

HVSWB

aktuell



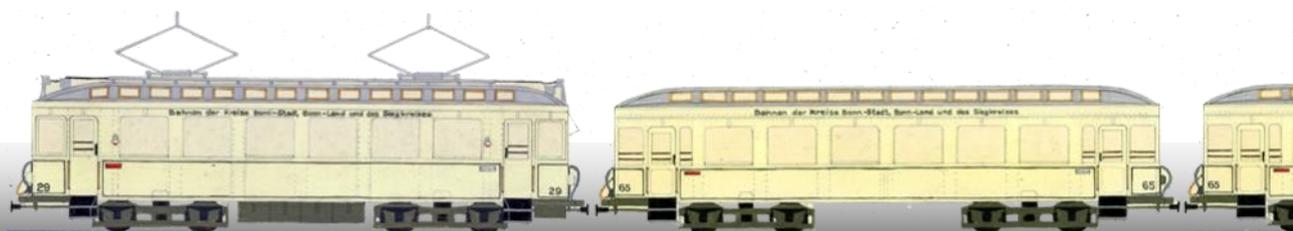
Historischer
Verein SWB e.V.

Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) 13. Jahrgang Nr. 2/2021



Ende der Siebengebirgsbahn vor 30 Jahren



SSB Tw / Bw erste Generation - Sammlung Karl-Heinz Wipperfürth - Volkhard Stern

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



Nur sonn- und feiertags sah man einzelne Triebwagen auf der Linie 64. Unterwegs nach Bonn hielt SSB-Wagen 407 am 1. Januar 1990 in Rhöndorf.

Im Hintergrund der Drachenfels, die berühmteste der dreizehn Erhebungen des Siebengebirges. Die Ruine und das Bergrestaurant verbargen sich am Aufnahmetag im Nebel.

■ Foto: Harald Müller



Ende der Siebengebirgsbahn vor 30 Jahren



SSB-Triebwagen 410 und 412 stehen am 30. Juni 1991 am Bahnsteig der Endhaltestelle Bad Honnef. Wenige Tage später begann hier der Ausbau der Haltestelle für den Stadtbahnbetrieb. ■ Foto: Michael Much



Ähnliche Situation am 9. Mai 2021 in der Endhaltestelle Bad Honnef:

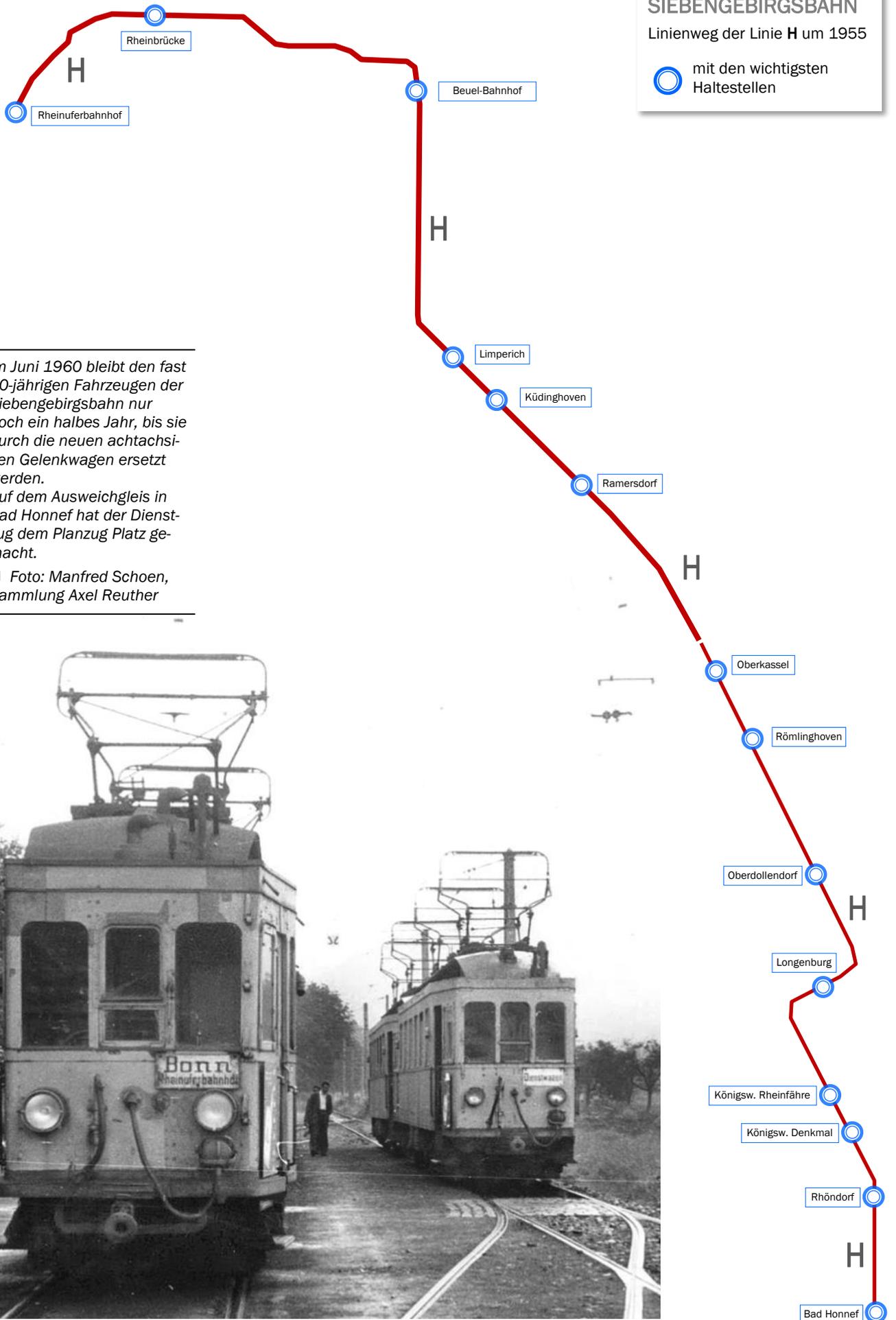
SWB-Stadtbahnwagen 9358, eingesetzt als Linie 66 nach Siegburg, wartet auf dem gleichen Gleis wie der oben abgebildete SSB-Zug.

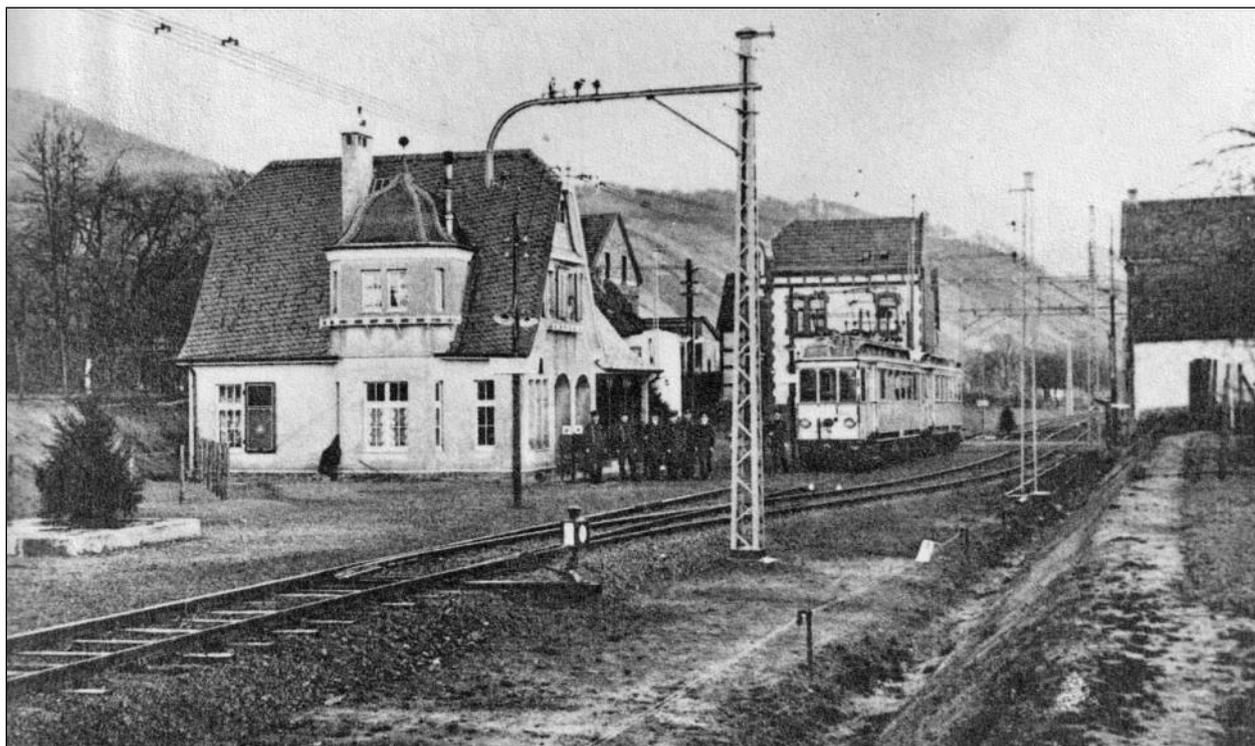
Das rechte Nachbargleis wurde 1994 in Betrieb genommen.

■ Foto: Volkhard Stern

Vor 110 Jahren nahm die Siebengebirgsbahn den Betrieb zunächst von Bonn bis Oberdollendorf auf. Mit der Verlängerung nach Königswinter im Jahr 1913 und der Erweiterung 1925 nach (damals noch) Honnef wurde die Bahn ein wichtiges Beförderungsmittel zum Fuße des Siebengebirges. Im Laufe der Zeit schuf die 16 km lange Linie die Verbindung der Ortschaften am rechten Rheinufer mit der Stadt Bonn.

Am 6. Dezember 1991 übernahm die Linie 66 den größten Streckenteil der Siebengebirgsbahn. Eine 80 Jahre währende durchgehende Verbindung vom Bonner Zentrum durch Beuel zum Siebengebirge gibt es nicht mehr.



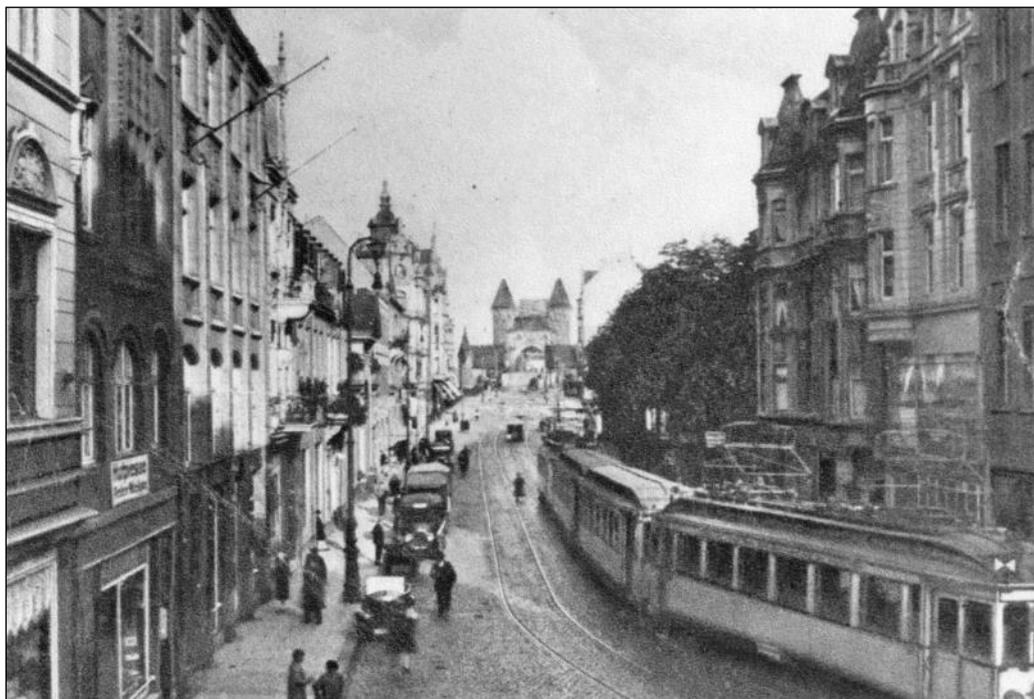


Ein Zug steht 1912 in Oberdollendorf, dem damaligen Endpunkt der eingleisigen Siebengebirgsbahn, zur Rückfahrt nach Bonn bereit. Das Stationsgebäude, vor dem Bedienstete für ein Foto posieren, wurde für den Stadtbahnbau abgerissen. Haltestelle und Strecke, die vom darauffolgenden Jahr an zwischen den Häusern an der Heisterbacher Straße verlief, wurden tiefer gelegt. ■ Foto: Sammlung Dr. Frank Mlosch

Am 6. Dezember 1991 dachte niemand daran, dass dieser Tag ein Tag des Abschieds war – den deshalb auch niemand feierte. Die SSB hatten für diesen Zeitpunkt als „Nikolausgeschenk“ angekündigt, dass die Bauar-

beiten zum Stadtbahnbetrieb in Bad Honnef abgeschlossen seien und um 12:17 Uhr der erste Zug der Linie 66 von der bisherigen provisorischen Endhaltestelle „Königswinter Denkmal“ nach Bad Honnef durchfahren werde.

Gleichzeitig wurde die Linie 64, die bis zuletzt zwischen Bonn über Beuel und Bad Honnef verkehrte, nach Oberkassel Süd zurückgenommen. Damit gab es die Siebengebirgsbahn nicht mehr.



Ein Vier-Wagen-Zug der Siebengebirgsbahn fährt um 1930 auf der Brückenstraße zur alten Rheinbrücke.

Fast alle Häuser, darunter auch die alte Beethovenhalle, fielen dem Bombenkrieg zum Opfer. Die Straße wurde verbreitert als heutige Berliner Freiheit wiederhergestellt. .

■ Foto: Sammlung Dr. Frank Mlosch



Ein Zwei-Wagen-Zug der Siebengebirgsbahn hatte am 1. Juni 1950 die Endhaltestelle in der Meckenheimer Straße erreicht.

Der Triebwagen 14 wird gleich hinter seinen Beiwagen 62 rangieren.

Am Oberleitungsmast war damals noch ein Schild angebracht, das auf die Abfahrtsstelle der Siegburger Bahn an der „Kreuzstr./Rheinbrücke“ hinweist. Die Kreuzstraße musste nach schweren Bombenschäden an den Häusern ihrer Nordseite 1949 der Anlage des Bertha-von-Suttner-Platzes weichen.

■ Foto: Dieter Walkling, Sammlung Axel Reuther

Die Zeit der Ausflugsbahn

Als am 18. Oktober 1911 der Betrieb der Siebengebirgsbahn von Bonn über Beuel nach Oberdollendorf eröffnet wurde, führen bereits seit einem Monat die Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises zwischen Bonn und Sieg-

burg. Auch die Bahn auf dieser Strecke galt wie die Bahn nach Oberdollendorf als Fernbahn, weil sie im Gegensatz zum örtlichen Straßenbahnbetrieb ebenso wie die benachbarte Rheinuferbahn und die Vorgebirgsbahn städteverbindende Funktion hatte.

Der eigene Bahnkörper, der wesentlich größere Haltestellenabstand und die Ausgestal-

tung der Haltestellen mit Stationsgebäuden waren weitere Merkmale einer Fernbahn.

Zu Beginn des Betriebs hatte der Name „Siebengebirgsbahn“ noch nicht die Bedeutung späterer Zeiten. Erst mit der Verlängerung nach Königswinter am 18. März 1913 erschien diese Bezeichnung der Bahn vor allem auf Haltestellenschildern und in Fahrplä-

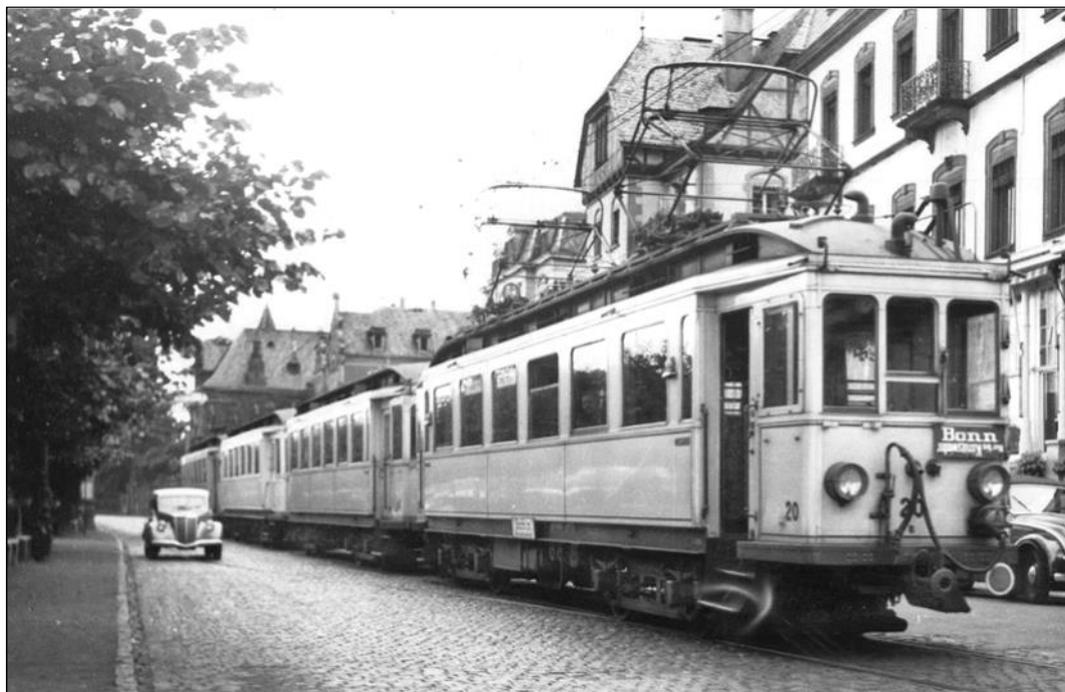


Ein aus zwei Wagen bestehender Zug der Siebengebirgsbahn fährt um 1951 durch die Meckenheimer Straße an einer Baustelle vorbei, auf der aus dem kriegszerstörten „Residenz“-Kino das spätere „Scala“ entstehen soll. Links stehen zwei „Opel Kapitän“-Limousinen.

■ Foto: Paul Kersten, Stadtarchiv Bonn

Ein Verstärkerzug hat in den 1950er Jahren an der Haltestelle „Königswinter Düsseldorfer Hof“ zur Rückfahrt nach Bonn umgesetzt. Bedarf für solche Züge mit vier Wagen gab es nach Königswinter vor allem an Wochenenden im Ausflugsverkehr.

■ Foto: Erwin Rock, Sammlung Axel Reuther



nen. Man setzte sie gerne mit der 1905 eröffneten Rheinuferbahn gleich, hatte der Betrieb beider Bahnen doch manche Ähnlichkeiten wie etwa das Wagenmaterial oder Stationsgebäude.

Als am 25. September 1925 endlich die Verlängerung der Strecke nach Honnef vollendet war, bekam die Siebengebirgsbahn sehr schnell die Konkur-

renz anderer Verkehrsunternehmen zu spüren. Die Interessen von Eisenbahn und Schifffahrt waren ebenfalls auf einen Anteil am gewinnversprechenden Ausflugsverkehr gerichtet.

Die Siebengebirgsbahn versuchte deshalb, ihre Attraktivität als Beförderungsmittel ins Siebengebirge zu steigern. Dieses Ziel sollte einmal durch ermäßigte Sonntagsrückfahrkar-

ten, außerdem durch Ausgabe von Fahrscheinen im Zusammenwirken mit den Köln-Bonner Eisenbahnen erreicht werden. Man konnte auch mit dem Schiff nach Königswinter und zurück nach Bonn mit der Bahn fahren – mit einem Fahrausweis.

Eine Besonderheit war die Einführung der Rundfahrkarte, mit der man für eine Fahrt die Stra-

Am Silvestertag des Jahres 1960 fahren Altfahrzeuge wie dieser Zug der Siebengebirgsbahn das letzte Mal durch die Meckenheimer Straße nach Bad Honnef. Das „Scala“ (s. Abb. auf Seite 6) ist inzwischen schon etliche Jahre in Betrieb.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther





An der Endhaltestelle in der Meckenheimer Straße bleiben im Mai 1960 noch vier Minuten bis zur planmäßigen Abfahrt nach Bad Honnef.

Die Schienen im Vordergrund gehören zur Straßenbahn Bonn – Bad Godesberg – Mehlem, zu der es keine Verbindung gab.

Erst am 16. September 1974 konnten die Linien 1 und 2 über die verbundenen Gleise fahren, nachdem die Strecke über Friedensplatz und Münsterplatz stillgelegt worden war.

■ Foto:
Manfred Schoen,
Sammlung Axel Reuther

ßenbahn Bonn – Bad Godesberg – Mehlem (BGM), die Rheinfähre Königswinter - Mehlem und die Siebengebirgsbahn nutzen konnte. Die Rundfahrkarte hielt sich immerhin bis zum 1. Oktober 1972, als der Flächenzonentarif für Bonn, Köln, den Rhein-Sieg-Kreis und die Köln-Bonner Eisenbahnen eingeführt wurde.

Neben den Vergünstigungen

beim Kauf von Fahrkarten diente auch der zweigleisige Ausbau der Strecke von Beuel Bahnhof bis Königswinter zwischen 1926 und 1928 dem Zweck, durch Erweiterung des Verkehrs mehr Fahrgäste zu gewinnen.

Noch im Krieg traf die Siebengebirgsbahn der bislang folgenschwerste Unfall. Am 1. September 1944 stießen in Rhöndorf „Am Steinchen“ we-

gen eines Fehlers des Fahrdienstleiters zwei Züge zusammen. Sechs Tote, vierzig Verletzte und der Totalverlust von zwei Triebwagen und einem Beiwagen waren die Folge.

Die Fernbahn in den 1950ern

Wegen der Zerstörung der Bonner Rheinbrücke,

Der Vier-Wagen-Zug nach Bad Honnef hält im Juli 1957 in Oberkassel.

Der letzte Wagen war farblich den 1953/54 gelieferten Doppeltriebwagen angepasst (silbergrau/dunkelgrau).

■ Foto:
Eduard J. Bouwman,
Sammlung Reiner
Bimmermann



der heutigen Kennedybrücke, und Schäden an der Strecke war es für die Siebengebirgsbahn erst am 26. August 1946 möglich, den Betrieb zwischen Beuel und der Endhaltestelle Bad Honnef wiederaufzunehmen. Mit der Eröffnung der neu aufgebauten Rheinbrücke am 12. November 1949 konnte endlich wieder die alte Endhaltestelle in Bonn in der Meckenheimer Straße (heute: Thomas-Mann-Straße) angefahren werden.

Von dort fuhr die Bahn jeden Tag bis 21 Uhr halbstündlich nach Bad Honnef, danach endete die Fahrt jedes zweiten Zuges in Königswinter. Es gab auch Vorzüge von und nach Königswinter und Oberkassel, die nicht in den Fahrplänen auftauchten.

Durch Unfall und Kriegseinwirkungen hatte man sechs Triebwagen verloren, sodass man sich zum Einsatz der 1951 gelieferten Diesellokomotive 101 entschied. Dafür wurden vier Beiwagen in der Stromver-



Ein Sonderzug steht im Juni 1960 an der Bonner Endhaltestelle Rheinuferrahnhof in der Meckenheimer Straße. Der im Vordergrund sichtbare Triebwagen 28 hat Zielfilmbänder und Liniennummernkästen erhalten und dafür seine Sonnenblende eingebüßt. ■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Ein Drei-Wagen-Zug, bestehend aus den Triebwagen 14 und 16 sowie dem Beiwagen 61, verlässt am 15. April 1959 den zwischen Bornheimer Straße und Jakobstraße eingleisigen Abschnitt und wechselt in der Friedrichstraße auf das rechte Gleis über.

■ Foto: Frits van der Gragt, Bildsammlung VDVA



Der in der Endhaltestelle Rheinuferbahnhof stehende Doppeltriebwagen 30/31 hatte in den Abendstunden des 10. Dezember 1958 seinen Tageseinsatz beendet. Mit „Einfahrt“ beschildert wird er gleich ins Beueler Depot fahren.

Im Hintergrund wartete schon ein Planzug, um nach der Abfahrt des Doppeltriebwagens in das Haltestellengleis zu fahren.

■ Foto: Frits van der Gragt, Bildsammlung VDVA

Doppeltriebwagen 32/33 hatte am 6. Mai 1959 die Haltestelle Königswinter, Düsseldorfer Hof, erreicht. Hier begann der eingleisige Streckenteil bis Rhöndorf.

Der Schaffner (links im Bild) musste dem Fahrdienstleiter Oberdollendorf für den Abschnitt Oberdollendorf - Königswinter die vollständige Ankunft des Zuges melden und die Zustimmung des Fahrdienstleiters Rhöndorf für die Weiterfahrt nach Honnef einholen. Das Haltestellenschild des Gleises Richtung Oberdollendorf ist oben im Quertragwerk der Oberleitung angebracht.

■ Foto: Frits van der Gragt, Bildsammlung VDVA





links: Talbot-Doppeltriebwagen 30/31 stand am 15. Juni 1956 im Endbahnhof Honnef bereit zur Fahrt nach Bonn.

■ Foto: Peter Boehm, Sammlung Axel Reuther

unten: Der 1961 modernisierte und farblich an die Achttachser angepasste Doppeltriebwagen 433/432 war 1975 als Linie H zwischen Oberkassel Nord und Ramersdorf nach Bonn unterwegs.

■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther

sorgung an sie angepasst. Sie verkehrte mit zwei Beiwagen vornehmlich im Ausflugsverkehr an Wochenenden bis Königswinter. Allerdings reichte die Leistung der Lok im Gegensatz zu einem elektrischen Triebwagen nicht aus, die Brückenauffahrt vom Beueler Platz (heute Konrad-Adenauer-Platz) mit zwei vollbesetzten Wagen unbeschwert zu bewäl-

tigen. Dies gelang oft nur mit Schwung und fahrerischem Können.

In dieser Zeit wurden auch Stimmen laut, die Siebengebirgsbahn auf Busbetrieb umzustellen. Doch dazu kam es nicht: Stattdessen beschaffte man in den Jahren 1953/54 drei Doppeltriebwagen, von denen einer ein Restaurationsabteil

hatte – gleichsam als Anziehungspunkt für den Ausflugsverkehr. Weil es aber vor allem im Berufsverkehr kaum genutzt wurde, baute man es nach einigen Jahren wieder aus.

Mit den neuen Fahrzeugen kamen erstmals die Liniensignale H (Honnef) und K (Königswinter) auf. Ihre Zielfilme enthielten auch die Anzeige für



**Straßenbahnsignal**

Das Schutzsignal
Sh 1 „Zwangshalt“
schreibt vor, bei
Fahrten auf Sicht in jedem
Fall hier anzuhalten.

Der unbeschränkte
Bahnübergang Heister-
bacher Straße in Ober-
dollendorf.

Die Aufnahme von 1980
zeigt deutlich das Signal
„Zwangshalt“ (siehe
Kasten). Auf den Bahn-
steigen sind grüne Fahr-
kartenautomaten zu er-
kennen.

■ Foto:
Gottfried Backhausen,
Archiv Heimatverein
Oberdollendorf/ Brü-
ckenhofmuseum

den Eilzugverkehr (*HVSWB
aktuell 5/2016*), der in den
Jahren der Lieferung dieser
Doppeltriebwagen angeboten
wurde.

Von der Fernbahn zur Straßenbahn

Zu Beginn des Jahres 1961
trat die Siebengebirgsbahn
in eine neue Phase ihres Bestehens
ein. Die Umstellung der
Bahn auf Straßenbahnbetrieb,
die Herabsetzung der Fahr-
spannung von 1000 Volt auf
600 Volt und die Auslieferung

von elf neuen achtschigen
DÜWAG-Gelenkwagen hatte
auch Änderungen der Infra-
struktur zur Folge.

Der Bahnhof Oberkassel wur-
de aufgelöst und stattdessen
die Haltestellen Oberkassel
Nord und Oberkassel Mitte
eingerrichtet. Weil das Zugmel-
deverfahren zwischen den Sta-
tionen entfiel, brauchte man
keine Fahrdienstleiter in
Küdinghoven, Oberdollendorf
und Rhöndorf mehr.

Nur in Oberdollendorf verblieb
kurze Zeit noch ein Bedienste-

ter zur Bedienung der Schran-
ken. Nachdem diese entfallen
waren, stellte man als Ersatz
ein Haltesignal vor dem Bahn-
übergang Heisterbacher Straße
auf, die Bahn hielt, gab ein
Warnsignal und überquerte die
Straße, um in die Haltestelle
einzufahren (siehe Foto oben).
An anderen Haltestellen sparte
man den Schrankenposten ein,
indem die Bahnsteige wie etwa
an den drei Haltestellen in
Oberkassel in die jeweilige
Fahrtrichtung vor die querende
Straße verlegt wurden.



links: Die alte Station
Oberkassel mit Hinweis
auf die beiden neuen Hal-
testellen Oberkassel Nord
(Alsstraße) und Oberkas-
sel Mitte (Zipperstraße)
im Dezember 1960.

■ Foto: Sammlung
Heimatverein Bonn-Ober-
kassel

rechts: Triebwagen 410
fährt 1972 in die Halte-
stelle Ramersdorf ein,
deren Umbau zum unter-
irdischen Bahnhof acht
Jahre später abgeschlos-
sen war.

■ Foto: Verkehrsbild Axel
Reuther





links: Die Indienststellung der neuen Achtachser ist fünfeinhalb Jahre her, als am 21. Juli 1965 diese Aufnahme an der Haltestelle „Düsseldorfer Hof“ in Königswinter entstand. An der Haltestelle wartet ein Postbus Richtung Ittenbach und Oberpleis.

■ Foto: Eduard Bouwman, Sammlung Axel Reuther

unten rechts: Ein Achtachser-Doppelzug der Siebengebirgsbahn setzte nach kurzem Halt an der Haltestelle „Beuel, Bahnhof“ seine Fahrt nach Bad Honnef fort (7. Oktober 1964).

■ Foto: Peter Boehm, Sammlung Axel Reuther

Einzig der Posten am Friedensplatz, der die Vorfahrt der Siebengebirgsbahn gegenüber der Straßenbahn von und nach Rheindorf und den eingleisigen Abschnitt von der Jakobstraße bis zur Bornheimer Straße überwachte, blieb, bis die Bahn ab 1. April 1967 nicht mehr durch die Friedrichstraße fuhr (HVS**WB** aktuell 2/2018).

Durch die neuen Fahrzeuge ließ sich die Fahrzeit zwischen Bonn und Bad Honnef um einige Minuten verkürzen, was vor allem auf die schnellere Abfer-

tigung an den Haltestellen zurückzuführen war. Vor allem ließ sich ein Kurs einsparen, wodurch sich die Wendezeit in Bad Honnef von 22 Minuten im letzten Jahr der Altfahrzeuge auf 5 Minuten reduzierte.

Schließlich bot die Ausstattung mit Polstersitzen, die es bislang nur in den drei Doppeltriebwagen gab, gegenüber den Holzbänken größeren Komfort. Damals noch ungewohnt, heute selbstverständlich: Rauchen in der Bahn war nicht mehr gestattet.

In dieser Zeit ging der Tagesausflugsverkehr zurück, während Berufs- und Schülerverkehr an Bedeutung gewannen. Aus der Siebengebirgsbahn war endgültig die Linie H geworden, auch wenn sie auf Fahrscheinstempeln, Zeitkarten und Teilstreckenübersichten stets als „44“ bezeichnet wurde.

Das Fahrangebot hatte sich nicht wesentlich verändert. Für die (immer noch) halbstündliche Bedienung der gesamten



Ein Zug der Siebengebirgsbahn hat am 28. August 1965 gerade die Haltestelle Friedensplatz verlassen und fährt zur Endhaltestelle Rheinuferbahnhof, vorbei am damaligen „Wienerwald“, dem heutigen „Bönnsch“.

■ Foto: Rolf Löttgers, Sammlung Verkehrsbild Axel Reuther



Strecke genügten statt früher vier jetzt drei Kurse, von denen einer von einem Doppeltriebwagen belegt wurde. In den beiden anderen Kursen fuhren Achtachser, die in den Hauptverkehrszeiten und mittags durch einen zweiten verstärkt wurden. Die Zwischenkurse nach Oberdollendorf und Königswinter zu den Hauptverkehrszeiten waren jetzt auch in den Fahrplänen aufgeführt.

Es gab allerdings eine Ausnahme in der Zeit, als im abendli-

chen Berufsverkehr noch keine Doppelachtachser fuhren: Zwei Minuten vor der Abfahrt um 18.30 Uhr vom Rheinuferbahnhof nach Bad Honnef fuhr montags bis freitags ein Achtachser als Vorzug mit demselben Ziel. Er war als Ersatz für den Doppeltriebwagen bestimmt, der nach seiner letzten Fahrt um 19.00 Uhr ab Bonn von Bad Honnef aus dann in die Wagenhalle fuhr. Man ersparte sich damit den zweiten Schaffner im Spätver-

kehr. In den Fahrplänen tauchte diese Fahrt nicht auf. Wegen des starken Autoverkehrs zur damals einzigen Rheinbrücke wurde dieser Vorzug manchmal schon am Friedensplatz vom Planzug eingeholt, sodass man sich häufig entschloss, die beiden Achtachser zur gemeinsamen Fahrt zu kuppeln.

Beim Personal gab es auch einige Einsparungen: Ein achtachsiger Gelenkwagen ent-



SSB-Achtachser 401 hielt im August 1977 am Beueler Bahnhof.

Damals gab es in dieser Fahrtrichtung noch keinen Bahnsteig.

Unter dem Triebwagen zweigt das Gleis zur im November 1958 eröffnete Wendeschleife ab.

■ Foto: Harald Flux



Seltene Begegnung an der Haltestelle „Königswinter“, Düsseldorf „Düsseldorfer Hof“:

Der Zug mit SWB-Triebwagen 301 war 1974 mit erheblicher Verspätung auf der Fahrt nach Bonn, während das Personal des Zuges mit Triebwagen 404 die Übergabe des Sicherungsstabs abwarten musste, um in den eingleisigen Streckenabschnitt nach Bad Honnef einfahren zu können.

■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther

sprach im Platzangebot in etwa einem aus Trieb- und Beiwagen bestehenden Zug. Dafür wurden außer sonn- und feiertags sowie spätabends zwei Schaffner und ein Fahrer benötigt. Wurde allerdings im Spitzenverkehr ein zweiter Achtachser angehängt, blieb es bei den zwei Schaffnern für den gesamten Zug. Häufig wurde in diesen Fällen eine zusätzliche Person als sogenannter „Springer“ eingesetzt.

Ein Kuriosum war die dienstplanmäßige Besetzung eines Doppel-Achtachser-Zuges mit vier Schaffnern am frühen Samstagmorgen bis 1965 – also ebenso viel Personal wie beim früheren Vier-Wagen-Zug.

Die Streckenführung der Siebengebirgsbahn blieb über Jahre hinweg unverändert. Dabei erforderte ihre Lage in Königswinter unmittelbar am Rhein häufig zum Ende des Winters

besondere Maßnahmen. Hochwasser ließ den Bahnverkehr nur bis zur damaligen Haltestelle „Düsseldorfer Hof“ zu – wenn der Einschnitt in der Haltestelle „Longenburg“ voll Wasser stand, sogar nur bis Oberdollendorf. Im Jahr 1926 hatte sogar das hochdrückende Grundwasser die Station Limperich überschwemmt, sodass die Siebengebirgsbahn nur bis Beuel Bahnhof fahren konnte. Erst 1980 hatte dieser Zustand

Im Januar 1926 ist die Station „Limperich“ durch hochdrückendes Grundwasser überschwemmt. Grund dafür ist das Hochwasser des Rheins. ■ Foto: Stadtarchiv Bonn





oben: Es ist nicht ungewöhnlich, dass am 4. März 1987 der Zug mit Tw 407, 411 wegen Hochwassers nur bis kurz vor die Haltestelle "Königswinter, Düsseldorfer Hof" kommt.

links: Dieselbe Situation mit Blickrichtung Bad Honnef.

■ Foto:
Dr. Frank Mlosch

durch den Einbau von Pumpen ein Ende.

Ab 1. April 1967 fuhr die Siebengebirgsbahn nicht mehr über den Friedensplatz durch die Friedrichstraße, sondern über die neue Haltestelle Landgericht und den Bertha-von-Suttner-Platz zur Rheinbrücke. Die Endhaltestelle in der Meckenheimer Straße, später Rheinuferbahnhof (heute Thomas-Mann-Straße) genannt, hatte sich dagegen nicht verändert, sieht man einmal von der Verlegung des Abstellgleises an den nördlichen Stra-

ßenrand 1974 ab. Sie war im Zuge der Anbindung der Gleise aus der Thomas-Mann-Straße an die Straße Am Hauptbahnhof notwendig geworden.

Und es gab noch eine wesentliche Änderung im Betrieb der Siebengebirgsbahn: Weil der zum 1. Oktober 1972 eingeführte Flächenzonentarif die Voraussetzungen für Fahrpreis-Entwerfer in den Fahrzeugen geschaffen hatte, konnte zum 1. Januar 1975 auf Schaffner verzichtet werden.

Auf dem Weg zur Stadtbahn

Zu Beginn der 1970er Jahre stand endlich fest, dass die B 42 n, die bislang in Königswinter endete, in zum Teil gedeckelter Talbauweise weiter in Richtung Norden gebaut werden sollte. Das hatte erhebliche Auswirkungen auf die Trasse der Siebengebirgsbahn zwischen Oberkassel Süd/Römlinghoven und Oberdollendorf.

Die tiefer zu legende Strecke sollte dort zwischen den beiden



links: SSB-Triebwagen 408 fährt am Nachmittag des 12. April 1987 im eingleisigen Betrieb an der Stadtbahn-Baustelle „Longenburg“ vorbei. Weil das bergseitige Gleis abgebaut worden war, musste die Linie H auf dem Gleis der Gegenrichtung nach Bonn fahren.

Mitte: Am selben Tag passierte der Gegenzug nach Bad Honnef die vorübergehend stillgelegte Haltestelle „Longenburg“.

unten: Ähnliche Situation einige Jahre zuvor: Doppelzug der Linie H mit den Triebwagen 408 und 403 hält am 6. Mai 1985 an der im Einschnitt liegenden Haltestelle „Longenburg“.

■ Fotos: Dr. Frank Mlosch

Richtungsfahrbahnen der B 42 n verlaufen und stadtbahnmäßig ausgebaut werden. Schon 1971 begann man damit, den Abschnitt Oberkassel Süd/Römlinghoven - Oberdollendorf auf ein Gleis zu reduzieren und hob die Haltestelle „Grüner Weg“ auf. Weiter südlich wurde dafür die Haltestelle „Oberdollendorf Nord“ eingerichtet. Allerdings kam es durch Einsprüche gegen den Straßenbau zu einem Baustopp, durch den sich auch der Stadtbahnbau verzögerte.

Inzwischen erhielt mit der Eröffnung des Nahverkehrsknotens „Hauptbahnhof“ am 22. April 1979 die Linie H diesen als neue Endhaltestelle. Auf der rechten Rheinseite war dagegen erst am 23. März 1981 die Strecke der Siebengebirgsbahn bis Oberdollendorf Nord fertiggestellt, samt neuer Wendeanlage an der Haltestelle Oberkassel Süd/Römlinghoven. Am 5. September 1981 fuhr die Linie H erstmals den neu erbauten unterirdischen Haltepunkt Ramersdorf an. Gleichzeitig wurde zwischen Bonn Hbf. und Oberdollendorf montags bis freitags ab 12:30 Uhr der 15-Minuten-Takt aufgenommen.



Ein Achtachser-Zug der Linie H Richtung Bad Honnef, geführt von Triebwagen 402, pasierte im Oktober 1979 die südliche Tunnelleinfahrt des künftigen unterirdischen Bahnhofs „Ramersdorf“.

Vom Aufnahmestandpunkt in Höhe der Dornheckenstraße ist hinten rechts, vor der Autobahn, die Baustelle des künftigen Bahnhofsgebäudes zu erkennen, davor liegt der Bahnübergang Oberkasseler Straße.

■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther



Doch schon knapp eine Woche später geriet im Bahnhof Ramersdorf ein Achtachser in Brand, der auf einer Schulfahrt unterwegs war. Auslöser war vermutlich ein Defekt der Oberleitung. Durch das Feuer wurde die Betondecke des U-Bahnhofs so sehr in Mitleidenschaft gezogen, dass für über sechs Monate die Tunnelstrecke nur auf zwei von

drei Gleisen befahren werden konnte.

Am 10. Juli 1983 konnte die Siebengebirgsbahn auf der neuen Strecke von Oberdollendorf Nord nach Oberdollendorf fahren. Weil der 15-Minuten-Takt nach Oberdollendorf von der Linie 66 übernommen wurde, fuhr die Linie H viertelstündlich nur noch zwischen

Hauptbahnhof und Ramersdorf. Damit war der Betrieb aber immer noch nicht zum normalen Ablauf zurückgekehrt. Der Stadtbahnausbau weiter bis Königswinter schloss die umfassende Erneuerung der Haltestelle Longenburg ein. Die Linie H, die am 1. September 1987 wegen der Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg zur Linie



Der Achtachser-Zug mit den Triebwagen 414 und 413 verlässt 1975 die Kurve zwischen Oberdollendorf und Longenburg.

Der Weinberg an der Strecke wurde schon in den 1960er Jahren nicht mehr bewirtschaftet, weil der Bau der B 42 n bevorstand.

Heute liegt hier die im Fahrgastbetrieb nicht genutzte Haltestelle „Jugendhof“.

■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther



Fünf Jahre nach Eröffnung des Bonner Nahverkehrsknotens „Hauptbahnhof“:

Der Doppelzug der Linie H mit SSB-Triebwagen 411 hielt im September 1984 an der Haltestelle „Stadthaus“.

Kurz darauf tauchte er in den Tunnel ein, um die Endhaltestelle unter dem Hauptbahnhof zu erreichen.

■ Foto: Harald Flux

64 geworden war, fuhr längere Zeit vom Gleiswechsel Jugendhof nur eingleisig bis Königswinter.

Als am 27. Mai 1988 der Ausbau bis zur Clemensstraße in Königswinter abgeschlossen war, hatte sich der Rat der Stadt Bad Honnef kurz zuvor für einen Weiterbau bis zum Hallenbad, also im Wesentlichen bis zur bestehenden End-

haltestelle ausgesprochen. Es herrschte aber noch keine letzte Klarheit, wie mit dem restlichen Streckenabschnitt nach Bad Honnef verfahren werden sollte.

In einer Bürgerbefragung reichten die Anregungen vom zweigleisigen Ausbau und Höherlegung über eine Verkürzung der Bahn bis Rhöndorf bis hin zur völligen Einstel-

lung. Letztlich entschied man sich für den stadtbahnmäßigen Ausbau auf der bestehenden Trasse – ein Prozess, dessen Vollendung weit über drei Jahre in Anspruch nahm.

Mit Vollendung des Stadtbahnbaus bis Königswinter verkehrte die „66“ in der Spitzenzeit viertelstündlich bis Königswinter, Clemensstraße, wäh-

Achtachser-Doppelzug mit Triebwagen 412 am 5. Juli 1987 auf der Fahrt nach Bonn.

Die Bahn wird gleich die Haltestelle „Königswinter Fähre“ erreicht haben.

■ Foto: Volkhard Stern





Bis zur Aufnahme des Stadtbahnbetriebs 1991 wurde die Reihenfolge der Züge auf der eingleisigen Strecke Königswinter - Rhöndorf durch die Übergabe eines Sicherungsstabs festgelegt. An der Haltestelle „Königswinter, Clemens-August-Straße“ übernahm die Fahrerin des Wagens 401 den Stab, der die Weiterfahrt erlaubte - 29. Mai 1988.

■ Foto: Volkhard Stern



oben: Ein Doppelzug der Linie 64 mit Triebwagen 413 hielt im September 1990 an der Haltestelle „Landgericht“, die damals mit einem schachbrettartigen Bodenbelag ausgestattet war. Im Hintergrund links ist das Bonner Landgericht zu sehen. 1992 wurde die Haltestelle aufgelassen und abgerissen.

■ Foto: Harald Flux

unten: SSB-Wagen 401 mit Ganzreklame als Linie 64 nach Bonn. Die Aufnahme entstand am 11. März 1990 bei Rhöndorf. ■ Foto: Volkhard Stern

rend die „64“ weiterhin jede halbe Stunde nach Bad Honnef fuhr.

Am 6. Dezember 1991 wurde die „66“ schließlich nach Bad Honnef verlängert. Damit verbunden war, dass die „64“ nur noch vom Hauptbahnhof bis Oberkassel Süd fuhr.

Das Siebengebirge ist seitdem auf der historischen Strecke über Beuel nur durch Umsteigen zu erreichen. Achtzig Jahre Siebengebirgsbahn waren vor dreißig Jahren zu Ende. Sie lebt nur noch im Kürzel „SSB“ (Siebengebirgs- und Siegburger Bahn) weiter – eine ursprünglich inoffizielle Sprachschöpfung, die es bis zum Betriebslogo gebracht hat.

(FM)



Quellenangaben:

Nauroth, Straßenbahnen in Bonn, Kenning 1989

Reuther in Straßenbahn-Magazin 1/2012, 2/2012

Nolden in Straßenbahn-Magazin 11/1989

General-Anzeiger Bonn

Honnefer Volkszeitung

Carthaus-Fahrpläne

Eigene Aufzeichnungen



SWB INFORMATION SSB

Sehr geehrter Fahrgast,

am Freitag, den 6. Dezember 1991, dem Nikolaustag, gibt es dieses Jahr nicht nur Überraschungen für die Kinder, sondern die SSB freut sich, Ihnen auch ein angenehmes Geschenk machen zu können und Sie damit, falls Sie Fahrgast im Bereich der Stadt Bad Honnef sind, für die eventuellen Unannehmlichkeiten des Schienenstrassenverkehrs zu entschuldigen. Die Stadtbahnbaumaßnahmen im Bereich der Stadt Bad Honnef sind inzwischen soweit fortgeschritten, daß am 6.12.1991 um 12.17 Uhr der erste Zug der Linie 66 (nicht 64!) von der bisherigen provisorischen Endhaltestelle "Königswinter, Denkmal" nach Bad Honnef durchfahren kann (die erste Fahrt ab Bad Honnef erfolgt um 12.33 Uhr).

Damit ist der Zeitpunkt gekommen, nachfolgende Angebotsänderungen und -verbesserungen durchzuführen:

- die Linie 66 übernimmt ab sofort die bisherigen Verkehrsaufgaben der Linie 64 auf dem Streckenabschnitt Bonn-Oberkassel Süd - Bad Honnef, da die Linie 64 nur noch zwischen Bonn, Hauptbahnhof und Bonn-Oberkassel Süd über Beuel verkehrt. Mit dieser Linienwegänderung sind einige nennenswerte Angebotsverbesserungen verbunden:
- a) Die Linie 66 verkehrt montags bis freitags tagsüber sowie samstags (bis gegen 15.00 Uhr) durchgehend alle 15 Minuten bis Bad Honnef. Sie bietet damit den Städten Königswinter und Bad Honnef ein erheblich verbessertes Angebot zum Oberzentrum Bonn und zur Kreisstadt Siegburg. Es erfolgen außerdem zusätzliche Spätfahrten ab Bonn, Hbf. um 0.44 Uhr nach Bad Honnef bzw. um 0.52 Uhr nach Siegburg.
- b) Auf der Linie 64 wird auf dem jetzt verkürzten Linienweg das bisherige Angebot nicht nur dadurch verbessert, daß alle Fahrten bis Oberkassel Süd erfolgen und somit der Bonner Ortsteil Oberkassel montags bis freitags tagsüber alle 15 Minuten bedient wird, sondern auch dadurch, daß der 15-Minuten-Takt auch am Samstag (bis gegen 15.00 Uhr) angeboten wird. Desweiteren wird die bisherige Fahrplanlage der Linie so verändert, daß in Ramersdorf für die entfallende Direktbeziehung Königswinter / Bad Honnef - Beuel günstige Umsteigemöglichkeiten (Übergänge je Richtung 3 Minuten) von und zur Stadtbahnlinie 66 angeboten werden.
- c) Der Fahrplan der Linie 566 (bisherige Linie 664) wird dem Fahrplan der Linie 66 angepaßt.

oben Die SSB-Triebwagen 412 und 404 warteten am 13. Mai 1993 in der Wendeanlage Oberkassel Süd/Römlinghoven auf die Rückfahrt nach Bonn. Seit 1991 wendete hier die verkürzte Linie 64. Kurzzeitig wurden nochmals zwei Wagen eingesetzt, da die Kennedybrücke wegen Sanierungsarbeiten für den Kraftverkehr gesperrt war und deshalb mehr Fahrgäste die Straßenbahnen nutzten. ■ Foto: Michael Much

Mitte Bekanntmachung der SSB von 1991. ■ Sammlung Dr. Frank Mlosch

rechts Stadtbahnwagen lösten im letzten Betriebsjahr der Linie 64 die Acht-achser ab. SWB-Wagen 7464 erreichte im August 1994 die Endhaltestelle Oberkassel Süd/ Römlinghoven. Im Monat darauf wurde die „64“ ersetzt durch die mit Niederflurbahnen betriebene Linie 62. ■ Foto: Harald Flux

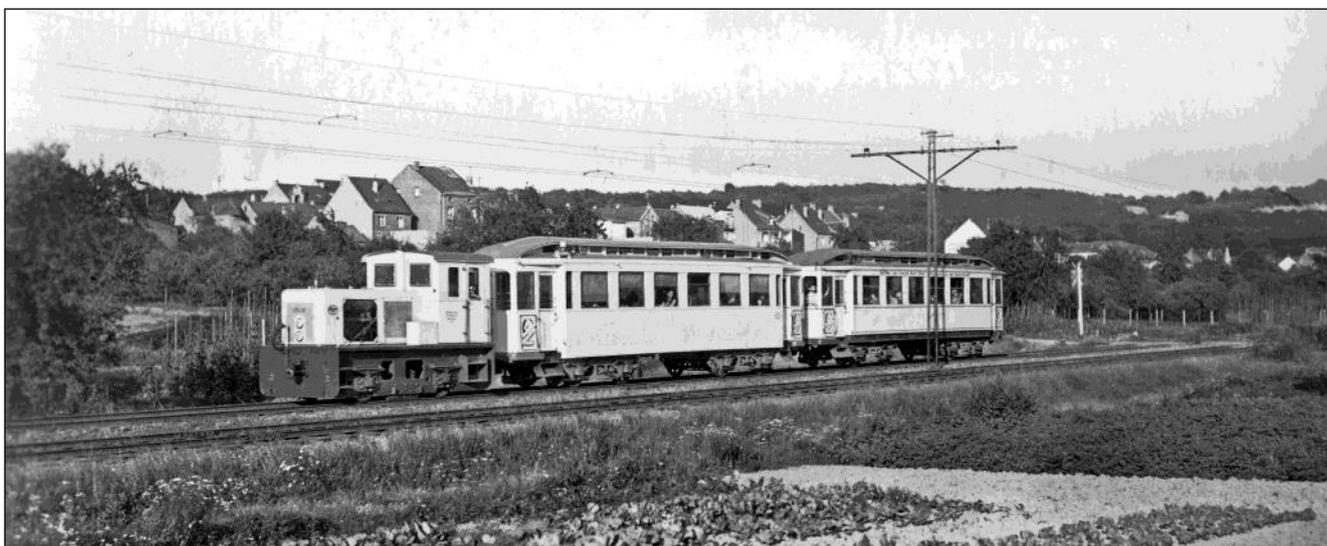
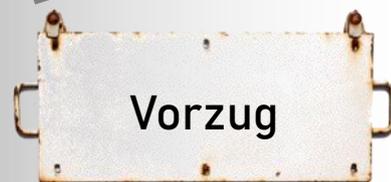




Am 14. April 1952 macht sich Triebwagen 21 als „Vorzug“ von Oberkassel nach Bonn auf. Der Schaffner hat gerade das Fahrzeug bestiegen.

■ Foto: Sammlung Dr. Frank Mlosch

Bilder



Im Jahr 1952 erhielt die SSB eine Diesellok, die neben Arbeits- und Bauzügen auch Personenzüge bespannte (siehe auch HVSWB aktuell 1/2018). Die Beiwagen 51, 57, 59 und 60 wurden für den Einsatz mit ihr angepasst. Die mit Diesellok bespannten Züge verkehrten als Verstärkerfahrten sowie im Ausflugsverkehr am Wochenende nach Königswinter, wie er hier am 25. Juli 1953 am Schießbergweg bei Ramersdorf zu sehen ist. ■ Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Gerd Wolff

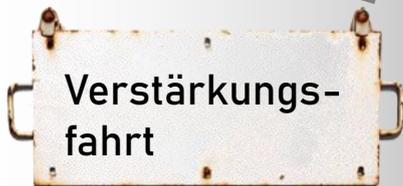
SSB-Triebwagen 433/432 rangiert im April 1975 im Betriebshof Bonn-Beuel.

Zuletzt war diese Triebwagenbauart vor allem als Verstärkungsfahrt der Linie „H“ eingesetzt, in diesem Fall nach Oberdollendorf.

■ Foto: Thoenes, Sammlung Harald Flux



bogen



Am Ende seiner Dienstzeit war der SSB-Wagen 436 im Betriebshof Bonn-Beuel abgestellt. ■ Foto: Harald Flux



SWB-Wagen 311 und SSB-Wagen 436 haben als Zwischenkurs auf dem Weg nach Bonn soeben den Bahnübergang Basaltstraße zwischen Oberkassel Süd/Römlinghoven und Oberkassel Mitte passiert.

■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther

Nur einmal, am 23. September 1972, im Rahmen einer Sonderfahrt, „verirrten“ sich die ehemaligen Kölner Triebwagen 1297 und 1295 über die Siebengebirgsbahn nach Bad Honnef.

Sonst wurden sie ausschließlich als Verstärkungsfahrten auf der Linie „S“ nach Siegburg eingesetzt.

■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther





Letzte Fahrt 1971

Bonner Obus-Verkehr eingestellt



Am Clemens-August-Platz in Poppelsdorf steigen 1957 Fahrgäste in den damals ganz neuen Obus 223 (Uerdingen/(Büssing)/Kiepe ÜB IVs), unterwegs auf der Linie 16 in Richtung Bahnhof. Hier hielten neben den von den „Bahnen der Stadt Bonn“ betriebenen Obussen auch die Dieselsebusse der Bonner Verkehrsgesellschaft (BVG).

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

An einen doppelten Jahrestag in der Bonner Verkehrsgeschichte gilt es 2021 zu erinnern: Vor 70 Jahren, 1951, fuhren die ersten Obusse in Bonn, und 1971, also vor 50 Jahren, fanden am 30. Juni die letzten Fahrten dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels statt.

Heute fahren wieder Elektrobusse der Stadtwerke Bonn (SWB) auf der steigungsreichen Strecke zum Venusberg – allerdings ohne Oberleitung. (VS)

Terminkalender

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

9. und 10. Oktober 2021 Fahrten im Auftrag der Brohltalbahn zwischen Engeln und Kempenich. Eingesetzt wird der Vereinsbus 8603.

23. Oktober 2021 Fahrt mit dem Vereinsbus 9808 entlang der Ahrtalbahn. Vorgesehen sind Stellwerksbesuche.

Info-Treff für Mitglieder

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