

HVSWB

aktuell



Historischer
Verein SWB e.V.

Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) 14. Jahrgang Nr. 1/2021



Niederflurbahnen in Bonn

Teil 2



■ **Geschichte:**
BVG-Fahrpersonal in den Fünfigern

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 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



Die ersten Niederflurbahnen fuhren drei Monate vor dem Fahrplanwechsel im September 1994 auf der Linie 61: Die alten Hochflurbahnen wurden vorwiegend auf der Linie 62 eingesetzt.

Am 31. August 1994 begegnete der Niederflurwagen 9455 dem Hochflurwagen 206 an der Einmündung Reuterstraße/Hausdorffstraße.

■ Foto: Volkhard Stern



Die DUEWAG-Niederflurbahnen vom Typ R 1.1 trafen Anfang 1994 im SWB-Betriebshof Bonn-Dransdorf ein. Das erste Fahrzeug der Serie, Wagen 9451, trug das bekannte Bonner Farbleid in Weißgrün. Die anderen Bahnen lieferte der Hersteller in unterschiedlichen Farben, wie hier den orangefarbenen Wagen 9456. ■ Foto vom 22. April 1994: Michael Much



Zwanzig Jahre später, am 18. Mai 2014, war Wagen 9453 im aktuellen Farbleid der Stadtwerke Bonn unterwegs.

Als Sonderfahrt in Richtung Dottendorf hielt er an der Haltestelle Thomas-Mann-Straße.

■ Foto: Harald Flux



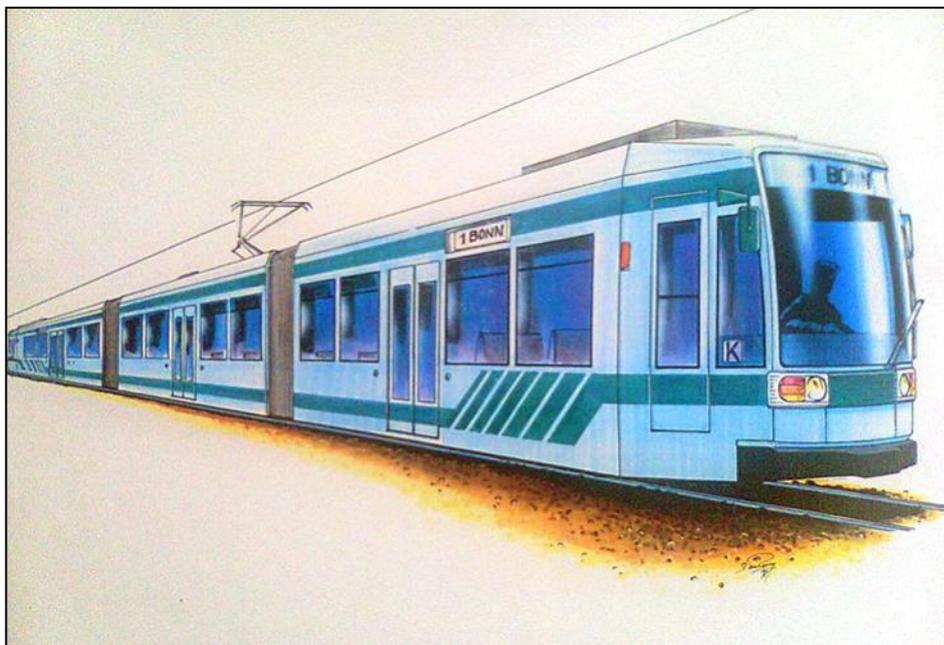
Niederflurbahnen in Bonn

Teil 2

von Michael Much

Im ersten Teil des Artikels über die Bonner Niederflurbahnen (*HVS**WB** aktuell 1/2019*) berichteten wir über die Entwicklung der Niederflurtechnik bei Straßenbahnen und die 1991 in Bonn vorgestellten Prototypen.

Der zweite Teil des Beitrags betrachtet die tatsächlich beschafften Fahrzeuge. Von den 24 bestellten niederflurigen Straßenbahnen des Herstellers DUEWAG sind auch im Jahr 2021, nach 27 Jahren, alle noch in Betrieb.



links Die Entwurfszeichnung zeigt den Wagen noch mit geplanter Fahrerstandtür, die bei der Serie entfiel.

unten Der Ausriss aus dem DUEWAG-Prospekt zeigt die Bahn im überarbeiteten Lieferzustand ohne Fahrerstandtür.

■ Sammlung:
Michael Much

Nachdem die europäische Fahrzeugindustrie Anfang der 1990er Jahre betriebstaugliche Fahrzeuge anbieten konnte, entschieden die Verantwortlichen in Bonn, nur wenige Praxistests mit Niederflur-Fahrzeugen durchzuführen.

Der Bremer MAN-Wagen vom Typ GT6N war dabei das einzige Fahrzeug, das bei den Einsätzen im Bonner Stadtgebiet mit Fahrgästen besetzt war. Allerdings fanden die Fahrten allesamt nichtöffentlich statt.

Der von DUEWAG in Bonn vorgestellte VÖV-Niederflur-Prototyp mit drei Einzelrad-Einzelfahrwerken (EEF) bewährte sich nicht und wurde nur wenige Male auf Streckengleisen in Bonn bewegt.

DUEWAG TYP R1.1-BONN

Im September 1991 entschied sich der Bonner Stadtrat die für die Bestellung von DUEWAG-Niederflurbahnen des Typs „R 1.1“.

Dabei handelte es sich um einen sechssichtigen dreiteiligen Gelenkwagen mit zwei Triebdrehgestellen und zwei Ein-

achs-fahrgestellen unter dem Mittelteil. An den Wagenenden beträgt die Fußbodenhöhe 560 mm über Schienenoberkante (SO), zwischen den drei Türen 352 mm über SO. Damit sind die jeweils 16 Sitzplätze

an beiden Fahrzeugenden nur über eine Stufe erreichbar.

Die Wagen sind Zweirichtungsfahrzeuge mit je einem Führerstand am Wagenende. Anders als die bisher eingesetz-





ten Großraum- und Gelenkwagen benötigen sie keine Wendeschleife zum Fahrtrichtungswechsel.

Fahrzeuge dieses Typs wurden mit unterschiedlicher Ausstattung auch von den Betrieben in Bochum, Brandenburg, Erfurt, Halle, Heidelberg, Leipzig, Mülheim/Ruhr, Oberhausen und Rostock beschafft.

Konzept „Schiene '94“

Ein Projekt mit dem Titel „Schiene '94“, das eine Umgestaltung des Bonner Schienenverkehrs mit den angrenzenden Strecken beinhaltete, ging mit der Beschaffung der Niederflurfahrzeuge einher.

Im Rahmen dieses Konzepts sollte die Linie 61 nach der Haltestelle „Am Bonner Berg“ nach links in Richtung Auerberg, Kopenhagener Straße, geführt werden statt, wie bisher, nach rechts zum Rheindorfer Hafen abzubiegen.

Bereits ab 6. Dezember 1991 fuhr die bisher zwischen Bonn Hbf und Bad Honnef verkehrende Linie 64 nur noch bis Oberkassel Süd. Die von Siegburg kommende Linie 66 übernahm

Ankunft der DUEWAG-Niederflurbahnen des Typs R 1.1-Bonn in Bonn-Dransdorf:

oben Noch ohne Beschriftung steht Wagen 9452 am 15. April 1994 vor der Wagenhalle. Er wurde im Grundfarbton Cremeweiß geliefert, auf dem die Ganzreklame der Bäckereikette LUBIG angebracht wurde.

unten Ebenfalls noch unbeschriftet ist Triebwagen 9456, er stand am 22. April 1994 hinter Wagen 9451. Seine Lackierung in Signalgelb war die Grundfarbe einer Werbung für Tabak, der in Groningen (Niederlande) hergestellt wurde: „Javaanse Jongens“.

■ Fotos: Michael Much





den restlichen Streckenteil.

Mit Einsatz der Niederflurwagen auf der Linie 62 ab 25. September 1994 wurde die Linie über ihre bisherige Endhaltstelle „Beuel Bahnhof“ hinaus bis „Oberkassel Süd/ Römlinghoven“ verlängert, die Linie 64 entfiel.

Einsätze der Niederflurwagen

Die neuen Fahrzeuge wurden in der Reihenfolge ihrer Wagennummern 9451 bis 9474 abgeliefert, der erste am 18. Januar, der letzte am 18. Oktober 1994 (siehe Tabelle am Artikelende).

Die ersten Einsätze im Fahrgastbetrieb erfolgten ab 25. Juli 1994, zunächst auf der Linie 61

von Dottendorf bis zur Haltestelle „Am Bonner Berg“, da die Strecke nach Auerberg noch nicht angeschlossen war.

Offiziell eröffnet wurde die Neubaustrecke nach Auerberg einen Monat später, am 19. August 1994. Anwesend war der damalige Bonner Oberbürger-

(Fortsetzung auf Seite 8)



oben Die Niederflurbahnen 9452, 9456 und 9455 (von rechts nach links) standen am 11. Juni 1994 vor der Werkshalle des Betriebshofs Bonn-Dransdorf. Alle drei haben ihre Wagennummern erhalten, Wagen 9452 trägt sogar schon die geplante Ganzreklame. Links im Hintergrund ist der SSB-Achtachser 414 zu sehen, jener Wagen, der nicht nach Sofia verkauft wurde.

links Der cremefarbene Wagen 414, Baujahr 1969, stand am 11. Juni 1994 neben dem Wagen 9455. Der warb trotz seiner Lackierung später nicht für die Telekom, sondern für einen Bonner Kunsthändler.

■ Fotos: Michael Much

Betriebshof- Anekdote

erzählt von Andreas Engels

„Das erste Fahrzeug wurde in Dransdorf von den versammelten Repräsentanten und Pressevertretern in Empfang genommen.

Über einen der drei Hebestände der Hauptwerkstatt sollte das Fahrzeug vom Tieflader abgeladen werden. Der Hebestand wurde auf die Höhe des Tiefladers hochgefahren, dieser setzte zurück an den Hebestand und der Niederflurwagen wurde von einer Winde auf den Hebestand gezogen.

Aus der Halle gellte ein lautes „Stopp!“, da die Bahn das Ende der Bühne erreicht hatte. Allerdings stand das andere Ende des Wagens noch auf dem Tieflader!“

Letzte Lieferung: Triebwagen 9774 war am 18. Oktober 1994 im Betriebshof Bonn-Dransdorf angekommen. Per Straßentiefader, wie alle anderen Niederflurbahnen.

■ Foto: Michael Much



Als offiziellen Abschied von der alten Straßenbahn inszenierten die SWB am 24. Juli 1994 eine Niederflurbahn-Parade im Betriebshof Bonn-Beuel.

unten Präsentiert wurden die Wagen 9456, 9453, 9457, 9462 (von links nach rechts). Dazu gesellte sich Triebwagen 201 (Baujahr 1957) und der Beiwagen 281 von 1960.

links Triebwagen 201 zeigte sich zurückhaltend geschmückt. Immerhin führte er die historische Linienkennung „2“ statt der VRS-gerechten „62“.

■ Fotos: Volkhard Stern





Kurz vor der Streckeneröffnung nach Auerberg am 21. August 1994 wurde Wagen 9454 als Fahrschule eingesetzt. Der Wagen befindet sich am Anfang der Poppelsdorfer Allee und schwenkt gleich in die Südunterführung ein. ■ Foto: Harald Flux

meister, Dr. Hans Daniels, der den ersten Zug bis zur neuen Endhaltestelle fahren durfte.

Als Eröffnungszug war der Triebwagen 9453 vorgesehen, der zuvor von Kindern im Betriebshof Bonn-Dransdorf bunt bemalt worden war.

Eine Fahrgast-Umfrage zur Namensgebung für die neuen Fahrzeuge ergab, dass sich ein Mehrheit für den Spitznamen „Bönnsche Bütt“ entschied.

Dieser spielte auf die früheren Niederflurbeiwagen der Mehlemer Straßenbahn (BGM) an, die liebevoll „Badewannen“ genannt wurden.

Bis zur vollständigen Auslieferung der Neufahrzeuge wurden die vierachsigen Altbau-Triebwagen mit Beiwagen jetzt bevorzugt auf der Linie 62 eingesetzt, die sechsachsigen Gelenktriebwagen sah man nur noch selten.

Der gesamte Straßenbahnbestand mit Ausnahme des SSB-Triebwagens 414, konnte 1995 nach Sofia in Bulgarien verkauft werden und wurde mit drei Schiffstransporten über Rhein und Donau abgefahren (siehe HVSWB aktuell 1/2020).

Fast alle Neufahrzeuge wurden in verschiedenen Farben abgeliefert, sie waren zum Anbringen einer Ganzreklame vorbe-



Nochmals eine Schulungsfahrt: Anfang August 1994 hält Wagen 9452 an der Haltestelle Stadthaus.

Die Stadthaus-Loggia wird hier erst zwei Jahre später errichtet werden, daher kann man die Nachbildung eines römischen Krans, den die Stadt Bonn fünf Jahre zuvor zur 2000-Jahr-Feier geschenkt bekam, noch in Ruhe bewundern.

■ Foto: Harald Flux

reitet. Ausnahmen bildeten die in Weißgrün/Moosgrün lackierten Niederflurwagen 9451 und 9469.

Besonders auffällig war die Farbgebung des 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.

Im Linienverkehr

Die ersten Einsatzwochen waren von einigen „Kinderkrankheiten“ begleitet, die Schritt für Schritt behoben wurden. Nach anfänglicher Fahrgastkritik wurden beidseitig der Türen Griffstangen an den Holmen montiert, um das Einsteigen zu erleichtern.

Eine von Anwohnern erhoffte Geräuschreduzierung gegenüber den alten Bahnen trat nicht spürbar ein, die Drehstromrichter der Niederflurbahnen erzeugen bis heute ei-



Niederflurwagen 9469 im September 1994 an der Auerberger Endhaltestelle Kopenhagener Straße. Als Linie 61 fährt er nach Dottendorf. Das weiß-/ moosgrüne Design wirkt fast wie ein Fremdkörper unter den bunten Bahnen. Anders der Wagen 9466 (unten), der damals für den ehemaligen Bonner Buchhändler Bouvier warb. Im Oktober 1994 hält er als Linie 61 an der Haltestelle „Poppelsdorfer Straße“. ■ Fotos: Harald Flux



SWB-Niederflurwagen 9451 bog am 15. Mai 1995 von der Herseler Straße in die Straße An der Josefshöhe ein. ■ Foto: Volkhard Stern





nen hochfrequenten Ton und auch die Einzelachsfahrwerke brachten keine höhere Laufruhe.

Erwähnenswert ist noch 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

Inzwischen haben 27 Einsatzjahre deutliche Spuren an den Fahrzeugen hinterlassen, ab 2023 wird nach und nach ein Ersatz durch neue Fahrzeuge von Skoda Transportation erfolgen.

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

Wendeschleife Quirinusplatz in Dottendorf:

oben In der Frontscheibe des SWB-Triebwagens 9455 spiegelte sich am 23. August 1994 der seit 1957 eingesetzte Wagen 201.

■ Foto: Michael Much

rechts Niederflurwagen 9466 und Straßenbahnwagen 201 mit seinem Beiwagen 281 am 24. September 1994.

■ Foto: Volkhard Stern



SWB-Niederflurwagen 9456 als Linie 61 begegnete am 24. September 1994 einem Zug der Linie 62 mit dem 1957 gelieferten Triebwagen 201.

Ort der Aufnahme war die Hausdorffstraße in Kessenich.

■ Foto: Volkhard Stern



Haltestelle Stadthaus am 26. September 1994:

links: Der weiße Wagen 9452 als Linie 61 nach Auerberg und der gelbe Triebwagen 9462 als Verstärkerlinie V61 zum Hauptbahnhof, beide mit Ganzreklame.

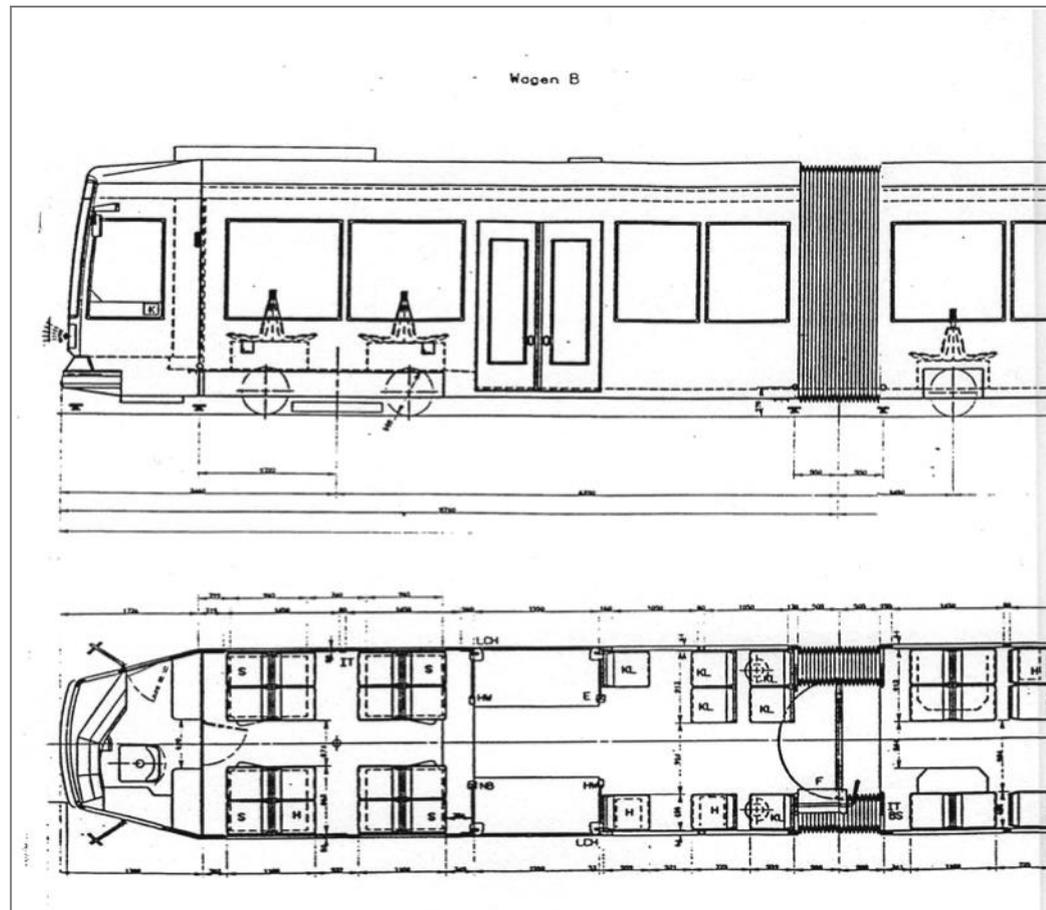
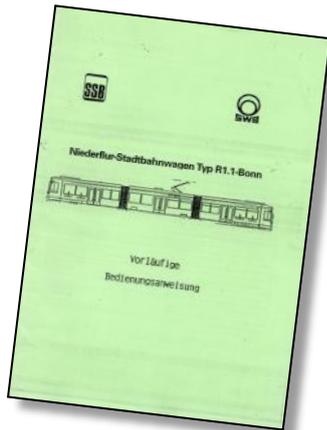
unten: Der rote Niederflurwagen 9466 (mit Ganzreklame) als Linie 61 nach Dottendorf und der blaue Wagen 9467 als Linie 62 nach Oberkassel.

■ Fotos: Michael Much



Technische Zeichnung eines DUEWAG-Niederflurwagens, entnommen aus der „vorläufigen Betriebsanweisung“ der Bonner Stadtwerke. Die ursprünglich geplante Fahrerstandtür ist in dieser Zeichnung noch zu erkennen

■ Sammlung: Michael Much



R1.1-Bonn

DUEWAG, Siemens Verkehrstechnik

DUEWAG NIEDERFLUR-STRASSENBAHN TYP R1.1-BONN

Bauart
Zweirichtungs-Niederflur-gelenktriebwagen

Einsatzort
Inbetriebnahme
Ausmusterung
Verschrottung

Bonn
1994
-
-

Länge
Breite
Höhe
Spurweite
Einstiegshöhe

28.750 mm
2.400 mm
3.215 mm
1.435 mm
300 mm

Sitzanordnung
Sitzplätze
Stehplätze
Gesamtplätze

2+1 (quer)
70
98
168

Leergewicht
31.400 kg

Drehgestelle
Einachs-Laufwerke
Radsatzfolge

2
2
Bo'1'1'Bo'

Höchstgeschwindigkeit
Motorleistung pro Rad

70 km/h
4 x 103 kW

Quelle: Prospekte DUEWAG / Siemens

Wagennummer	Lieferdatum	Farbe bei Ablieferung	RAL-Nummer
9451	18.01.1994	Weißgrün/Moosgrün	6019/6005
9452	01.02.1994	Cremeweiß	9001
9453	11.03.1994	Reinweiß	9010
9454	25.03.1994	Verkehrsrot	3020
9455	07.04.1994	Telemagenta	4010
9456	20.04.1994	Signalgelb	1003
9457	29.04.1994	Saphirblau	5003
9458	11.05.1994	Reinweiß	9010
9459	20.05.1994	Weißgrün/Moosgrün	6019/6005
9460	31.05.1994	Reinweiß	9010
9461	15.06.1994	Reinweiß	9010
9462	22.06.1994	Safrangelb	1017

Alle drei in Bonn eingesetzten Straßenbahntypen auf einem Foto: links der vierachsige Beiwagen 283, in der Mitte Niederflrwagen 9452, rechts der sechachsige Gelenkwagen 239. Die Aufnahme entstand am 6. Juni 1994 in der Wendeschleife am Quirinusplatz in Dottendorf. Im Hintergrund der 1942 errichtete Hochbunker. ■ Foto: Michael Much





Der Nachfolger:
Škoda ForCity Smart. ■ Grafik: SWB





Bilder

BVG-Fahrpersonal

Alle Fotos: Hans Pelz, zur Verfügung gestellt von

Fahrer und Schaffner der BVG präsentieren sich stolz vor ihrem Buszug, bestehend aus dem Wagen 27 und einem Personenanhänger. Die Uniformen unterscheiden sich: der Fahrer in schicker zweireihiger Uniformjacke, die Schaffner im Einreihler.

Am Tag der Aufnahme - um 1953 - fuhr der Buszug auf der Linie 26 von Bonn zum Venusberg.

Wagen 27, ein dreitüriger Büssing/Bauer 5000TU (Quelle: Hofmann/Wipperfürth), wurde von 1951 bis 1957 im Linienverkehr eingesetzt und wies eine Besonderheit auf: Er war der erste BVG-Bus mit Fahrgastfluss (Einstieg hinten), es gab neben der hinteren Tür einen festen Platz für den sogenannten Sitzschaffner. Neu war auch die Innenbeleuchtung, die aus Leuchtstofflampen bestand.



bogen

in den Fünfzigern

Günter Pelz, Sammlung Bernd Birkholz

In der Winterzeit 1953/54 entstanden die beiden Aufnahmen links. Auch hier ist ein Buszug zu sehen, der als Linie 26 zwischen Bonn und dem Venusberg verkehrte.

Der Schaffner wurde als Pendelschaffner bezeichnet, der - ohne festen Platz - zum Kassieren des Fahrgeldes durch Triebwagen und Anhänger pendelte. Dazu hatten sie einen sogenannten Galopp- oder Schnellwechsler umgehängt, in dem die Münzeinnahmen einsortiert und das Wechselgeld abgezählt wurde (siehe auch Seite 16 unten).

Der Wagen 36, ein Büssing 6000T, kam 1953 zur BVG und wurde etwa 1966 ausgemustert.

Im Sommer 1954 übernahm die Obuslinie 16 den Linienweg zum Venusberg, die Linie 26 entfiel zu diesem Zeitpunkt.



Die Einstellung der Bonner Straßenbahnlinie 3 (Rheindorfer Straße - Bahnhof - Endenich) zum 3. April 1955 und die gleichzeitige Stilllegung der Linie 2 zwischen Argeländerstraße und Bonner Talweg (sie fuhr nun auf dem bekannten Linienweg Dottendorf - Beuel) schufen die innerstädtische Buslinie 24, die von der Argeländerstraße in Poppelsdorf über den Bahnhof nach Endenich fuhr. Die „24“ ersetzte beide eingestellten Straßenbahnlinien.

Das Foto mit dem BVG-Bus der Linie 24 entstand um 1955 an der Endenicher Frongasse, im Hintergrund die Kirche St. Maria Magdalena.

Claus Lescrinier verstorben

Ein verdientes Mitglied des HVS**WB** ist tot: Claus Lescrinier erlag am 17. März 2021 einem langen, schweren Krebsleiden.

Claus Lescrinier gehörte zum Kreis der Gründer, deren Ziel es war, die Geschichte der Bonner Verkehrsbetriebe im Rahmen des neu gegründeten HVS**WB** zu bewahren.

Dem Verein diente er jahrelang als zweiter Vorsitzender. Er war die Triebfeder bei der Beschaffung des ersten Vereinsbusses, und er steuerte dieses und andere Fahrzeuge bei den Touren des Vereins. Unvergessen ist die Abschiedsfahrt des ersten SWB-Cabriobusses genau vor 10 Jahren, mit Claus am Steuer.

Claus war passionierter Busfahrer, im Kreis der Omnibuschauffeure der Bonner Stadtwerke war er eine bekannte Persönlichkeit. Sein persönliches Hobby waren Modellbusse, besonders die roten englischen Doppeldecker hatten es ihm angetan. Omnibusliteratur und eine ansehnliche Haltestellenschildersammlung zählten ebenfalls zu seinen Interessen.

Claus Lescrinier wurde 68 Jahre alt, nur wenige Jahre waren ihm im Ruhestand vergönnt. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Für die Redaktion des „HVS**WB** aktuell“:
Volkhard Stern



Einer der wichtigsten Gäste an Claus' 65. Geburtstag war **SEIN** Bus - der Wagen 8603 des HVS**WB** (oben).
Foto: Ralf Heinzel

Wenn Claus am Steuer eines Busses saß, ging ihm das Herz auf. Wie vor zehn Jahren im Trierer Gelenkbus (Mitte) oder in seinem Traum-bus, einem roten Londoner Doppelstockbus (rechts).
Fotos: Harald Flux



Elektronische Zeitschrift auf dem Bildschirm richtig darstellen

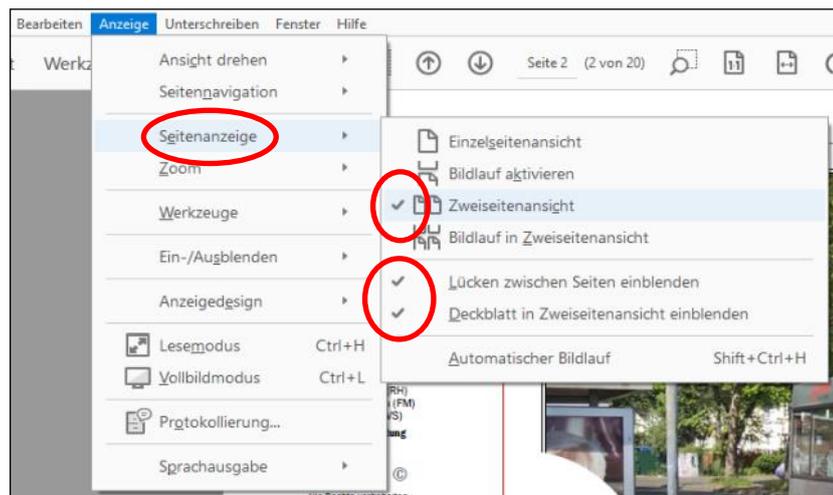
Die Vereinszeitschrift „HVSWB aktuell“ ist eine elektronische Zeitschrift, keine Browser-basierte Online-Zeitschrift.

„HVSWB aktuell“ wird wie eine analoge Zeitschrift erstellt (Spaltenaufbau, Seitenangabe), im PDF-Format gespeichert und kann mit einem Drucker ausgedruckt werden.

Um „HVSWB aktuell“ am Bildschirm wie eine Zeitung darstellen zu können, benötigen Sie Leseprogramme wie zum Beispiel *Foxit Reader*, *PDF-XChange Viewer*, *PDF Creator* oder den *Adobe Acrobat Reader DC*.

Am Beispiel des *Acrobat Readers* zeigen wir Ihnen mittels Bildschirmfotos (Screenshots) Einstellungen, die eine zeitschriftenähnliche Darstellung ermöglichen: Titelseite und letzte Seite als Einzelseiten/ Deckblätter, die restlichen Seiten als Doppelseiten.

(HF)



Screenshots : Harald Flux

Das **Portable Document Format** (englisch; kurz **PDF**; deutsch: *(trans)portables Dokumentenformat*) ist ein plattformunabhängiges Dateiformat, 1993 vom Unternehmen Adobe Inc. entwickelt und veröffentlicht.

Das Dateiformat für elektronische Schriftstücke ermöglicht die originalgetreue Wiedergabe unabhängig vom ursprünglichen Anwendungsprogramm, vom Betriebssystem oder von der Hardwareplattform. Daraus entstand die ISO-Normense-rie 32000 (ISO 15930 für PDF/X). Sie basiert auf der Funktionsweise des *PostScript*-Formats, einer Seitenbeschreibungssprache.

Eine PDF-Datei soll als Schriftstück immer in der Form betrachtet und ausgedruckt werden können, die der Autor fest-gelegt hat. Die typischen Konvertierungsprobleme (wie veränderter Seitenumbruch oder falsche Schriftarten) beim Austausch eines Schriftstückes zwischen verschiedenen Programmen entfallen dadurch.

(HF)

Quelle: Wikipedia

INFO

Webbrowser oder allgemein auch **Browser** (engl. *to browse*, 'stöbern, schmökern, umsehen', auch 'abgrasen') sind spezielle Computerprogramme zur Darstellung von Webseiten im *World Wide Web* oder allgemein von Dokumenten und Daten. Webbrowser sind die Benutzeroberfläche für Webanwendungen.

Das Durchstöbern des *World Wide Webs* mit Hilfe eines Browsers wird auch als *Internetsurfen* bezeichnet.

Quelle: Wikipedia



SCHIENE '94

Linie 66 fährt nach Bad Honnef

Die Stadtbahnlinie 66 fuhr ab 6. Dezember 1991 erstmals durchgehend von Siegburg über Bonn Hbf und die Südbrücke nach Bad Honnef.

Für die erste planmäßige Fahrt mit Fahrgästen wurde an diesem Tag der erstgelieferte Bonner Stadtbahnwagen 7351 eingesetzt, Fahrer war Michael Much. Die Aufnahme nach der Ankunft in Bad Honnef (unten) machte der dort bereitstehende Verkehrsmeister, der das Geschehen überwachte. (HF)



Ankunft der Linie 66 mit Triebwagen 7351 in Bad Honnef, 6. Dezember 1991. ■ Foto: Michael Much

Terminkalender

Vereinsveranstaltungen
fallen bis auf weiteres aus.

Die diesjährige
Mitgliederversammlung
ist geplant für den
28. Oktober 2021.

Info-Treff für Mitglieder

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