

# 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

Beneluxer Eisenbahn

Zeichenerklärung:

- Strecke der BE
- - - - - Strecken der NS u. N'
- · · · · 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 Teubaubestrecken nach Osdorp (SL 17) und Sloterveer (SL 13) kennen, der vermutlich noch weitere folgen werden, unabhängig von der U-Bahn-Planung.



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 Dokumentarfilms 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 unternehmen 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

