Computertechnik. Es ist zwar beabsichtigt alles auf ein Einheitssystem umzustellen, doch gerade dieses weist derzeit noch häufig Störungen auf. So mußten wir, nach dem Umsteigen in Canary Wharf und in Poplar, längere Störzeiten überbrücken. Von der ersten Serie der bei LHB in Salzgitter gebauten Fahrzeuge waren nur noch 5 Fahrzeuge vorhanden, 6 waren bereits nach Essen abtransportiert. Falls der Umbau der 2. Serie zu aufwendig sein sollte ist man gewillt diese ebenfalls dorthin zu verkaufen, da bereits Interesse bestehen soll. Es ist sicherlich bekannt, daß die Docklands ein ehemaliges Werft- und Hafengebiet waren. Seit Juli 1987 verkehren die Züge vollautomatisch und computergesteuert zwischen Tower Gateway und Stratford, ein Teil der Strecke wurde auf stillgelegten Vorortsbahnen neu gebaut. Die Strecke nach Island Gardens wurde bereits kurz danach angebunden. Die Eröffnung der rund 5 km langen Strecke nach Beckton erfolgte im März 1994, an dieser Strecke befindet sich auch die neue Werkstatt. Das Gesamtnetz umfaßt nun 23 km Länge, vorhanden sind 80 Triebwagen, die nunmehr in Doppeltraktionen fahren können. In der HVZ verkehren die Züge alle 5 Minuten, ansonsten alle 13 Minuten. Rund 1,9 Milliarden DM (743 mio £) wurden bisher investiert, 55.000 Beschäftigte arbeiten in dem Einzugsgebiet, es gibt inzwischen 65.000 Wohnungen dort. Nach 1991 wurde die Pünktlichkeit der Züge verbessert (zuvor nur 67 %), ein neues Management wurde eingesetzt. Danach wurde das Computer- und Signalsystem modifiziert und Zugbegleiter (train captains) können die Züge im Notfall zur nächsten Station fahren. In Planung ist eine Erweiterung um gut 4 km von Island Gardens über Greenwich nach Lewisham, dabei soll die Themse durch einen 1,5 km langen Tunnel unterquert werden. Für den Bau sind circa 325 mio DM eingeplant, ein privates Konsortium soll diese Strecke finanzieren und erbauen, der Betrieb soll voraussichtlich 1998 von DLR aufgenommen werden. Auf dem Gelände der Werkstatt unterhält BN eine eigene Abteilung, sogar eine eigene Diesellok ist vorhanden. Der Rest des Tages wurde zum Befahren der Docklands-Strecken oder mit der Londoner U-Bahn genutzt. Auch war die Möglichkeit gegeben das **London Transport Museum** zu besichtigen. Da selbst am frühen Abend nur einige wenige S-Bahnen nach Süden fahren, konnten viele von uns die typische Rushhour in London miterleben.

Fotoseite England

- oben links: Minitram-Parade in Seaton mit ATw und "open Boat" (02. Aug. 1994)
- oben rechts: London Docklands, Doppel-Tw in der Hst. Poplar (03. Aug. 1994)
- unten links: Volks Electric Railway an der Hst. Playground vor dem Depot (04. Aug. 1994)
- unten rechts: Island Line mit ex Londoner U-Bahnzüge auf der Insel Wight (04. Aug. 1994)



Am nächsten Tag fahren wir mit dem Bus -da wieder Streiks bei der BR anstanden- an die südliche Küste nach **Brighton**. Zunächst besuchten wir die **Volks Electric Railway**, die erste elektrische Bahn in Britannien! Sie wurde im Jahre 1883 eröffnet und verkehrt entlang der Promenade zwischen Pier und Marina-Hafen. Etwa auf halbem Wege, direkt hinter der einzigen Zwischenstation Playground, befindet sich die Werkstatt mit Depot, durch dessen Gebäude die Strecke hindurchführt. Die Spurbreite beträgt 840 mm mit einer zwischen den Gleisen liegenden Stromschiene. Die Stromabnehmer werden manuell unterhalb des Fahrzeugbodens befestigt, die Spannung beträgt 170 Volt. Es existieren 9 Fahrzeuge, die ältesten stammen von 1892, das jüngste von 1926. Es gibt halboffene Salonwagen und offene Triebwagen, zwei Wagen stammen von der eingestellten Southend Pier. Gefahren wird lediglich in den Sommermonaten, die Strecke ist rund 2 ¼ km lang.

Doch wollten wir an diesem Tag noch weitere historische Fahrzeuge besuchen. Dafür fahren wir nach Portsmouth und weiter mit der Katamaran-Fähre nach Ryde auf der Insel Wight. Die dortige **Island Line** wird von ehemaligen Londoner U-Bahnwagen aus dem Jahre 1938 bedient. Die normalspurige Strecke führt direkt vom Anleger nach Shanklin. Wir stellten einen Besuch in der kleinen Werkstatt und dem Depot ab, wo die 10 Doppelheiten stationiert sind. Da es auf der Insel auch eine Museumsbahn gibt, konnten wir sie nicht auslassen. Direkt bei der Station Smallbrook Junction beginnt diese mit recht interessantem Fahrzeugpark ausgestattete Bahn und fuhr uns zum Endpunkt in Wootton. Auf der Rückfahrt besuchten wir die Werkstatt und das Depot der **Isle of Wight Steam Railway**.

Der letzte Tag unseres England-Aufenthaltes am Freitag, dem 5. August brachte uns an die **südwestliche Küste nach New Romney zur Romney, Hythe & Dymchurch Railway**. Schwere funktionsfähige Dampflok sind nach Originalen gebaut worden und ziehen die gut besetzten Züge bis nach Hythe, unsere Fahrtdauer für diese Strecke betrug immerhin rund zwei Stunden. Weiter ging die Fahrt nach Folkstone, wo wir die einzige Wasserballast-Standseilbahn, den **Cliff Lift** besuchten und mit ihr -natürlich- mitfahren mußten. Diese Bahn ist 1885 eröffnet worden und verkehrte zunächst bis 1968. Anlässlich des Jubiläums 1985 wurde ein Teil wiedereröffnet und vollrichtet nach wie vor den Dienst.

Der letzte Programmpunkt der VDVA-Tagung führte uns nach Folkstone zur **Tunnelausstellung**, wo auch die Möglichkeit bestand an einer Rundfahrt zum Tunnelbahnhof und durch das Gelände teilzunehmen. Wir konnten uns von dem hohen Sicherheitsstandard und den entsprechenden Maßnahmen selbst überzeugen. Leider war dort jedoch kaum Verkehr, Personenzüge verkehrten noch gar nicht.

Einige Teilnehmer reisten noch am gleichen Tag per Flugzeug nach Deutschland zurück, der Rest wählte Rückflüge am Samstag bzw. Sonntag. Die Reise hat uns viele neue Eindrücke vermitteln können, wir haben unterschiedlichste Landesteile und Regionen kennengelernt. Vom Museumsbetrieb bis hin zur Supertram, von der Kabelbahn zur Metro und von Minitrams und Museumseisenbahnen bis zu den Erfahrungen mit der streikenden BR, alles war auf eine sympathische und reizvolle Art und Weise vertreten.

Die Unterstützung bei den Betrieben und den Museen, allen voran in Crich durch Mister Colin und den deutschen Straßenbahnfreund Herrn Hoyer, war zuvorkommend und fachlich fundiert. Einige weitere Betreuer bzw. Kontaktleute, so vor allem Dennis Gill und W. Jack Wyse, haben tatkräftig bei der Vorbereitung und Durchführung der Reise mitgeholfen. Ihnen allen sagen die Tagungsteilnehmer aufrichtigen Dank, vor allem aber dem Organisator und Vorsitzenden Walter Vögele. Wir hoffen auf ein Wiedersehen möglichst vieler Mitglieder und Straßenbahnfreunde im Juli in Braunschweig.

Text und Fotos: Rolf Hafke, Köln

VDVA-Tagung 1994

eingesetzte Fahrzeuge

Datum	Ort	Fahrzeuge	Spur in mm	Bemerkungen
23. Juli	Douglas Horse Tram	diverse	915	18 Eindecker-Pferdebahnwagen, Baujahr: 1890 bis 1909 (Crossbench, Toastrack und Saloons)
24. Juli	Manx Electric Railway	5 + 44	915	5: 4xZR-Tw (vestibuled Saloon), 1894, Milnes-Birkenhead 44: 4xZR-Bw (Crossbench), 1930, English Electric
		1 + 2		
	Groulle Glen Railway	"Sea Lion" + 3 + 2 + 1 + "Dolphin"	610	1'B-Dampflok, 1896, Bagnall/Stafford 4x-Wagen, Eigenbau, 1886 (Wagen 3: erster Einsatz) Nachschub, 2x-Diesellok, 1952, Hunslet
25. Juli	Isle of Man Railways	12 "Hutchinson" + 11 "Maitland" + F 32,46,29,30,47,49	915	1'B-Dampflok, 1908, Beyer Peacock-Manchester 1'B-Dampflok, 1905, Beyer Peacock-Manchester
26. Juli	Snaefell Mountain Railway	5, 2	1070	4xZR-Tw (Saloon), 1895, Milnes-Birkenhead mit Fell-Bremssystem, elektr. Ausrüstung ex Aachen
	Manx Electric Railway	9 illuminiert	915	9: 4xZR-Tw (Winter Saloon), 1894, Milnes/Beleuchtg.: 1600 Birnen
27. Juli	Heaton Park, Manchester	765 Manchester 225 Blackpool	1435	4xZR-Tw (Saloon), 1914, Manchester Tramway 4xZR-Tw ("offenes Boot"), 1934 English Electric (ex #600 Blackpool)
	Metrolink, Manchester	Planzüge	1435	6xZR-GTw, 1991/92, Firemi-Italien/GEC Alsthom
28. Juli	Great Orme Tramway Llandudno	5, 4	1070	4xZR-Tw (Saloon), 1902, Nelson-Motherwell/Scotland zwischen Talstation und Mittelstation 4xZR-Tw (Saloon), 1903, Nelson-Motherwell/Scotland zwischen Mittelstation und Bergstation
		6, 7		
	Ffestiniog Railway	"Linda" 17,26,110,118,116,103,119,101	600	1'B-Sattelank-Dampflok, 1893, Hunslet (ex Penryn Quarry Railway) 4x-Wagen, Eigenbau
	Conwy Valley Railway	---	380	4xZR-Tw (single decker), 1990, TMA Engineering-Birmingham
29. Juli	Metro Newcastle	Planzüge	1435	6xZR-GTw, 1979/80, Metro Cammell-Birmingham
	North English Open Air Museum, Beamish	10 Gateshead 264 Sheffield 196 Beamish 513 Sheffield	1435	4xZR-Tw (Saloon), 1925 Gateshead & District Tramway 4xZR-Tw (Balkonery DD), 1927, United Electric Car 2xZR-Tw, ex Porto 2xZR-Tw (double decker), 1952, Ch. Roberts
30. Juli	Sheffield Supertram	Planzüge	1435	8xZR-dGTw, 1993/94, Duewag
	National Tramway Museum Crich	869 Liverpool 45 Southampton 2 Blackpool&Fleetwood 166 Blackpool	1435	4xZR-Tw (double decker) "Liners", 1936, Liverpool CPT 2xZR-Tw (open top), 1903, H. Nelson-Motherwell/Scotland 4xZR-Tw (Crossbench), 1898, Milnes-Birkenhead 4xZR-Tw (Toastrack), 1927, Blackpool CT
31. Juli	Blackpool Transport	706 "Princess Alice"	1435	4xZR-Tw (double decker), 1934, English Electric seit 1985 mit offenem Oberdeck
01. Aug.	Parry People Mover Cradly Heath / Himbley	7 "Oldtimer"	610	2xZR-Tw, 1990) 2xZR-Tw, 1990)
		4		
02. Aug.	Seaton Electric Railway	8	840	4xZR-Tw (open top), 1968 (Bournemouth) 4xZR-Tw (open top), 1958 (Bournemouth) 4xZR-Tw (open boot), 1961
		7 4		
	Pecorama, Beer (PECO)	3 (?)	380	1'C-Dampflok, BHLR Beer Heights Light Railway
03. Aug.	Docklands Light Railway London	19 + 20 / 36 + 33 29 + 44 / 15 + 17 66 + 53 / 50 + 72	1435	12-21 (P89): 6xZR-Tw, 1989, BREL-York, Lizenz von LHB (grüne Linie) 22-44 (B90): 6xZR-Tw, 1990, BN-Brücke, für GASL Signalt. (rote Linie) 45-91 (B92): 6xZR-Tw, 1992, BN-Brücke, mit Alcatel Cnd. (blaue Linie)
04. Aug.	Volks Electric Railway Brighton	7 + 5	840	2xZR-Tw, 1905, Eigenbau 1. elektrische Bahn Britanniens, eröffnet 1883
		Island Line, Isle of Wight	002(222 + 122) + 009(229 + 129) 005(225) + 003(123) + 008(228 + 128)	1435
	Isle of Wight Steam Railway	198 "Royal Engineer" + 6369,4112,52416,6375,4149,4145	1435	C-Sattelank-Dampflok, 1953, Hunslet-Leeds
05. Aug.	Romney Hythe & Dungeness Railways	1 "Green Goddess"	380	2' C 1-Dampflok, 1925, Davey Paxman, LNER 2' C 1-Dampflok, 1927, Davey Paxman, LNER/"Pacific" + 72, 76, 63, 62 + 458, 104, 455 + 77, 69, 65, 68
		8 "Hurricane"		
	Cliff Lift, Folkstone	Wasserballast- Standseilbahn		Baujahr 1885, ursprünglich 4 Wagen, 1968 geschlossen, 1985 mit 2 Wagen wiedereröffnet