

Die Geldersch-Westfaalsche Stoomtram-Maatschappij

Auf das Jahr 1899 gehen Überlegungen zurück, die Strecken Bf. Lichtenvoorde-Groenlo – Lichtenvoorde – Varsseveld – Terborg – Etten – Zeddum und Lichtenvoorde – Aalten – Bocholt zu bauen. Von der Strecke nach Bocholt erhoffte man sich einiges, da damals ein recht starker Arbeiterpendlerverkehr zu den Bocholter Textilfabriken herrschte. Doch eine Krise in der Bocholter Textilindustrie im Jahre 1903 verschob die Realisierung um Jahre. Am 11. November 1905 wurde die GWSM gegründet. Sie begann 1906 mit den ersten Bauarbeiten für die 30 km lange Strecke nach Zeddum, die am 2. Juli 1908 eröffnet wurde. Doch so recht glücklich war man mit der Entwicklung nicht, denn es fehlte in diesem strukturschwachen Gebiet an Fahrgästen und Fracht.

Rechts unten: Zug der GWSM mit Lok 8 'Westfalen' um 1911 in Bocholt, Foto: Bigge

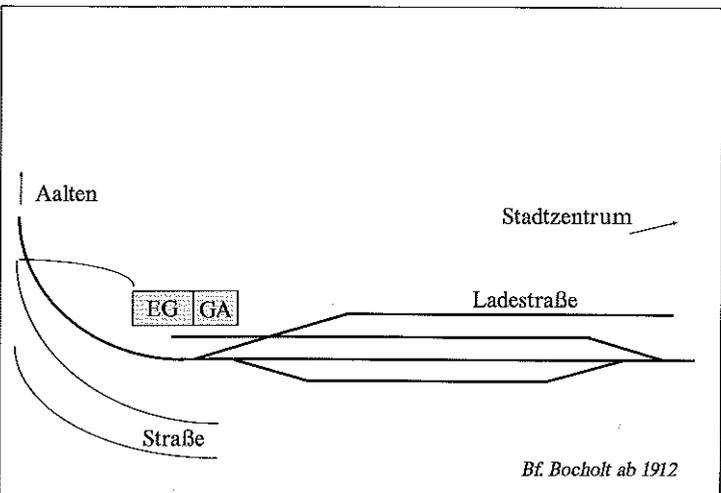
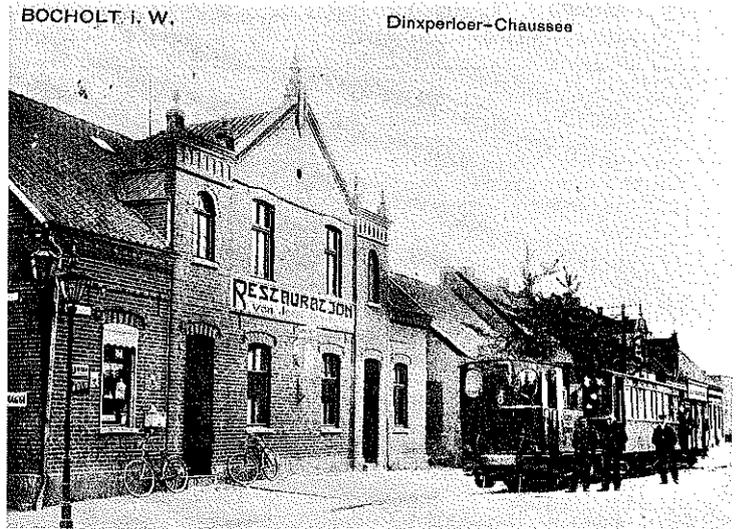
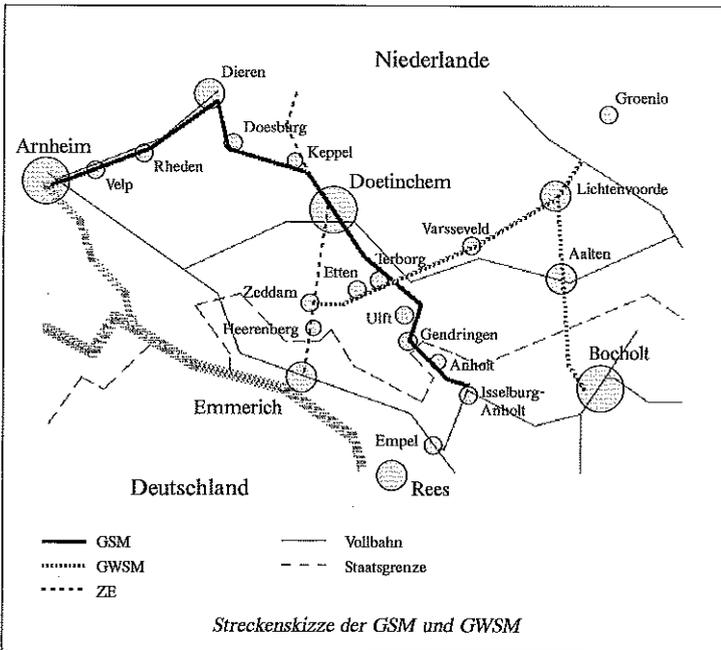
Ganz unten rechts: Der 1912 neugebaute Bahnhof der GWSM in Bocholt mit Zug. Die Kastenlok setzt gerade um. Foto: Bigge

Ebenfalls 1906 begannen die Planungen für die 19,8 km lange Strecke nach Bocholt, doch die GWSM hatte mit den selben Problemen zu kämpfen wie zuvor die GSM. Erst am 30. Dezember 1908 erteilte der Regierungspräsident in Münster die Konzession für den preußischen Streckenteil und im August 1909 wurde mit dem Verlegen der Gleise begonnen. Der Güterverkehr Lichtenvoorde – Aalten wurde am 10. März und die gesamte Strecke am 2. Mai 1910 eröffnet.

Für den starken Arbeiterverkehr benötigte die GWSM zusätzliche Lokomotiven und Personenwagen, was sie in Finanzschwierigkeiten brachte. Auch fehlten auf der niederländischen Strecke wegen der geringen Bevölkerungsdichte die benötigten Fahrgeldeinnahmen für Fahrzeuginvestitionen. Aus Sparsamkeit verkehrten gemischte Züge mit langen Fahrzeiten. Die dringend benötigte Telefonanlage konnte 1912 nur mit finanzieller Hilfe der Gemeinden Wisch und Lichtenvoorde beschafft werden. In Bocholt fehlte ein Übergang zur KPEV; die Trambahn endete mehr als 2 km weit entfernt vor dem Fließchen Aa, das erst 1912 mit einer Brücke überschritten wurde. Die neue Endstation mit kleinem hölzernen Bahnhofsgelände mit angebautem Güterschuppen in Nähe der Stadtmitte war immer noch eine gute Viertelstunde zu Fuß vom KPEV-Bahnhof entfernt.

Verkehrten vor Kriegsausbruch immerhin 6 Zugpaare nach Bocholt, so mußte am 31. Juli 1914 der Verkehr auf der deutschen Teilstrecke eingestellt werden. Am 15. März 1915 konnte der Verkehr wieder aufgenommen werden, doch die Nachfrage war nun geringer. Zwar zahlte die Bocholter Fabrikantenvereinigung der GWSM pro beförderten Arbeiter einen Zuschuß, doch die Zahl ging immer mehr zurück und somit auch die Einnahmen. Am 1. Mai 1916 wurde der Verkehr erneut eingestellt und auch nicht wieder aufgenommen.

Die GWSM sah in der Strecke ohne Verlängerung bis zum Staatsbahnhof keinen Sinn, konnte sich aber nicht mit der Stadtverwaltung einigen. Dennoch sind in späteren Jahren in Bocholt die Gleise bis zum Staatsbahnhof verlegt, aber nie in Betrieb genommen worden. 1927 schien eine Wiederaufnahme des Verkehrs ernsthaft zur Diskussion gestanden haben, denn im Zuge der Beschaffung von kleinen zweiachsigen Triebwagen wurde ein drittes Fahrzeug als Reserve und für die Strecke Aalten – Bocholt gekauft. Doch statt dessen wurde 1937 der in Deutschland gelegene Streckenabschnitt abgebaut, und 1942 folgte der Rückbau bis Aalten. Eine 1933 eröffnete Buslinie sollte die Trambahn ersetzen.



Gemeinsame Entwicklung, die Geldersche Tramwegen

Doch zurück ins Jahr 1917: Die GSM hatte die Verwaltung der GWSM übernommen. Nach und nach wurden die Fahrzeuge umgenummert und teilweise in den Farben der GSM umlackiert. Der Personenverkehr auf den alten GWSM-Strecken wurde immer mehr eingeschränkt. Schließlich sollten 2 kleine Triebwagen den Personenverkehr attraktiver machen. Am 6. April 1933 wurde allerdings der gesamte Personenverkehr auf den GWSM-Strecken eingestellt und von Bussen übernommen.

Auf der Strecke Velp – Doetinchem – Isselburg-Anholt setzte nach Überwindung der ersten Nachkriegsschwierigkeiten eine erfreuliche Entwicklung ein, so daß sie am 15. August 1925 bis in die Provinzhauptstadt Arnheim verlängert wurde. Bald darauf wurden Probefahrten mit neuen Triebwagen durchgeführt und am 15. Mai 1926 hatte die GSM mit knapp 56 km Streckenlänge ihre größte Ausdehnung erreicht. Nun wurden einige Streckenabschnitte ganz mit Triebwagen bedient, einzelne Umläufe gingen auch bis Isselburg-Anholt.

Die Zeit kurz vor der Weltwirtschaftskrise dürfte wohl die Blütezeit der GSM gewesen sein: Mit einer Vielzahl von Zugfahrten und Zuggattungen (Eilzüge, Personenzüge, Stückgutzüge, Schnellgüterzüge und Sammler für Wagenladungen) versuchte die Bahn, ihre Kunden zufrieden zu stellen. Eine eigene Hafenanlage in Doesburg, Kräne am Rheinkai in Arnheim, Übergänge zur Regelspur an 3 Bahnhöfen sorgten für regen Gütertausch.

Allein auf der Strecke Gendringen – Isselburg-Anholt waren im Sommerfahrplan 1929 acht Personenzugpaare unterwegs. Ein Teil davon ver-

kehrte bei rund 2 Stunden Fahrzeit über die 56 km lange Strecke bis Arnheim. Zwischen Dieren und Doetinchem verkehrten die Züge sogar stündlich. Ab 15. Mai 1930 kamen auch auf der Strecke nach Isselburg-Anholt fast nur noch die Triebwagen zum Einsatz, dennoch bedeutete diese Modernisierung den Anfang vom Ende. Zunehmende Konkurrenz durch Busse und Lkw machte sich bemerkbar.

Die GSM nannte sich nun »Geldersche Tramwegen« (GTW) und begegnete dieser Entwicklung mit eigenen Bus- und Lkw-Diensten. Die Tram und die Triebwagen, die mit 35 km/h bzw 45 km/h über die Schienen brausten, waren nicht mehr schnell genug. Am 15. Mai 1931 wurden auf der Strecke Gendringen – Isselburg-Anholt alle Reisezüge durch Busse ersetzt. Die Weltwirtschaftskrise setzte auch dem Güterverkehr zu. Erst in der zweiten Hälfte der 30er Jahre ging es wieder aufwärts.

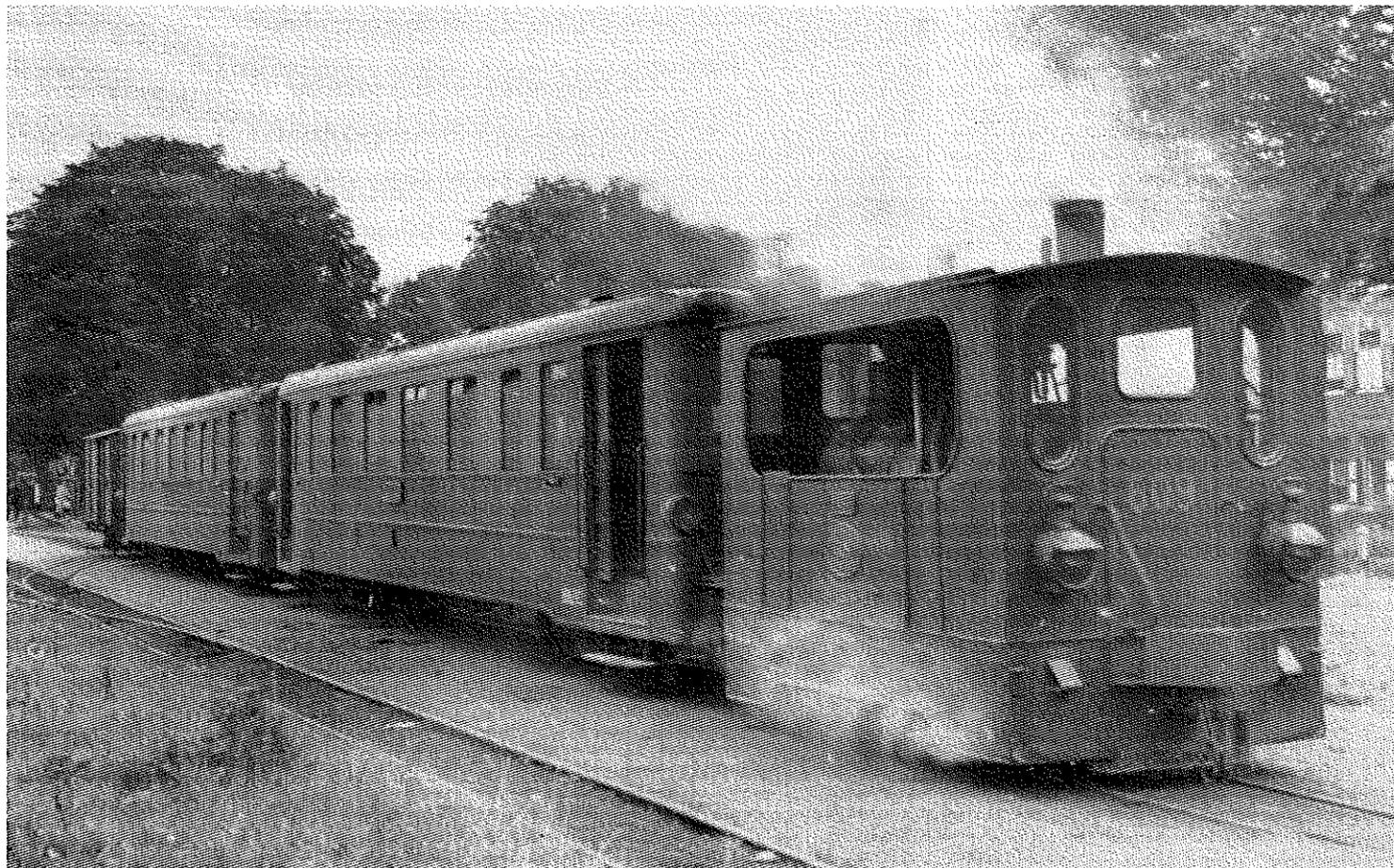
Mit dem deutschen Einmarsch in Holland am 10. Mai 1940 wurde Diesel knapp und viele bahnparallele Buslinien wurden eingestellt. Am 14. Dezember 1942 wurde der Personenverkehr auf der Strecke Doetinchem – Isselburg-Anholt wieder aufgenommen. Die Kampfhandlungen um Arnheim im Jahre 1944 erschwerten den Bahnbetrieb erheblich, und im September 1944 wurde der Personenverkehr mit Ausnahme von Zügen für die Organisation Todt wieder eingestellt. Wegen häufiger Tieffliegerangriffe war ein geregelter Verkehr nicht mehr durchführbar. Zu dieser Zeit träumten deutsche Militärs und die Organisation Todt übrigens von einer beachtlichen Ausweitung des Schmalspurnetzes im Gelderland: Man wollte u. a. die Verbindung nach Bocholt wieder aufbauen und ein Gleis der Hauptstrecke Dieren – Arnheim auf 75 cm umspuren. Dazu ist es nicht mehr gekommen.

Zum IJssel-Westwallbau sah der Fahrplan vom November 1944 noch ein Güterzugpaar Terborg – Isselburg-Anholt vor. Mit Sonderzügen wurden in dieser Zeit evakuierte Einwohner der Stadt Venlo via Deutschland von Isselburg per Tram in Richtung Groningen weiterbefördert.

Das Ende des Krieges bedeutete zugleich das Ende dieser Trambahnlinie. Zwischen Gendringen und Isselburg-Anholt wurde eine Brücke zerstört, der kombinierte Fahrzeug- und Güterschuppen am Bahnhof Isselburg-Anholt erhielt durch Beschuß einen Volltreffer und die Gleisanlagen wurden durch Panzer schwer beschädigt, die auf und zwischen den Schienen manövrierten. Die Strecke wurde nicht wieder in Betrieb genommen und ihre Reste 1950 abgebaut. Dieses Schicksal ereilte auch die benachbarte Trambahn nach Emmerich. Der letzte Güterzug der GTW in Holland verkehrte am 31. August 1957, dann war auch hier das Ende des Schienenverkehrs gekommen.

Vom umfangreichen 75-cm-Netz ist nicht mehr viel übrig geblieben. Ein paar Fahrzeuge in Utrecht, Lok 603 der ZE bei Henschel in Kassel und das ehemalige Bahnhofsgebäude in Doetinchem sind Zeugen der Zeit der Schmalspurbahnen. Die GSM gibt es heute wieder, sie betreibt als Busunternehmen die selben Strecken wie ihre dampfende Schwester vor 80 Jahren – übrigens auch grenzüberschreitend.

Die insgesamt 6 Triebwagen der GTM werden in den 40er Jahren als Personenzüge eingesetzt. Lok 609 mit T 103 und 104, 23. August 1942, Foto: Nieweg Aus: Dr. Rolf Löttgers, »Die Triebwagen der Deutschen Werke Kiel mit freundlicher Genehmigung des Verlages Uhle & Kleimann



Fahrzeuge der GSM

Mit Aufnahme des Verkehrs nach Isselburg-Anholt wurden die letzten zweiachsigen Kastenlokomotiven von Hohenzollern in Düsseldorf bezogen. Ihnen folgte 1913 für den Güterverkehr mit dem Namen »Isselburg« eine vierfach gekuppelte Dampflok mit Klien-Lindner Hohlachsen von Orenstein und Koppel in Berlin.

Der Wagenpark der GSM war so umfangreich, daß eine Abhandlung hier den Rahmen sprengen würde.

Fahrzeuge der GWSM

Der Verkehr wurde mit 5 kleinen zweiachsigen Kastenlokomotiven (1 Lichtenvoorde, 2 Varsseveld, 3 Terborg, 4 Etten, 5 Zeddum) aufgenommen, die 1908 von der Maschinenfabrik Breda (vorm. Backer en Rueb, Fabrnr 254 - 258) geliefert wurden. Die Streckeneröffnung nach Bocholt machte 1910 die Beschaffung von 4 dreifach gekuppelten Tenderlokomotiven (6 Gelderland, 7 Aalten, 8 Westfalen, 9 Bocholt) von Hanomag (Fabrnr. 5768 - 5771) erforderlich, die vor allem die schweren Arbeiterpersonenzüge befördern sollten.

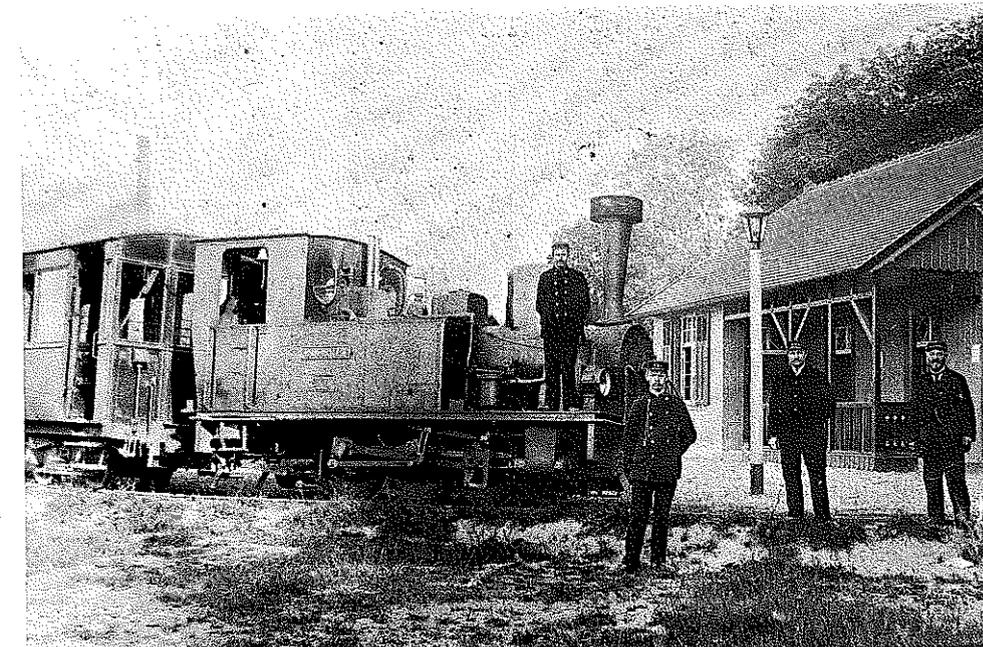
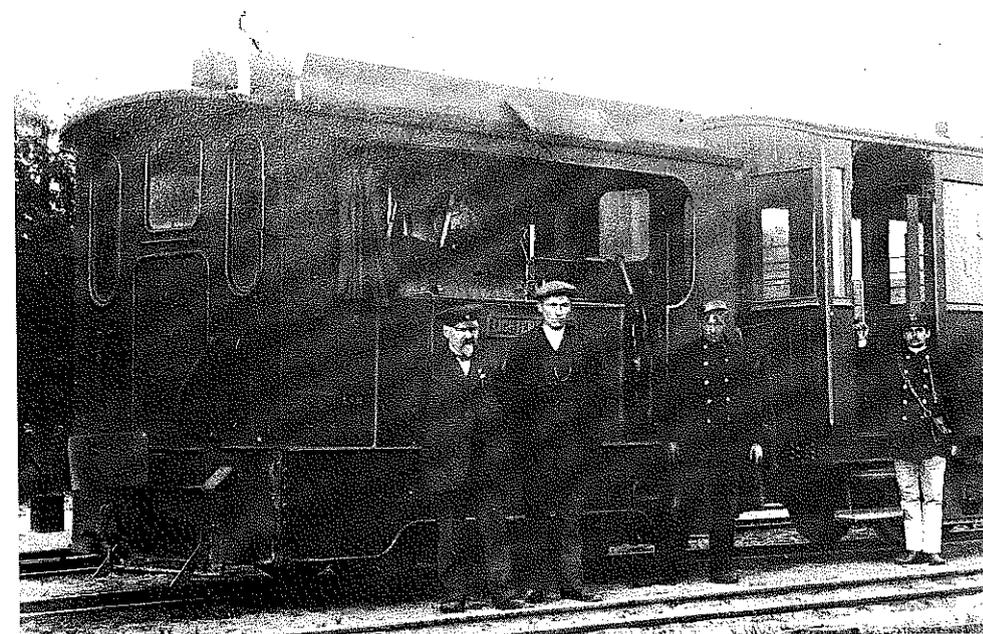
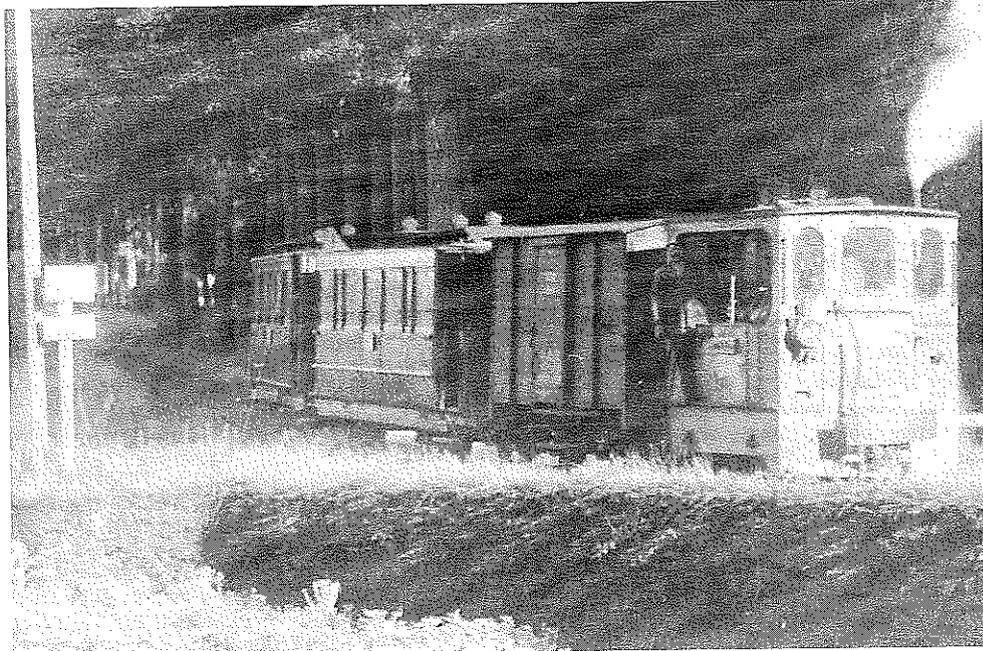
Ebenfalls 1910 beschaffte man 4 Personenwagen erster und zweiter Klasse und 6 Personenwagen zweiter Klasse von der Firma Allan in Rotterdam. Nach Einstellung der Strecke nach Bocholt wurden die Wagen von der GWSM an die GSM und an andere Interessenten verkauft, teilweise auch umgebaut und erst nach Indienststellung der Triebwagen verkauft. Der Wagen GWSM 10 (später GTM 48) steht heute mit Lok 13 und dem G-Wagen 41 im Eisenbahnmuseum Utrecht. Die Fahrzeuge hatten Saugluftbremse, die Personenwagen Dampfheizung und Petroleumbeleuchtung.

1909 wurden von Orenstein & Koppel 8 O-Wagen mit einer Tragfähigkeit von 6 t und 1910 von Werkspoor in Amsterdam 4 G-Wagen gleicher Tragfähigkeit beschafft. Gepäckwagen waren nicht üblich, statt dessen wurde ein G-Wagen den Zügen beigegeben. Die Loks waren dunkelgrün, die gemischtklassigen Personenwagen braun, die Wagen zweiter Klasse grün und die Güterwagen grau lackiert.

1922 wurden Lok 2 (dann 21) und 4 (dann 22) an die GSM verkauft, die übrigen Maschinen wurden später in den Park der GTW übernommen: 1 als 401 (1949 t), 3 als 403 und 5 als 405 (1954 t), 6 als 406 und 9 als 409 (1955 t). Die Loks 7 und 8 wurden 1923 an die Fa. A. Lomnitz in Berlin verkauft, die sie in Richtung Balkan weitergab. Dort verliert sich ihre Spur.

Literatur/Quellen

- Geldersche Tramwegen: Korte Geschiednis van een Gelders Streekvervoerbedrijf, Doetinchem 1951
 H. G. Hesselink: Trams en Tramlijnen, Stoomtrams in Gelderland, Rotterdam 1977
 H. Nieweg: Op smalspoor door Oost-Gelderland, Leiden 1976
 Stadtarchive Bocholt und Anholt
 Zeitschrift für Kleinbahnen, 1910 - 1918
 Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung, 1910 - 1918
 Dr. R. Lötters: Die Triebwagen der Deutschen Werke Kiel, Lübecke 1988



Oben: Lok 2 der GSM »Doetinchem« bei Anholt

Mitte: Lok 1 »Lichtenvoorde« in Bocholt, 1912

Unten: Lok 9 »Bocholt« in Bocholt, 1912

Fotos: Slg. Werner Reckert