



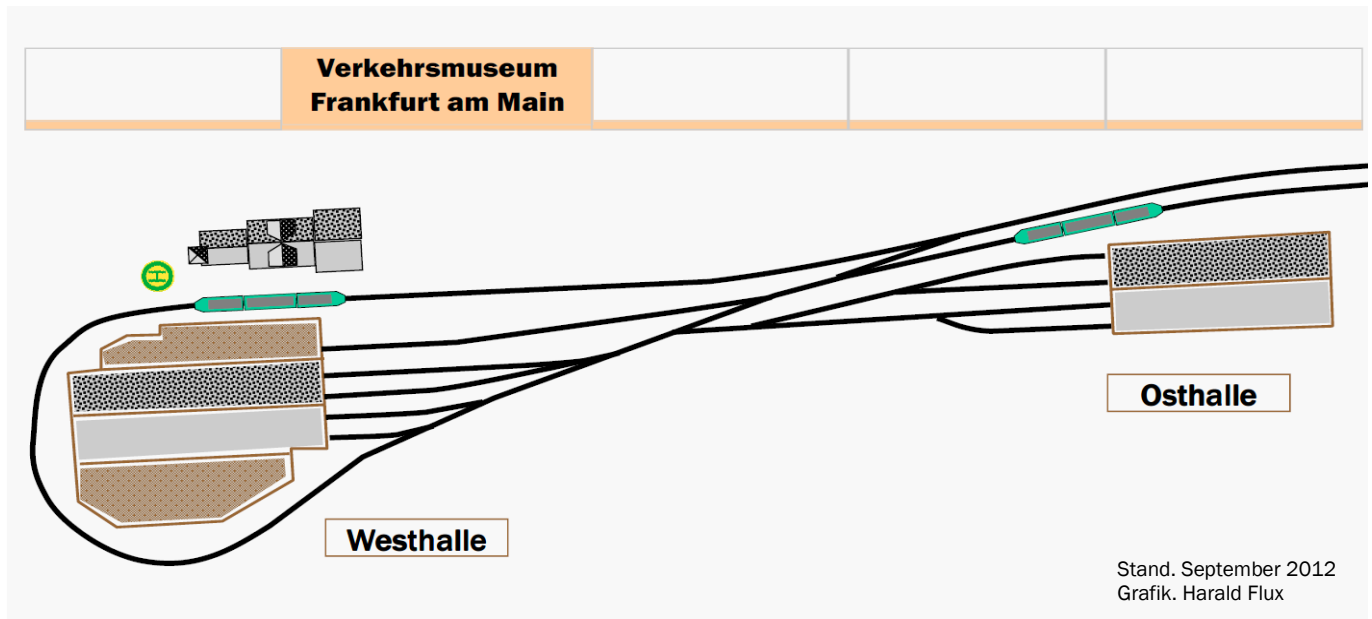
Besuch im Verkehrsmuseum Schwanheim

Straßenbahn der Baureihe S, ein Bombardier Flexity Classic, wartet an der Endhaltestelle in Schwanheim, 30. September 2012. ■ Foto: Harald Flux

- Knochenmühle, Pullman-Wagen, Obus
- Nachrichten aus dem Verein
- Blick in den Rückspiegel

Knochenmühle, Pullman-Wagen, Obus

Das Frankfurter Verkehrsmuseum hat viel zu bieten



Rund 20.000 Menschen leben im Frankfurter Stadtteil Schwanheim, einem Wohnviertel am linken Main-Ufer. In Schwanheim stehen kaum spektakuläre Bauten, abgesehen vom Heimatmuseum, das in den Räumen eines klassizistischen Schulgebäudes von 1832 untergebracht ist. Und dann gibt es dort natürlich das Verkehrsmuseum der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), das seit 2006 vom Verein „Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main e.V.“ (HSF) betreut wird.

Für uns, den „Historischen Verein der Stadtwerke Bonn e.v.“ (HVS WB), war es quasi Pflicht, die Schwanheimer Vereinskollegen und ihr schönes Museum zu besuchen. Also machten sich 16 Bonner auf den Weg zur *Vadum Franco-rum* (lat.), der *Furt der Franken*.

Mit einem tiefen Grollen startete der Motor. Am Sonntagmorgen, 30. September 2012, setzte sich der SWB-Bus Nummer 0104 in Bewegung und routiniert lenkte ihn Martin Koldehoff, unser Fahrer, durch die dichten Gruppen abgestellter Omnibusse.

Kurz vor neun Uhr passierten wir die Pforte des Betriebshofes Friesdorf, nach kurzer Fahrt ging es in Königswinter hinauf zur Margarethenhöhe und von dort wieder hinab zur Autobahn A 3.

„Frankfurt“ stand weiß auf blau auf dem Vorwegweiser, wir waren auf dem richtigen Weg. Rasch noch einen Blick auf den Großen Ölberg, dann folgten wir der Berg- und Talbahn der Fernstraße. Dernbacher Dreieck, hier zweigt die Autobahn nach Trier ab. Aufsteigende Nebelschwaden verwehrten den schönen Blick vom Elzer Berg über das Lahntal; Limburg - in Watte gepackt. Wieder eine Anhöhe und wieder ein Tal, im Dunst vorbei an Niedernhausen. Vor uns öffnete sich die Weite des Maintals, die Kraft der Sonne siegte über den Nebel. Der Bus überquerte den Fluss, unser Ziel lag zum Greifen nah. Nur noch durch die Rheinlandstraße. „Da, das Bahnhofsgebäude!“ - wir waren am Verkehrsmuseum. Es war halb zwölf Uhr.

Vor dem Vergnügen stand, wie so oft, das Bezahlen. Ein Museum verschlingt Geld, klar, dass auch wir Bonner Besucher unseren Obolus entrichteten. In der Westhalle begrüßte



„Ohne Moos nix los.“, dieser saloppe Spruch gilt auch in Schwanheim (oben). Viel los war in der „Knochenmühle“ (links). ■ Foto: Harald Flux

uns Michael Kohaut, der Zweite Vorsitzende des HSF. Gemeinsam mit zwei Vereinskollegen, Fabian Göbel und Klaus Bienia, führte er uns durch die Ausstellung, erzählte die Geschichte der Fahrzeuge und Betriebe, und wies auf Besonderheiten hin.

Wir bestaunten den Pferdebahnwagen 167 von 1872, den die Fahrgäste wegen seiner Laufeigenschaften gern „Knochenmühle“ nannten. Der dahinter stehende, 1884 erbaute Triebwagen Nummer 8 hat eine technische Besonderheit: er bezog seinen Strom aus einer Schlitzrohr-Oberleitung. Rote und grüne Lichtkegel tauchten die zweiachsige Dampflokomotive HOHEMARK der Frankfurter Lokalbahn, Baujahr 1900, in ein unwirkliches Licht. Daneben präsentierten sich Straßenbahnen aus dem ersten Drittel des 20. Jahrhunderts, darunter ein Wagen mit Polstersitzen, der als Pullman-Wagen bezeichnet wurde. Alle bestens gepflegt. Omnibusse der 1960er Jahre ergänzten die

Sammlung, Leckerbissen in dieser Abteilung ist ein grüner Hilfsgerätewagen mit Kran, ein Büssing 8000 von 1951.

Den Kontrast bot die Empore mit den selbst gebauten Straßenbahnmodellen und der Uniformsammlung. Dort gab es eine Straßenbahnanlage in Baugröße H0 (Maßstab 1:87) zu sehen, die Frankfurter Straßenszenen mit nach Vorbildern gefertigten Häusern zeigte. Ein Kunstwerk.

Der kurze Weg zur Osthalle durch den Sonnenschein tat gut und machte den Kopf frei für die nächsten Fahrzeuge. Hier sind modernere Fahrzeuge aufgereiht: Straßenbahnen der 1950er Jahre und der 1965 gefertigte U1-Stadtbahnwagen, dem Prototyp der Serienwagen vom Typ U2. Exot in dieser Halle ist der leuchtrot lackierte Rüstwagen Schiene, ein Magirus von 1986.

Ein Blick auf die Uhr: Sage und schreibe viereinhalb Stunden waren seit unserer Ankunft vergangen. Die ganze Zeit über hatten die drei Muse-

umsführer ausdauernd unseren Wissensdurst gestillt. Hungergefühle und eine einsetzende Müdigkeit sorgten für das Ende der Führung, insgeheim sicher von allen Seiten begrüßt.

Wir bedankten uns bei Michael Kohaut und seinen Kollegen für diesen gelungenen Tag. Kurz darauf sah man hungrige Bonner Vereinsmitglieder durch Schwanheim streifen, ein Lokal war rasch gefunden. Dort durften wir in bayrischem Ambiente vorzügliches Essen genießen und einer Fußball-Übertragung lauschen.

Wie Bus und Fahrer den Rückweg fanden, wird zumindest dem Verfasser ein Rätsel bleiben. Müde und satt verarbeiteten die meisten Teilnehmer das Erlebte, dieser im Gespräch, jener eher still, zufrieden waren aber alle – die Rückfahrt verging wie im Flug.

Ein herzliches Dankeschön auch auf diesem Weg an Michael Kohaut und seine Vereinskollegen. (HF)

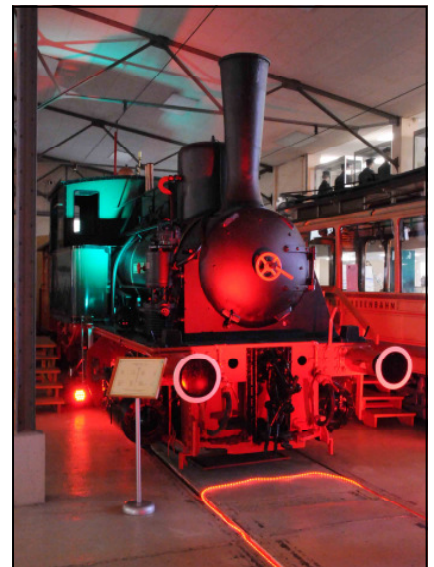
Die heutigen Frankfurter Stadtteile Schwanheim und Sachsenhausen verband seit 1889 eine Dampfstraßenbahn, die Frankfurter Waldbahn. Bereits zehn Jahre später übernahm die Stadt Frankfurt am Main die Strecke, seit 1929 fahren hier elektrische Straßenbahnen. Das unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude in Schwanheim blieb ebenso erhalten wie das Waldbahn-Depot mit den beiden Wagenhallen. Dort öffnete am 8. Mai 1984 das Verkehrsmuseum seine Tore.

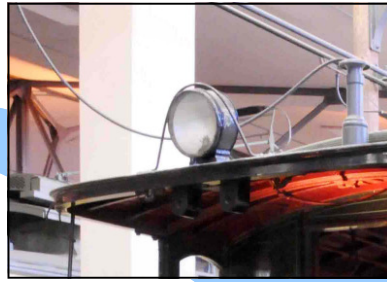
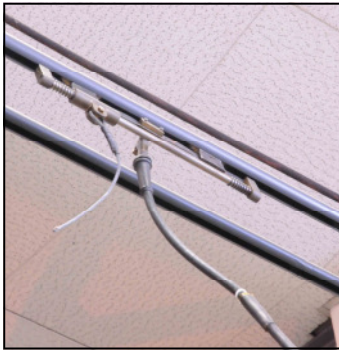
Zum Museum fährt heute die Straßenbahnlinie 12, die den Hauptbahnhof mit der Endhaltestelle Rheinlandstraße in Schwanheim verbindet. Die Dauerausstellung „Von der Pferdebahn bis zur Neuzeit“ gibt einen umfassenden Überblick über die Entwicklung des Frankfurter Nahverkehrs. Die umfangreiche Sammlung von Schienen- und Straßenfahrzeugen wird durch historische Dokumente und Ausstellungsstücke ergänzt. Sie ist jederzeit eine Reise wert. Wegen der Öffnungszeiten sollte man sich im Internet erkundigen. (HF)

Lok HOHEMARK, Bj.1900 (rechts oben). F-Triebwagen 411 von 1925 - der „Pullman-Wagen“ mit gepolsterten Sitzen (rechts unten). ■ Fotos: Harald Flux

C-Wagen 375 von 1913 (unten links), D-Wagen 392 von 1914 mit modernisierter Front (unten rechts).

■ *Fotos: Harald Flux*





Triebwagen 8 von 1884 (oben rechts). Vom Dach aus führte ein Kabel zur Schlitzrohr-Oberleitung, den Schlitten im Rohr zog der Wagen hinter sich her (oben Mitte und links). ■ Fotos: Harald Flux



Büssing/Ludwig-Obus 55 aus Offenbach, Bj. 1963 (Mitte links). Modell eines U3-Triebwagens (Eigenbau) (Mitte rechts) ■ Fotos: Harald Flux



Magirus Rüstwagen Schiene von 1986 (unten links). Front des U1-Triebwagens, Bj. 1965 (unten rechts) ■ Fotos: Harald Flux



Vereinsbus



Unser Vereinsbus wurde auf dem NRW- und Deutschlandfest am 1. Oktober 2011 präsentiert. ■ Foto: Harald Flux

Der Vereinsbus 8603 befindet sich seit einiger Zeit in Wuppertal. In der dortigen Werkstatt der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft, die den Wuppertaler Stadtwerken angeschlossen ist, wurde unser Mercedes-Bus auf seinen Restaurierungsbedarf hin untersucht.

Eine Aufarbeitung ist möglich und machbar. Allerdings hat diese Arbeit ihren Preis und dauert ihre Zeit.

In seiner Sitzung am 4. Oktober 2012 hat der Vorstand des HVS WB beschlossen, den Auftrag für die erforderlichen Karosseriearbeiten zu erteilen.

Begünstigt wird diese Entscheidung durch die schriftliche Zusage der Stadtwerke Bonn, dem Verein 10.000 Euro für die Restaurierung des Fahrzeugs zur Verfügung zu stellen – das ist der jährliche Zuschuss von 2.500 Euro, der in einer Summe ausgezahlt wird und vier Jahre abdeckt.

Trotzdem erfordert die Grundrestaurierung und die anschließenden Arbeiten für die Innenraum-Sanierung, das Erneuern der Fahrzeugelektrik und die Neulackierung weitere

Spenden, um die Gesamtfinanzierung des Projekts sicherzustellen.

Daher werden die Vereinsmitglieder herzlich gebeten, Ihre Geldbörse zu prüfen, ob ein Zuschuss für unser gemeinsames Vorhaben möglich ist. Unser Schatzmeister Martin Wolf freut sich über jeden Zahlungseingang.

Spendenkonto

Konto: 3013 1500 27

BLZ: 380 601 86

Volksbank Bonn Rhein Sieg



Veränderungen im Vorstand

Auf eigenen Wunsch sind der Zweite Vorsitzende, Norman Böhm, und die Geschäftsführerin, Ellen Verstappen-Sazlay, aus ihren Ämtern ausgeschieden.

Bei beiden bedanken wir uns für die geleistete Arbeit und ihren Einsatz für den Verein. Als kommissarischer Geschäftsführer ist bis zu einer Neuwahl auf der nächsten Hauptversammlung unser Mitglied Christian Nolden bestellt.

Info-Treff



Der regelmäßige Info-Treff findet jetzt jeden zweiten Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr in der Gaststätte des DB-Bahnhofs Bonn-Oberkassel statt.

Gut zu erreichen mit den Regionalzügen der DB (RE 8 und RB 27).

Mit der Stadtbahnlinie 66 oder der Straßenbahnlinie 62 bis „Oberkassel Nord“ fahren, dann in Richtung Rhein laufen.

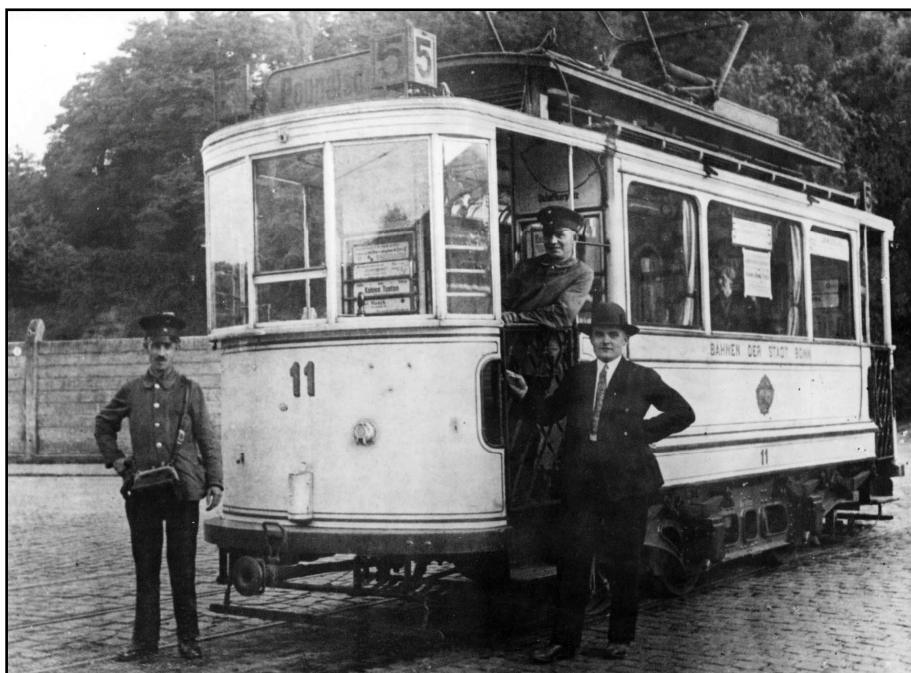
Lesetipp

Die beiden neuen Hefte des Köln-Bonner Verkehrsmagazins Nr. 26 und 27 erscheinen am 1. November 2012. Für uns Bonner besonders spannend sind folgende Berichte:

- Die ehemalige Trajektbahn, deren Gleis sich entlang der Kaiserstraße zwischen den DB- und den BGM-Gleisen erstreckte und bis in die Gronau führte.
- Ein Besuch im Betriebshof Beuel vor 20 Jahren.
- Die Landung des Flugbootes Do X auf dem Rhein in Bonn im Jahr 1932.
- Die Standard-I-Busse im Köln-Bonner Raum am Beispiel des Mercedes-Benz O 305. Hier werden u.a. die Fahrzeuge dieses Typs von SWB, SSB und RSVG vorgestellt, und schließlich stammt ja auch unser Vereinsbus 8603 aus dieser Serie.

Übrigens: das Köln-Bonner Verkehrsmagazin ist auch erhältlich im Modellbahnland Rhein-Sieg, Kölnstr. 32, 53111 Bonn-Mitte.





Damals in der Argelanderstraße

Ein altes Lichtbild führt uns zurück in die Jahre der Kaiserzeit. Seit Dezember 1907 fuhr die „Elektrische“ bis zur Endstation in der Argelanderstraße, die Endhaltestelle lag unmittelbar vor dem Hang des Venusberges. Abgebildet ist Triebwagen 11 (v.d. Zypen, 1906), der am Aufnahmetag auf der Linie 5 eingesetzt wurde.

Auf der Linie 5? Tatsächlich besaß Bonn damals ein richtig „großes“ Straßenbahnnetz, bestehend aus fünf Linien, die Straßenbahn nach Bad Go-

desberg und Mehlem nicht eingerechnet. Zwei Mann sind als Personal eingesetzt, Fahrer und Kondukteur, beide in schmucker Uniform. Und am Zweiachser, übrigens ein Schwesterfahrzeug des heute noch vorhandenen Museumswagens 13, prangt stolz das Bonner Stadtwappen.

Ob die Zeiten damals besser waren? Zumindest ging es geruhsamer und weniger hektisch als heute zu. (VS)



Terminkalender

13. Dezember 2012: Weihnachtsfeier des HVSWB ab 18 Uhr in der Kantine des SWB-Betriebshofs Dransdorf. Wir freuen uns auf ein vorweihnachtliches Beisammensein bei Speis und Trank.

► **Anmeldungen beim Vorstand erbeten.**



jeden zweiten Donnerstag im Monat: Regelmäßiger Info-Treff für Mitglieder in der Gaststätte des DB-Bahnhofs Bonn-Oberkassel. Beginn 18:30 Uhr.



Oberkassel Nord der Linien 62 und 66, kurzer Fußweg Richtung Rhein zum DB-Bahnhof.

HVSWB
aktuell

Impressum

Aktuelle oder historische Beiträge und Fotos sind immer willkommen.

Historischer Verein SWB e.V.,
c/o Stadtwerke Bonn,
Theaterstraße 24,
53111 Bonn
www.hvswb.de

Redaktion:
Volkhard Stern (VS)
E-Mail: volkhard.stern@t-online.de
Harald Flux (HF)
E-Mail: flux.luelsdorf@t-online.de

Layout:
Harald Flux