

HVSWB

# aktuell



Historischer  
Verein SWB e.V.

Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) 13. Jahrgang Nr. 1/2022

Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

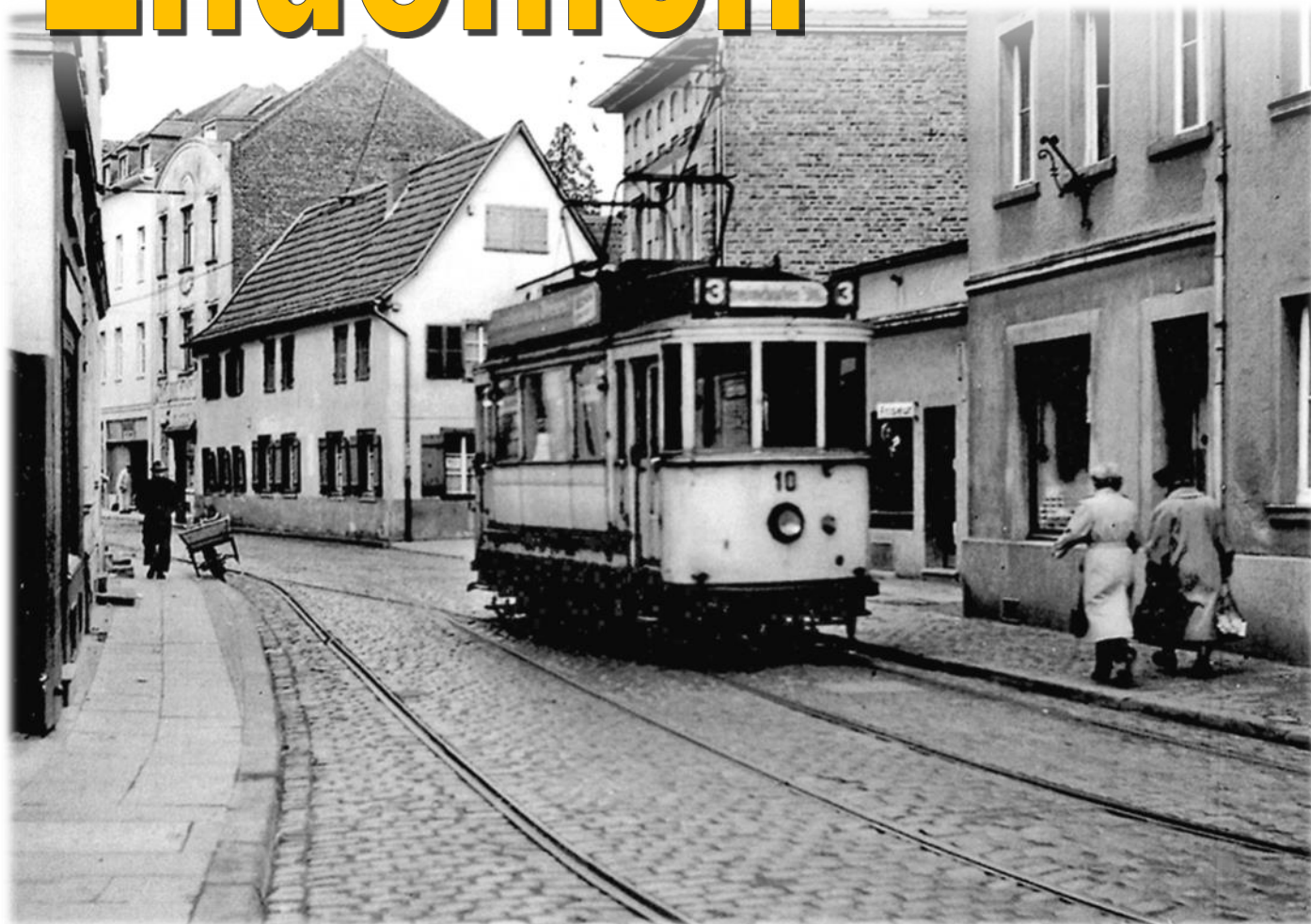
SERIE



Grafik: Harald Flux

# Endenich

Frongasse  
Pastoratsgasse



■ Fahrzeug-  
geschichte:  
Vor 60 Jahren:  
Solidaritätsbus  
für Berlin

## Impressum

### HVSWB aktuell

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB)

#### Redaktionsadresse:

Theaterstraße 24, 53111 Bonn

#### E-Mail:

info@hvswb.de

#### Internet:

www.hvswb.de

#### Redaktion

Harald Flux (HF) (verantwortlich)

E-Mail: flux.luelsdorf@t-online.de

Ralf Th. Heinzel (RH)

Dr. Frank Mlosch (FM)

Volkhard Stern (VS)

#### Layout und Gestaltung

Harald Flux

#### Erscheinungsart

**HVSWB aktuell** erscheint als elektronische Zeitschrift im Druckformat und wird auf der Vereins-Homepage als PDF-Datei zum Download bereitgestellt.

#### Haftung für Inhalte

Die Inhalte unserer Zeitschrift wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernehmen wir keine Gewähr.

Wir sind nicht verpflichtet, übermittelte oder gespeicherte fremde Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf eine rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Mit Namen der Verfasser gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Der Einsender erklärt sich mit der Veröffentlichung seines Beitrags bereit, auch in abgeänderter Form. Dabei wird vorausgesetzt, dass er im Besitz der Veröffentlichungsrechte für seine Einsendung ist. Die Abgeltung eventueller urheberrechtlicher Ansprüche Dritter an seiner Einsendung obliegt dem Einsender.

#### Urheberrecht

Alle veröffentlichten Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Ihre Nutzung und Verwertung bedarf in jedem Fall der vorherigen schriftlichen Zustimmung durch die Redaktion.

Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Einspeicherung, Verarbeitung bzw. Wiedergabe von Inhalten in Datenbanken oder anderen elektronischen Medien und Systemen.

Fotokopien und Downloads der Vereinszeitschrift dürfen nur für den persönlichen, privaten und nichtkommerziellen Gebrauch hergestellt werden.

## TITELSEITE



Kurz hinter der Haltestelle Frongasse begann der eingleisige Streckenabschnitt zur ehemaligen Endhaltestelle Pastoratsgasse.

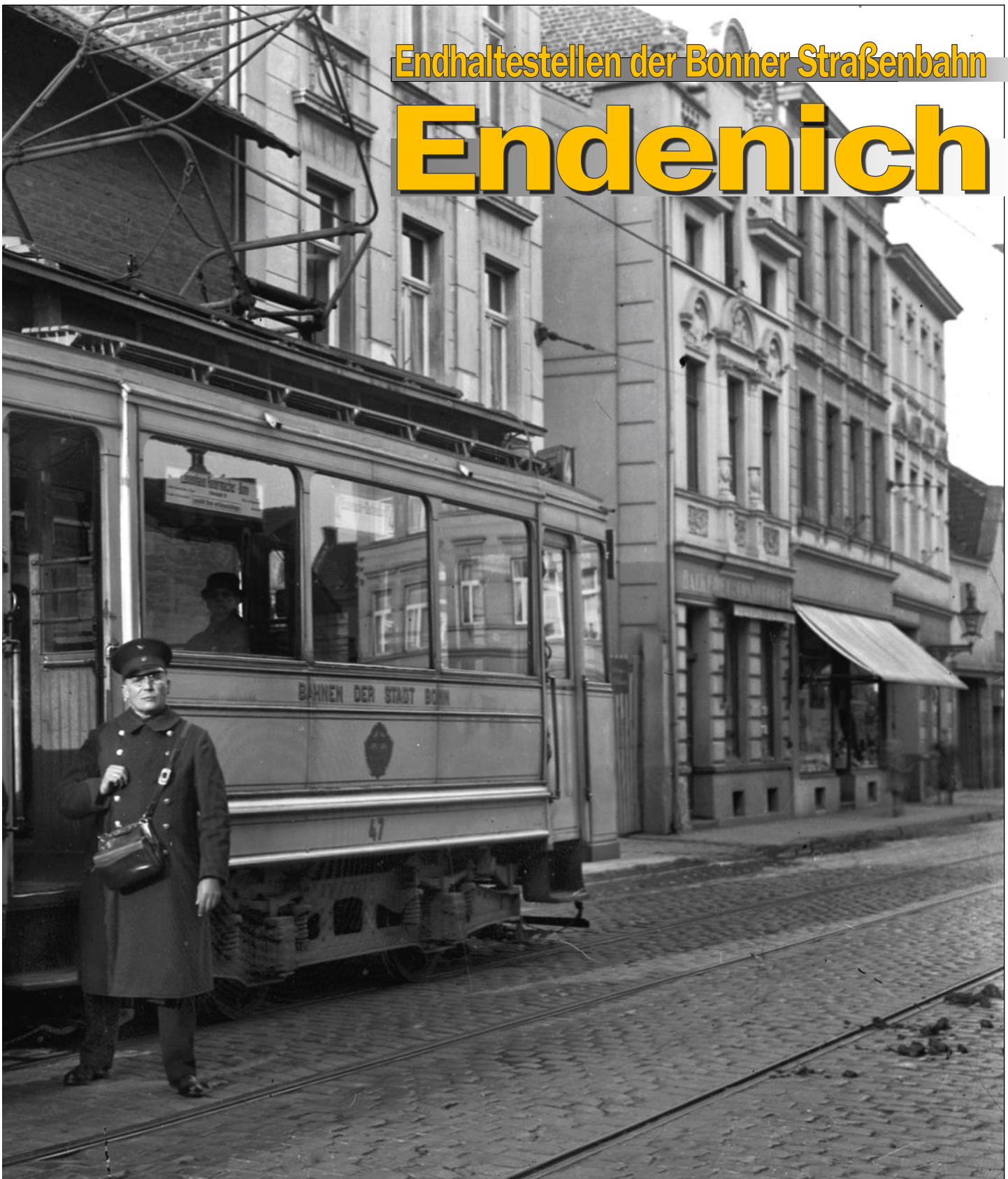
Zum Aufnahmezeitpunkt, um 1954, war dieser Streckenteil bereits seit zehn Jahren stillgelegt. Der Wagen 10 rangierte über die Weiche hinaus und zurück auf das Nachbargleis, um dann als Linie 3 zur Rheindorfer Straße zurückzufahren. Das helle Gebäude in Höhe der Weiche ist der 1355 errichtete, denkmalgeschützte Fronhof.

■ Foto: Sammlung Dorten, Bonn-Endenich

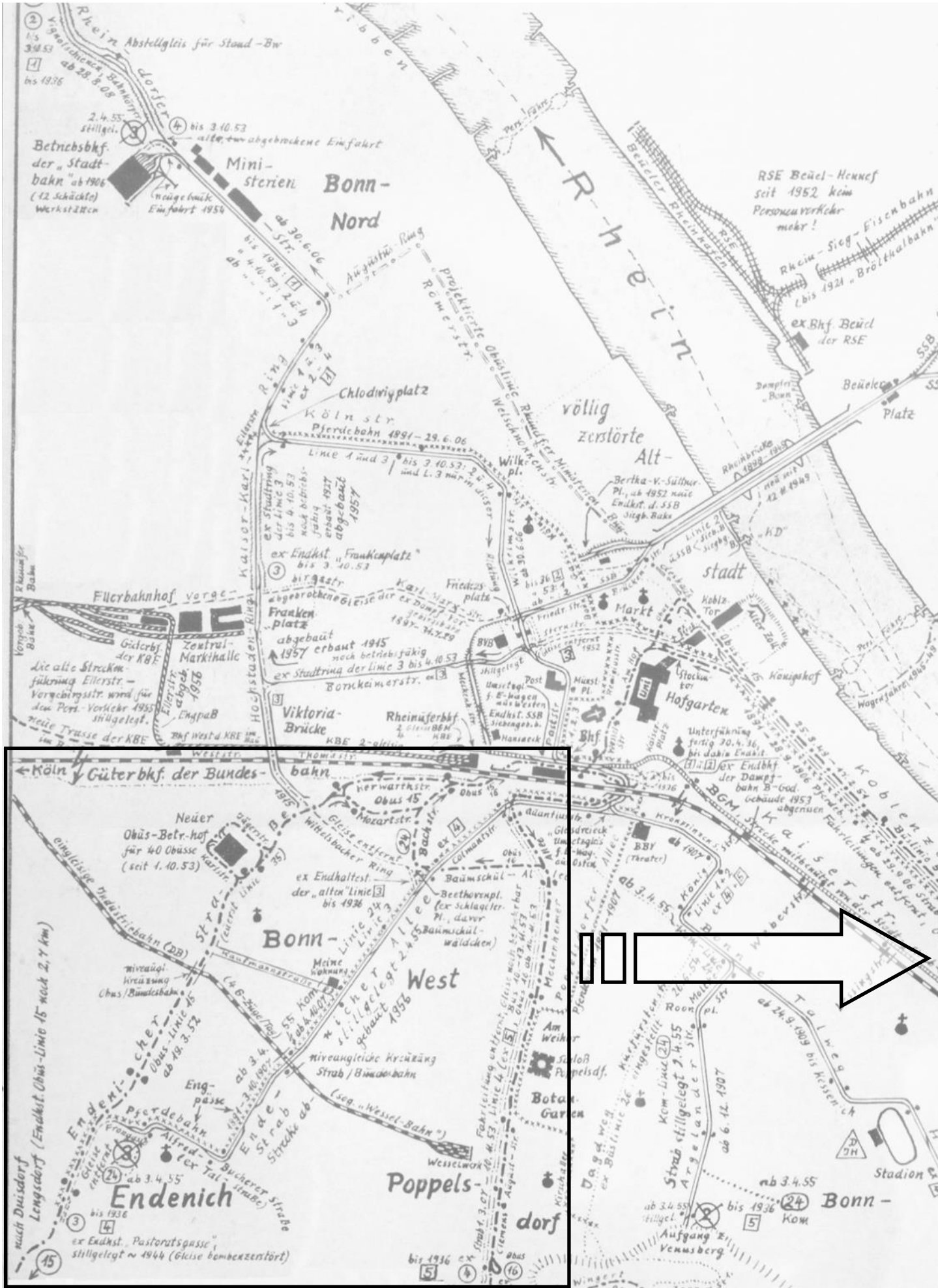


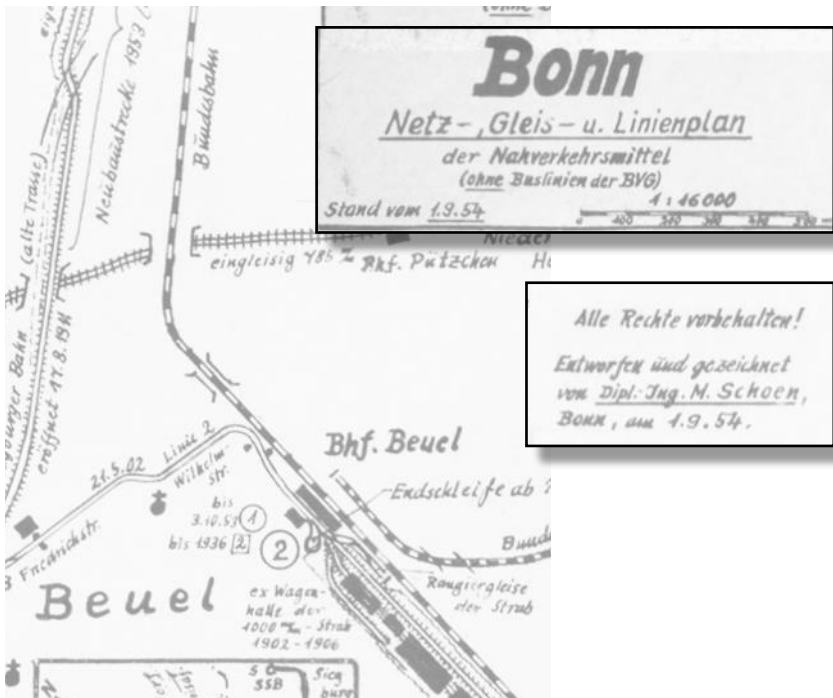
Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

# Endenich



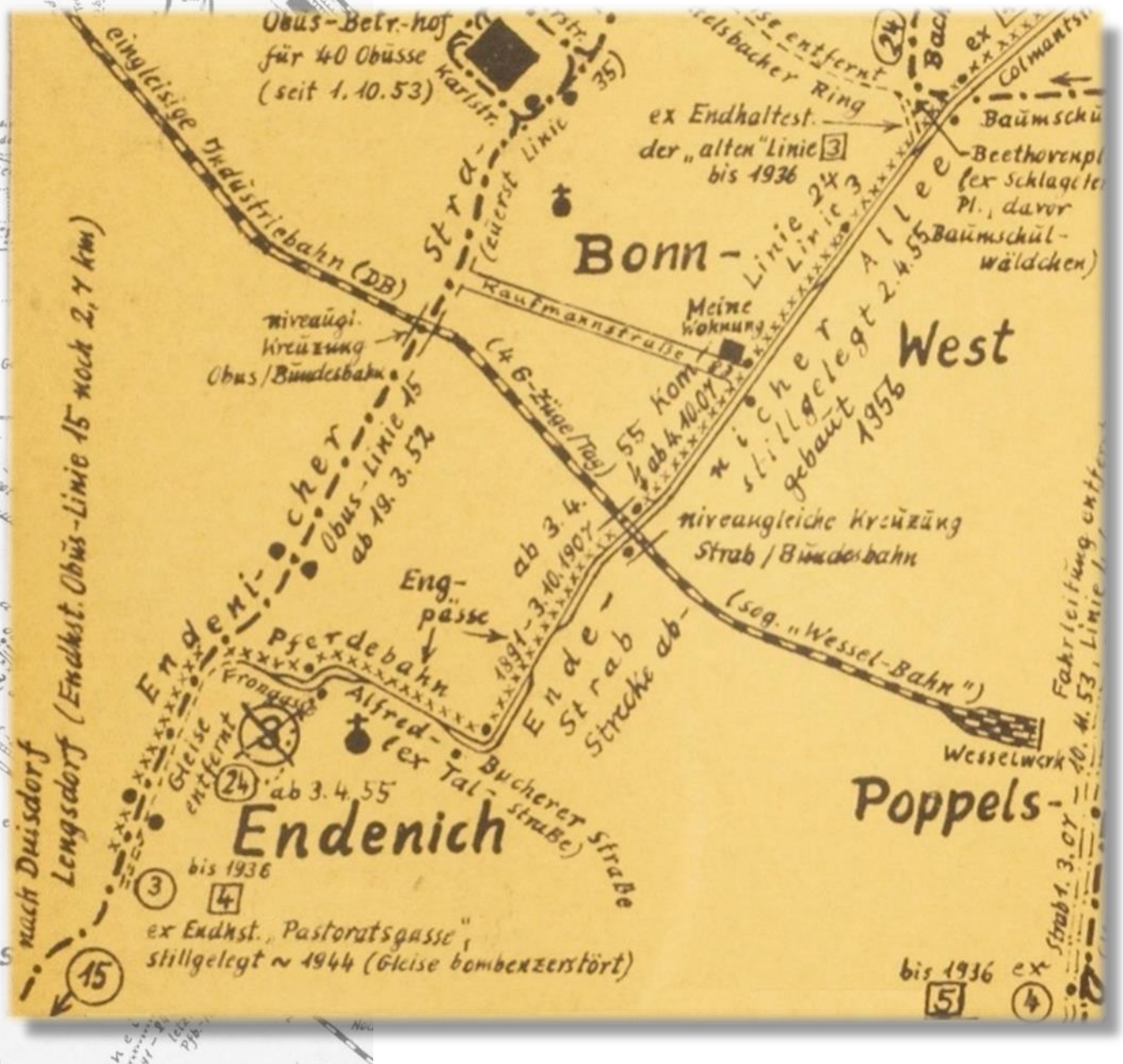
**Als die Pferdebahn nach Endenich 1903 ihren Betrieb aufnahm, fuhr in Bonn bereits eine elektrische Bahn. Vier Jahre später konnte man auch in Endenich statt mit der Pferdebahn mit der „Elektrischen“ sein Fahrtziel erreichen. Nach 48 Jahren, am 3. April 1955, war Schluss und statt der Straßenbahnlinie 3 fuhr nun die Buslinie 24.**





Manfred Schoen zeichnete 1954 diese Karte, in der neben den Bonner Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken auch die Obus-Strecken eingezeichnet sind. Ein Meisterwerk!

■ Sammlung Volkhard Stern





**oben:** Endericher Straße um 1920: Der Wagen 24 wurde, von Dottendorf kommend, kurz vor der Endhaltestelle der damaligen Linie 4 abgelichtet. Direkt hinter dem Gartenpavillon (links) zweigt die Magdalenenstraße ab.

**unten:** Das ehemalige Endericher Depot der Pferdebahn lag am Beginn der Alfred-Bucherer-Straße/Ecke Frongasse. Nach 1907 hielt hier die elektrische Straßenbahn (siehe Seite 7 oben). Das Gebäude wurde Mitte der 1960er Jahre abgerissen und machte dem Neubau einer Bank Platz.

■ Fotos: Repro Ernst Linderoth, Stadtarchiv und Stadthistorische Bibliothek Bonn



Endhaltestelle „Frongasse“ im Dezember 1954. An diesem Tag wurde Triebwagen 10 (Baujahr 1906) auf der Linie 3 zur „Rheindorfer Straße“ (Betriebshof) eingesetzt.

Die Haltestelle lag zwischen der Frongasse (Häuserreihe im Hintergrund) und der Rechtsabbiegung der Alfred-Bucherer-Straße (vorne links).

Links im Bild die Mauer des ehemaligen Depots der Pferdebahn.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Volkhard Stern



Der heutige Ortsteil Endenich, bis 1904 noch selbstständige Gemeinde, gehörte nicht zu den ersten Zielen des Straßenbahnverkehrs außerhalb Bonns.

Als am 22. Februar 1903 die Strecke von der Poppelsdorfer Allee durch Quantiusstraße, Colmantstraße, Endenicher Allee, Thalstraße (heute Alfred-Bucherer-Straße) bis an die damalige Brückenstraße, heute ein Teil der Frongasse, eröffnet wurde, fuhr

schon seit zwölf Jahren die Pferdebahn nach Poppelsdorf und seit einem Jahr die elektrische Bahn nach Beuel. An der Frongasse hatte man eigens dafür eine Wagenhalle samt Pferdeställen auf dem Gelände der ehemaligen Schnapsbrennerei Quink errichtet.

### Die Elektrische von 1907 bis 1945

Die Pferdebahnzeit währte in Endenich allerdings nicht lange: Die

Stadt Bonn hatte beschlossen, den Pferdebahnbetrieb von der Bahngesellschaft zu kaufen, auf Normalspur umzustellen und zu elektrifizieren.

Am 4. Oktober 1907 war der Umbau der Endenicher Strecke auf Normalspur und elektrischen Betrieb als letzte der ehemaligen Pferdebahnlinien vollendet. Das als Depotgebäude dienende Haus Engelbertz mit seinem markanten doppelt geschweiften Giebel brauchte man nicht mehr für die



In der Alfred-Bucherer-Straße begegnen sich zwischen Endhaltestelle und Wiesenweg am 28. März 1955 die Triebwagen 35 und 42.

Der Schaffner des Triebwagens 42 hat schon vor Erreichen der Endhaltestelle „Frongasse“ die Beschilderung für die Rückfahrt umgestellt.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

**Straßenbahnstrecke nach Endenich - Linie 3 (ztlw. Linie 4)**

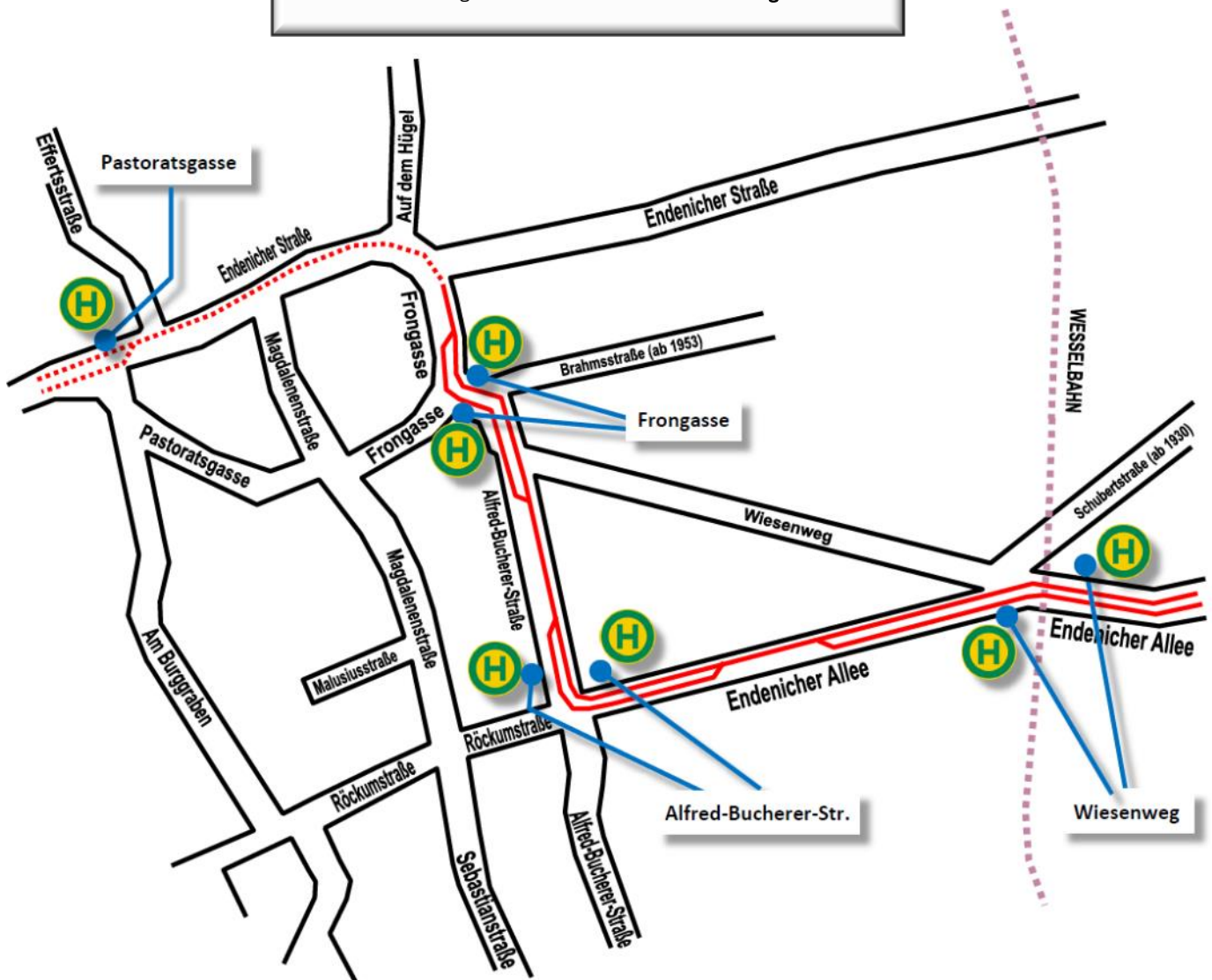
.....  
 3. Oktober 1907 bis 1944 (Gleisrückbau nach Bombenzerstörung)

—  
 3. Oktober 1907 bis 2. April 1955 (Gleisrückbau bis 1956)

**Wessel'sche Anschlußbahn** [Wesselbahn]  
 (Nichtbundeseigene Eisenbahn)

.....  
 Januar 1890 bis 31. Dezember 1969 (Stilllegung des Streckenabschnitts)

—  
 Straßenlage Endenich Stand 1930. ■ Zeichnung: Harald Flux



Unterstellung von Pferden und Fahrzeugen. Es musste allerdings erst 60 Jahre später dem Bau einer Bank weichen.

Die Linie nach Endenich wurde von der Frongasse durch die Endenicher Straße bis zur Pastoratsgasse erweitert. Sie war bis auf die eingleisigen Abschnitte in der Endenicher Allee, der Thalstraße und in der Frongasse zur Endenicher Straße hin wie die anderen Strecken in Bonn zweigleisig ausgebaut.

Von der Poppelsdorfer Allee ab fuhr jetzt die Linie 5 über die Strecke der ehemaligen Pferdebahn. Noch am 6. Dezember desselben Jahres verlängerte man die „5“ in der Gegenrichtung bis an den Aufgang zum Venusberg am Ende der Argelanderstraße. Im Jahr 1915 übernimmt die Linie 4 die Strecke der Linie 5, die nun nicht mehr nach Endenich fährt, sondern zwischen Argelanderstraße und Poppelsdorf verkehrt.

Als am 1. September 1915 die Linie 4 von Dottendorf nach Ende-

nich verkehrte, traf sie an der Baumschule, dem heutigen Beethovenplatz, auf die Linie 3. Diese Linie war bis dahin zwischen Stadthalle (Gronau) und Kaiserplatz gefahren und nun vom Friedrichsplatz (heute Friedensplatz) über die neu erbaute Viktoriabridge zur Baumschule verlängert worden.

Eine bedeutende Änderung im Liniennetz der Straßenbahnen brachte erst der Bau der Südunterführung am Bahnhof mit sich. Ab 1. Mai 1936 gehörte die Teilung des





Wagen 42 war am 28. März 1955 als Linie „3“ in Richtung Rheindorf unterwegs.

Nach kurzem Halt bog er, aus der Alfred-Bucherer-Straße kommend, in die Endenicher Allee ein.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Netzes durch die Staatsbahn der Vergangenheit an. Die Bahnen führen nun durch die Unterführung unter der Eisenbahn her – mit Ausnahme der Linie 3, die vom damaligen Schlageterplatz, der ehemaligen Endhaltestelle Baumschule, nach Endenich verlängert worden war und dorthin anstelle der Linie 4 verkehrte.

Sehr schnell wurden Stimmen laut, die in der Linienführung von Endenich über die Viktoriabrücke zum Adolf-Hitler-Platz (heute Friedensplatz) eine Verschlechterung für die Endenicher sahen, weil der Bahnhof nur durch zeitraubendes Umsteigen oder einen Fußmarsch vom Schlageterplatz zu erreichen war. Demgegenüber wies die Stadtverwaltung darauf hin, dass es nicht möglich sei, alle vier Straßenbahnlinien zugleich durch die Südunterführung fahren zu lassen. Zwei Monate später war davon allerdings keine Rede mehr: Die Linie 3 fuhr jetzt auch unter der Eisenbahn her nach Endenich.

In einem als „Abschiedsgesang an die Linie 3“ bezeichneten Zeitungsartikel wurde gewürdigt, dass sie als einzige die „Schienenmauer“ der Eisenbahn durch ihre Fahrt über die Viktoriabrücke überwunden habe. Außerdem seien ihre Endhaltestellen, das parkartige Baumschulwäldchen und die Gronau mit dem Blick auf das Siebengebirge, einst

unten: An der gleichen Stelle entstand um 1951 eins der seltenen Fotos, die den Einsatz eines Beiwagens dokumentieren. Dieser hat noch offene Plattformen. ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



### Straßenbahnen der Stadt Bonn

## Fahrplan

(gültig ab 15. Mai 1931)

#### Linie 3 (rote Schilder) Gronau – Baumschule (Fahrzeit 27 Minuten) - 3

usw. 01. 13 u. 37 nach Voll					S S S					Gronau																
w701	w713	w737	usw. alle 12 Min. bis 20:12	20:14	21:04	21:18	21:38	21:53	22:13	22:33	22:53	23:08	23:28	6:21	6:35	6:45	6:57	7:08	7:21	7:33	7:45	7:57	21:01	21:18	21:43	22:06
w708	w719	w730		20:54	21:04	21:18	21:38	21:54	22:14	22:34	22:54	23:09	23:29	6:18	6:30	6:41	6:54	7:08	7:18	7:30	7:41	7:54	21:18	21:40	21:48	22:00
w710	w723	w734		20:58	21:08	21:22	21:42	22:00	22:20	22:40	23:00	23:15	23:35	6:14	6:28	6:38	6:50	7:04	7:14	7:28	7:38	7:50	21:14	21:36	21:38	21:50
w713	w723	w737		21:01	21:11	21:25	21:45	22:03	22:23	22:43	23:03	23:18	23:38	6:11	6:24	6:36	6:47	6:59	7:11	7:23	7:33	7:44	21:11	21:33	21:35	21:47
w716	w728	w740		21:04	21:14	21:28	21:48	22:06	22:26	22:46	23:06	23:21	23:41	6:08	6:20	6:32	6:44	6:58	7:08	7:20	7:32	7:44	21:08	21:30	21:32	21:44
w718	w730	w742		21:06	21:16	21:30	21:50	22:08	22:28	22:48	23:08	23:23	23:43	6:06	6:18	6:30	6:42	6:54	7:08	7:18	7:30	7:42	21:06	21:28	21:30	21:42
w724	w736	w748		21:12	21:22	21:36	21:56	22:14	22:34	22:54	23:14	23:29	23:49	6:00	6:12	6:24	6:36	6:48	7:00	7:12	7:24	7:36	21:00	21:22	21:24	21:36
w738	w750	w762		21:18	21:28	21:42	22:02	22:20	22:40	23:00	23:15	23:35	23:55	6:00	6:12	6:24	6:36	6:48	7:00	7:12	7:24	7:36	20:58	21:20	21:22	21:34

Die 06 u. 30 nach voller Stunde ab Friedenplatz fahrenden Wagen verkehren nur bis Drachenfelsstraße. Von 19:06 ab Friedenplatz bis Betriebschluss fahrenden alle Wagen nur bis Drachenfelsstraße.

#### Linie 4 (grüne Schilder) Dottendorf, Junkerstraße – Eindhoven, Pastoratsgasse (Fahrzeit 27 Minuten)

usw. alle 12 Min. bis 20:12					S S S					Dottendorf (Junkerstr.)																
w701	w713	w737	usw. alle 12 Min. bis 20:12	20:14	21:04	21:18	21:38	21:53	22:13	22:33	22:53	23:08	23:28	5:15	6:03	6:14	6:26	6:38	6:50	7:02	7:14	7:26	21:14	21:36	21:38	21:50
w708	w719	w730		21:11	21:21	21:35	21:55	22:13	22:33	22:53	23:08	23:28	23:48	5:12	6:00	6:11	6:23	6:35	6:47	6:59	7:11	7:23	21:11	21:33	21:35	21:47
w710	w723	w734		21:15	21:25	21:39	21:59	22:17	22:37	22:57	23:12	23:32	23:52	5:08	5:56	6:07	6:19	6:31	6:43	6:55	7:07	7:19	21:07	21:29	21:31	21:43
w713	w723	w737		21:22	21:32	21:46	22:06	22:24	22:44	23:04	23:19	23:39	23:59	5:05	5:53	6:04	6:16	6:28	6:40	6:52	7:04	7:16	21:04	21:26	21:28	21:40
w716	w728	w740		21:24	21:34	21:48	22:08	22:26	22:46	23:06	23:21	23:41	23:61	5:01	5:49	6:00	6:12	6:24	6:36	6:48	7:00	7:12	21:00	21:22	21:24	21:36
w718	w730	w742		21:26	21:36	21:50	22:10	22:28	22:48	23:08	23:23	23:43	23:63	5:01	5:49	5:58	6:10	6:22	6:34	6:46	6:58	7:10	20:58	21:20	21:22	21:34
w724	w736	w748		21:32	21:42	21:56	22:16	22:34	22:54	23:14	23:29	23:49	23:69	4:57	5:45	5:54	6:06	6:18	6:30	6:42	6:54	7:06	20:56	21:18	21:20	21:32
w738	w750	w762		21:38	21:48	22:02	22:22	22:40	23:00	23:15	23:35	23:55	24:15	4:57	5:45	5:54	6:06	6:18	6:30	6:42	6:54	7:06	20:56	21:18	21:20	21:32

In diesem Jahr verkehrten noch alle seit 1907 betriebenen fünf Straßenbahnlinien.

Eindhoven war der Endpunkt der von Dottendorf kommenden Linie 4.

Die Linie 3 fuhr damals von der Gronau über den Markt und den Friedensplatz zur Endhaltestelle „Baumschule“. Hier lag ein kleiner Platz, der ab 1933 Schlageterplatz, ab 1945 Beethovenplatz hieß. Die Eisenbahn überquerte die Linie 3 an der 1905 eingeweihten Viktoriabrücke.

■ Ausschnitt aus dem Fahrplan vom 15. Mai 1931: Sammlung Volkhard Stern

### Straßenbahnen der Stadt Bonn

#### Linie 3: Gronau – Koblenzerstraße – Adolf Hitler-Platz –

usw. alle 10 Minuten bis 20:12					S S S					Gronau																										
w547	w557	w567	w577	w587	w597	w607	w617	w627	w637	w647	w657	w667	w677	w687	w697	w707	w717	w727	w737	w747	w757	w767	w777	w787	w797	w807	w817	w827	w837	w847	w857	w867	w877	w887	w897	w907

#### Schlageterplatz – Eindhoven

usw. alle 10 Minuten bis 20:12					S S S					Dottendorf (Junkerstr.)																													
w510	w520	w530	w540	w550	w560	w570	w580	w590	w600	w610	w620	w630	w640	w650	w660	w670	w680	w690	w700	w710	w720	w730	w740	w750	w760	w770	w780	w790	w800	w810	w820	w830	w840	w850	w860	w870	w880	w890	w900

#### Linie 4: Bonn-Reichsbahnhof –

usw. alle 10 Minuten bis 20:12					S S S					Dottendorf (Junkerstr.)																										
w547	w557	w567	w577	w587	w597	w607	w617	w627	w637	w647	w657	w667	w677	w687	w697	w707	w717	w727	w737	w747	w757	w767	w777	w787	w797	w807	w817	w827	w837	w847	w857	w867	w877	w887	w897	w907

#### Poppelsdorf-Nachtigallenweg

usw. alle 10 Minuten bis 20:12					S S S					Dottendorf (Junkerstr.)																													
w510	w520	w530	w540	w550	w560	w570	w580	w590	w600	w610	w620	w630	w640	w650	w660	w670	w680	w690	w700	w710	w720	w730	w740	w750	w760	w770	w780	w790	w800	w810	w820	w830	w840	w850	w860	w870	w880	w890	w900

W: fährt nur Werktagen.

Die am 1. Mai 1936 eröffnete Südunterführung wurde in Richtung Quantiusstraße zunächst nur von der Linie 4 genutzt, die nun nur noch zwischen Bahnhof und Poppelsdorf verkehrte.

Die Linie 3 fuhr weiter ihren alten Linienweg über die Viktoriabrücke, wurde aber vom Schlageterplatz nach Eindhoven verlängert.

■ Ausschnitt aus dem Fahrplan 1. Mai 1936: Sammlung Volkhard Stern

### NEUE LINIEN 3 und 4 ab 1. Juli 1936

#### Linie 3: Gronau – Koblenzerstraße – Adolf Hitler-Platz –

usw. alle 10 Min. bis 20:12					S S S					Gronau																										
w547	w557	w567	w577	w587	w597	w607	w617	w627	w637	w647	w657	w667	w677	w687	w697	w707	w717	w727	w737	w747	w757	w767	w777	w787	w797	w807	w817	w827	w837	w847	w857	w867	w877	w887	w897	w907

#### Bonn-Reichsbahnhof – Eindhoven

usw. alle 10 Min. bis 20:12					S S S					Dottendorf (Junkerstr.)																													
w510	w520	w530	w540	w550	w560	w570	w580	w590	w600	w610	w620	w630	w640	w650	w660	w670	w680	w690	w700	w710	w720	w730	w740	w750	w760	w770	w780	w790	w800	w810	w820	w830	w840	w850	w860	w870	w880	w890	w900

#### Linie 4: Poppelsdorf-Nachtigallenweg – Bonn-Reichsbahnhof – Frankenplatz-Markthalle

usw. alle 10 Min. bis 21:12					S S S					Dottendorf (Junkerstr.)																													
w510	w520	w530	w540	w550	w560	w570	w580	w590	w600	w610	w620	w630	w640	w650	w660	w670	w680	w690	w700	w710	w720	w730	w740	w750	w760	w770	w780	w790	w800	w810	w820	w830	w840	w850	w860	w870	w880	w890	w900

In den Monaten Juli u. Aug. fahren bei günstiger Witterung, mit Rücksicht auf den Strandbadverkehr, die Hitler-Platz fahrenden Wagen bis zur Gronau. Die Abfahrt an der Endstelle Gronau erfolgt 9:27, 9:47, 10:07 Uhr usw. alle 20 Minuten bis 20:27 Uhr.

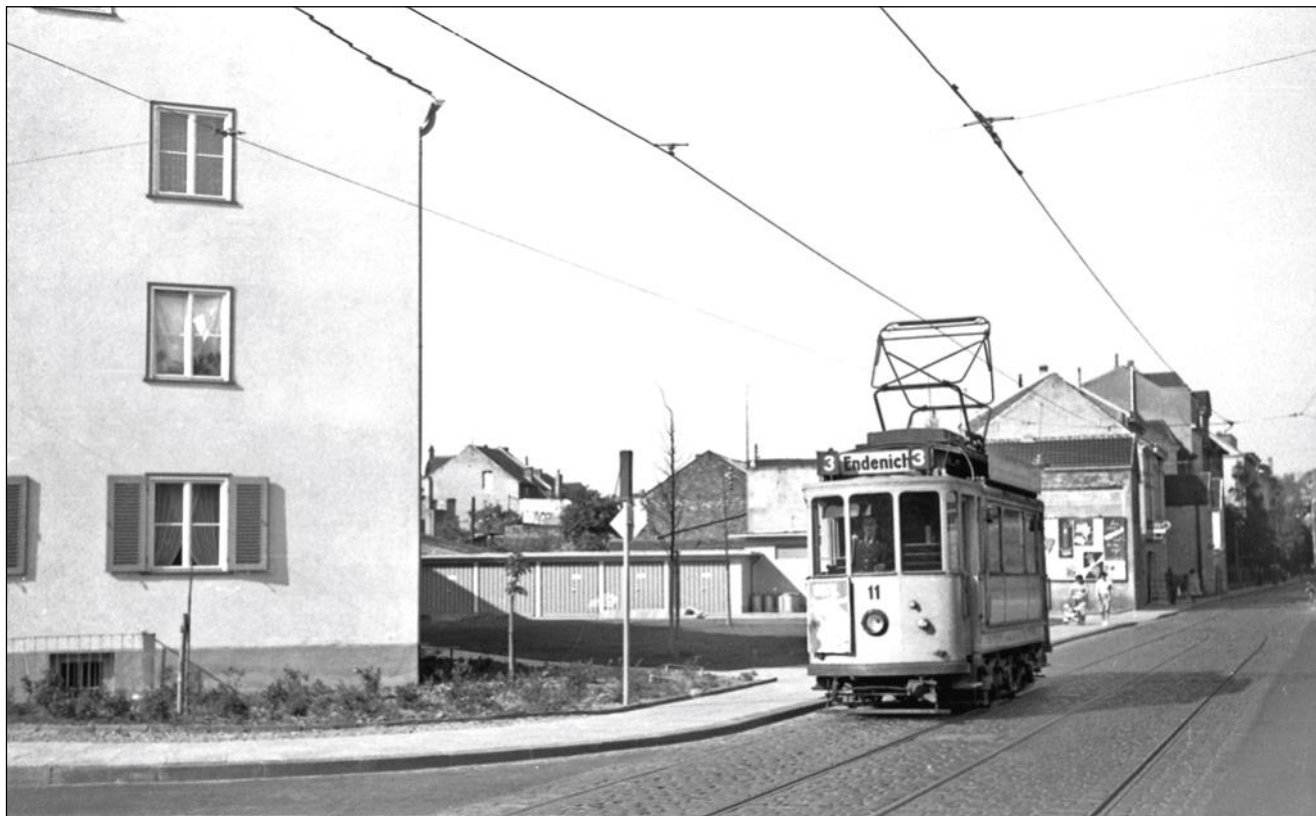
Nur zwei Monate später gab es erneute Änderungen.

Die Linie 3 fuhr weiter von der Gronau nach Eindhoven, verzweigte jedoch am Friedensplatz (Adolf-Hitler-Platz) zum Bahnhof ab und unterquerte die Eisenbahn an der Südunterführung.

Die Linie 4 wurde von Poppelsdorf kommend bis zum Frankenplatz verlängert.

Über die Viktoriabrücke verkehrten nur noch Betriebsfahrten zum Rheindorfer Depot.

■ Ausschnitt aus dem Fahrplan vom 1. Juli 1936: Sammlung Volkhard Stern



**oben:** Ein Wagen der Linie 3 war im Mai 1954 stadtauswärts nach Endenich unterwegs. Eben hat der Triebwagen 11 das kurze eingleisige Streckenstück in der Endenicher Allee verlassen und passiert die Einmündung der Straße Im Bachfeld, der heutigen Max-Bruch-Straße.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

die schönsten im gesamten Liniennetz der Straßenbahn gewesen.

Die Linienführung der „3“ von der Gronau (Stadthalle) über Markt – Friedensplatz – Bahnhof nach Endenich änderte sich nicht bis zur kriegsbedingten Einstellung des gesamten Straßenbahnbetriebs Anfang 1945.

## Die Nachkriegszeit bis zur Einstellung

Wie in anderen Städten kam der Straßenbahnverkehr nach dem Krieg auch in Bonn nur schrittweise in Gang.

Nachdem am 8. August 1945 die Straßenbahn wieder den Verkehr zwischen Rheindorf und Dottendorf aufgenommen hatte, fuhr sie ab 1. November 1945 vom Bahnhof nach Endenich.

Als am 18. Januar 1946 die Strecke zum Frankenplatz wieder betriebsfähig war, verkehrte jetzt die Linie 3 zwischen Frankenplatz und Endenich. Dort war die Strecke allerdings gegenüber dem Vorkriegszustand verkürzt: Den etwa 550 m langen Abschnitt von der Frongasse bis zur Endhaltestelle an der Einmündung Pastoratsgasse hatte man nicht wie-

**unten:** Der Triebwagen 38 (Baujahr 1908), als Linie „3“ nach Endenich, durchfuhr im Dezember 1954 die eingleisige Engstelle in der Endenicher Allee. Gleich wird er die Verzweigungsweiche vor dem zweigleisigen Streckenabschnitte erreicht haben.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther





**oben:** Am letzten Betriebs-  
tag der Linie 3, am 2. April  
1955, hielt der gut besetzte  
Wagen 10 Richtung Ende-  
nich am Wiesenweg.

**unten:** Gleiche Haltestelle,  
gleicher Tag: Der Wagen 42  
hatte eben die Gleise der  
Wesselbahn überquert und  
die Fahrt nach Endenich  
fortgesetzt. Links im Bild  
die Neubauten entlang der  
Schubertstraße.

■ Fotos: Karl-Heinz  
Wipperfürth, Sammlung  
Axel Reuther



deraufgebaut. Die Fahrzeuge setzten an der Weiche zum ehemaligen eingleisigen Streckenstück Richtung Endenicher Straße in der Frongasse um. Ein- und ausgestiegen wurde unweit der Frongasse in der Alfred-Bucherer-Straße vor dem ehemaligen Pferdebahn-Depot.

Akuter Fahrzeugmangel zwang die Stadt im Februar 1947 zu einem eingeschränkten Notbetrieb, in dem die Bahn von Endenich nach Dottendorf geleitet wurde. Ab August 1947 fuhr die „3“ wieder von Endenich über Bahnhof und Friedensplatz zum Frankenplatz.

Die Bahn, die jetzt zur Gronau, der ehemaligen Endhaltestelle der Linie 3 fuhr, war die „4“.

Als allerdings am 12. November 1949 mit der Eröffnung der wiederaufgebauten Bonner Rheinbrücke die Linie 2 wieder nach Beul fahren konnte, verkehrte die Linie

4 schon nicht mehr zur Gronau. Die Linie 3 fuhr in dieser Zeit von der Endhaltestelle Frankenplatz nicht durch die Bornheimer Straße zurück, sondern gelangte über Chlodwigplatz, Kölnstraße und Wilhelmsplatz zum Friedensplatz, von dem aus sie wieder nach Endenich fuhr – eine Betriebssituation, die oft als Rundverkehr bezeichnet wurde. Das Zielschild zeigte allerdings immer „Frankenplatz“ an.

Einige Zeit gab es auch den Betrieb mit Beiwagen. Auf ihrer Fahrt zur Endhaltestelle in Endenich ließen die Triebwagen ihren Beiwagen in der Alfred-Bucherer-Straße unmittelbar nach Verlassen des eingleisigen Streckenabschnitts am Wiesenweg zurück. Auf der Fahrt in die Innenstadt wurde der Beiwagen dann wieder angekuppelt.

Am 3. Oktober 1953 kam für die Linie 3 die letzte Änderung der

Linienführung: Die Strecke vom Friedensplatz zum Frankenplatz wurde stillgelegt. Neue Endhaltestelle war jetzt die Rheindorfer Straße (heutige Graurheindorfer Straße), die von der am selben Tag eingestellten Linie 4 übernommen wurde.

Doch schon am 3. April 1955 verschwand die Straßenbahn auch aus Endenich. Gleichzeitig wurde der Abschnitt Bonner Talweg - Argelanderstraße, der von der Linie 2 bedient wurde, stillgelegt. Stattdessen fuhr jetzt zwischen Endenich und der Argelanderstraße die Buslinie 24, für die die Verkehrsbetriebe eigens fünf Omnibusse vom Typ Büssing/Graaff, Elze 6500 T angeschafft hatten.

Nur die Schienen, die noch längere Zeit im Straßenplanum verblieben, erinnerten an die Zeit der Straßenbahn in Endenich.

(FM)



Wagen 30 hatte am 4. Dezember 1954 in Fahrtrichtung Rheindorf die Haltestelle „Wiesenberg“ erreicht. Diese befand sich unmittelbar vor der Kreuzung mit der durch Andreas-Kreuz gesicherten Wesselbahn.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

Der Triebwagen 38, dessen Einstiege noch mit Gittern verschlossenen wurden, war im April 1954 auf der Endericher Allee unterwegs zur Rheindorfer Straße.

Der Wagen hatte eben an der Kreuzung Nußallee/Kaufmannstraße gehalten.

Im Hintergrund ein Neubau der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Noch einmal der Wagen 38, hier am 28. März 1955 auf der Quantiusstraße auf dem Weg nach Enderich.

Links im Hintergrund das Dach der Bahnhofshalle.

Unten rechts sind die Stelleinrichtungen der abzweigenden Weiche zur Meckenheimer Allee zu erkennen. Hier zweigte die Strecke der Linie 4 nach Poppelsdorf ab.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther





Doppelhaltestelle der Straßenbahn vor dem Bonner Bahnhof am 11. November 1953. Vorn ein Wagen der Linie 3 nach Enderich (siehe auch Linienhinweis auf dem Haltestellenschild), dahinter ist ein Zug der BGM nach Mehlem zu sehen.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

#### Quellenangaben:

Wipperfürth, Karl-Heinz, Elektrische Straßenbahnen in Bonn 1902 - 1977, Bonner Nahverkehrsgeschichte Heft 2, Bonn 1977

Nauroth, Karl-Heinz, Straßenbahnen in Bonn, Kenning, Nordhorn 1989

Weffer, Herbert, Enderich, Die Geschichte eines Bonner Vorortes, Ortsausschuss Bonn-Enderich, Bonn 1987

Biniek, Rolf, Endericher Zeitreise, Unser Ort verändert sich, Bonn 2019

Edmund Lauterbach <<http://www.myway.de/e.lauterbach/bonn/>>

Westdeutscher Beobachter, mehrere Ausgaben von 1936

Zwei Straßenbahnen der Linie 3 hielten am 2. April 1955 an der Haltestelle „Innenministerium“ auf der Rheindorfer Straße. Wagen 10 (rechts) begann hier die Fahrt nach Endenich, Wagen 30 daneben war eben von dort angekommen.

Hier lagen die Einfahrgleise zum Betriebshof Rheindorf. Vorne links zu erkennen ist die abzweigende Weiche zur Strecke der Linie 1 nach Rheindorf.

Vor dem Wagen 10 ist der auf der Linie 1 eingesetzte Wagen 21 zu erkennen.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

**Letzte Fahrt  
der Linie 3:  
2. April 1955**



60  
JAHRE  
1961

# Solidaritätsbus für Berlin



Der BVG-Wagen 32, eingesetzt auf der Linie „A19“ zum Flughafen Tempelhof, legte einen Zwischenstopp in der nach einem preußischen General benannten Tauentzienstraße ein. Im Hintergrund die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche mit dem neu gebauten Glockenturm von Egon Eiermann. ■ Foto: Herbst 1961, Fotograf unbekannt, Sammlung Ralf Heinkel





Nach dem Bau der Berliner Mauer am 13. August 1961 reagierten die Westberliner mit einem Boykott der von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Berliner S-Bahn. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) mussten ihre Transportkapazität durch zu-

sätzliche Busfahrten erhöhen, hierfür fehlten allerdings die nötigen Busse.

Hilfe leisteten mehrere westdeutsche Nahverkehrsbetriebe. Sie stellten der Berliner BVG Omnibusse zur Verfügung, die als Solidaritätsbusse bezeichnet wurden.

Die Bonner Verkehrsgesellschaft (BVG) stellte den Wagen 32, einen Büssing 6000T von 1953, zur Verfügung. Dieser fuhr auf der Linie „A19“ von Grunewald/Roseneck zum Zentralflughafen Tempelhof. (RH)

Siehe hierzu auch HVSWB aktuell 4/2016.

Der Bonner Solidaritätsbus, BVG-Wagen 32, verstärkte im Herbst 1961 als Einsatzwagen die Linie „A19“.

**oben:** An der Endhaltestelle vor dem Abfertigungsgebäude des Zentralflughafens Tempelhof warteten Fahrer und Schaffner neben ihrem Bus auf die Abfahrtzeit nach Grunewald. Hinter ihnen stand ein Doppelstockbus vom Typ Büssing D2U der Linie „A24“.

■ Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Ralf Heinzel

**rechts:** Über die Solidaritätsbusse berichten wir in HVSWB aktuell 4.2016. Hinter dem Bonner Verstärkungswagen ist der planmäßige Doppelstockbus der Linie A19 zu sehen. Beide sind auf dem Kurfürstendamm Richtung Grunewald unterwegs, im Hintergrund die Gedächtniskirche.

■ Foto: BVG Berlin, Sammlung Wolfgang Kramer, Archiv Axel Reuther



Solidaritätsbusse

### Fahrzeughilfe für Westberlin

Zweimal erlebten die West-Berliner den Einsatz sogenannter Solidaritätsbusse im Zusammenhang mit wichtigen politischen Ereignissen: 1961 nach dem Bau der Mauer, 1989 nach dem Fall derselben. Beide Ereignisse stellten die Berliner Verkehrsbetriebe aus unterschiedlichen Gründen vor schwer lösbare Transportprobleme, in beiden Fällen halfen westdeutsche Verkehrsbetriebe und private Berliner Busunternehmen.



HVSWB-Vereinsbus 8603 wartete am 10. Oktober 2021 am Bahnübergang Geisbergstraße die Einfahrt des Schmalspurzugs aus Brohl in den Bahnhof Niederzissen ab. Gezogen wurde er von der Diesellok D 5 (Henschel, 1966). ■ Foto: Volkhard Stern

Als die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) am 14. Januar 2021 ihr 120-jähriges Jubiläum beging, vereitelten die Pandemie-Maßnahmen jegliche Feier. Das holten die Eisenbahner am Wochenende 9. und 10. Oktober 2021 mit einem großen Bahnfest nach.

Dazu mietete die BEG den HVSWB-Vereinsbus 8603 an. Dieser fuhr als Linie 866 im zweistündigen Takt von Engeln über Weibern nach Kempenich, entlang des stillgelegten Streckenabschnitts der Brohltal-

talbahn, und weiter über Oberzissen nach Niederzissen. Die gleiche Route ging es zurück nach Engeln. Zusätzlich wurde an beiden Abenden eine Spätfahrt von Oberzissen nach Brohl angeboten.

Die Fahrten erfreuten sich großer Beliebtheit, fast vierhundert Fahrgäste nutzten sie.

Es war sogar möglich, die Fahrten der Linie 866 im Auskunftssystem der Deutschen Bahn abzurufen. (RH)

Hinweise	Ⓜ	Ⓜ	Ⓜ	Ⓜ	Ⓜ	Ⓜ
Engeln Bahnhof A	9.40	11.40	13.40	15.40	17.40	
Weibern Gewerbegebiet	9.45	11.45	13.45	15.45	17.45	
- Steinmetzbahnhof	9.46	11.46	13.46	15.46	17.46	
- Eifelstube	9.47	11.47	13.47	15.47	17.47	
- Hommersberg	9.48	11.48	13.48	15.48	17.48	
Kempenich Alter Bahnhof A	9.52	11.52	13.52	15.52	17.52	
- Goldbachstraße (Erlebnisw. Steinrausch)	9.54	11.54	13.54	15.54	17.54	
Spessart Kempenicher Straße A	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	
Hannebach Wendeplatz	10.04	12.04	14.04	16.04	18.04	
Wollscheid Landesstraße	10.06	12.06	14.06	16.06	18.06	
Niederdürenbach Holzwiesen	10.08	12.08	14.08	16.08	18.08	
- West	10.10	12.10	14.10	16.10	18.10	
- Ost (Rodder Maar)	10.12	12.12	14.12	16.12	18.12	
Oberzissen Schumacher	10.13	12.13	14.13	16.13	18.13	
- Bahnhof	10.16	12.16	14.16	16.16	18.16	21.20
Niederzissen Rathaus	10.18	12.18	14.18	16.18	18.18	
- Kirche	10.19	12.19	14.19	16.19	18.19	
- Busbahnhof A						21.22
- Bahnhof/Brohltalstraße	10.26	12.26	14.26	16.26	18.26	21.24
Weiler Im Heinzenberg						21.26
- Bahnhof						21.27
Burgbrohl Finkenberg						21.28
- Josefsplatz A						21.30
- Bahnhof						21.32
Brohl Jägerheim						21.34
- Schweppenburg						21.36
- Bahnhof						21.43

Ⓜ = Historischer Omnibus, nur Fahrkarten der Brohltalbahn gültig    ◀ = Halt nur zum Aussteigen

Fahrplanauszug vom Wochenende (links) und Bildschirmfoto der DB-Fahrplan-Anwendung vom 9. Oktober 2021.

■ Foto und Sammlung: Ralf Heinzl



# Internetseite für Nahverkehrsfreunde

**A**xel Reuther ist Nahverkehrsinteressierten schon lange bekannt, auch die Redaktion des „HVSWB aktuell“ verwendet viele Fotos aus seiner Sammlung. Er ist ein angesehener Fachautor zum Thema Nahverkehr, gibt eigene Bücher heraus und veröffentlicht in vielen Fachzeitschriften Beiträge mit dem Schwerpunkt „Straßenbahnen“.

Reuther organisiert eine Bildsammlung von über 100.000 Aufnahmen, eigene, vor allem aber solche aus übernommenen Sammlungen. Seit 2015 betreibt er gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrs-Amateure (VDVA) die Internetseite

[www.strassenbahnfotos.de](http://www.strassenbahnfotos.de).

Mit dieser Seite schafft Reuther ein Angebot für Interessierte, historische Fotos sicher zu verwahren und der Nachwelt zugänglich zu machen oder aber eben solche für den Eigenbedarf zu erwerben.

Daneben bietet er an, Antworten auf Anfragen, Versand und Abrechnung versendeter Fotos, aber auch das Bearbeiten und Beschriften der Aufnahmen zu organisieren. (HF)



## Anzeige

	<p><b>Interesse an historischen Fotos von Verkehrsmitteln im Köln-Bonner Raum?</b></p>	
<p>Die Bildsammlungen des Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure (VDVA) und „Verkehrsbild Axel Reuther“ enthalten ein reichhaltiges Angebot vieler Jahrzehnte.</p>		
<p><b>Straßenbahnen – Autobusse – Obusse – Privatbahnen</b></p>		
<p>Ob für die eigene Sammlung, für Veröffentlichungen oder Ausstellungen, eine Anfrage lohnt immer. In vielen Fällen können wir helfen!</p>		
<p>Auf <a href="http://www.strassenbahnfotos.de">www.strassenbahnfotos.de</a> gibt es unter „Aktuelle Angebote“ Übersichten mit einer Fotoauswahl. Auch finden sich auf dieser Internetseite viele Informationen zu den Fotografen, zum Umfang der Sammlungen und deren Inhalte.</p>		
<p><u>E-Mail:</u> <a href="mailto:reutherkoeln@netcologne.de">reutherkoeln@netcologne.de</a> /. <u>Telefon:</u> 0221 388304</p>		
<p><u>Postanschrift:</u> Axel Reuther, Raderthalgürtel 7, 50968 Köln</p>		

# Der blaue "9808"



**oben:** Am 5. November 2010 fuhr der blaue SWB-Bus 9808 auf der Linie 638, die an diesem Tag durch die Muffendorfer Hauptstraße umgeleitet wurde. ■ Foto: Volkhard Stern

**links:** Das Modell des 9808 (Rietze) in seinem grünen Kleid. ■ Foto: Harald Flux



**D**er grüne Vereinsbus 9808 des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) trug zehn seiner 19 Einsatzjahre ein blaues Farbkleid.

Zwischen 2002 und 2012 warb er in blauer Ganzreklame für den 1965 gegründeten Fußballklub Bonner SC. Anders als heutige Busse, die mit Folien beklebt werden, erhielt der Wagen 9808 eine blaue Lackierung. Nur die beiden außen angeklebten (auf dem Foto leider nicht sichtbaren) Reklameaufschriften, die den Bonner Löwen zeigen, sind Folien.

Ende 2012 erhielt Wagen 9808 seine ursprüngliche grüne Lackierung wieder zurück. So ging er auch ins Eigentum des HVSWB über. (RH)

HVSWB e.V.

## Terminkalender

Anmeldungen bitte auf unserer Homepage unter „www.hvswb.de“

**10. März 2022** Mitgliederversammlung des HVSWB um 18 Uhr in der Kantine des Betriebshofs Bonn-Dransdorf.

**26. März 2022** Fahrt an die Ahr mit Besichtigung von Stellwerken der Ahrtalbahn.

## Info-Treff für Mitglieder

Die Info-Treffs des HVSWB fallen bis auf weiteres aus.