

Der BGM-Wagen 1



■ **Geschichte:**
Kleinbus-Linien
Seite 18



■ **Geschichte**
Gleisrelikte Reuterbrücke
Seite 20



■ **Fahrzeuggeschichte:**
Bonns erster Niederflurwagen
Seite 22



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



Der BGM-Wagen 1 wurde am 15. Juli 1967 vor der Wagenhalle des Betriebshofs Friesdorf abgelichtet. Er trug die Linienkennung „GM“, sein letzter Einsatz erfolgte jedoch als Dienstwagen.

■ Foto: Dr. Günter Boeld, Sammlung Hans-Peter Arenz.



Wagen 1 der BGM war 1956 mit seinen beiden Beiwagen von Mehlem in der Endhaltestelle am Bonner Rheinuferbahnhof angekommen. Das Liniensignal „M“ zeigte an, dass er auf dem Kurs nach Mehlem eingesetzt war. Rechts am Bahnsteig wartete ein Zug der KBE.

Links ist das einstöckige Gebäude „Hansa-Ecks“ zu sehen, in dem das gleichnamige Restaurant untergebracht war. Das Gebäude-Ensemble entlang der Bahnhofstraße wurde in den 1960er Jahren für den U-Bahn-Bau abgerissen. Bis Anfang der 2000er Jahre befand sich hier ein Parkplatz, seit 2019 steht hier ein Hotel-Gebäude des Projekts „Urban-Soul“.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

Der BGM-Wagen 1



Zum Ende des 19. Jahrhunderts verband eine schmalspurige Dampfkleinbahn die Stadt Bonn mit den Gemeinden Godesberg und Mehlem. Nachdem 1902 in Bonn die erste elektrische Straßenbahn fuhr und vier Jahre später die elektrische Rheinuferbahn den Betrieb aufnahm, entschied ein Gremium der genannten Gemeinden, die Dampfbahn durch eine elektrische Kleinbahn zu ersetzen.

Hierfür wurde 1905 die Betriebsführungsgesellschaft „Straßenbahn Bonn – Godesberg – Mehlem (BGM)“ gegründet.

Am 24. Juli 1911 verkehrte der erste elektrische Straßenbahnzug zwischen dem Bonner Kaiserplatz und der Godesberger Rheinallee.

links oben: Der BGM-Triebwagen 1 wurde am 30. Juli 1949 in Rüngsdorf aufgenommen.

■ Foto: Kurscheid, Sammlung Volkhard Stern

links Mitte: Die Aufnahme des Triebwagens 12 entstand im April 1956 im Betriebshof Friesdorf.

Vier Jahre zuvor hatte er neue Frontfenster, Liniennummerkästen auf dem Dach und Rollband-Zielzeigen in Negativschrift erhalten.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Zur Betriebsaufnahme standen der BGM zwölf Triebwagen (Wagen 1 bis 12) zur Verfügung, die die Kölner Waggonbaufabrik van der Zypen & Charlier (ab 1928 Westwaggon AG) lieferte. Die beiden Motoren der 10,8 Meter langen Zweiachser leisteten jeweils 50 kW.

Von den Triebwagen gingen die Wagen 3 und 7 im Zweiten Weltkrieg verloren, Wagen 9 wurde 1949 ausgemustert. Die restlichen neun Fahrzeuge blieben zunächst äußerlich weitgehend unverändert in Betrieb.

Die Trompetenkupplungen aller BGM-Trieb- und Beiwagen wurden 1952 gegen BSI-Kompaktkupplungen ausgetauscht.

Ebenfalls 1952 entschloss sich die BGM, die Triebwagen 4, 8, 10, 11 und 12 mit drei Frontfenstern auszustatten, um dem Fahrer bessere Streckensicht zu ermöglichen. Die Wagen 8, 10 und 12 erhielten außerdem Liniennummerkästen auf dem Dach und Rollbandanzeigen.

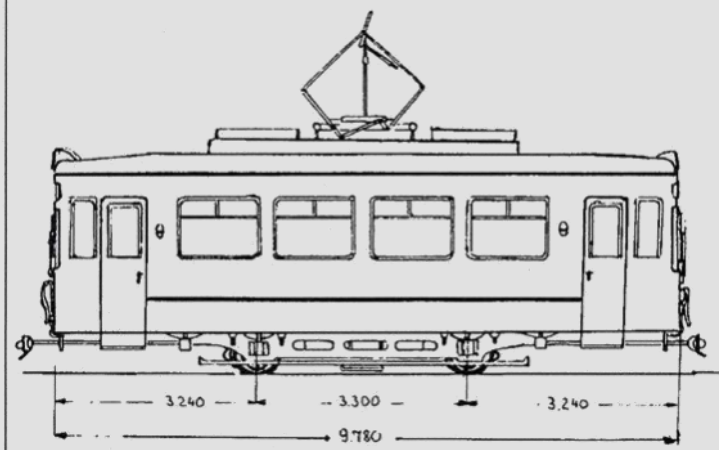
Vier Jahre später wurde der Wagen 2 zum Rangier-Triebwagen umgebaut.

Sechs der 1911 gelieferten BGM-Triebwagen, alle mit Holzaufbauten versehen, wurden 1960/61 ausgemustert und durch Verbrennen verschrottet.

Übrig blieben zunächst die Wagen 4 und 12, die beide 1962 in Arbeitswagen umgebaut und 1967 ausgemustert wurden.

Erhalten blieb auch der Triebwagen 1, dessen Geschichte hier näher betrachtet werden soll.

Das Fahrzeug, bis dahin weitgehend im Lieferzustand, hatte im Dezember 1953 einen Unfall und wurde schwer beschä-



Triebwagen 1 nach dem Umbau. ■ Zeichnung: Gustav Hofmann



oben: Die Aufnahme vom 7. August 1955 dokumentiert den Wiederaufbau des BGM-Wagens 1 (links) im Betriebshof Friesdorf. Aufgebockt rechts daneben ein Triebwagen von 1911, der zuletzt als Dienstwagen eingesetzt wurde.

■ Foto: Gerd Leimbach, Sammlung VDVA

unten: Der Wagen 1 wurde am 27. Mai 1956 am Bonner Rheinuferbahnhof fotografiert, er war auf der BGM-Linie M nach Mehlem-Ort eingesetzt. ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

dig. Der Wagen blieb zunächst abgestellt, wegen des Fahrzeugmanagements bei der BGM entschied man sich 1955/56 zum Wiederaufbau im Betriebshof Friesdorf.

Den kompletten Wagenkasten fertigte man aus Blech, die schuhkartonähnliche Konstruktion wirkte, vor allem im Vergleich mit den BGM-Neubauwagen, misslungen. Etwas abfällig nannte man ihn „Brotdose“.

Man versah ihn mit Liniennummernkästen und einer Rollband-Zielanzeige. Polstersitze in 2+1-Aufteilung ersetzten die Holzbänke, der Fahrer erhielt einen Sitzplatz. Die beiden Frontscheinwerfer waren wie bei den ab 1953 gelieferten Neufahrzeugen untereinander und nicht nebeneinander wie noch bei den Wagen 13 und 14 angeordnet. Eingebaut wurde ein mechanisches Nockenschaltwerk mit 19 Fahr- und 13 Bremsstufen. Um 1958 erhielt er unterhalb der Führerstände einen grünen Zierstreifen, was dem Fahrzeug gut zu Gesicht stand.

Da von der Ausmusterung der Alt-



fahrzeuge in den Jahren 1960/61 auch alle Beiwagen betroffen waren, wurde der Wagen 1 mehr oder weniger arbeitslos. Im Linienverkehr sah man ihn manchmal als Verstärkungsfahrt, Einsätze als Dienstwagen nahmen zu.

In das 1959 eingeführte neue Nummernsystem der Bonner Verkehrsbetriebe wurden die BGM-Fahrzeuge 1966 eingegliedert, eingegliedert, indem vor ihre reguläre Wagennummer eine „3“ gesetzt wurde. Der Triebwagen 1 erhielt die Nummer 312.

Bis 1974 blieb es bei den sporadischen Einsätzen als Dienstwagen, dann gab man ihn an die SSB ab. Er erhielt eine Neulackierung in Orange, wie andere Arbeitsfahrzeuge eine Scharfenberg-Kupplung und schließlich die neue Nummer A42. Der Doppelscheinwerfer wurde durch einen einfachen ersetzt, außerdem brachte man große Blink- und Bremsleuchten an. Er war jetzt offiziell ein Arbeitswagen.

Nach fast achtzig Einsatzjahren wurde der ehemalige BGM-Triebwagen 1990 ausgemustert. Er konnte an das Straßenbahnmuseum „Electric Museumtramlijn Amsterdam“ verkauft werden. Dort wurde er Anfang der 2020er Jahre verschrottet. (HF)



rechts: Auf der Bonner Bahnhofstraße wurde am 25. März 1956 der Wagen 1 mit Beiwagen 36 aufgenommen. Das Liniensignal „R“ weist darauf hin, dass dies ein Verstärkungszug war, der nur bis Rüngsdorf verkehrte.

■ Foto: Karl-Heinz-Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

Mitte links: Zugbegegnung am 28. März 1956 vor dem Hansa-Eck. Der Zug der Linie M nach Mehlem-Ort mit Wagen 1, „Badewanne“ und Beiwagen hatte eben die Endhaltestelle am Rheinuferbahnhof verlassen.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

unten links: Am Rheinuferbahnhof wartete am 26. März 1956 ein Zweiwagenzug mit Wagen 1 als Linie G nach Rüngsdorf.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

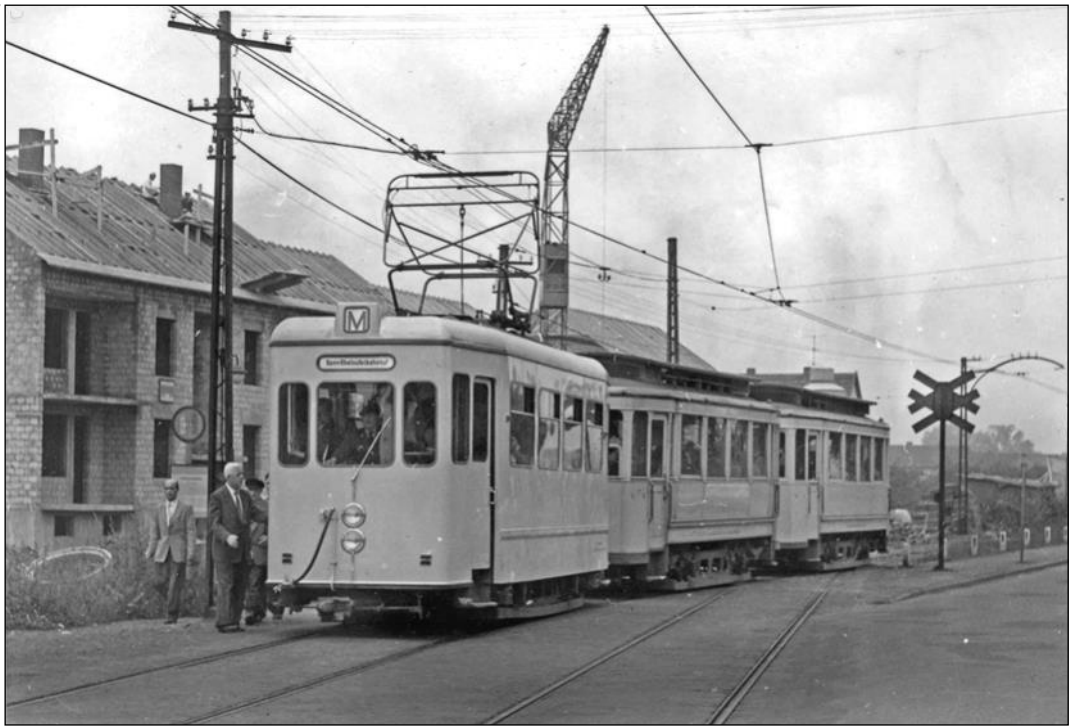


Der BGM-Zug der Linie M war am 17. Juli 1956 auf dem Weg zum Bonner Rheinuferbahnhof. Der Triebwagen 1 mit den Beiwagen 31 und 32 hielt an der Rüngsdorfer Haltestelle Tannenallee, direkt an der Heerstraße (heute Konstantinstraße) gelegen.

Der eingleisige Streckenabschnitt Richtung Mehlem begann damals am Anfang der seitlichen Gleisstrasse, etwa in Höhe des zweiten Beiwagens.

Den unbeschränkten Bahnübergang sicherte ein doppeltes Warnkreuz, das 1963 durch ein einfaches ersetzt wurde.

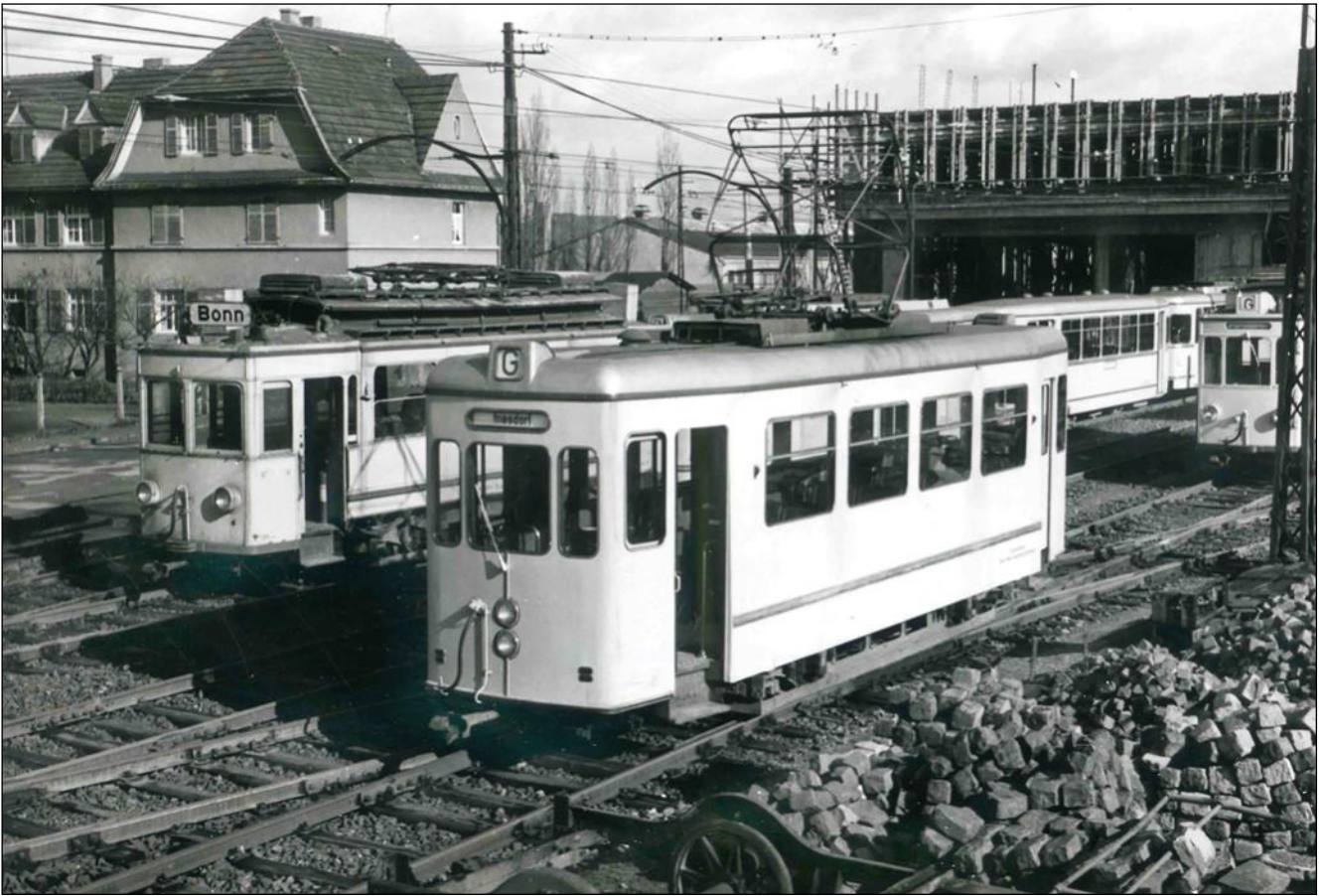
■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern



Von Mehlem kommend endete der BGM-Zug mit Triebwagen 1 am 23. August 1956 am Bonner Rheinuferbahnhof.

Hier konnte man auf die Züge der KBE (rechts im Bild) umsteigen oder auf die Bahnen der Linie H, die am Hansa-Eck (links im Bild) abfahren.

■ Foto: Dieter Waltking, Sammlung Axel Reuther



oben: Am 17. Februar 1957 entstand diese Aufnahme auf dem BGM-Betriebshof Friesdorf, dessen neues Werkstatt- und Verwaltungsgebäude gerade im Bau war. Mit einer kleinen Fahrzeugschau präsentierte die BGM ihre damals aktuellen Fahrzeugtypen.

Vor dem Rohbau der Werkstatt stand ein Drei-Wagen-Zug der neu gelieferten Westwaggon-Dreiachser.

Im Vordergrund waren die zweiachsigen Fahrzeuge aufgestellt: in der Bildmitte der Triebwagen 1, links davon ein Triebwagen von 1911 fast noch im Anlieferungszustand, rechts außen einer der modernisierten Wagen.

■ Foto: Karl-Heinz-Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

links: Innenansicht des BGM-Wagens 1, aufgenommen am 17. Februar 1957.

Für die Fahrgäste wurden bequeme Polstersitze eingebaut, der Fahrer erhielt auf den Einstiegsplattformen je einen festen Sitz.

Die Sitzanordnung und -ausführung entsprach der in den neuen Lenkdreiechern.

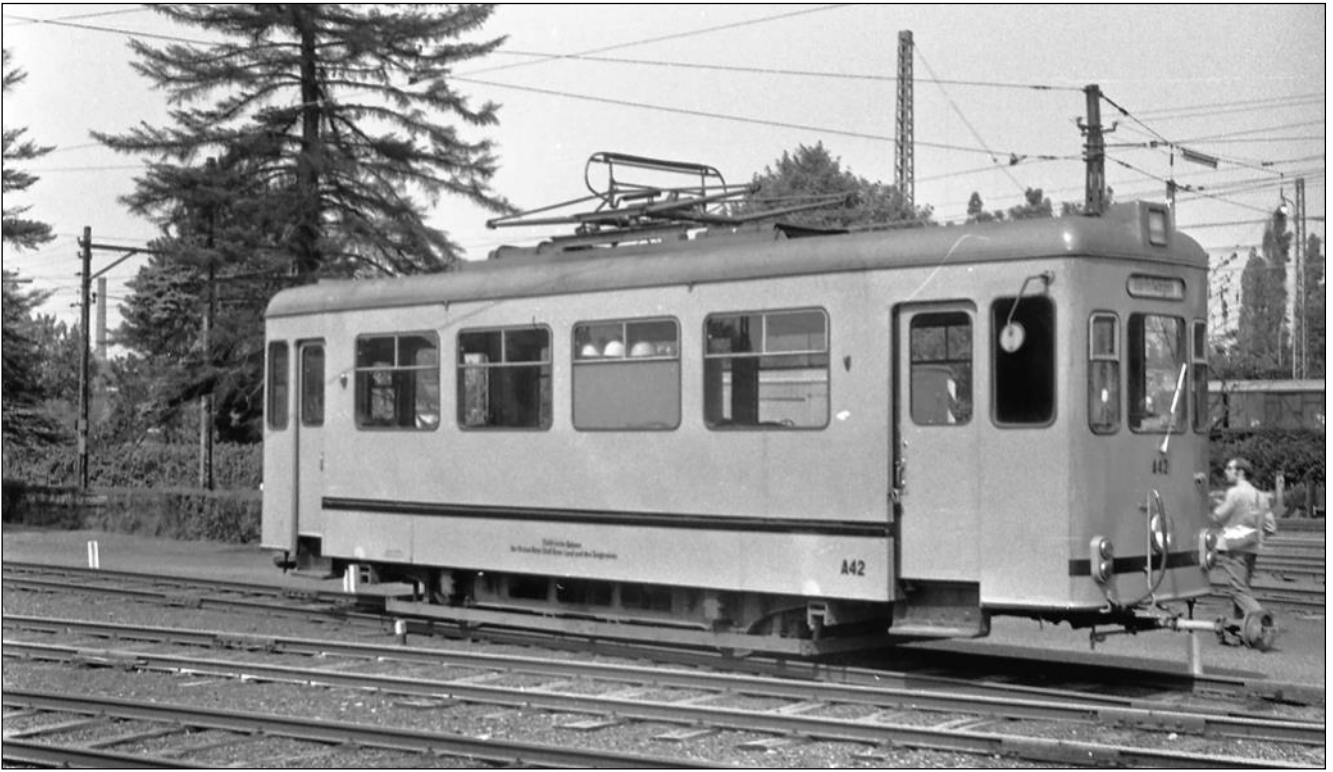
■ Foto: Karl-Heinz-Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern



Als Dienstwagen war der BGM-Triebwagen 1 am 30. Mai 1957 auf der Bonner Bahnhofstraße unterwegs zum Kaiserplatz. Rechts im Bild der Eingang zur „DAB-Stube“, wo das Bier der Dortmunder Actien-Brauerei (DAB) ausgeschenkt wurde - im katholischen Rheinland(!). Die Gebäude im Hintergrund wurden Ende der 1960er Jahre für den Bau der U-Bahn abgerissen. ■ Foto: Karl-Heinz-Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

Vor dem Rohbau der neuen Wagenhalle wurde der äußerlich etwas veränderte Triebwagen 1 abgelichtet. Er erhielt um 1958 einen grünen Zierstreifen unterhalb der Scheinwerfer, was das Fahrzeug gefälliger wirken ließ. Außerdem ließen sich jeweils die beiden kleineren Frontfenster im oberen Bereich öffnen. ■ Foto von 1958: Gerd Leimbach, Bildsammlung VDVA

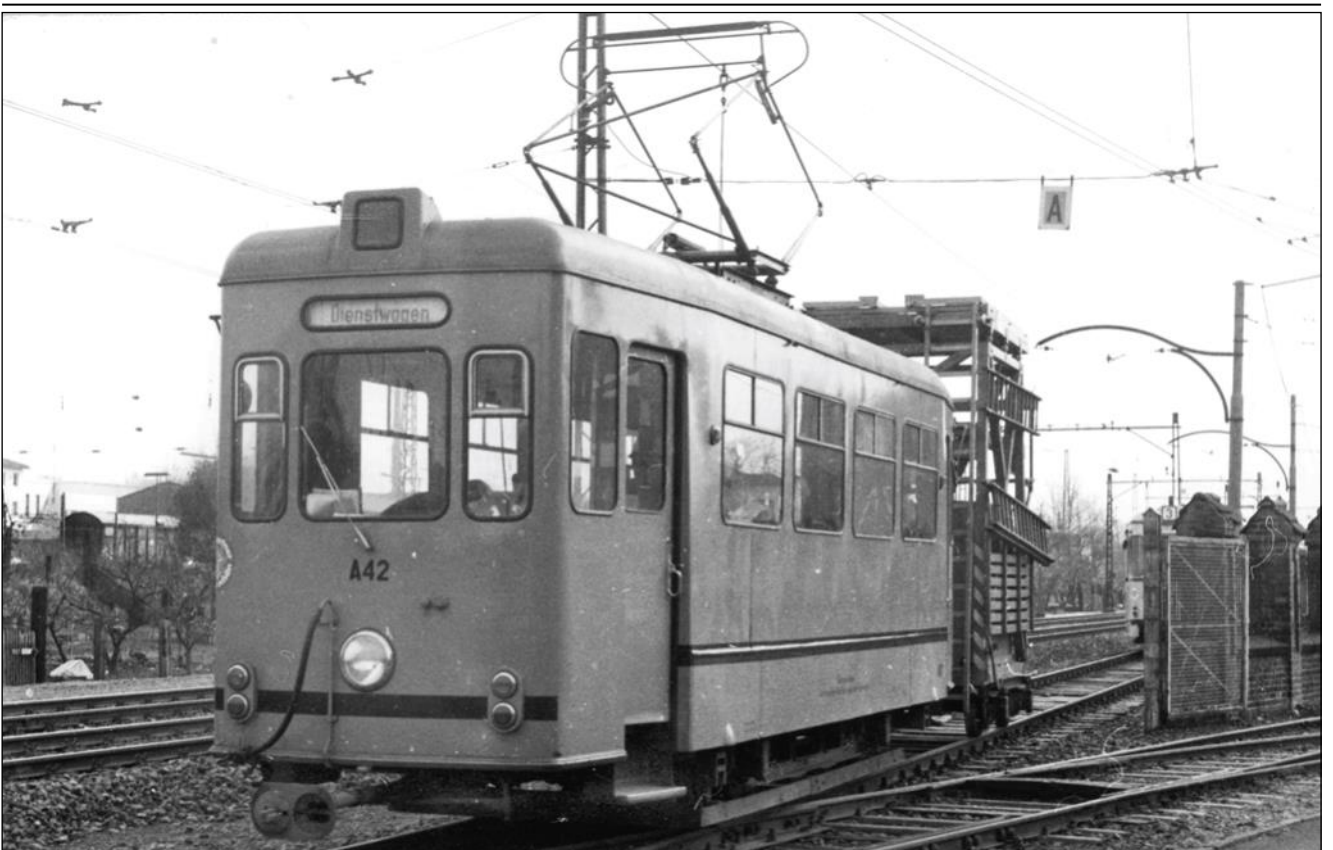




Der ehemalige BGM-Wagen 1, jetzt der SSB-Arbeitswagen A42, war 1974 im Betriebshof Beuel angekommen. Im Bereich der Führerstände gab es Veränderungen: ein Einzelscheinwerfer und neue Blink- und Bremsleuchten.

■ Foto: Gerd Leimbach, Bildsammlung VDVA

Am 7. April 1975 rangierte Arbeitswagen A42 auf dem SSB-Betriebshof Beuel. Angehängt war ein zweiachsiger Turm-Beiwagen mit Holzaufbau, der bei Oberleitungsarbeiten eingesetzt wurde. ■ Foto: G. Thoenes, Sammlung Harald Flux





SSB-Arbeitswagen A42 war mit einem Turm-Beiwagen am 26. April 1977 im Arbeitseinsatz auf dem Streckengleis zwischen Villich-Müldorf und Villich. Im Hintergrund ist der SSB-Wagen 7574 als Fahrschule zu sehen. Das gesperrte Gleis bot die Gelegenheit, Personal auf Stadtbahnwagen auszubilden. ■ Foto: Joachim Eckhardt

Das Foto, um 1980 entstanden, zeigt den Arbeitswagen A42 in der Werkstatthalle des Betriebshofs Beuel, der Herz'schen Halle.

Damals trug das Fahrzeug noch drei bemerkenswerte Aufkleber: Vorn am Führerstand einen Aufkleber des Deutschen Sicherheitsrates von 1971, Titel „Hallo Partner, danke schön“, links daneben (und sicher nicht ernst gemeint) den Aufkleber „Kein Fahrscheinverkauf im Wagen“ und an der ersten Tür das Symbol „Einstieg für Kinderwagen“.

■ Foto: Manfred Zaubitzer, Sammlung Volkhard Stern





Der Arbeitswagen A42 rangierte am 3. April 1976 auf den Gleisen des Betriebshofs Beuel..

■ Foto: Wolfgang Weiss, Sammlung Axel Reuther

Quellenangaben:

Straßenbahnen in Bonn, Karl-Heinz Nau-roth, Verlag Kenning 1989

Triebwagen 1 und 2 der BGM, Gustav Hofmann, Köln-Bonner Verkehrs-magazin 2/2008

Die Straßenbahn Bonn - Godesberg - Mehlem, Axel Reuther, Köln-Bonner Verkehrs-magazin 2/2013

Am 29. September 1985 veranstalteten die Stadtwerke Bonn (SWB) im Betriebshof Friesdorf einen Tag der offenen Tür.

Anlass war die bevorstehende Eröffnung des neuen Betriebshofs Dransdorf (8. Juni 1986), der die bisher in Friesdorf beheimateten Stadtbahnwagen aufnehmen sollte.

Friesdorf wurde anschließend zum reinen Busbetriebs-hof umgewandelt.

Zu besichtigen waren hier, neben den aktuellen Stadtbahnwagen und dem historischen Wagen 13, auch zwei ehemalige BGM-Straßenbahnen; die Arbeitswagen A42 und (hier etwas verdeckt) A32.

Letzterer wurde hier in den folgenden Jahren in die Partybahn „Bönnsche Bimmel“ umgebaut.

■ Foto: Ralf Heinzel





Die Aufnahme des A42 entstand um 1977 auf der Südseite des Beueler Betriebshofs.

Hinter ihm ist ein Triebwagen der ehemaligen Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE) zu erkennen. Fünf dieser Fahrzeuge hatte die SSB 1971 von der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) übernommen und zweitweise auf der SSB-Linie S nach Siegburg eingesetzt. ■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther



Der Arbeitswagen A42 war um 1985 von Beuel zum Betriebshof Friesdorf zurückgebracht.

Hier wurde er ausgemustert und 1990 an das Straßenbahnmuseum in Amsterdam abgegeben.

Das Foto zeigt die Verladeaktion im Betriebshof Friesdorf, wo er auf den Tief-ladeauflieger einer niederländischen Spedition gezogen wurde.

■ Foto: Klaus Döhler, Sammlung Volkhard Stern

Lage des Electriche Museumstramlijn Museums (Straßenbahnmuseum) in Amsterdam. Hierhin verschlug es 1990 den Arbeitswagen A42.

■ Grafik: Wikipedia, das Vereinslogo stammt von deren Internetseite





oben: Im Amsterdamer Straßenbahnmuseum stand 1990 der ehemalige Bonner Arbeitswagen A42. Der Stromabnehmer war noch nicht wieder angebaut worden.

Links neben dem Triebwagen steht ein weiteres Bonner Fahrzeug: ein kurzer zweiachsiger Arbeitsbeiwagen, vermutlich der Wagen 44.

■ Foto: Bernd Dütsch



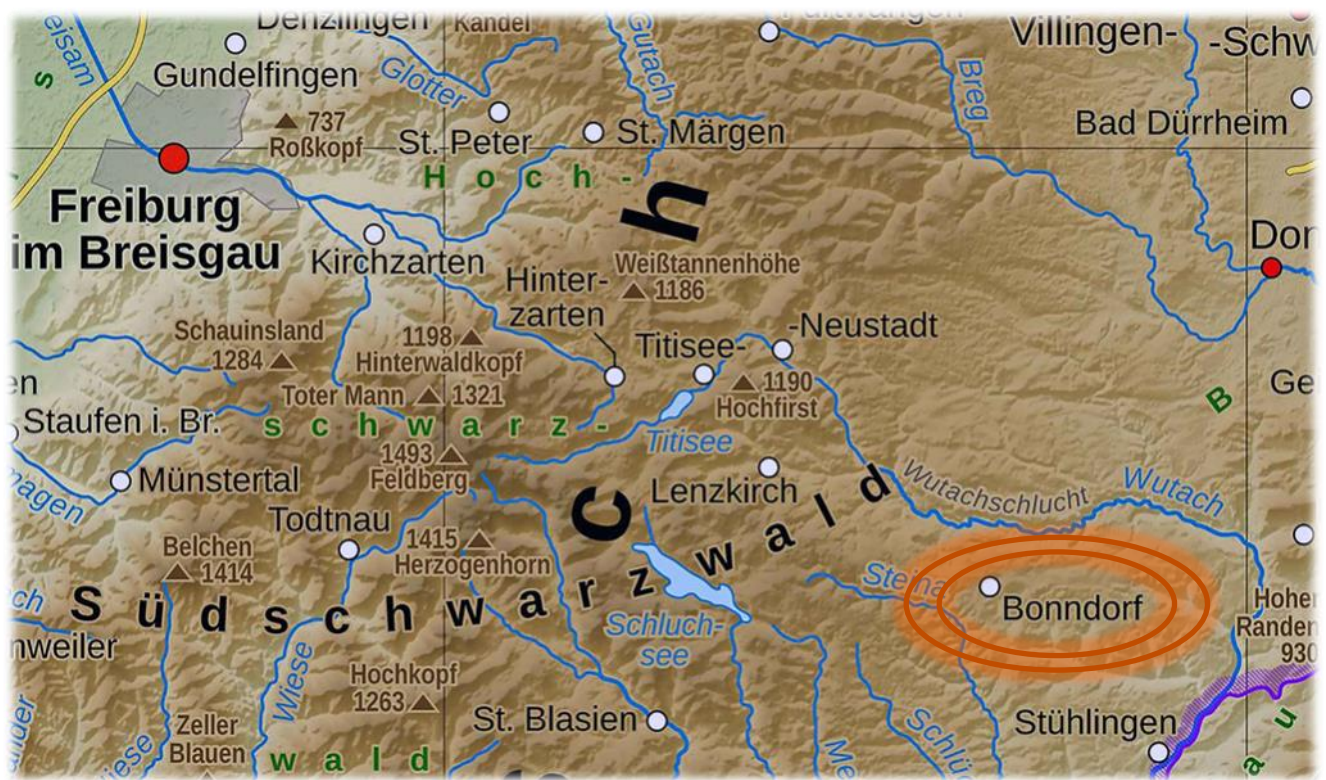
rechts Das Foto vom 11. August 1991 zeigt den oben beschriebenen Arbeitsbeiwagen in Amsterdam.

■ Foto: Ralf Heinzl

Das traurige Foto vom Ende des ehemaligen BGM-Triebwagens 1 entstand am 11. August 1991 im Amsterdamer Straßenbahnmuseum.

■ Foto: Ralf Heinzl





Grafik aus Wikipedia (Thomas Römer, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=49561686>) ■ Grafik bearbeitet: Harald Flux

Straßenbahn auf Reisen

Umzug von Bonn nach Bonndorf

Als im Jahr 1960 die Bonner Straßenbahnwagen der Gründergeneration nach z.T. über fünfzigjährigem pausenlosem Dienst und zwei Weltkriegen ausgedient hatten, stand für zwei von ihnen noch eine lange Reise bevor: Triebwagen 19 (Baujahr 1906) und Triebwagen 45 (Baujahr 1914) wurden von der Stadt Bonn an das Caritas-Kinderheim in Bonndorf im Schwarzwald verschenkt.

Mitte Juni 1960 ging es per Bahntransport von Beuel nach Bonndorf. Das war damals noch möglich, Bonndorf war bis zur Stilllegung der 20 km langen Nebenbahn Kappel-Gutachbrücke - Bonndorf zum Jahresende 1976 ans Schienennetz angeschlossen und auch Ziel von Sonderzügen aus Bonn für das dortige Kinderheim.

Das Kinderkurheim „Haus Waldfriede“, welches zur Bonner Caritas gehörte, nutzte das Geschenk aus Bonn als außergewöhnliches Spielgerät für die Kinder im Heim. (VS)

Ausschnitt aus der Badischen Zeitung vom 22. Juni 1960 (Sammlung Volkhard Stern)



Straßenbahn Bonn—Bonndorf

Große Freude gab es dieser Tage in einem Caritas-Kinderheim als die beiden von der Stadt Bonn gestifteten Straßenbahnwagen eintrafen. Freilich gab die Bundeshauptstadt keine modernen Wagen, sondern Veteranen, die jetzt den Spielzeugpark des Kinderheimes in Bonndorf bereichern. Unser Bild zeigt wie die beiden Wagen auf dem Bahnhofsgelände ausgeladen werden.

Ausschnitt aus der Bonner Rundschau vom 10. Januar 1961
(Sammlung Volkhard Stern)

Bonner Linie 1 im Schwarzwald

Haus Waldfriede: Kinderkurheim der Bonner Caritas in Bonndorf

Im Kinderkurheim „Haus Waldfriede“ in Bonndorf (Schwarzwald) bietet der Bonner Caritasverband die Möglichkeit für sechswöchige Kuren. Es handelt sich besonders um Kinder, die an Erkrankungen der Atmungsorgane und an Unterentwicklung leiden oder um Kinder in der Rekonvaleszenz. Für Kinder, die für einen Genesungsurlaub im Schwarzwald in Frage kommen, können die Eltern einen Antrag beim Caritasverband Bonn, Fritz-Tillmann-Straße 10, oder beim Gesundheitsamt der Stadt Bonn, Engeltalstraße, stellen, da beide über eine feste Zahl von Plätzen in „Haus Waldfriede“ verfügen.

Auf keinen Fall darf, nach Auffassung der Bonner Caritas, ein notwendiger Genesungsaufenthalt für ein Kind an der Geldfrage scheitern. Es wird darum in jedem Einzelfall der Kostenbeitrag der Eltern durch eine Fürsorgerin nach einem festen Schlüssel geregelt, und zwar so, daß er unter allen Umständen tragbar bleibt.

Bonndorf, 860 Meter über dem Meeresspiegel im Hochschwarzwald gelegen, bietet allen Erholungssuchenden ozonreiche Luft und eine Sonnenintensität von 1944 Jahresstunden. Reizvoll ist besonders seine landschaftliche Lage unweit des Feldberges in der Nähe vom Tilt- und Schluchsee. Ein früher in Privatbesitz befindliches Kindererholungsheim konnte die Bonner Caritas

vor einigen Jahren erwerben und nach gründlichem Umbau zu einem allen modernen Erfordernissen entsprechenden Kinderkur- und Genesungsheim ausgestatten. Mehr als 100 Betten stehen für kurbefürchtete Kinder zur Verfügung.

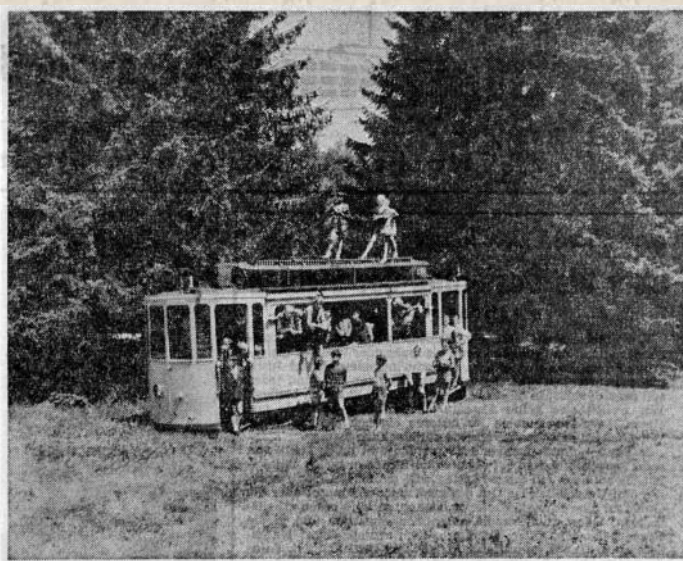
● Mit zwei ausgerangierten Straßenbahnwagen der Linie 1 haben Bonns Stadtväter zur attraktivsten Schau des Kinderkurheilplatzes von „Haus Waldfriede“ beigetragen. Da wird heilig geklingelt, die Kurbel am Fahrerstand gedreht und die Handbremse gezogen. Das Aus- und Einsteigen ist ja auch wieder so eine gute Gelegenheit, sich Bewegung in der gesunden Schwarzwaldluft zu verschaffen. Sind die Kleinen des Fahrens mit der Straßenbahn müde, geht

es auf die Kletterpflanze, Rutschbahnen, Schaukeln, Wippen und in die Sandkästen. Ein bewährtes Spielzeug zur Bekämpfung des Heimwehs in den ersten Tagen nach der Ankunft sind die Autoroller, die jeder Junge mit Freuden benutzt.

Bei schlechtem Wetter spielen die Kinder in den Tagesräumen Domino, Haima, „Mensch ärgere dich nicht“, Kartenspiele und Quartettspiele sowie die Tischspiele: Hockey, Billard, Ping-Pong und Fußball. Die Mädchen vergnügen sich mit Puppenwagen und Wiegen. Eine reichhaltige Bibliothek für Jungen und Mädchen sorgt ebenfalls dafür, daß keine Langeweile aufkommen kann.

● Einmal innerhalb jeder Sechswochen-Kur steht ein Großausflug in die weitere Umgebung auf dem Programm. Eine Schwarzwaldrundfahrt, die auch zum Feldberg führt, der Rheinfall von Schaffhausen mit Schloß Laufen oder sogar eine Fahrt bis zum Großflughafen Zürich in der Schweiz bleiben auch in späteren Jahren den Kindern eindrucksvolle Erinnerungen.

● Für den Winter stehen 40 Rodelschlitten bereit, um den Kindern auf der vom Heim sofort in den Wald hinein führenden zwei Kilometer langen Rodelbahn im Schneeparadies Schwarzwald jene Freuden zu bieten, die sie zumeist in der Heimat nicht erleben können. G.



AUSGEDIENTE Bonner Straßenbahnwagen der Linie 1 auf dem Gelände des Caritas-Kinderheims in Bonndorf im Schwarzwald. Bonner Stadtväter steuerten sie zum Kinderspielplatz bei.

Anm. d. Red. (HF):

Bonndorf im Schwarzwald ist eine Stadt im Landkreis Waldshut in Baden-Württemberg.

Die Stadt liegt etwa 17 Kilometer südöstlich des Titisees auf durchschnittlich 845 Meter Meereshöhe.

Der Transport der Straßenbahnwagen per Eisenbahn von Bonn nach Bonndorf (*nomen est omen...*) musste eine Strecke von gut 500 Kilometern zurücklegen.

Kleinbus-Linien in Bad Godesberg



Für manche Linien mit schwächerem Verkehrsaufkommen oder auch mit schwierigen Straßenverhältnissen genügt der Einsatz von Kleinbussen, so in Bad Godesberg für die Verbindungen von der Innenstadt zur Siedlung Marienforst und nach Muffendorf.

Jahrelang fand sich dafür keine befriedigende Lösung, da die SWB keine geeigneten Kleinbusse im Bestand hatte und hat.

Ein erster Versuch in diese Richtung startete in den 1980er Jahren, als man einen Mercedes-Benz O 309 der Firma Reinhold Zink aus Altenkirchen für die Linie 17 nach Marienforst und Muffendorf anmietete.

Dazu schreibt die Webseite swb9001.de: „Mitte der achtziger Jahre richteten die SWB zur Bedienung des Stadtteils Muffendorf die Kleinbus-Linie 17 (spätere 617) ein. Fahrweg: Godes-

berg Mitte – Stadthalle – Muffendorf; Takt: alle 30 Minuten. Die kurze Linie schaffte der Bus hin und zurück in einer halben Stunde, mit Pause in Muffendorf. Da die SWB keine eigenen Kleinbusse hatte, wurde zunächst Firma Reinhold Zink aus Altenkirchen beauftragt. Reinhold Zink machte sich mit diesem Kleinbus-Auftrag für die SWB selbständig. Zink hat heute den Betriebssitz in Bad Honnef und fährt für die RSVG mit einem Solo-Citaro.“

Der Einsatz des Zink-Kleinbusses währte etwa von 1983 bis 1988.

In größerem Umfang setzte die SWB Kleinbusse mit den Fahrplanwechseln 2015 (Linie 680 im Raum Lessenich/Gielsdorf) und 2019 (Linie 637 im Raum Bad Godesberg) ein, wiederum mit angemieteten Wagen, diesmal von der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK). (VS)



großes Foto: Der Kleinbus der Firma Zink wartete am 31. Mai 1986 an der Endhaltestelle der Linie 17 am Remi-Baert-Platz in Muffendorf. Remi Baert war von 1959 bis 1965 belgischer Botschafter in Bonn, sein Wohnsitz war die am Platz gelegene Kommende. Im Hintergrund ist der Turm der katholischen St.-Martin-Kirche zu erkennen.

oben: Das Foto zeigt den Zink-Kleinbus am 9. September 1986 auf der Linie 17 Richtung Marienforster Steinweg an der Godesberger Haltestelle Brunnenstraße.

unten: Genau an derselben Stelle entstand auch das zweite Foto vom 1. März 2021, diesmal mit einem Mercedes-Sprinter der RVK auf der Rundlinie 637, die das Godesberger Zentrum, Marienforst und Muffendorf auf einem neuen Linienweg verbindet.

■ Fotos: Volkhard Stern





Die Baustelle zwischen den Rampen der Reuterbrücke am 19. September 2023. Im Hintergrund ist die Richtungsfahrbahn Bonn der Kaiserstraße zu erkennen. Der Bildausschnitt zeigt die Schienenreste des Richtungsgleises Bundeskanzlerplatz.

■ Foto: Harald Müller

Ergänzung zum Beitrag „Die Straßenbahnlinie 3 wird umgeleitet“, HVSWB aktuell 3/2023

von Harald Müller

Durch Zufall entdeckte ich am 16. September 2023 während einer Busfahrt zum Bonner Hauptbahnhof eine Kanalbaustelle zwischen den Brückenrampen der Reuterstraße. Und in dieser Baustelle waren Gleisreste zu erkennen, Relikte der bis 1972 hier verkehrenden Straßenbahnlinie 3 der ehemaligen BGM. Im oben zitierten Beitrag war ein Foto dieser Stelle veröffentlicht worden (siehe HVSWB aktuell 3/2023, Seite 15, die Red.).

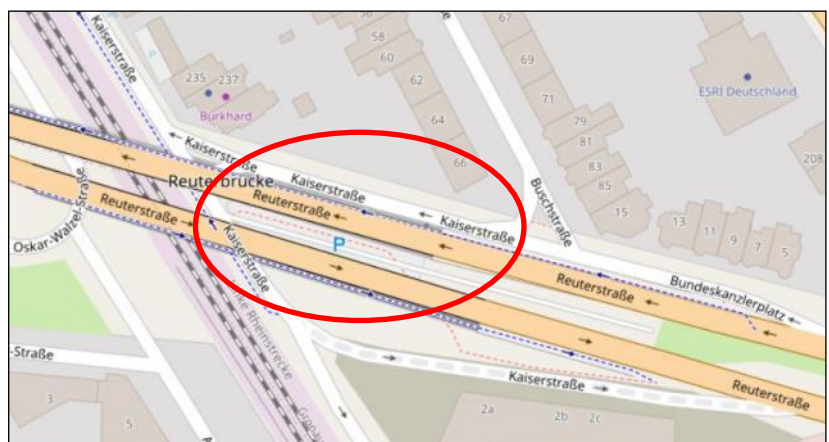
Kurzerhand besuchte ich die Baustelle. Hier, wo nach Einstellen des Bahnverkehrs ein Parkplatz angelegt worden war, war zu den Rampen hin die Fahrbahndecke entfernt wor-

den. Und am Baustellenende ragten unter der noch intakten Teerdecke die Enden der dort noch liegenden Schienen heraus.

Vom beschriebenen Baustellenbereich, damals ein Parkplatz, konnte ich 2007 zwei Aufnahmen machen, auf denen

die überteerten Gleise noch gut erkennen waren.

Gleisreste der ehemaligen BGM liegen heute noch am Bonner Hauptbahnhof (siehe HVSWB aktuell 3/2023, Seite 11, die Red.). □



■ Grafik: Susudata.de, 2023. Bearbeitung: Harald Flux

Nochmals die Baustelle zwischen den Rampen der Reuterbrücke am 19. September 2023, Blickrichtung Bundeskanzlerplatz.

Hinter dem Bagger ist das 1969 eingeweihte Abgeordnetenhochhaus zu sehen, der „Lange Eugen“.

Der Name entstand als ironische Anspielung auf die Körpergröße des ehemaligen Bundestagspräsidenten Eugen Gerstenmaier.

■ Foto: Harald Müller



Ähnliche Fotosituation am 9. Juli 2007

Vor dem roten Volvo S60 (Baujahr 2000) sind die überbauten Gleise der ehemaligen BGM zu erkennen.

■ Foto: Harald Müller



Die Aufnahme vom 19. Mai 1966 zeigt den im Beitrag beschriebenen Baustellenbereich. Zwei Jahre zuvor war die neue Reuterbrücke für den Verkehr freigegeben worden. Eben bog der einzige Gelenkzug der Straßenbahn Bonn - Bad Godesberg - Mehlem (BGM), Wagen 301, auf das 1972 stillgelegte Streckenstück zwischen den Rampen der Reuterbrücke ein. Er war als Linie GM unterwegs nach Mehlem-Ort.

■ Foto: Wolfgang Reimann, Sammlung Volkhart Stern



Vor 30 Jahren fuhr der erste Niederflurwagen

Die werbefreie Zeit

Großes Foto: Der auf der Linie 61 eingesetzte SWB-Niederflurwagen 9451 war im Herbst 1994 unterwegs nach Auerberg. Er hielt eben an der Haltestelle vor dem Bonner Hauptbahnhof. Hinter der Bahn ist das Gebäude der Hansa-ack-Filiale der Sparkasse Bonn zu erkennen. ■ Foto: Volkhard Stern

Eingeklinktes Foto: Über das Fahrplankonzept „Schiene ,94“ informierten die Bonner Stadtwerke auch auf einem Tag der offenen Tür am 17. September 1994 im Betriebshof Dransdorf. Hier stellten sie auch den neuen Niederflurwagen 9451 vor. Die Umstellung auf Niederflurbahnen war ein wesentlicher Teil des Konzepts. ■ Foto: Wilfried Köhn



in Bonn

Im September 1991 bestellte der Bonner Stadtrat 24 DUEWAG-Niederflurbahnen des Typs „R 1.1“. Die Wagen sind dreiteiligen Gelenkwagen mit je einem Führerstand an den Wagenenden. Die Fußbodenhöhe in den Einstiegsbereichen beträgt 352 Millimeter über Schienenoberkante (SO).



Der Fahrzeughersteller Siemens präsentierte im Februar 1995 in Stockholm die gemeinsam mit DUEWAG produzierte neue Niederflurstraßenbahn des Typs R1.1. Zu diesem Zweck kam der Wagen 9451 der Stadtwerke Bonn hierher und fuhr auf der Linie 7N, der sogenannten Djurgårdslijnen, zwischen dem Marktplatz Normalmstorg und Waldemarsudde, dem südlichsten Teil der Stockholmer Halbinsel Djurgården (schwed. für „Tiergarten“).

Fotografiert wurde der 9451 auf der Nybroplan vor dem 1908 eröffneten Königlichen Dramatischen Theater.

■ Postkarte: Sammlung Henrik Boye (hb@sporvognsrejsler.dk)

Die neuen Fahrzeuge wurden in der Reihenfolge ihrer Wagennummern 9451 bis 9474 abgeliefert, der erste am 18. Januar, der letzte am 18. Oktober 1994. Fast alle Neufahrzeuge trugen verschiedene Farben, sie waren zum Anbringen einer Ganzreklame vorbereitet. Ausnahmen bildeten die anfangs in Weißgrün/Moosgrün lackierten Niederflurwagen 9451, 9459, 9469 und 9470.

Die ersten Einsätze im Fahrgastbetrieb erfolgten ab 25. Juli 1994, zunächst auf der Linie 61 von Dottendorf bis zur Haltestelle „Am Bonner Berg“. Einen Monat später, am 19. August 1994, wurde die Neubaustrecke nach Auerberg eröffnet.

Die Linie 62 konnte am 25. September 1994 auf Niederflurwagen umgestellt und über ihre bisherige

Endhaltstelle „Beuel Bahnhof“ hinaus bis „Oberkassel Süd/ Römlinghoven“ verlängert werden. Die bis dahin hier verkehrende Linie 64 entfiel.

Der Wagen 9451

Besonders auffällig war die Farbgebung des hier etwas näher betrachteten Wagens 9451, dessen, am unteren Ende des Wagenkastens verlaufender, moosgrüner Absetzstreifen zu den Wagenenden hin in Höhe der Scheinwerfer sprang. Der Übergang zwischen diesen Ebenen wurde durch jeweils sieben moosgrüne Diagonalstreifen verbunden.

Erwähnenswert ist ein besonderer Einsatz des Triebwagens 9451: Die Firma Siemens hatte den Wagen für Testfahrten in Stockholm ausgeliehen. Eigens für diesen Zweck wurden mehrere

„SIEMENS“-Schriftzüge angebracht. Am 2. Februar 1995 trat der Wagen auf dem Tiefladeauflieger eines holländischen Unternehmens seine Reise nach Schweden an, er blieb bis Anfang März 1995 dort. Ein Auftrag aus Schweden erfolgte jedoch nicht.

Ersatz für Niederflurwagen

Die inzwischen dreißig Einsatzjahre haben deutliche Spuren an den Fahrzeugen hinterlassen, der ab 2023 vorgesehene Ersatz durch neue Niederflur-Fahrzeuge von Skoda Transportation lässt noch auf sich warten.

Offen ist noch die Frage, ob einige DUEWAG-Bahnen als Reserve erhalten bleiben. Der Zustand der Wagen wird das entscheidende Auswahlkriterium sein. (HF)



Die Bahn als Werbeträger

Die erste bekannte Reklame auf Wagen 9451 warb für ein Bonner Restaurant.

Das Foto entstand am 28. Januar 1995 auf der Kennedybrücke, beschildert war er als Verstärkungsfahrt nach Beuel Bahnhof.

■ Foto: Wilfried Köhn

Werbung

Die zweite Werbung für eine Bonner Immobilienfirma entstellte das außergewöhnliche Design des 9451.

Hier ist er am 10. Dezember 1995 an der Endhaltestelle am Quirinusplatz zu sehen.

Im Hintergrund der ehemalige Bunker.

■ Foto: Wilfried Köhn



Im Jahr darauf verlor der Wagen 9451 die grüne Farbgebung. Auf weißem Untergrund warb er für einen Bonner Fensterbau-Betrieb.

Am 26. April 1996 hatte er als Line 62 nach Oberkassel die Endhaltestelle am Quirinusplatz verlassen.

■ Foto: Wilfried Köhn

Im Zu Beginn des Jahres 2003 fuhr Wagen 9451 in der Grundfarbe Weiß durch Bonn.

Am 12. April 2003 hielt er als Linie 61 nach Auerberg an der Haltestelle Eduard-Otto-Straße in Kessenich.

■ Foto: Wilfried Köhn



Die Ganzreklame für einen Bonner Gartenbaubetrieb bedeckte den SWB-Wagen 9451.

Am 20. April 2000 war er als Linie 62 auf der Hausdorffstraße unterwegs nach Dottendorf.

■ Foto: Wilfried Köhn



Etwa später warb der 9451 in auffälligem Gelb für eine Versicherung.

Als Linie 62 nach Oberkassel hielt er am 16. Juni 2003 vor dem Bonner Hauptbahnhof (vergleiche auch Foto Seiten 22/23).

■ Foto: Wilfried Köhn

Quellenangaben:

Blickpunkt
Straßenbahn:
1/1990 -
12/2006
HVSWB aktuell
1/2021

Auftraggeber für die letzte bekannte Reklame des Niederflrwagens 9451 war ein Bonner Fitnessstudio.

Als Linie 62 nach Bonn Hbf hatte er am 11. Juni 2023 die Kennedybrücke verlassen und fuhr über die Berliner Freiheit zum Bertha-von-Suttner-Platz.

■ Foto: Wilfried Köhn



Werbung



Weihnachtsfeier 2023 des HVSWB

■ Fotos: Thomas Nehiba

Die Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) trafen sich am Samstag, 16. Dezember 2023 zur Weihnachtsfeier im Kantine Raum des SWB-Betriebshofs in Bonn-Dransdorf.

Thomas Nehiba, der 1. Vorsitzende, begrüßte die nach und nach eintreffenden Mitglieder und Gäste, letztlich fast fünfzig an der Zahl, und bat zum Buffet.

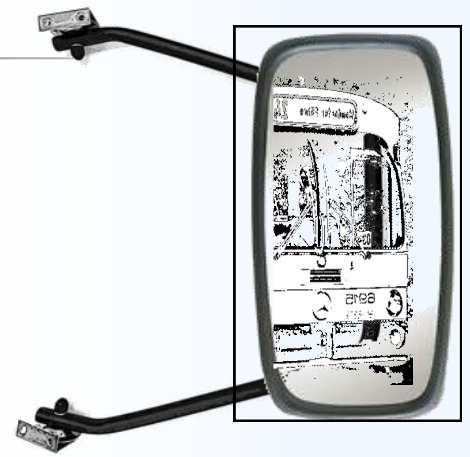
Zeit für Gespräche, Zeit zum Kennenlernen. Fast schon Tradition war die Tombola (Foto links), die manch schönes Geschenk bescherte.

Gegen acht Uhr abends lichteten sich die Reihen. Ein besonderer Dank gilt den Helfern, die das Buffet ergänzten und nett arrangierten. (HF)





Nach Abschluss der Aufarbeitung in Wuppertal wurde der HVSWB-Vereinsbus 8603 am 17. Juli 2014 der Bonner Presse vorgestellt. Am Rheinufer unterhalb der Godesberger Bastei begegneten sich der Wagen 8603 (Baujahr 1986) und das Passagierschiff „Moby Dick“ (Baujahr 1976). ■ Foto: Volkhard Stern



Für Wagen 8603 begann 2014 sein drittes Leben

1 Der am 25. November 1986 von den Stadtwerken Bonn (SWB) in Dienst gestellte Standardbus der ersten Generation, ein Mercedes-Benz O 305, fuhr bis zum 17. Dezember 1998 im Liniendienst.

2 Vom 30. Juli 1999 bis zum 3. April 2009 setzte ihn die Firma Welter aus Gering (Kr. Mayen) vor allem im Schülerverkehr ein.

3 Am 15. April 2009 erwarben drei Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) den Bus und stellten ihn dem Verein zur Verfügung. Im Sommer 2012 wurde er in der Werkstatt der Wuppertaler Stadtwerke komplett aufgearbeitet. Nach der Rückkehr nach Bonn präsentierte der Verein der Öffentlichkeit und der örtlichen Presse. Am Sonntag, 7. September 2014, startete Wagen 8603 zur offiziellen Premierenfahrt. (HF)

10
JAHRE
2014



Krawattennadel des HVSWB.

■ Grafik bearbeitet: Harald Flux

unten: Der Vereinsbus 8603 stand am 7. September 2014 zur Premierenfahrt im SWB-Betriebshof Friesdorf bereit. ■ Foto: Harald Flux



Info-Treff für Mitglieder

Die wegen der Corona-Pandemie eingestellten INFO-Treffs werden wieder aufgenommen. **Termine** und **Treffpunkte** werden gesondert bekanntgegeben.

HVSWB e.V.