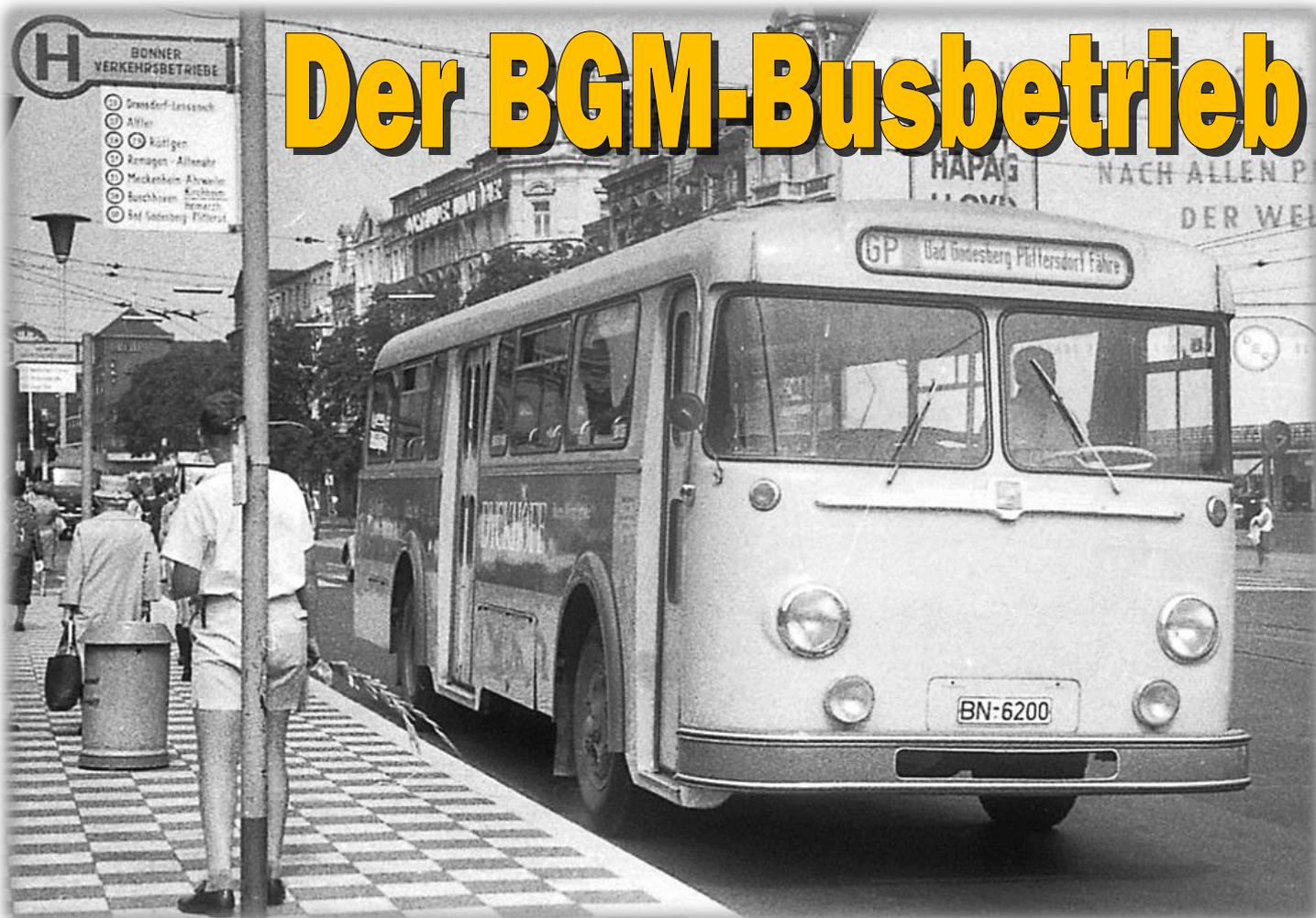


Der BGM-Busbetrieb



■ Fahrzeug-
geschichte:

Diesellok 101
der SSB

Impressum

HVSWB *aktuell*

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

Volker Dibbern (VD)
Ralf Th. Heinzel (RH)
Dr. Frank Mlosch (FM)
Volkhard Stern (VS)

Layout und Gestaltung
Harald Flux

© Alle Rechte vorbehalten;
Nachdruck, Reproduktion
oder Vervielfältigung, auch
auszugsweise und mithilfe
elektronischer Datenträger,
nur mit schriftlicher Genehmi-
gung des Vereins.

Für unverlangt eingesendete
Beiträge wird keine Haftung
übernommen. Eingesandte
Beiträge und Fotos dürfen
künftig anderweitig verwendet
werden, auch in digitalen
Online- und Offline-
Produktionen.

Sämtliche Angaben ohne
Gewähr.

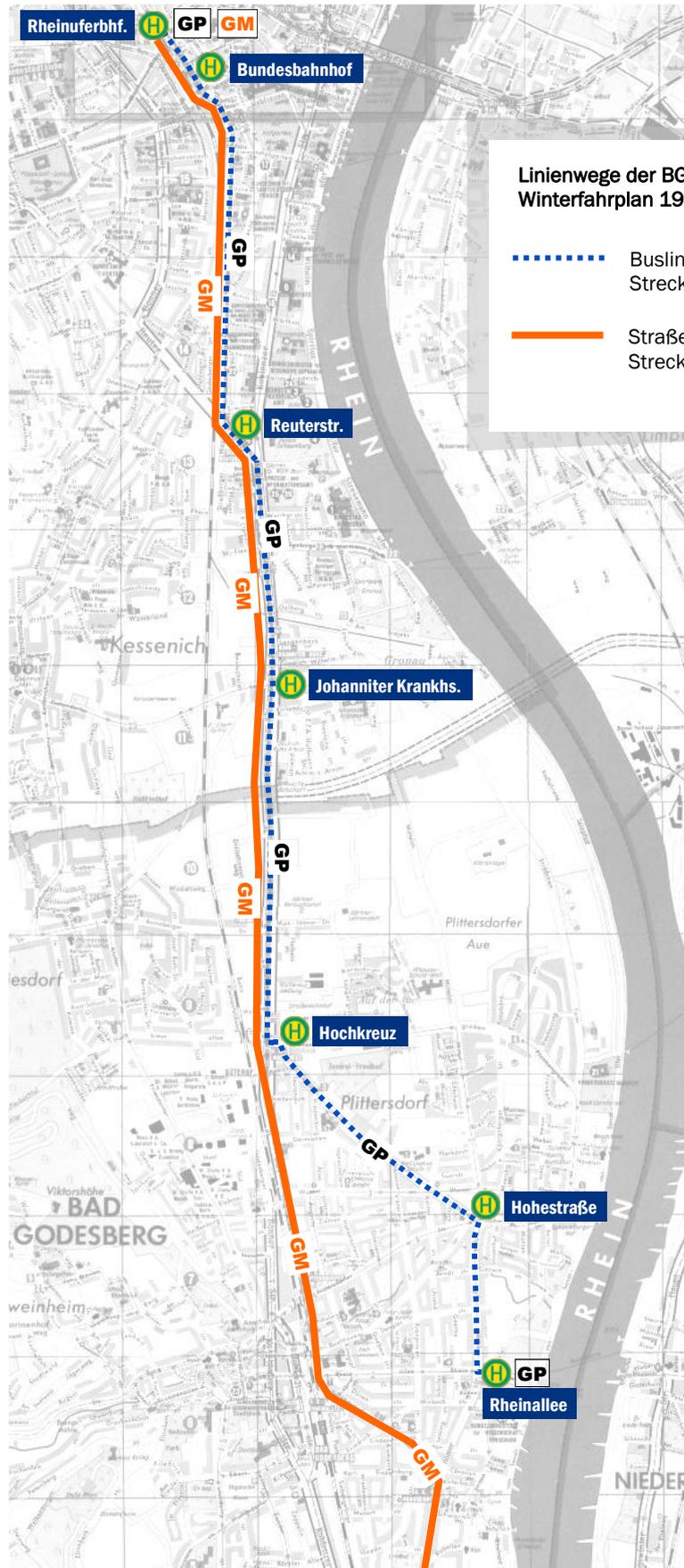
TITELSEITE

Der BGM- Busbetrieb



Vor dem Bonner
Hauptbahnhof hält
BGM-Bus 385, der
am 4. August
1967 als Linie GP
nach Plittersdorf
Fähre eingesetzt
wurde.

■ Foto: Dieter
Waltking



Linienwege der BGM Winterfahrplan 1964-65

- - - - - Buslinie GP,
Streckenlänge ca. 8 km
- Straßenbahnlinie GM,
Streckenlänge ca. 11 km

Grafik: Harald Flux



Der gerade neu gelieferte BGM-Wagen 303 wurde 1955 an der Endhaltestelle Denglerstraße in Plittersdorf abgelichtet.

■ Foto: unbekannt, Sammlung Hanke

Der Busbetrieb der BGM

Einen sehr kleinen Omnibusbetrieb besaß die bis 1969 bestehende „Straßenbahn Bonn – Godesberg – Mehlem (BGM)“, einer der Vorgängerbetriebe der heutigen Stadtwerke Bonn. Während ihres zwanzigjährigen Bestehens betrieb die BGM-Busgesellschaft im Wesentlichen nur eine einzige Linie: die „GP“.

Die BGM hat ihren Ursprung in der „Bonner Straßenbahn Havelstadt, Contag & Cie.“, die im Mai 1882 eine Dampfstraßenbahn zwischen Bonn, Reuterweg, und der Rheinallee in Godesberg eröffnete, ab 1893 verlängert bis Mehlem. Zum 31. Oktober 1905 ging diese Bahnlinie in das Eigentum der neu gegründeten „Straßenbahn Bonn – Godesberg – Mehlem“ über, an der die Stadt Bonn und die Bürgermeisterei Godesberg (damals noch ohne „Bad“) jeweils zur Hälfte beteiligt waren.

Die Strecke wurde 1911 elektrifiziert und erreichte 1937 mit den Endpunkten Bonn, Rheinuferbahnhof und Mehlem ihre größte Ausdehnung von knapp elf Kilometern Länge.

Die Linien des BGM-Busbetriebs

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg begann die Direktion der BGM, über einen Omnibusbetrieb als Ergänzung zur bestehenden Straßenbahnlinie nachzudenken. Nicht ganz freiwillig, sondern auf besonderes Drängen der Stadt Bad Godesberg, des Miteigentümers.

Nach der Währungsreform blühte auch in Godesberg das Wirtschaftsleben wieder auf, deshalb sollte der innerörtliche Verkehr leistungsfähiger gestaltet und zusätzliche Verbindungen eingerichtet werden. Bis dahin verkehrte dort neben der BGM-

Straßenbahnlinie nur eine private Omnibuslinie des Unternehmens Esswein.

Die BGM gab dem Drängen der Stadt nach und gründete 1949 ihren Omnibusbetrieb, zunächst ohne eigene Fahrzeuge. Der Linienbetrieb wurde im November 1949 mit angemieteten Bussen aufgenommen, die von Bonn, Rheinuferbahnhof, über Hochkreuz, Plittersdorf, Godesberg Mitte nach Friesdorf fuhren.

Aber bereits im Oktober 1950 wurde diese Linie wieder verkürzt: Der außerhalb des Godesberger Stadtgebiets liegende Teil, der im Wesentlichen einen Parallelverkehr zur Straßenbahn darstellte, entfiel, die Linie führte nun



Der BVG-Bus 35, der ehemalige Wagen 305 der BGM, ist nach 1955 in Bonn unterwegs.

■ Foto: unbekannt, Sammlung Hanke

von der Wurzerstraße über Plittersdorf – Godesberg Mitte (Rheinallee) nach Friesdorf.

Nachdem 1951 neun BGM-eigene Fahrzeugen zur Verfügung standen, sollte ab November des gleichen Jahres auf Drängen der Stadt Bad Godesberg die ursprüngliche Stadtlinie durch drei neue Kurse ersetzt werden. Die BGM wurde zum Godesberger Stadtverkehrsbetrieb.

Eine Linie führte von Friesdorf nach Bad Godesberg-Mitte (Stadttheater), eine zweite von Plittersdorf (Rheinufer) über Rheinallee und Stadttheater zum Stadtwald und die dritte als neu belebte Verbindung nach Bonn: von Plittersdorf, Denglerstraße über Hochkreuz zum Rhein-

uferbahnhof. Die Konzessionen der beiden innerörtlichen Godesberger Linien gehörten allerdings vollständig der Stadt Bad Godesberg.

Der Beschluss der Stadt, einen eigenen städtischen Omnibusbetrieb zu gründen, ließ nicht lange auf sich warten. Sie begründete es damit, so künftig unabhängiger von der Stadt Bonn den Linienverkehr weiter ausdehnen zu können. Der neugegründete Omnibusbetrieb der Stadtwerke Bad Godesberg übernahm beide BGM-Linien am 1. Juli 1952, allerdings ohne Fahrzeuge.

Die von der BGM betriebene dritte Linie wurde 1955 von der Endhaltestelle Denglerstraße in Plittersdorf

zum dortigen Rheinufer (Fähre) geringfügig verlängert, womit sie ihre längste Ausdehnung erreichte. Gleichzeitig erhielt sie die Linienbezeichnung „GP“ (für „Godesberg/Plittersdorf“), während die Straßenbahnlinie „GM“ benannt wurde. Die Linie GP fuhr tagsüber im Halbstundentakt, in den Verkehrsspitzen viertelstündlich.

Im Zuge der kommunalen Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen wurde die Stadt Bad Godesberg am 1. August 1969 in die Bundeshauptstadt Bonn eingemeindet, gleichzeitig wurde die BGM als eigenständige Gesellschaft aufgelöst und in die Stadtwerke Bonn (SWB) eingegliedert.

BGM-Wagen 301 hat am 6. August 1958 als Linie GP die Endhaltestelle Rheinuferbahnhof verlassen. Sein Ziel ist das Rheinufer im Bad Godesberger Stadtteil Rüngsdorf. Der Bus wurde im selben Jahr noch ausgemustert.

Im hohen Gebäude im Hintergrund, in dem sich vor dem Zweiten Weltkrieg der Firmensitz und die Ausstellungshalle der Firma KERAMAG befand, residiert nun das bekannte Café Kranzler, später die Gastwirtschaft „Edelweiß“.

■ Foto: Horst Michelke



Linie GP:

Bad Godesberg, Plittersdorf-Rheinallee – Bonn, Rheinuferbahnhof

	612	640	706	736	806	836	906	936	1036	1136	1236	1336	1406	1436	1536	1636	1706
Bad Godesberg, Rheinallee	14	42	08	38	08	38	08	38	08	38	08	38	08	38	08	38	08
Denglerstr.	15	43	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09	39	09
Hohestraße	16	44	10	40	10	40	10	40	10	40	10	40	10	40	10	40	10
Saarstr.	17	45	11	41	11	41	11	41	11	41	11	41	11	41	11	41	11
Gotenstr.	18	46	12	42	12	42	12	42	12	42	12	42	12	42	12	42	12
Zentralfriedhof	20	48	14	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14	44	14
Hochkreuz	22	50	16	46	16	46	16	46	16	46	16	46	16	46	16	46	16
Friesdorf	24	52	18	48	18	48	18	48	18	48	18	48	18	48	18	48	18
Bonn, Johanniter Krankhs.	25	53	19	49	19	49	19	49	19	49	19	49	19	49	19	49	19
Heussallee	27	55	21	51	21	51	21	51	21	51	21	51	21	51	21	51	21
Reuterstr.	29	57	23	53	23	53	23	53	23	53	23	53	23	53	23	53	23
Arndtstr.	31	59	25	55	25	55	25	55	25	55	25	55	25	55	25	55	25
Weberstr.	32	700	26	56	26	56	26	56	26	56	26	56	26	56	26	56	26
Kaiserplatz	34	02	28	58	28	58	28	58	28	58	28	58	28	58	28	58	28
Bundesbahnhof	35	703	29	59	29	59	29	59	29	59	29	59	29	59	29	59	29
Rheinuferbhf.	635	703	729	759	829	859	929	959	1059	1159	1259	1359	1429	1459	1529	1559	1629
Bad Godesberg, Rheinallee	1721	1736	1751	1806	1821	1836	1843	1906	1913	1936	1958	2036	2136	2236	—	—	—
Denglerstr.	23	38	53	08	23	38	45	08	15	38	2000	38	38	38	—	—	—
Hohestraße	24	39	54	09	24	39	46	09	16	39	01	39	39	39	—	—	—
Saarstr.	25	40	55	10	25	40	47	10	17	40	02	40	40	40	—	—	—
Gotenstr.	26	41	56	11	26	41	48	11	18	41	03	41	41	41	—	—	—
Zentralfriedhof	27	42	57	12	27	42	49	12	19	42	04	42	42	42	—	—	—
Hochkreuz	29	44	59	14	29	44	1851	14	1921	44	2006	44	44	44	—	—	—
Friesdorf	31	46	1901	16	31	46	16	46	16	46	46	46	46	46	—	—	—
Bonn, Johanniter Krankhs.	33	48	03	18	33	48	18	48	18	48	48	48	48	48	—	—	—
Heussallee	34	49	04	19	34	49	19	49	19	49	49	49	49	49	—	—	—
Reuterstr.	36	51	06	21	36	51	21	51	21	51	51	51	51	51	—	—	—
Arndtstr.	38	53	08	23	38	53	23	53	23	53	53	53	53	53	—	—	—
Weberstr.	40	55	10	25	40	55	25	55	25	55	55	55	55	55	—	—	—
Kaiserplatz	41	56	11	26	41	56	26	56	26	56	56	56	56	56	—	—	—
Bundesbahnhof	43	58	13	28	43	58	28	58	28	58	58	58	58	58	—	—	—
Rheinuferbahnhof	1744	1759	1814	1829	1844	1859	1929	1959	2059	2159	2259	—	—	—	—	—	—

⚡ verkehrt nur werktags a verkehrt nur werktags außer samstags, b verkehrt täglich außer samstags,
 ☞ verkehrt nur samstags ☒ - in Hochkreuz Anschluß an die Straßenbahn nach Bonn.

Winterfahrplan 1964/ 65 der Linie GP.
 ■ Ausriß: Sammlung Volkhard Stern

Die Linie GP blieb vorerst noch als SWB-Linie bestehen, wurde jedoch im September 1970 mit der Neuordnung des gesamten Bonner Liniennetzes durch die neue Buslinie 10 ersetzt, die von Bonn über den Linienweg der GP zur Rheinallee und von dort auf dem Linienweg der ehemaligen Godesberger Linie 2 bis zum Godesberger Stadtwald fuhr.

Die BGM-Omnibusse

Da die BGM 1949, dem Jahr ihrer Gründung, kurzfristig keine eigenen Busse beschaffen konnte und die Einrichtung des Omnibusbetriebs zunächst wohl nur als Versuch ansah, wurden bis 1951 angemietete Busse eingesetzt, gefahren von BGM-Personal.

Meist wurden Fahrzeuge von den Köln-Bonner-Eisenbahnen (KBE) gestellt. Allerdings half zeitweise auch die Bonner Verkehrs-Gesellschaft (BVG) mit ihren Omnibussen aus, was bei Betriebsstörungen auf der Straßenbahn als Schienenersatzverkehr auch schon vor 1949 üblich war.

Mit den Bonner Verkehrsbetrieben BVG und Bahnen der Stadt Bonn,

später auch den Stadtwerken Bonn, hatte die BGM eine Verwaltungs- und Betriebsgemeinschaft, so dass ein gegenseitiges Aushelfen mit Fahrzeugen problemlos möglich war.

Erst zwei Jahre später, im Juli 1951, wurde mit dem Wagen 301, einem Krauss-Maffei KMO 131, der erste eigene Omnibus in Betrieb genommen. Bis November 1951 folgten fünf weitere Busse, die Wagen 302 bis 306, und drei Anhänger mit den Nummern 351 bis 353.

Stationiert waren die BGM-Busse normalerweise im Straßenbahnbetriebshof in Friesdorf, sie wurden jedoch auch gelegentlich in der BVG-Wagenhalle Karlsstraße in Bonn untergestellt und gewartet.

Die Wagennummern entsprachen dem Bonner Omnibus-Nummernsystem, nach dem die Nummern bis „200“ für die BVG-Busse reserviert waren. Ab „201“ waren die Obusse der Bahnen der Stadt Bonn genummert, ab „301“ die BGM-Busse, die ja ebenfalls zur Betriebsgemeinschaft der Verkehrsbetriebe gehörten.

Die Fahrzeuge dieser Verkehrsbetriebe trugen seit jeher die gleiche Farbgebung (creme mit grüner Stoßstan-

ge), sie waren nur an der Eigentümer-Beschriftung zu unterscheiden. Außerdem wurde beim Kauf von Omnibussen eine gemeinsame Beschaffungspolitik verfolgt, die sogar einheitliche Fahrzeugserien ermöglichte. Nachdem die BGM 1952 die beiden Godesberger Linien abgeben musste, war der vorhandene, noch praktisch neue, Wagenpark für die verbliebene Omnibuslinie (Bonn - Plittersdorf) viel zu groß. Daher wurden bis auf die Omnibusse 301 und 302 alle Fahrzeuge an die BVG abgegeben, die diese 1952 in ihren Fahrzeugpark einreichte. Danach besaß die BGM nur noch maximal vier Omnibusse gleichzeitig.

Im Jahr 1955 wurde ein dritter Omnibus gekauft, ein Büssing 4500 T, mit dem die Nummer 303 nun ein zweites Mal besetzt wurde. Das dritte Fahrzeug wurde für den gerade eingerichteten Nachtbusverkehr während der Betriebsruhe der Straßenbahnlinie GM benötigt: In der Zeit zwischen Mitternacht und vier Uhr morgens fuhr etwa stündlich ein Bus von Bonn nach Mehlem oder zur Rheinallee und wieder zurück, insgesamt waren es vier Fahrten.



BGM-Bus 386 wurde um 1972, ein Jahr vor seiner Ausmusterung noch im Bonner Schulbusverkehr eingesetzt.

■ Foto:
Klaus Doehler, Sammlung
Volkhard Stern

Die ersten beiden Busse der BGM, Wagen 301 und 302, wurden bereits 1958 ausgemustert. Da erst im Jahr darauf zwei neue Busse als Ersatz beschafft wurden, musste die BGM vorübergehend nur mit dem Bus 303 auskommen und war wieder auf geliehene Fahrzeuge, dieses Mal ausschließlich von der BVG, angewiesen.

Die Bonner Verkehrsbetriebe führten 1959 ein neues Nummernsystem ein. Die Straßenbahnen aller drei Betriebe (Bonn, BGM, SSB) wurden nun in das bestehende Schema eingliedert, den BGM-Straßenbahnen waren nun die Nummern ab „301“ vorbehalten, die BGM-Busse erhielten Nummern ab „381“. Entsprechend bekamen die beiden in diesem Jahr neu beschafften

Busse vom Typ Büssing/ Emmelmann TU 5 die Nummern 381 und 382, der vorhandene Wagen 303 wurde in 383 unnummeriert.

In den nächsten fünf Jahren gab es keine Veränderungen im Omnibusbetrieb der BGM. Erst 1964 wurde ein vierter Bus beschafft, der Wagen 384, ein Büssing Senator 13. Dadurch konnte die BGM bei Ausfall eines Busses weitgehend auf fremde Fahrzeuge verzichten.

Ebenfalls 1964 erhielten die BGM-Busse städtische Bonner Kennzeichen mit 6000er-Nummern, die Busse der BVG waren schon immer so beschildert. Bis dahin trugen die BGM - Busse zivile Kennzeichen: BN-E bzw. BN-OH.

Eine große Veränderung erfuhr der Wagenpark der BGM im Jahr 1967: Die beiden Wagen 381 und 382 wurden gegen die Wagen 48 und 49 der SWB getauscht, zwei Büssing TU 11, die nun die Nummern 385 und 386 erhielten. Dieser Tausch hatte einerseits den Zweck, mit den Bussen höhere Fahrleistungen bis zu ihrer Ausmusterung zu erzielen, da die Busse bei der BGM durchschnittlich vergleichsweise wenige Kilometer zurücklegten. Andererseits waren die Wagen 385 und 386 länger als die Tauschbusse und boten mehr Fahrgästen Platz.

Außerdem wurde 1967 der Wagen 383 ausgemustert, man ersetzte ihn durch den Wagen 387. Dieser Büssing Senator 13 D war allerdings

Der SWB-Bus 60 wurde am 23. Juni 1970 ersatzweise auf der BGM-Linie GP eingesetzt. Er hatte auf seiner Fahrt zum Rheinuferbahnhof den Bonner Hauptbahnhof erreicht.

■ Foto: Horst Michelke



SWB-Wagen 384, der ehemalige BGM-Bus, stand im Juni 1975 an der Endhaltestelle Kiefernweg (Venusberg) als Einsatzwagen zum Bonner Hauptbahnhof bereit.

■ Foto: Horst Hanke



nicht neu, sondern hatte bereits eine wechselvolle Geschichte hinter sich: Der Bus fuhr bereits von März bis November 1965 als Vorführwagen der Firma Büssing bei den Stadtwerken Bonn, bevor der Beueler Omnibusunternehmer Reiter ihn kaufte. Dieser behielt den Büssing nur zwei Jahre und verkaufte ihn im November 1967 mit einer Laufleistung von etwa 160.000 km an die BGM. Die vier Busse der BGM gingen 1969 unter ihren alten Nummern 384 bis 387 in den SWB-Bestand über und

wurden im ganzen SWB-Netz eingesetzt.

Interessant ist, dass damit auch die beiden Büssing TU 11 nach knapp zweijährigem Zwischenspiel bei der BGM wieder zur SWB zurückkehrten und bis zu ihrer Ausmusterung 1973 an ihren BGM-Nummern zu erkennen waren.

Mit dem Verkauf der beiden Büssing Senator 384 und 387 verschwanden 1975 auch die letzten beiden BGM-Busse aus Bonn. (HF)

Wir danken Herrn Horst Hanke für seine ausgezeichneten Recherchen und Informationen, ohne die dieser Beitrag nicht möglich gewesen wäre.

Wagenpark des Omnibusbetriebs der Straßenbahn Bonn – Godesberg – Mehlem (BGM)

Wagen-Nummer	Baujahr	Hersteller und Typ	Bemerkungen/ Besonderheiten	ausgemustert
301	1951	Krauss-Maffei KMO- 131		1958
302	1951	Mercedes-Benz/Kässbohrer O 3500		1958
303 (I)	1951	Büssing TU-9	1952 an BVG, dort Wagen- 33	1963
303 (II)	1955	Büssing 4500 T	1959 <u>umgenummert</u> in-383	-
304	1951	Büssing TU-9	1952 an BVG, dort Wagen- 34	1966
305	1951	Büssing TU-9	1952 an BVG, dort Wagen- 35	1965
306	1951	Kraus-Maffei KMO 131	1952 an BVG, dort Wagen- 36	1960
381	1959	Büssing/ <u>Emmelmann</u> TU-5	1697- an SWB, dort Wagen 25	1973
382	1959	Büssing/ <u>Emmelmann</u> TU-5	1967- an SWB, dort Wagen 26	1973
383	1955	Büssing 4500 T	1959 <u>umgenummert</u> aus 303 (II)	1967
384	1964	Büssing Senator 13	1967- an SWB, dort Wagen 384	1975
385	1957	Büssing TU-11	1967- Wagen- 48 von SWB, 1969 zurück an SWB, dort Wagen- 385	1973
386	1957	Büssing TU-11	1967- Wagen- 49 von SWB, 1969 zurück an SWB, dort Wagen- 386	1973
387	1965	Büssing Senator 13 D	1965 als Vorführwagen- in Bonn, 1967 an Fa. Reiter, Beuel, 1969 an SWB, dort Wagen- 387	1975
Anhangert				
Wagen-Nummer	Baujahr	Hersteller und Typ	Bemerkungen/ Besonderheiten	ausgemustert
351	1951	Bauer	1952 an BVG, dort Wagen- 9	1960
352	1951	Bauer	1952 an BVG, dort Wagen- 10	1960
353	1951	Kässbohrer PA 5	1952 an BVG, dort Wagen- 11	1960

Diesellok 101 der SSB/SWB



Diesellok 101 hat am 18. November 2017 mit einem Bauzug den Beueler Betriebshof verlassen und passiert die Haltestelle der Straßenbahnlinie 62 vor dem DB-Bahnhof. Die Transportwagen sind mit Haltestellendächern beladen, die für den Haltepunkt Tannenbusch Süd bestimmt sind. ■ Foto: Felix Much

Gleisunterhaltung, Schienenschleifen, Instandsetzen der Oberleitung, Salzstreuen im Winter: Vor allem für diese Aufgaben setzen Straßenbahnbetriebe spezielle Arbeitsfahrzeuge ein, so auch die Stadtwerke Bonn (SWB) und deren Vorgängerbetriebe. Üblicherweise wurden für diese Zwecke umgebaute elektrische Straßenbahnwagen herangezogen. Wenn allerdings die Oberleitung nicht genutzt werden kann, sind Fahrzeuge gefragt, die unabhängig von der Stromversorgung betrieben werden können: In solchem Fall eine Diesellokomotive.

In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg herrschte überall in Deutschland Not und Mangel. So auch bei dem Bonner Straßenbahnbetrieb der Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn Stadt, Bonn Land und des Siegkreises, kurz SSB (für Siebengebirgs- und Siegburger Bahn).

Nach Bombenangriffen waren Gleisanlagen und Gebäude beschädigt, der Wagenpark aus den Jahren 1911, 1914 und 1925 durch Kriegsverluste und Unfälle dezimiert: Von ehemals 19 Triebwagen waren 1945 nur noch 13 Triebwagen vorhanden.

Für den Bauzugdienst setzten die SSB immer Triebwagen aus dem regulären Fahrzeugbestand ein. Gerade die wurden in den Nach-

kriegsjahren aber für den Personenverkehr benötigt. Allerdings konnten die Personenzüge wegen der häufigen Stromausfälle in dieser Zeit oft genug nicht verkehren.

Vor diesem Hintergrund entwickelte Arno Henny, Betriebsleiter der Bonner Straßen- und Fernbahn-Direktion (als Fernbahn wurden die Strecken nach Siegburg, Honnef und Bad Godesberg bezeichnet) die Vorstellung von einer Diesellokomotive, die SSB-Arbeitszüge ziehen konnte und bei Bedarf mit SSB-Personenwagen einsetzbar war.

Hersteller sollte die Kölner Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD) sein, deren Werk in Köln-Deutz lag. Neben der räumlichen Nähe des Herstellers und den kurzen

Transportwegen für die Anlieferung gab es einen weiteren Grund für Hennys Entscheidung: Der damalige Chefkonstrukteur von KHD (gebräuchlicher: „Deutz“) war ein Studienfreund.

SSB-Diesellok 101

Henny entschied sich 1950 für eine zweiachsige Diesellokomotive in sogenannter Straßenbahnausführung, 2,25 Meter breit, mit hochliegendem Führerstand, die von Deutz als Typ A6M 517 R, „Version 2“ (von insgesamt drei Versionen), angeboten wurde.

Die Lok mit der SSB-Nummer 101 erhielt eine Streckenausrüstung, hatte ein Druckluftbremssystem, zwei übereinander liegende Stirnlampen (wie die ab 1953 ein-

gesetzten Doppel-Triebwagen) und verfügte über Läutewerk und Lokpfeife.

Auf Puffer oder Zughaken wurde verzichtet, da sie keine regulären Eisenbahnfahrzeuge befördern sollte. Beidseitig waren Trompeten-Kupplungen angebracht, wie sie um 1950 bei allen SSB-Fahrzeugen üblich war. Sie wurden später gegen automatische Scharfenbergkupplungen ausgetauscht, mit denen alle neu beschafften Straßenbahnfahrzeuge ausgerüstet waren.

Das Getriebe schaltete automatisch, wenn eine bestimmte Umdrehungszahl des Motors erreicht war. Der Führerstand wurde über das Kühlwasser geheizt, eine Zugheizung gab es nicht.

Für den Arbeitszugdienst war ein drehbarer Dachscheinwerfer zum Anstrahlen der Oberleitung angebracht. Die Lok erhielt außen angebrachte Steckdosen, an denen Scheinwerfer zur Beleuchtung von Arbeitsstellen angeschlossen werden konnten, sowie eine Vorrichtung zum Betrieb von Presslufthämmern.

Geliefert wurde Lok 101 in cremefarbener Lackierung; noch in der ersten Hälfte der 1950er Jahre wurde sie in einen silberfarbenen Anstrich geändert und in den 1970er Jahren erhielt die Lok die orange Farbgebung aller Bonner Arbeitsfahrzeuge.

Eine Besonderheit der Lok war eine technische Einrichtung, durch die Schallsignale in angehängte Personenwagen übertragen werden konnten. Diese Signale dienten zur Verständigung zwischen Lokführer und Zugführer, wenn Diesellok 101 und zwei vierachsige Beiwagen des elektrischen Fuhrparks einen Personenzug bildeten.

Hierfür wurden die Beiwagen 51, 57, 59 und 60 der 24-Volt-Stromversorgung der Lok angepasst. Jeweils zwei Beiwagen konnten mit der Lok gekuppelt werden, die anderen beiden dienten als Reserve.



Diesellok 101 rangierte am 6. August 1955 den Schleifwagen 206 (später in A 43 umgezeichnet) im Betriebshof Beuel. Kurz darauf verlor die Lok ihren cremefarbenen Anstrich.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



oben: Die inzwischen silberfarbene Lok 101 hatte im Juni 1960 den Betriebshof Beuel verlassen. Angehängt waren eine Kastenlore und ein Flachwagen, beladen mit Schwellen. Verdeckt im Hintergrund ist ein Großraumwagen der Linie 2 in der Wendeschleife zu erkennen.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

unten: Tag der offenen Tür am 19. August 1977 im Betriebshof Bonn-Beuel. Hinter Lok 101, inzwischen in orangefarbenen Warnanstrich, ist der Schleifwagen A 43 zu sehen. Die Diesellok hat geänderte Brems- und Schlussleuchten.

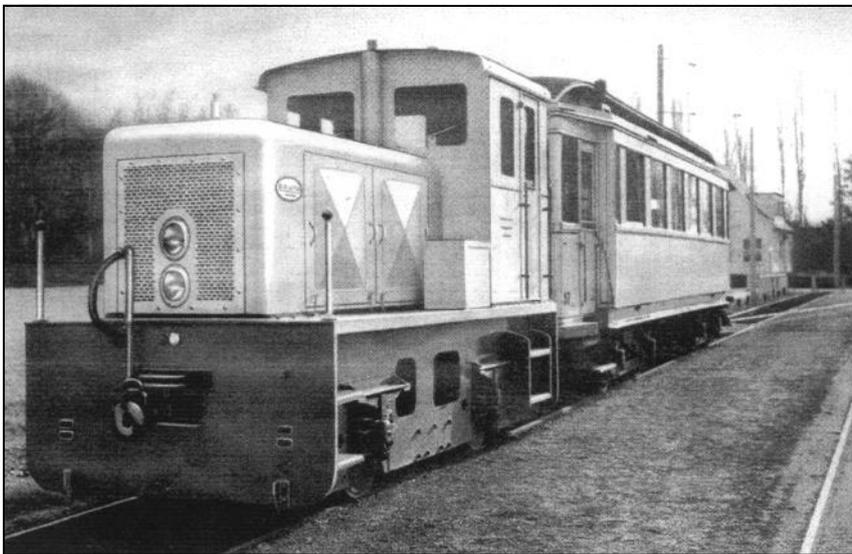
■ Foto: Axel Reuther





Abnahmefahrt der Diesellok 101 am 17. Januar 1951 in Honnef. Die Lok hatte den Beiwagen 57 umfahren und stand bereit zur Rückfahrt nach Beuel.

■ Foto: unbekannt, Sammlung Axel Reuther



oben: Lok 101 im cremefarbene Farbleid und Beiwagen 57 standen 1952 abfahrbereit im Endbahnhof Honnef.

■ Foto: unbekannt, Sammlung Volkhard Stern

unten: Ein Verstärkungszug hatte 1953 die Endhaltestelle in Königswinter erreicht. Hinter der Diesellok 101 hingen die Beiwagen 57 und 51 (Schlusswagen).

■ Foto: van Doy, Sammlung Eduard J. Bouwman



Einsätze der Diesellok 101 im Personenverkehr

Die SSB-Diesellok Nummer 101 wurde, gerade fertiggestellt, im September 1951 zunächst auf der Verkehrsausstellung „Schiene und Straße“ im Essener Grugapark gezeigt. Hier stellte die westdeutsche Fahrzeugindustrie zu Beginn des wirtschaftlichen Aufschwungs ihre neuesten Produkte vor. Im Beueler Betriebsbahnhof traf Lok 101 schließlich am 9. November 1951 ein.

Auf der offiziellen Abnahmefahrt am 17. Januar 1952 vom Beueler Bahnhof nach Honnef und zurück fuhr Henny die Lok selbst. Mitgefahren war auch ein Vertreter der Aufsichtsbehörde Nordrhein für nichtbundeseigene Eisenbahnen, da die SSB-Strecke nach Honnef noch als elektrische Kleinbahn eingestuft war (die Umkonzessionierung zur Straßenbahn erfolgte erst 1960).

Am Tag darauf berichtete der Bonner General-Anzeiger über einen ungewöhnlichen „Straßenbahnzug“, der Aufsehen auf der Siebengebirgsbahn erregte. „Anstelle des üblichen Triebwagens zog ein girlandengeschmücktes, lokomotivähnliches Gebilde einen Wagen der Siebengebirgsbahn.“ Die Jungfernfahrt der Diesellok 101 mit angehängtem Beiwagen 57 verlief störungsfrei, Honnef war nach 35 Minuten Fahrzeit erreicht. Ein planmäßiger Personenzug benötigte für die gleiche Distanz etwa 30 Minuten, allerdings bei elf Zwischenhalten.

Regelmäßige Einsätze von lokbespannten Personenzügen auf der Siebengebirgsbahn fanden ab 1952 statt. Sie endeten erst mit Auslieferung der neuen Talbot-Triebwagen im Herbst 1953.

An Werktagen gab es eine morgendliche und eine abendliche Fahrt von Bonn nach Königswinter und zurück. Morgens fuhr der Zug um halb sechs Uhr leer vom Beueler Depot zur Endhaltestelle Rheinuferbahnhof in der Meckenheimer Straße. Gegen 6 Uhr folgte der Zug als Verstärkungsfahrt dem planmäßigen elektrischen Zug nach Königs-

winter, von dort fuhr er wieder zurück. In den Abendstunden wiederholte sich dieser Einsatz.

An einigen Wochenenden wurde die Zuggarnitur für den Ausflugsverkehr nach Königswinter benötigt. Bei großem Andrang stand sie als Reserve in Königswinter bereit. Gelegentlich kam die Einheit auch auf dem Siegburger Zweig der SSB zum Einsatz, dann als Zusatzleistung von Bonn bis Hangelar und zurück.

Überführungsfahrten mit Lok 101

In den Jahren 1953 bis 1959 wurde Lok 101 mehrfach für Überführungsfahrten von Fahrzeugen der Straßenbahn Bonn-Bad Godesberg-Mehlem (BGM) eingesetzt. Vom Herstellerwerk Westwaggon in Köln-Deutz wurden die Wagen über bestehende Gleisanlagen rechts- bzw. linksrheinisch zum Betriebshof Friesdorf geschleppt. Vier Triebwagen nahmen den linksrheinischen Weg über Wesseling, 16 Triebwagen, sechs Beiwagen und fünf Steuerwagen kamen über Zündorf und Siegburg.

Die Triebwagen 15 bis 18 wurden im Dezember 1953 in zwei nächtlichen Fahrten von Diesellok 101 im Deutzer Westwaggonwerk abgeholt. Wegen Instandhaltungsarbeiten auf der rechtsrheinischen Fahrtroute nahmen diese Überführungsfahrten den Weg über die Deutzer Brücke, den Neumarkt und die Ringstrecke und erreichten am Marienburger Rheinufer die Gleise der Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE). Weiter ging es über deren Eisenbahnstrecke zum Bonner Rheinuferbahnhof und dort über ein Klettergleis auf die Gleise der BGM.

Alle anderen Fahrzeuge nahmen den rechtsrheinischen Weg. Über die Gleise der Kölner Straßenbahn zog Lok 101 die Wagen bis Zündorf, von dort weiter über die Kleinbahnstrecke bis Siegburg. Hier war die SSB-Strecke nach Bonn erreicht, die Bonner Innen-



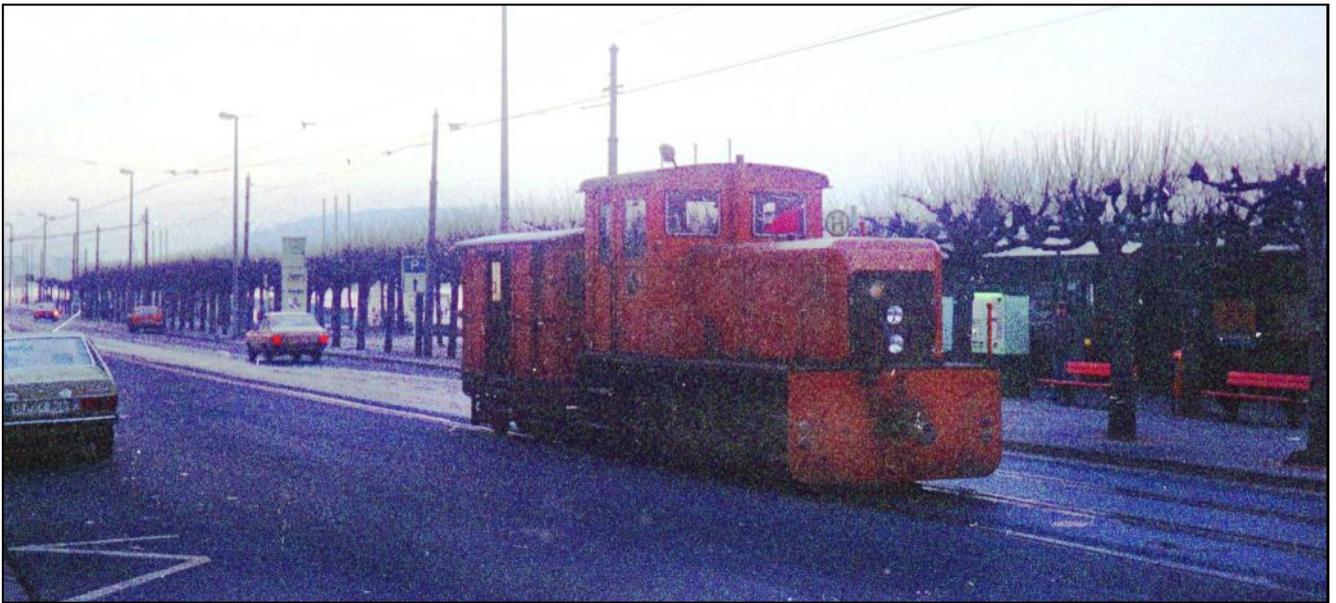
Großes Aufsehen erregte der Talbot-Doppeltriebwagen 30/31, der 1953 im DB-Bahnhof Beuel angekommen war. Hier gab es damals noch Formsignale. Die cremefarbene SSB-Diesellok 101 holte den silbergrauen Triebwagen vom Übergabegleis ab. ■ Foto: unbekannt, Sammlung Volkhard Stern



oben: Im Westwaggon-Werk Köln-Deutz stand Lok 101 im März 1956 mit einem neuen BGM-Zug zur Fahrt nach Bonn bereit. Die Lok war schon silberfarben lackiert, die Beschriftung am Führerhaus ist tiefer angebracht. ■ Foto: Werkfoto Kiepe, Sammlung Axel Reuther

oben: Ähnliche Situation wie beim Foto oben: Lok 101 holte am 20. April 1961 den Westwaggon-Triebwagen 434/435 vom Übergabegleis des DB-Bahnhofs Beuel ab. Hier standen nun Lichtsignale und Oberleitungsmaste. Die Lok war nun silberfarben, der Triebwagen cremefarben. ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern





stadt wurde auf den Gleisen der städtischen Straßenbahn durchquert und am Bonner Bahnhof waren die BGM-Gleise erreicht.

Am 3. September 1953 wurden so die Beiwagen 51 bis 53 übergeführt, die anderen Fahrzeuge folgten Ende 1955, im Frühjahr 1956 und Ende 1959.

Die Arbeitszug-Lok 101

Die SSB-Lok 101 wurde mit Ausnahme der Überführungsfahrten ab 1954 nur noch vor Arbeitszügen eingesetzt. Gelegentlich gab es Schienenfahrzeuge im Beueler Straßenbahndepot zu rangieren. Dazu gehörte auch die Überführung ankommender Neubaufahr-

zeuge, die in Beuel von der Deutschen Bundesbahn (DB) übernommen wurden. Bis zum Ende der Siebzigerjahre des letzten Jahrhunderts existierte hierfür in Beuel ein Verbindungsgleis zwischen DB und SWB/SSB.

In seltenen Fällen musste die Diesellok auch defekte Straßenbahn- oder Stadtbahnwagen abschleppen.

Fitnesskur für eine Unentbehrliche

Die Diesellok 101 gehört mittlerweile der Stadtwerke Bonn-Tochtergesellschaft SWB Service, nach wie vor wird sie vor Arbeitszügen eingesetzt.

Mit ihren Zulassungen gemäß Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) und Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) darf die Lok sowohl im Bonner Straßen- und U-Bahn-Netz fahren als auch nach Köln über die KBE/HGK-Strecken am Rheinufer und im Vorgebirge.

In den 1980er Jahren wurde eine Funkanlage eingebaut, ebenso eine gelbe Rundumleuchte und das für die EBO-Zulassung erforderliche Dreilicht-Spitzensignal.

Ende 2007/ Anfang 2008 erhielt die Lok einen modernen Dieselmotor, der nun 100 kW (136 PS) leistet. Für den Einsatz auf der



oben: Diesellok 101 mit Salzwagen A 44 am 28. Januar 1980 auf der Rheinallee in Königswinter.

■ Foto: Volkhard Stern

links: Tag der offenen Tür im September 1983 im Betriebshof Friesdorf. Lok 101 hatte im August 1982 eine Hauptuntersuchung mit einer kompletten Neulackierung erhalten. Dabei erhielt sie eine Scharfenbergkupplung anstelle der alten Trompetenkupplung.

■ Foto: Harald Flux



Tunnelstrecke wurde eine Abgasreinigungsanlage und das in Bonn und Köln verwendete Zugsicherungssystem eingebaut. In Teilbereichen wie z.B. Brems-, Rück- und Blinkleuchten wurde sie schon vorher modernisiert, markante Teile wie die Doppelscheinwerfer blieben aber unverändert. (HF)

Quellen:

KÖLN-BONNER-VERKEHRSMAGAZIN,
4/2007 (Volkhard Stern)
1 bis 3/2014 (Axel Reuther),

STRASSENBAHN MAGAZIN,
1 und 2/2012 (Axel Reuther),

STRASSENBAHNEN IN BONN, Karl-Heinz Nauroth,
Verlag Kenning

AUFZEICHNUNGEN Dr. Frank Mlosch



oben: Aufräumarbeiten nach dem sogenannten Jahrhunderthochwasser. Der Arbeitszug mit Lok 101 wurde am 27. Dezember 1993 auf der Rheinallee in Königswinter eingesetzt, um die Gleise vom Schlamm zu befreien.

In der Dechant-Ibach-Straße (rechts im Bild) sind noch Schlammreste zu sehen.

■ Foto: Michael Much

Mitte rechts: Diesellok 101 am 11. Juni 1994 im Betriebshof Bonn-Dransdorf. Hinter der Lok steht der abgestellte Großraumtriebwagen 210 (Baujahr 1960), der durch moderne Niederflurwagen ersetzt wurde. ■ Foto: Michael Much

rechts: Nach der Hauptuntersuchung bei der Firma Reuschling präsentierte sich am 14. Februar 2009 die modernisierte Lok 101 im Betriebshof Bonn-Dransdorf.

■ Foto: Michael Much





Der Transport der Lok 101 zur Hauptuntersuchung bei der Firma Westfälische Lokomotiven-Fabrik Hattingen Karl Reuschling GmbH & Co. KG, Hattingen (WLH) erfolgte am 13. Dezember 2017. Der Kran hatte sie so weit angehoben, dass der bereitstehende Tieflader darunter geschoben werden konnte. ■ Foto: Felix Much

Sonntag, 3. Dezember 2017

Besuch des Weihnachtsmarktes in Ahrweiler

Bereits zum vierten Mal bot der HVSWB zur Adventszeit eine Busfahrt zum bekanntesten Weihnachtsmarkt in Ahrweiler an. Mit 37 Teilnehmern war der HVSWB-Vereinsbus 8603 fast voll besetzt.

Fahrer der Tour war Konrad Koltzenburg, sein Busbegleiter war Thomas Nehiba. Bei Robin Much dürfen wir uns für seinen überzeugenden Einsatz als Nikolaus bedanken. (HF)

■ Foto: Thomas Nehiba



Samstag, 9. Dezember 2017

Weihnachtsfeier des HVSWB

Die Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) trafen sich am Samstag, 9. Dezember 2017 zur Weihnachtsfeier im Kantinenraum des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf.

Kurz nach 15 Uhr füllte sich der Raum. Thomas Nehiba, der 1. Vorsitzende, begrüßte die sechzig Anwesenden und bat anschließend zum Buffet. Hier warteten gebratene Nudeln mit Gemüse, Chili con Carne, Erbsensuppe, Nudelsalat und belegte Brötchen. auf die Gäste Selbst Kaffee und Kuchen fehlten nicht.

Langsam wurde es dunkel, das Licht wurde gelöscht, die Kerzen auf den Tischen verbreiteten eine gemütliche Stimmung. Der richtige Moment, um einen von Volkhard Stern zur Verfügung gestellten Farbfilm über die

Straßenbahnen der BGM genießen. Anschließend zeigte Sven Hense seine Fotodokumentation vom Transport des Wagen 13 vom Betriebshof Dransdorf nach Birresdorf.

Gegen acht Uhr abends lichteteten sich die Reihen, fleißige Hände machten sich ans Aufräumen. Ein besonderer Dank gilt Karin Koldehoff, die das Buffet ergänzte und nett arrangierte - die gute „Hausfee“ schlechthin. (HF)



■ Foto: Harald Flux

Der Vereinsbus und das ehemalige Jugoslawien



Fahrgästen, die schon einmal in unserem Vereinsbus 8603 mitgefahren sind, werden zwei große Aufkleber in der Dachrundung aufgefallen sein, direkt über den Fahrscheinentwertern.

Die beiden Aufkleber, die auch nach der Ausmusterung der Busses original erhalten blieben, drohen sogenannten Schwarzfahrern Strafen für das Nichtbezahlen an, damals in Höhe von 60 DM (heute sind es 60 Euro). Die Hinweise wurden in mehrere Sprachen übersetzt, jeweils gekenn-

zeichnet durch die entsprechende Länderflagge.

Die jugoslawische Flagge wurde nach der Auflösung des Balkanstaates Anfang der 1990er Jahre von Mitarbeitern der SWB fein säuberlich herausgeschnitten. Später wurde anstelle der Länderflagge einfach ein weißes Feld in die Aufkleber gedruckt.

So kann ein aufmerksamer Fahrgast in unserem Vereinsbus ein Stück Weltgeschichte entdecken... (RH)

Terminkalender

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

17. Februar 2018 Nur für Vereinsmitglieder:
Busfahrt entlang der Linie HR Bad Honnef - Selhof - Rhöndorf.

08. März 2018 Mitgliederversammlung im Betriebshof Bonn-Dransdorf.

Info-Treff für Mitglieder

Regelmäßiger Info-Treff jeden zweiten Donnerstag im Monat im Restaurant „Il Borgo“ (DB-Bahnhof Bonn-Dransdorf-Kassel). Beginn 19.30 Uhr.



Linien 62 und 66, „Oberkassel Nord“ Haltepunkt Richtung Fels zum DB-Bahnhof.

* Entfallende Termine werden auf der Internetseite des Vereins (www.hvswb.de) bekanntgegeben.