

DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

Zeitschrift für Freunde des Verkehrswesens und Organ des „Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure“ (VDVA). Redaktion und Verlag: Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr), Henricistrasse 71.
Kuf: Essen (021 41) 28 41 28

Abonnementspreis: DM 18,- pro Jahr zuzüglich noch festzulegender Mehrwertsteuer.
Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr) 457 54.
Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

23. Jahrgang

SEPTEMBER 1968

Nr. 286

VDVA-Fahrestagung in Holland

Unsere in diesem Jahre auf vielseitigen Wunsch in Holland durchgeführte Jahrestagung begann an einem etwas ungewöhnlichen Ort: in der kleinen Stadt **Bentheim** im niedersächsisch-holländischen Grenzgebiet, also abweichend von den bisherigen Gepflogenheiten einmal nicht in einer Grossstadt mit Nahverkehrsmitteln. Doch die Skepsis mancher Teilnehmer gegenüber diesem Tagungsort verflieg schon kurz nach der Ankunft und schlug in dankbare Zustimmung um, denn, gewissermassen als „Ruhe vor dem Sturm“ war es äusserst erholsam, ein paar Stunden der Musse in dieser netten, gemütlichen und bisher ganz unbekannt gewesenen Kleinstadt verbringen zu können. Äusserer Anlass für die Wahl dieses Ortes war allerdings die Einladung der Bentheimer Eisenbahn zu einer Sonderfahrt mit Besichtigung der Betriebsanlagen.

Nach traditionellem Ablauf der VDVA-Mitgliederversammlung trafen sich die diesmal 75 Tagungsteilnehmer im Hotel Grossfeld, wo uns für unsere Zusammenkunft ein schöner Saal zur Verfügung stand und in dem auch die meisten Tagungsteilnehmer logierten. So waren wir diesmal am Vorabend mehr als sonst ganz „unter uns“, und da es in Bentheim keine Nahverkehrsmittel gibt, mit denen man zu später Abendstunde Strecken hätte abfahren können, wurde der Abend mit Filmvorführungen ausgefüllt, nachdem ein Reporter der örtlichen Presse (Grafschafter Nachrichten) den Tagungsleiter sowie einige Teilnehmer für einen Bericht interviewt hatte.

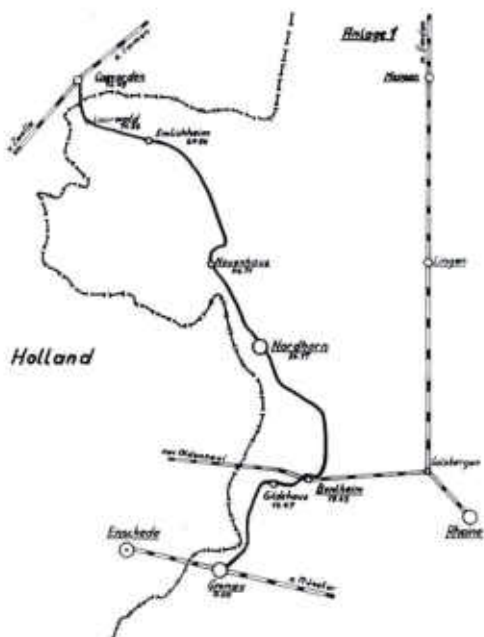
Die Hamburger Freunde zeigten aus der VDVA-Dokumentarfilm-Serie einige Streifen von früheren Jahrestagungen, auf denen sich manche Teilnehmer wiedererkannten, und unser Karlsruher Freund Walter Vögele brachte als aktuellsten Beitrag einen Film

von der soeben erst verklungenen feierlichen Stilllegung der Kleinbahn Pforzheim — Ittersbach.

1. Tag (Donnerstag, 22. August)

Wie schon angedeutet, waren wir an diesem Morgen Gäste der Bentheimer Eisenbahn AG, die uns einen grossen modernen Dieseltriebwagen zur Verfügung gestellt hatte, mit dem wir unter Begleitung von Herrn Direktor Lengemann über Nordhorn zum Betriebswerk Neuenhaus fuhren, um dort Lok- und Dieselschuppen, Omnibushalle und -werkstatt sowie die umfangreichen Gleisanlagen zu besichtigen, nicht ohne vorher aus dem Munde des genannten Direktors einen sehr instruktiven Vortrag über Geschichte, Gegenwart und Zukunft dieser Nebenbahn angehört zu haben (Abb. 1). Auf dem Rückwege nach Bentheim steuerten wir noch die moderne Triebwagenhalle an, wo wir über die grosse Vielzahl der verfügbaren Einheiten staunten, was uns aber gleichzeitig darlegte, welch grosse Bedeutung diese Bahn auch jetzt noch immer für den Verkehrsraum der Grafschaft Bentheim und darüber hinaus besitzt.

Um 11.00 Uhr versammelten wir uns dann auf dem Bundesbahnhof Bentheim, um den planmässigen „Nordsee-Express“ nach Utrecht zu besteigen, wobei wir einen ganzen D-Zug-Wagen für uns in Reservierung hatten. Wie im Fluge und bei angeregtester Unterhaltung überfuhren wir die niederländische Grenze und langten schon um 13.24 Uhr in Utrecht an, wo wohlorganisierte Gepäckträger bereitstanden, um unsere „Kollis“ bis zur abendlichen Weiterfahrt in Empfang zu nehmen. In einem für uns besonders reservierten Speiseraum der Bahnhofsgaststätte konnten wir einen „schnellen“ Mittags-Imbiss einnehmen, denn das zeitlich sehr knapp



Schematisches Streckennetz der

Benheimer Eisenbahn

Zeichenerklärung:
 — Strecke der BE
 - - - Strecke der DB u. NS
 --- Landesgrenze

bemessene Tagesprogramm musste erfüllt werden. Pünktlich 14.15 Uhr wurden zwei gecharterte Busse der Verkehrsbetriebe Utrecht (nicht gerade die modernsten Typen) bestiegen und schon 10 Minuten später standen wir auf dem Hof der grossen niederländischen Waggonfabrik „Werkspoor“, wo uns zunächst eine Tasse Kaffee gereicht und ein kurzer Einführungsvortrag gehalten wurde. Es folgte ein in mehreren Gruppen aufgliederter sehr instruktiver Rundgang durch das riesige Werk, in dessen Verlauf wir interessante Fertigungen, insbesondere für die Niederländische Staatsbahn (N.S.) und die Städtischen Verkehrsbetriebe Amsterdam und Rotterdam (Gelenk-Strassenbahnwagen) besichtigen konnten. Den Abschluss dieser sehr nett gestalteten Führung bildete die Verabreichung eines Glases Tee mit Utrechter Spritzkuchen in einem Ausstellungsraum, in dem man ganz nebenbei herrliche Fotos aus der Fertigung früherer Jahrzehnte an Wänden oder in Vitrinen entdecken konnte.

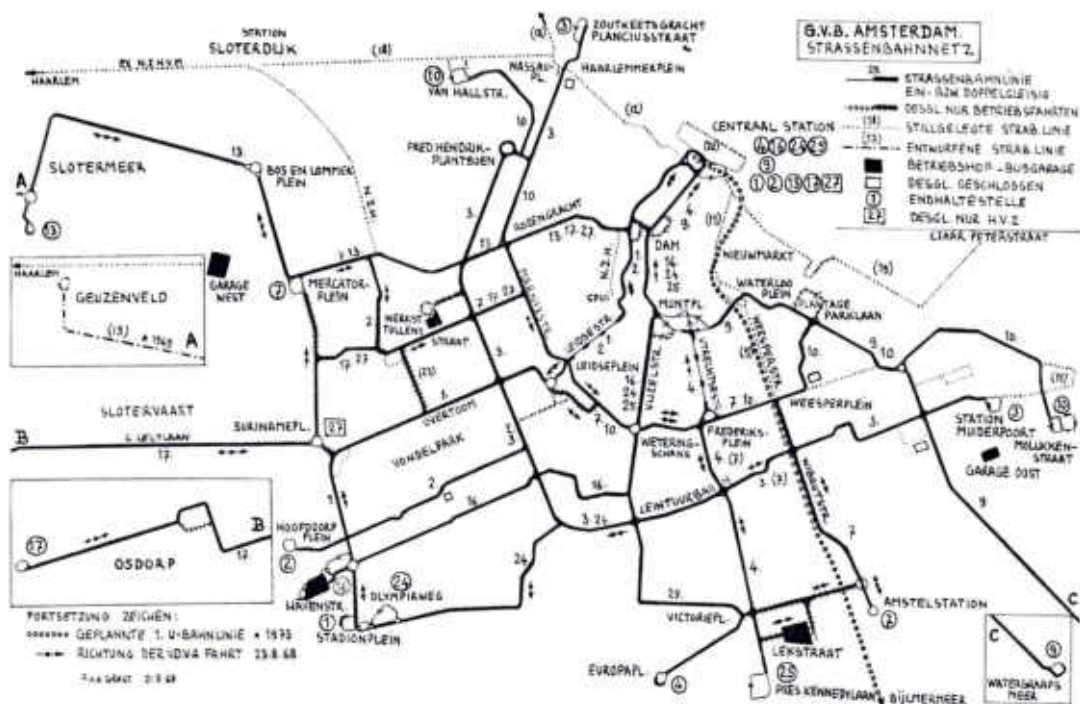
Um 16.15 Uhr standen unsere Busse wieder vor dem Tor und in abermals 10 Minuten waren wir schon im „Nederlands Spoorweg Museum“ am entgegengesetzten Ende

der Stadt, um dort die zahlreichen Objekte und Reliquien aus der holländischen Eisenbahn- (und auch Strassenbahn-) Geschichte studieren zu können. Diese sehr aufgelockert und fast erholungs empfundene Besichtigung dauerte bis etwa 18.00 Uhr, so dass wir nach Wiederbesteigen unserer beiden brav wartenden Busse so rechtzeitig am Hauptbahnhof sein konnten, um noch eine Erfrischung einzunehmen und vor allem das mittags deponierte Gepäck zurückzuerhalten. Alles hatte sehr gut geklappt, die Organisation dieses reichlich komplizierten Programmes in Utrecht war gut gelungen. Um 19.11 Uhr fuhren wir dann gemeinsam in für uns reservierten Abteilen dem holländischen Tagungsort — Den Haag — entgegen, nachdem jedem Tagungsteilnehmer schon unterwegs die 4-Tages-Fahrkarte der Verkehrsbetriebe Den Haag ausgehändigt worden war. So konnte der gemeinsame kofferreiche Abtransport vom Ankunftsbahnhof „Staatspoor“ zu unseren am Bahnhof „Holl. Spoor“ gelegenen Hotels reibungslos erfolgen.

Der Abend stand zur freien Verfügung, man sah sich ein wenig in der niederländischen Residenzstadt um, genoss in Vorfreude auf die kommenden Tage den lauen Sommerabend — natürlich war das übliche Tagungswetter rechtzeitig eingetroffen — oder fuhr mit seiner Fahrkarte die ersten Strecken auf und ab.

2. Tag (Freitag, 23. August)

Dieser Tag sollte dem Studium des Strassenbahnbetriebes in **Amsterdam** gewidmet sein. Wir hatten für die Reise von Den Haag nach dort wiederum reservierte Abteile in einem planmässigen NS-Zug und wurden nach Ankunft in Amsterdam sogleich von unserem bekannten niederländischen Verkehrsfreund van der Gragt empfangen, der noch nützliche Unterlagen an die Teilnehmer ausgab und im übrigen während der letzten Tage vor unserem Kommen noch in dankenswerter Weise der Rundfahrt den letzten „Schliff“ gegeben hatte. Wie unsere Sonderfahrt, zunächst mit einem alten zweiachsigen Zug und später mit einem achtachsigen Gelenkwagen absolviert, verlief, zeigt der abgebildete Netzplan auf, der darüber hinaus gleichzeitig schon Aufschluss gibt über den Verlauf der für Amsterdam beschlossenen U-Bahn. Auf dieser Sonder-Rundfahrt besichtigten wir zwei Depots mit reichhaltiger Foto-Gelegenheit, durften uns mit einem selbstgewählten Automaten-Getränk stärken und lernten die imponierenden Teubaustrecken nach Osdorp (SL 17) und Sloterveer (SL 13) kennen, der vermutlich noch weitere folgen werden, unabhängig von der U-Bahn-Planung.



Die Mittagspause war ein wenig knapp, so dass wir nach Rückkehr am Hauptbahnhof schnellstens auseinanderströmten, um irgend etwas Essbares aufzutreiben, doch waren genügend Lokale für uns aufnahmebereit. Schon um 14.45 Uhr nämlich mussten wir eine Fähre besteigen, die uns zum nördlichen Flussufer brachte, wo zwei, diesmal allerdings sehr komfortable und attraktive Reisebusse auf uns warteten, um in zügiger Fahrt die kleine Stadt Medemblik zu erreichen. Hier erwartete uns bereits der Dampfzug der „Tramweg Stichting“ bestehend aus der Jung-Dampflok Nr. 30 und zwei NS-Personenwagen des Baujahres 1924, in denen schon einige Mitglieder unserer niederländischen Schwesternvereinigung N.V.B.S. saßen um die Fahrt gemeinsam mit uns zu erleben. Wie wir erfuhren, war es überhaupt erst die zweite Fahrt, die diese Bahn nach ihrer „Wiederauferstehung“ als Museumsbahn machte, und das fanden wir auch während der „rasanten“ und sehr lustigen Fahrt nach Hoorn vollauf bestätigt. Die am Bahndamm weidenden Kühe und sonstiges Geklügel waren nämlich des Eisenbahnwesens, zumal mit Dampflok-Geräuschen und der buchstäblichen „Blumenpflück-Geschwindigkeit“ dermassen entwöhnt, dass sie panikartig das Weite suchten und etliche ergötzliche Intermezzi nicht nur für uns, sondern auch für die anliegenden Bauern, lieferten. Diese herrliche Dampfkleinbahnfahrt, die

etwa 90 Minuten dauerte, war für viele Tagungsteilnehmer vielleicht noch schöner und abwechslungsreicher als die Strassenbahn-Rundfahrt am Vormittag.

Auf vielseitigen Wunsch wurde dann auf der mit unseren beiden Reisebussen unternommenen Rückfahrt von Hoorn nach Amsterdam noch der unterwegs liegende kleine Ort Volendam „mitgenommen“, weil es sich herumgesprochen hatte, dass hier die Einwohner noch in ihren ursprünglichen Trachten einhergehen. Dieser folkloristische Abstecher hat sich auch gelohnt, denn viele unserer Teilnehmer waren einhellig begeistert von dem dort Gesehenen und kamen zum Teil sogar mit Souvenirs bepackt an den Omnibussen wieder an.

Gegen 20.00 Uhr trafen wir in Amsterdam ein, alles war sehr angetan von einem herrlich verlebten Tage, und viele genossen den Abend noch bei einem Stadtbummel oder einer Fahrt mit einem der berühmten „Wasserbusse“ durch die zahlreichen Grachten, denn jeder konnte mit seinem Billet irgendwann nach Den Haag, unserem „Hauptquartier“, zurückkehren.

3. Tag (Samstag, 24. August)

Wieder an gleicher Stelle und zur gleichen Minute versammelt, doch diesmal mit einem anderen Zuge in südlicher Richtung fahrend, gelangten wir um 9.00 Uhr nach Rotterdam, wo auf dem geräumigen und ver-

kehrstechnisch gut gestalteten Hauptbahnhofsvorplatz ein achtachsiger Gelenk-Strassenbahnwagen für uns schon bereit stand. Auch hier wurde die traditionelle Sonder-Rundfahrt auf dem Netz rechts der Maas angetreten, leider mit dem sehr fühlbaren Nachteil, dass kein Tagungsteilnehmer einen Netzplan zur Verfügung hatte und die Rundfahrt daher unter erheblichen Orientierungsschwierigkeiten litt. Wir durchfuhren ohne Halt ein Strassenbahn-Depot und besichtigten im Zuge unserer Weiterfahrt die Hauptwerkstatt (mit Verabreichung einer Tasse Kaffee), wo wir eine grössere Anzahl historischer Strassenbahn- und Omnibus-Fahrzeuge, leider zum Teil in Plastikhüllen verpackt, in der Halle stehend erblickten. Die Rundfahrt endete am Centralbahnhof, wo wir uns nach beliebiger Einnahme eines Mittagessens um 13.30 Uhr in der Halle der neuen „Metro“ versammelten, nachdem jedem Teilnehmer 3 Billets zur Benutzung der U-Bahn ausgehändigt worden waren. Wir lernten hier also — zum ersten Male in der Geschichte unserer Tagungen — die jüngste U-Bahn der Welt kennen, denn sie ist erst seit 10. 2. 1968 in Betrieb. Anlagen und Fahreigenschaften der 27 Gelenkwagen wurden allgemein gelobt und erweckten die höchste Bewunderung der Verkehrsfreunde. Zunächst befuhren wir die gesamte, 5,5 km lange Linie bis zum vorläufigen Endpunkt Zuidplein, wo wir bei einem kurzen Aufenthalt den imponierenden Umsteigebahnhof Omnibus/Metro in Augenschein nahmen, der deutlich in seiner Struktur an Hamburg-Wandsbek erinnert. Nach 10 Minuten Aufenthalt fuhren wir zurück bis zur Station Maashaven, wo wir auf einen Sonderwagen der neuen Schnell-Strassenbahnlinie 2 umstiegen, mit der wir die ebenfalls erst im Februar 1968 neueröffnete wunderbare Strecke zum Neubaugebiet von IJsselmonde und zurück befuhren, d. h. auf der Rückfahrt landeten wir zunächst direkt in dem modernen Gemeinschafts-Depot U-Bahn/Strassenbahn, wo auf den Gleisen einträchtig nebeneinander U- und Strassenbahnwagen standen oder auf ihre Reparatur warteten. Nach Vorführung eines ausgezeichneten Dokumentarfilmes über den Bau der Rotterdamer Metro in deutscher Sprache, der den einmütigen Beifall aller Zuschauer fand, wurde eine Tasse Kaffee geboten, die Besichtigung der grossen Fahrzeughalle freigegeben und anschliessend wieder zum Umsteigebahnhof Maashaven gefahren, wo wir mit Hilfe unserer Geschenk-Tickets nach Belieben zum Hauptbahnhof zurückfahren konnten, womit das offizielle Tagungsprogramm für diesen Tag beendet war.

Durch den relativ frühen Programm-Abchluss, bedingt durch die nicht mehr organisierte Hafenrundfahrt, hatten die Verkehrs-Amateure hinreichend Gelegenheit, sich Rotterdam und seinen weltberühmten Hafen auf eigene Faust anzuschauen. Fahrplanmässig war man wieder ungebunden, denn wiederum konnte jeder, wann er wollte, nach Den Haag zurückreisen. Viele taten dies mit einem raffinierten Aussteigen in Delft, von wo aus sie mit der Haager Strassenbahnlinie 1 eine abendliche Schnellfahrt auf fast ausnahmslos besonderem Bahnkörper unternahmen konnten.

4. Tag (Sonntag, 25. August)

Am letzten Tage wurde nun des Verkehrsnetz in **Den Haag** unter die Lupe genommen, genau deshalb, weil es in dieser Stadt verkehrsmässig keinen wesentlichen Unterschied zwischen Werktag und Sonntag gibt und man darüber hinaus die Gunst hatte, schon am Nachmittag wieder heimreisen zu können.

Vor dem Bahnhof „Holl. Spoor“, also in unmittelbarer Nähe unserer Hotels, erwartete uns ein aus 2 PCC-Triebwagen bestehender Zug zur Rundfahrt auf dem Netz, die uns zunächst auf der Linie 6 nach Mariahoeve brachte, einer wirklich hervorragenden Neubaustrecke in ein riesiges und modernes Siedlungsgebiet. Von dort aus ging es wieder zurück über verschiedene Stadtstrecken nach Duindorp und Bohemen zum Depot mit Hauptwerkstatt Lijsterbesstraat. Die hier ursprünglich auf 1 Stunde festgesetzte Besichtigung wurde deshalb abgekürzt, weil durch die fast vollständige Vereinheitlichung des Wagenparks (nur 2 PCC-Typen) die Fotografiemöglichkeiten alsbald erschöpft waren und wir daher noch eine Fahrt auf der Schnell-Strassenbahnlinie 11 nach Scheveningen Strand im Programm einbauen konnten. Diese nachträgliche Abänderung fand dann auch den Beifall aller Teilnehmer, denn diese Strecke, zumal mit unserem Doppel-PCC-Zug „abgerast“, ist in der Tat eine „Wucht“. Unser Zug brachte uns anschliessend zum Bahnhof „Staatsspoor“, wo eine Mittagspause eingelegt wurde, während der die Teilnehmer sich nach Belieben verstreuten, um sich um 13.30 Uhr zur Weiterfahrt nach Scheveningen Kurhaus mit anschliessender Depot-Besichtigung einfanden. Im Scheveninger Depot fanden sich dann tatsächlich noch einige Fahrzeug-Veteranen an, die das Fotografier-Interesse manchen Verkehrsfreundes fand. Ein anschliessender zwangloser Spazierbummel zum Badestrand (es war Sonntag nachmittag bei grösster Wärme!) konfrontierte unsere ohnehin geplagten Tagungsteilnehmer noch mit den

„Freuden“ eines von Fleisch und Schweiss dünstenden Massenbadebetriebes — schnell wieder zur Strassenbahn zurück, wenn das Erholung sein soll!

Die Rückfahrt von Scheveningen machten wir mit einem Pianzug der Linie 9 bis zur Station Wittebrug, um hier die allerletzte Position unseres wiederum sehr reichhaltig gewesenen Tagungsprogrammes abhaken zu können — die Besichtigung der sehenswerten Miniaturstadt Madurodam, die gleichfalls das allergrösste Interesse unserer Verkehrsfreunde fand, denn natürlich waren unter den meist hervorragenden Nachbildungen auch Eisenbahn- und Strassenbahnwagen zu entdecken. Der sonst übliche „Tagungsausklang“ konnte aus programmatischen Gründen diesmal nicht anders aussehen, als dem Tagungsleiter während der Rundgänge durch Madurodam unzählige Male die Hände geschüttelt und mit herzlichen Worten gedankt wurde für die grossen Mühen, die er auch diesmal zum Gelingen der Jahrestagung aufgewendet hatte. Damit war die Tagung 1968

verklungen. Viele trafen sich hernach noch bummelnd in den Strassen Den Haags oder im Zuge auf der Rückreise nach Deutschland.

So sei an dieser Stelle auch in diesem Jahre allen jenen Stellen verbindlich gedankt, die das gute Gelingen unserer Tagung ermöglicht haben:

der Stadtverwaltung Bentheim,
der Bentheimer Eisenbahn AG,
der Deutschen Bundesbahn,
der Niederländischen Staatsbahn,
der Waggonfabrik Werkspoor, Utrecht,
dem „Nederlands Spoorweg Museum“,
den Verkehrsbetrieben Amsterdam,
den Verkehrsbetrieben Rotterdam,
den Verkehrsbetrieben Den Haag,
der Tramweg Stichting, Amsterdam,
nicht zuletzt aber auch der N.V.B.S. und hier insbesondere unserem guten Freunde Frits van der Gragt, der wie der Tagungsleiter viele Stunden und Tage geopfert hat, um sein Schärflein zum Gelingen der Veranstaltung beizutragen. Günter Stetza