

# Die Dampfstraßenbahn Bonn - Godesberg - Mehlem



■ **Geschichte:**

75 Jahre neue Rheinbrücke in Bonn  
Seite 24



■ **Fahrzeuggeschichte:**

Austauschprogramm  
Stadtbahnwagen Seite 18





# Die Dampfstraßenbahn Bonn - Godesberg - Mehlem



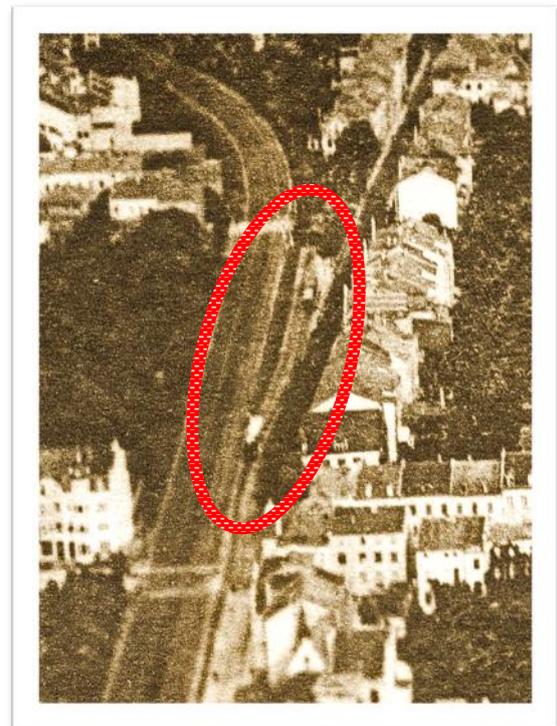
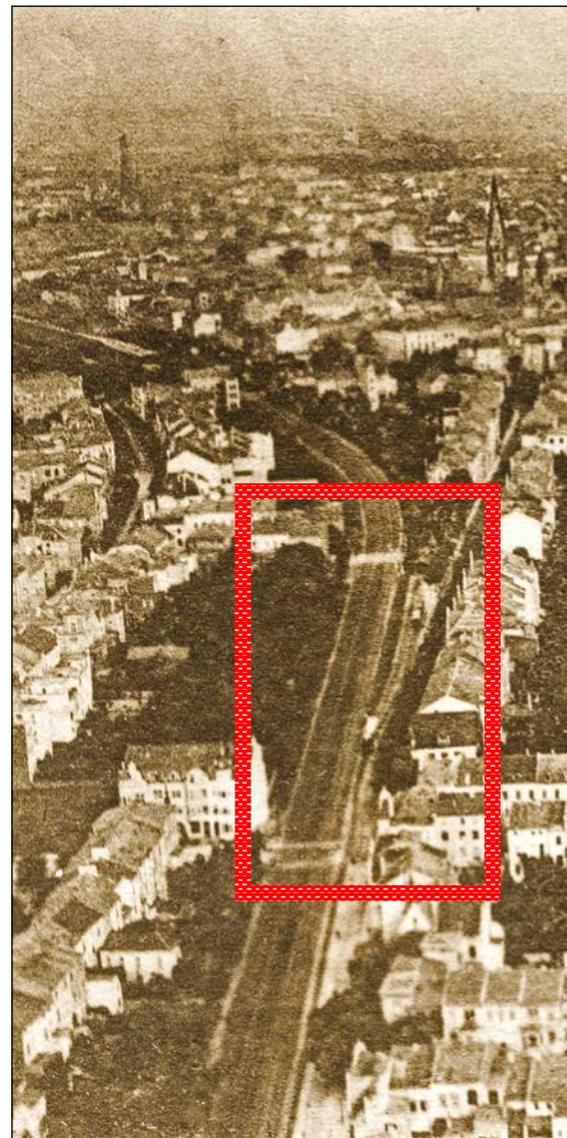
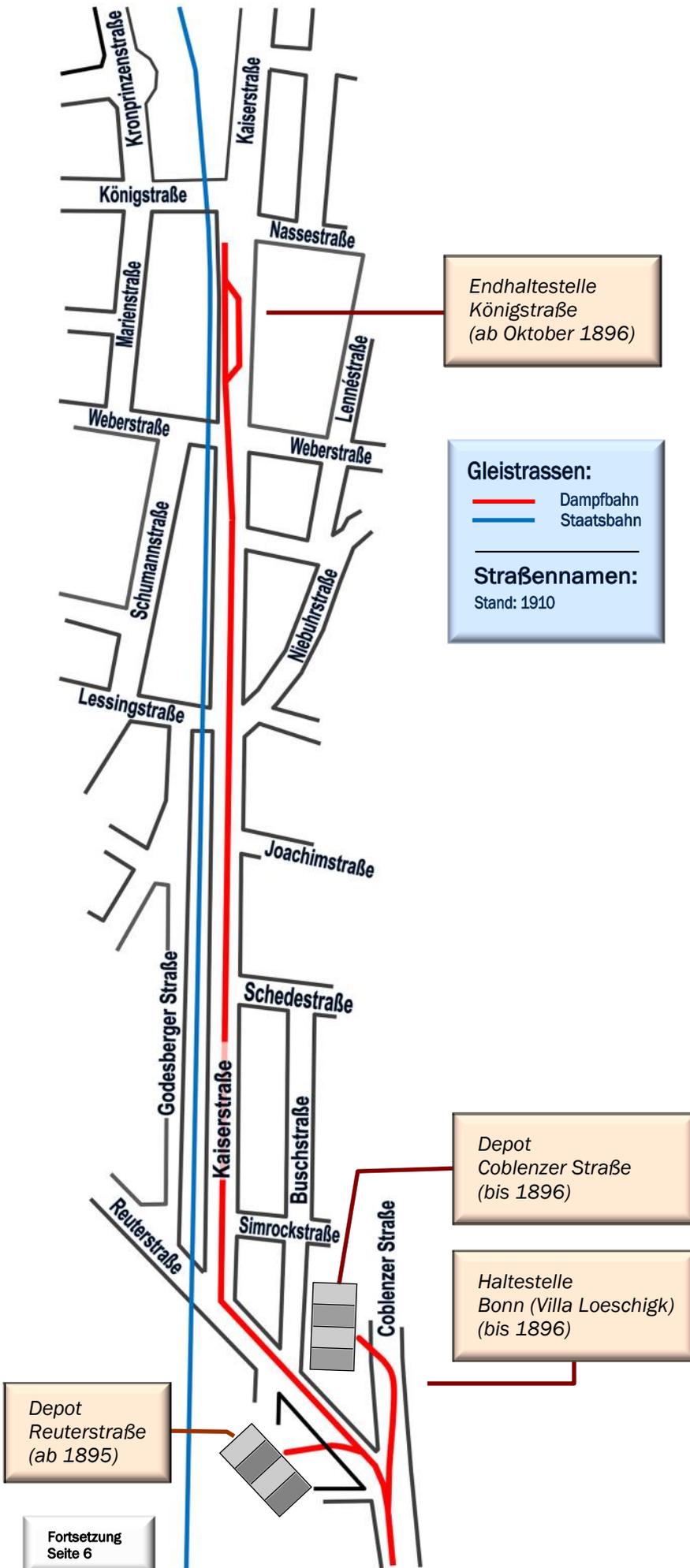
links: Eröffnung Fahrplan der Dampfstraßenbahn am 22. Mai 1892.

■ Foto: Repro aus dem General-Anzeiger vom gleichen Tag, Sammlung Volkhard Stern, Grafik: Harald Flux

oben: Das Dampf- und Pferdebahn-Depot um 1900. Links die Halle für die Dampfzüge nach Mehlem.

■ Foto: Sammlung Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

**Von der ersten lokalen Dampfbahn auf dem Gebiet zwischen Köln und Bonn links des Rheins sind heute keine Spuren mehr zu finden. Der Eröffnung der Bahn von Bonn nach Godesberg im Jahr 1892 folgte schon im nächsten Jahr die Verlängerung nach Mehlem. Nachdem die Bahn 1895 ihre Endhaltestelle in Bonn bis zur Königstraße verlegen konnte, hatte sie ihre größte Ausdehnung erreicht. Im Jahr 1911 endete schließlich die Dampfbahnzeit und die Ära des elektrischen Betriebs begann.**

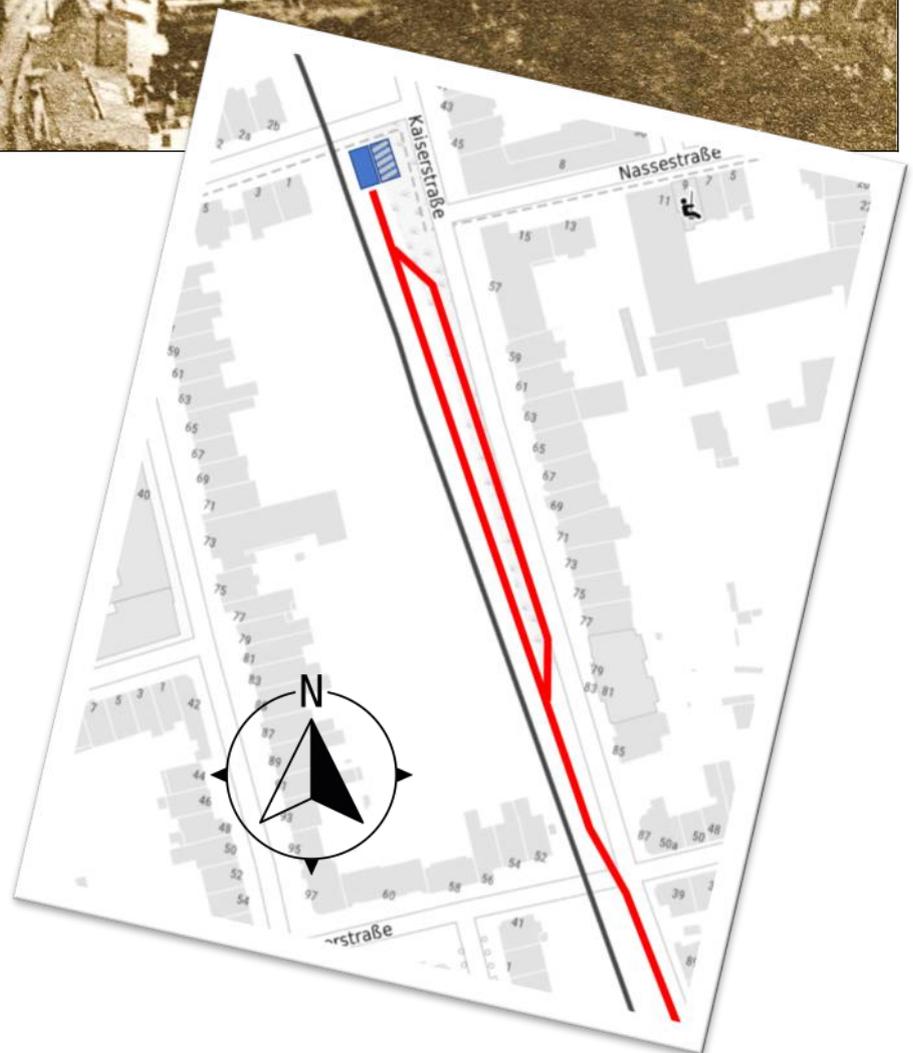


■ Fotoausschnitt: Sammlung Klaus Kemp



**oben** Endhaltestelle der Dampfbahn vor dem Bahnübergang Königstraße im Zuge der Kaiserstraße. Die Luftaufnahme entstand um 1900.

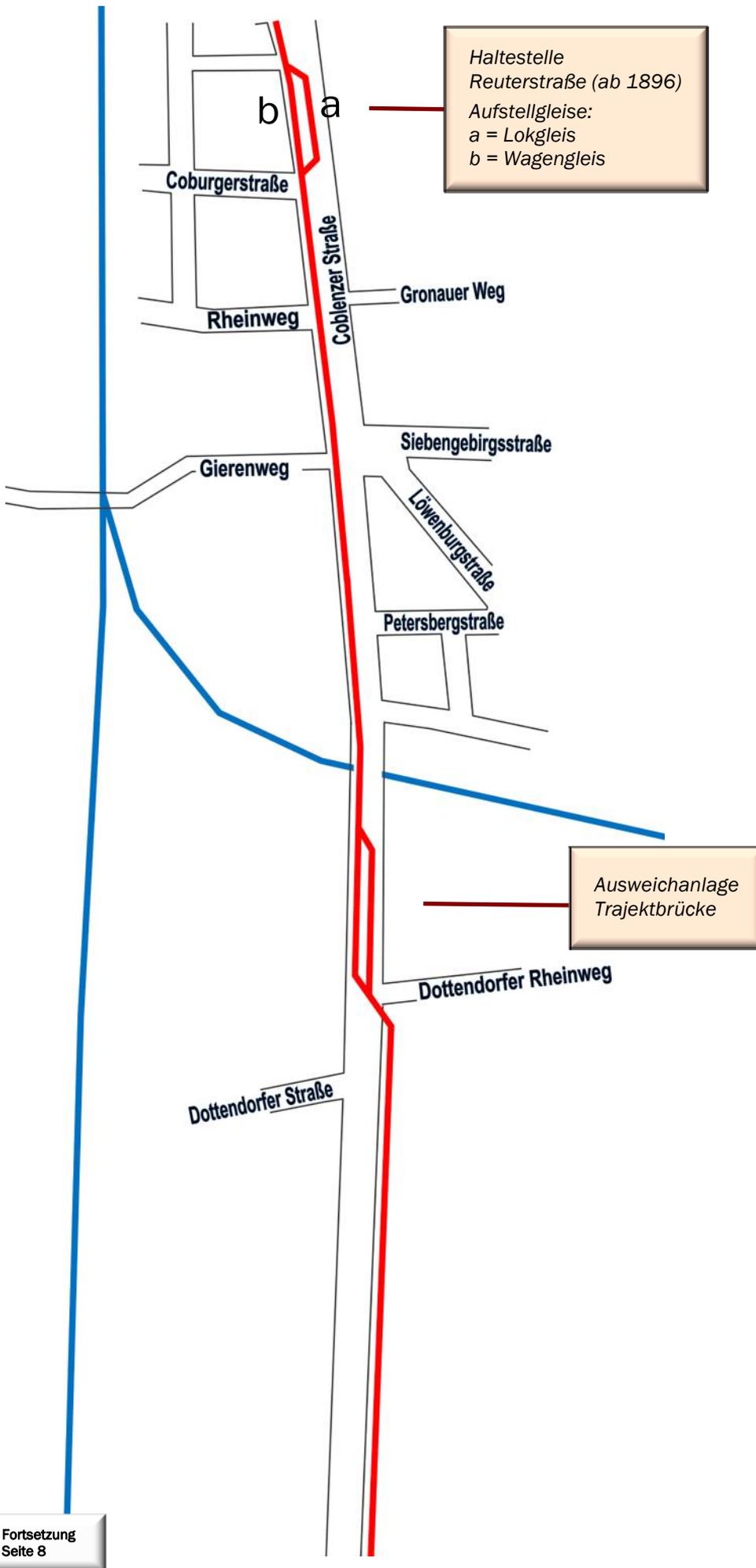
■ Foto: Sammlung Klaus Kemp



**rechts:** Lage der Endhaltestelle der Dampfbahn vor dem Bahnübergang Königstraße.

Blau eingezeichnet die wahrscheinliche Warte Halle unmittelbar vor der Königstraße

■ Grafik: Kartenansicht KuLaDig 2024 ([www.kuladig.de](http://www.kuladig.de)),  
Bearbeitung: Harald Flux



Haltestelle  
Reuterstraße (ab 1896)  
Aufstellgleise:  
a = Lokgleis  
b = Wagengleis

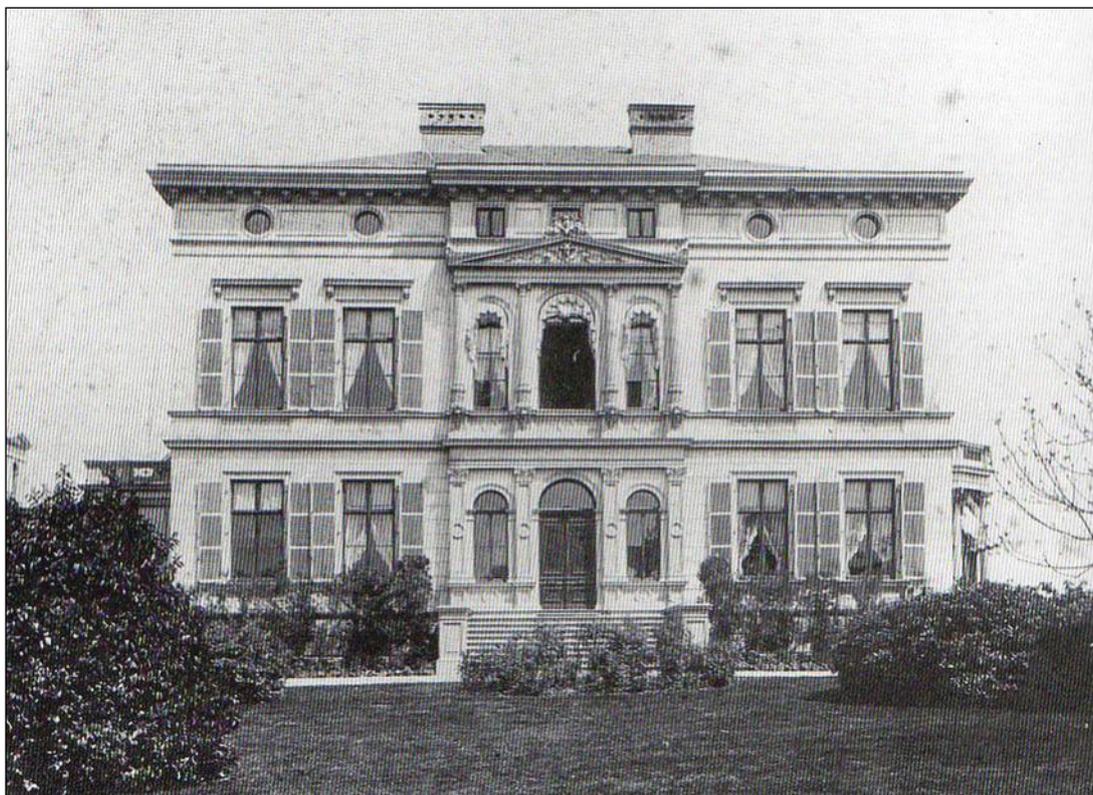
Ausweichanlage  
Trajektbrücke

Fortsetzung  
Seite 8

Die Villa Loeschigk (Aufnahme nach 1879) lag an der Coblenzer Straße, direkt gegenüber dem alten Dampf und Pferdebahn-Depot.

Prinz Adolf zu Schaumburg-Lippe erwarb 1894 die Villa und ließ sie großzügig umbauen in das heute noch hier stehende „Palais Schaumburg“, bis heute zweiter Dienstsitz des Bundeskanzleramtes.

■ Foto: Olga Sonntag Bundesbildstelle des Presse- und Informationsamts der Bundesregierung, Sign. 98780 (gemeinfrei) - Wikipedia



Wie lange die Wartehalle an der Koblenzer Straße noch genutzt wurde, ist nicht bekannt – zum Zeitpunkt der Aufnahme Anfang der 1950er Jahre war sie klar erkennbar geschlossen.

Der Baustil entspricht dem der Wartehalle an der Rheinallee (Seiten 16/17).

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern



In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam allenthalben der Wunsch nach größerer Mobilität auf. Auch in Bonn wollte man Ziele im Umland auf der Schiene erreichen, obwohl die Rheinische Eisenbahngesellschaft bereits 1855 ihre Strecke von Köln nach Rolandseck verlängert und die Bahnhöfe Godesberg und Mehlem eingerichtet hatte. Auch Stimmen aus Handel und Wirtschaft forderten eine Bahnverbindung nach

Godesberg und Mehlem mit Haltestellen zwischen den Kommunen. Im Verwaltungsbericht der Stadt Bonn ist 1887 die Diskussion über eine Trambahn von Bonn in die damalige Gemeinde Mehlem aufgeführt.

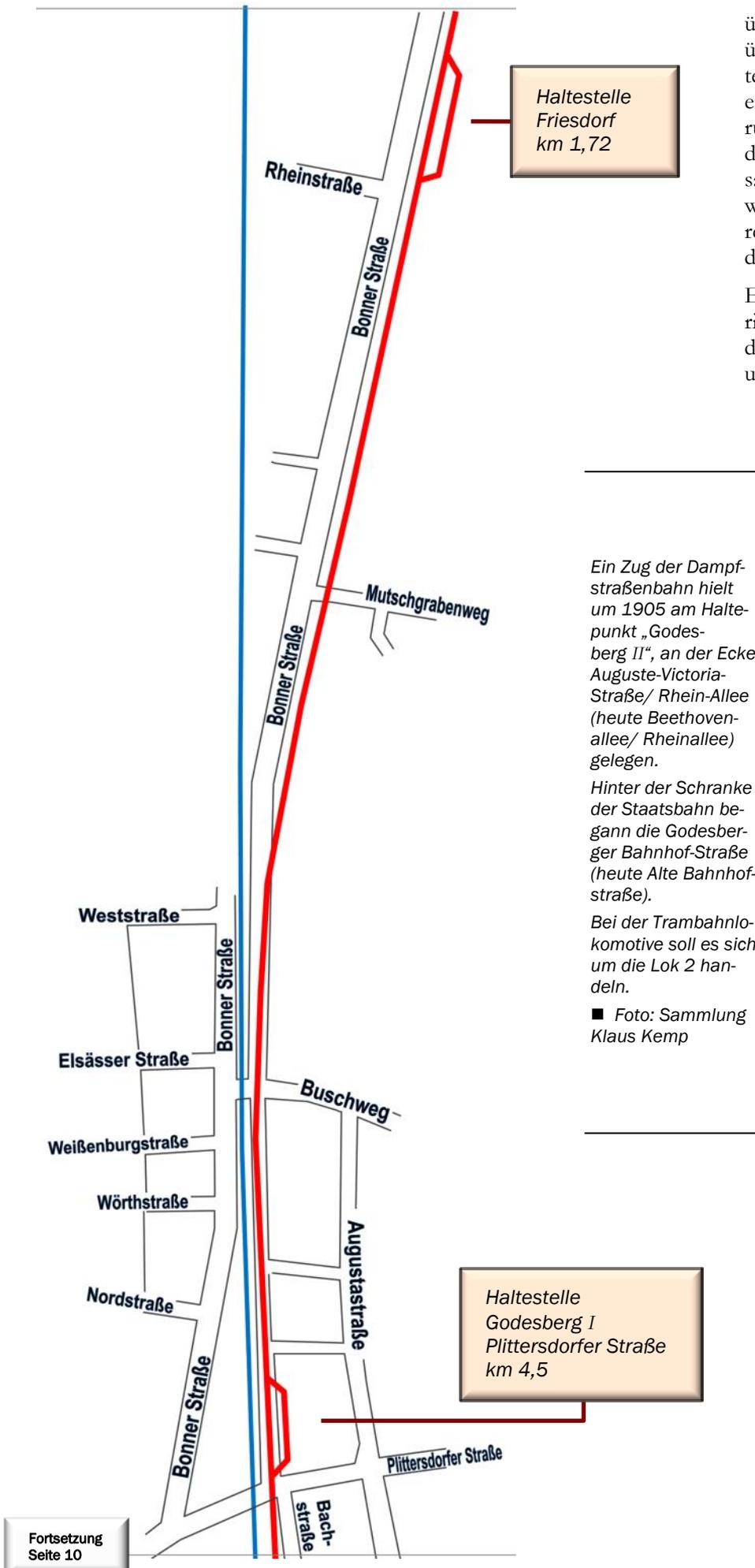
### Der Weg zur Dampfbahn

Im Jahr 1890 berieten die Bonner Stadtverordneten über den Bau einer Pferdebahn in Bonn und einer

„Trambahn mit Motorenantrieb“ zwischen Bonn, Godesberg und Mehlem. Die Beratungen führten im August 1890 zu einem Vertrag zwischen der Stadt Bonn und der Bonner Straßenbahn Havestadt, Contag & Cie., in dem sich die Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer Pferdebahn in Bonn, aber auch einer Trambahn über Godesberg nach Mehlem verpflichtete. Es blieb in der Vereinbarung offen, ob eine Weiterführung nach Mehlem

über den Leinpfad am Rhein oder über den damaligen Mittelweg/ Mittelpfad und die Provinzial-Chaussee erfolgen sollte. Pläne, die eine Führung der Bahn aus Bonn hinaus auf derselben Provinzial-Chaussee vorsahen, konnten bislang nicht verwirklicht werden, weil die Provinzialregierung noch 1899 die Nutzung dieser Straße nicht zuließ.

Erst als die Stadt Bonn Eigentümerin des neben der Straße verlaufenden Godesberger Bachkanals wurde und ihn zuschütten ließ, war die



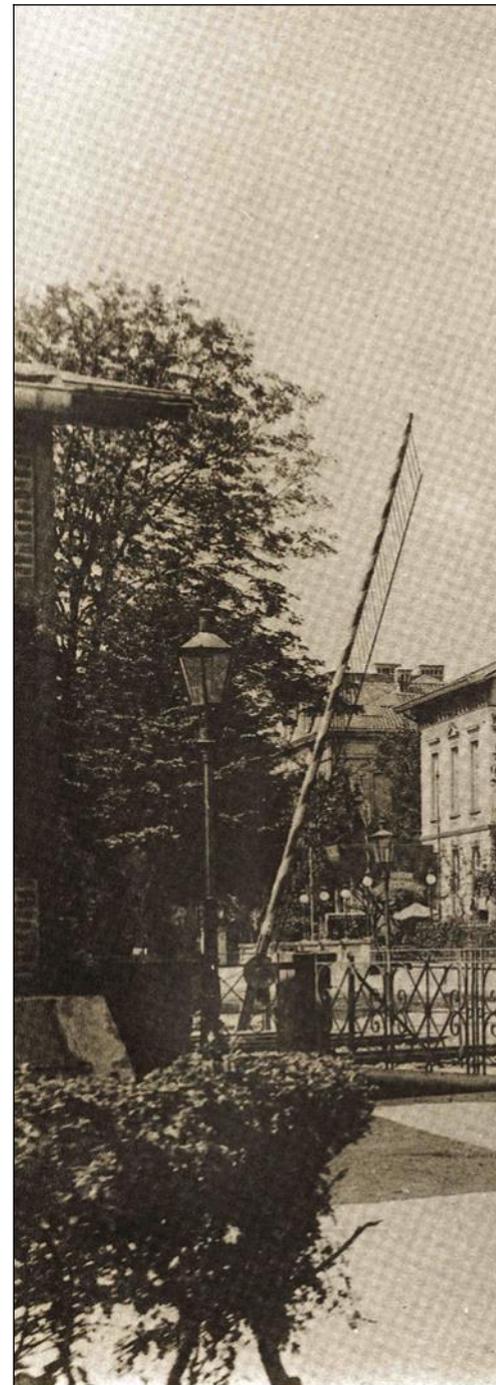
Ein Zug der Dampfstraßenbahn hielt um 1905 am Haltepunkt „Godesberg II“, an der Ecke Auguste-Victoria-Straße/ Rhein-Allee (heute Beethovenallee/ Rheinallee) gelegen.

Hinter der Schranke der Staatsbahn begann die Godesberger Bahnhof-Straße (heute Alte Bahnhofstraße).

Bei der Trambahnlokomotive soll es sich um die Lok 2 handeln.

■ Foto: Sammlung Klaus Kemp

Haltestelle  
Godesberg I  
Plittersdorfer Straße  
km 4,5



dadurch entstandene Trasse frei von jeglichem Genehmigungsvorbehalt.

## Betrieb

Im August 1891 – die Pferdebahn war in Bonn schon in Betrieb – erhielt die Bonner Straßenbahn die Konzession für den Bau und Betrieb einer Dampfbahn Bonn – Godesberg – Mehlem.

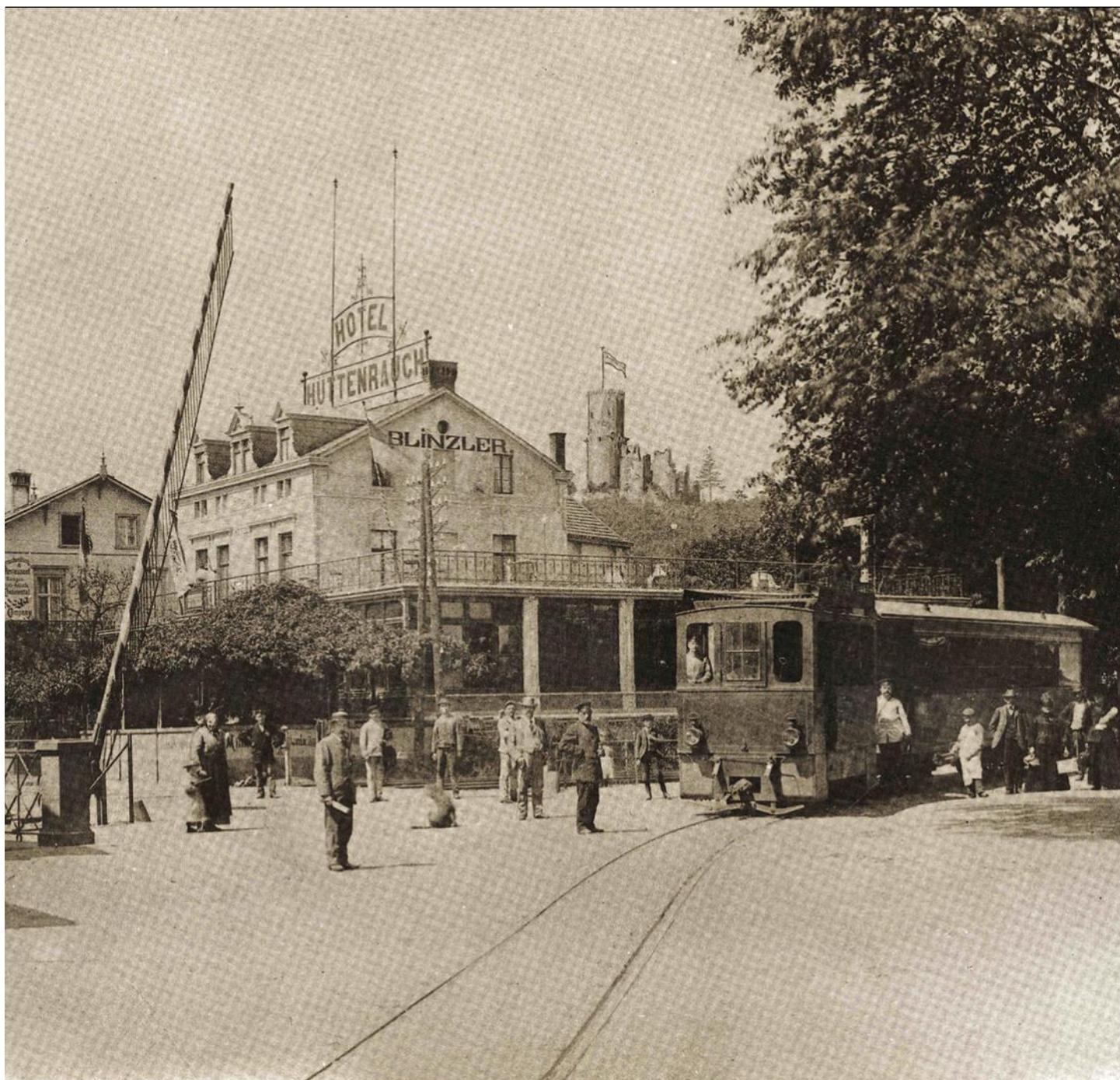
Bereits am 22. Mai 1892 war die Strecke bis Godesberg fertiggestellt. Nachdem die Weiterführung der

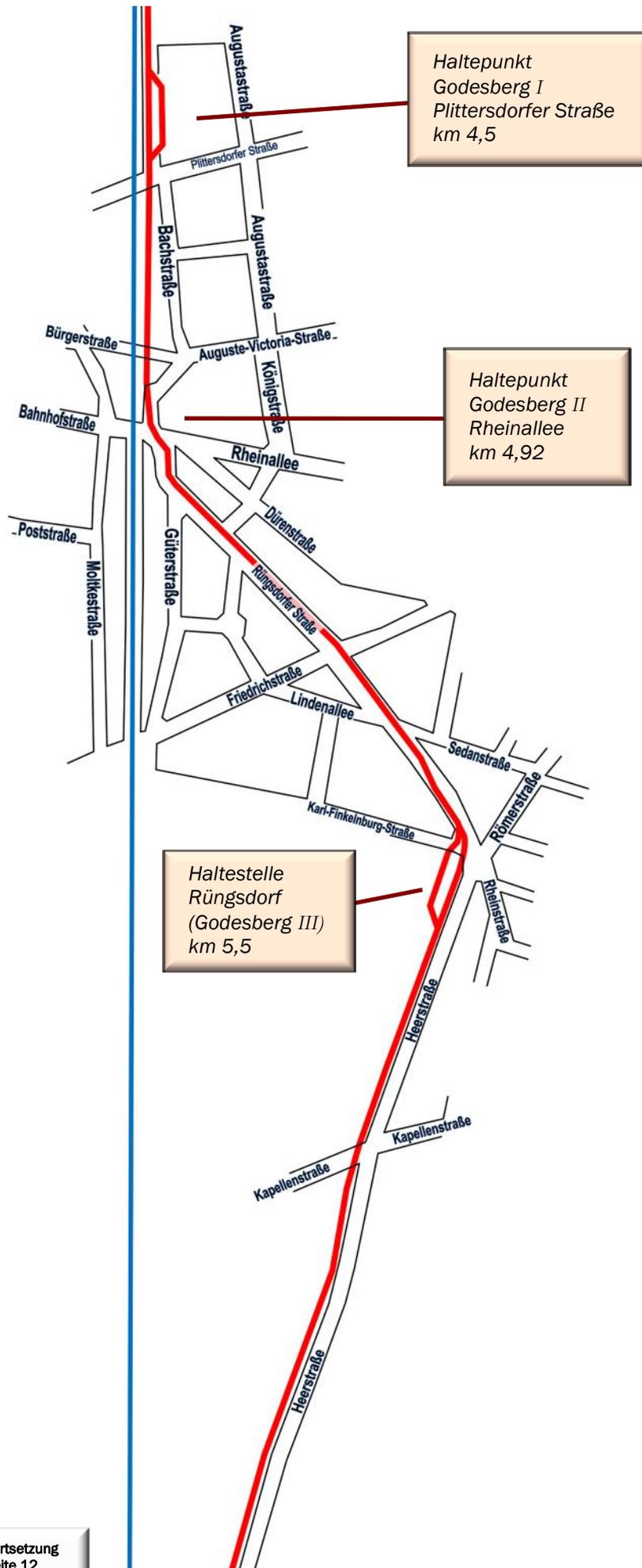
Bahn über den Leinpfad am Rhein vom Regierungspräsidenten schon am 28. Januar 1891 abgelehnt worden war, wurde sie 1893 über die heutige Konstantinstraße und die Mainzer Straße nach Mehlem verlängert. Die Bahn endete in der Coblenzer Straße (heute Mainzer Straße), an der Ecke zur heutigen De-Brezé-Straße unmittelbar vor dem Haus Nr. 159. Die eingleisige Schmalspurstrecke hatte eine Gesamtlänge von 10,1 km, von denen 4,85 km auf öffentliche Straßen ent-

fielen.

Haltestellen von der Villa Loeschigk (Reuterweg) aus waren: Friesdorf, Godesberg I (Plittersdorfer Straße), Godesberg II (Auguste-Victoria-Straße), Rüngsdorf (später Godesberg III), Mehlem, Fährgasse (Königswinter) – später Mehlem (Fähre) genannt - und Mehlem (Ort).

Die Bahn verkehrte im Sommer 1893 zunächst täglich von 6.00 bis 20.30 Uhr jede Stunde, im Winter-





fahrplan 1893/94 bereits alle 30 Minuten.

Eine Fahrt von Bonn bis Mehlem dauerte 35 Minuten. Die Fahrzeit lässt sich nicht vollständig mit den heutigen Verhältnissen vergleichen. Da der Streckenverlauf nur zwischen Villa Loeschigk und Plittersdorfer Straße der Entfernung der heutigen Haltestellen Museum Koenig und Plittersdorfer Straße entspricht, lässt sich immerhin feststellen, dass die Stadtbahn 11 Minuten für eine Fahrt braucht, die vor 130 Jahren die Dampfbahn in 15 Minuten zurücklegte. Die Straßenbahn im Jahr 1965 benötigte für die Strecke von der Arndtstraße bis nach Mehlem 25 Minuten, die Dampfbahn 1893 dagegen 35 Minuten. Der Vergleich von 1960 und 2024 mit 1893 zeigt, dass die Dampfstraßenbahn damals ein durchaus akzeptables Fortbewegungsmittel war.

### Fahrzeuge der Dampfbahn

Wegen der großen Nachfrage wurden bald bedarfsweise Zwischenzüge eingesetzt, sodass auf Teilstrecken ein Viertelstundentakt möglich wurde.

Der Betrieb wurde mit zweiachsigen Kastenlokomotiven und mit zwei- oder vierachsigen, teils offenen Personenwagen durchgeführt. Sechs der insgesamt acht Lokomotiven kamen aus der Lokomotivfabrik Hohenzollern in Düsseldorf, zwei von Hagans in Erfurt. Vier Hohenzollern-Maschinen hatten nur eine Treibachse, die anderen ebenso wie die von Hagans zwei gekuppelte. Wegen unterschiedlicher Anschaffungszeitpunkte hatte die Bonner Straßenbahn nie acht Lokomotiven gleichzeitig im Bestand.

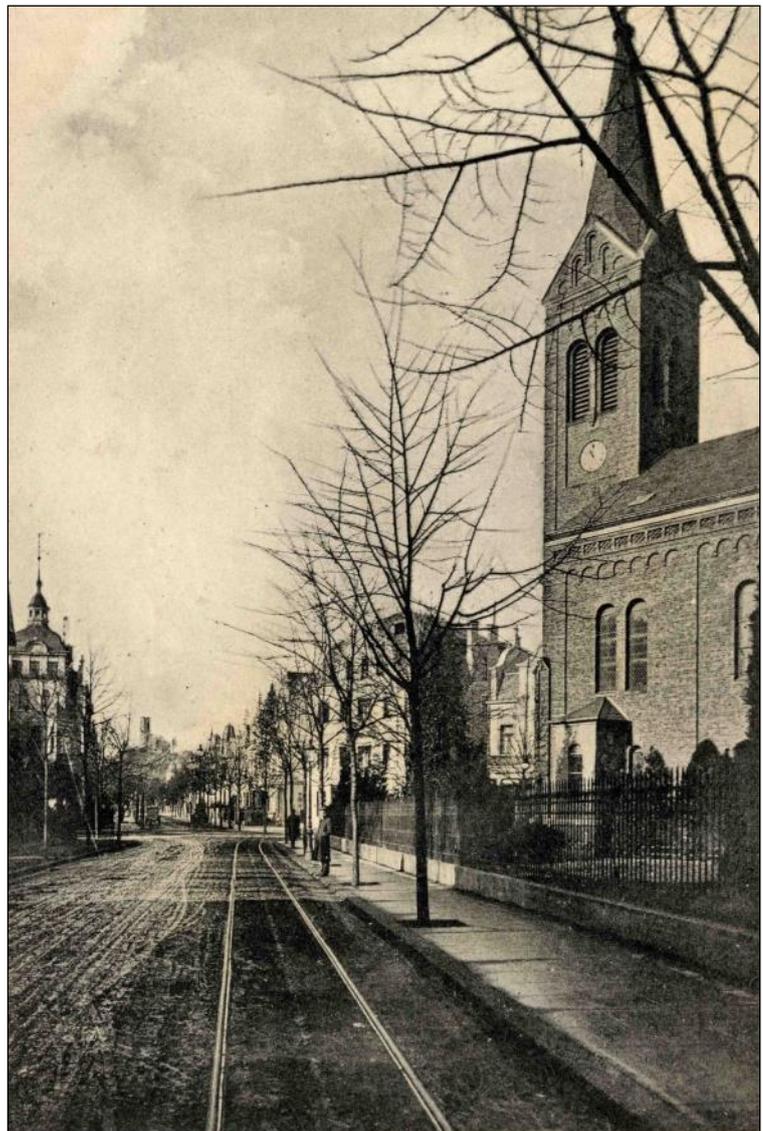
Die Straßenbahnlokomotiven waren im vierständigen Depot I an der Coblenzer Straße untergebracht, das sich südlich an das Depot II der Pferdebahn anschloss. Die Züge konnten aus dem Betriebshof nur in nördliche Richtung in die Endhaltestelle Villa Loeschigk ausfahren, um anschließend die Fahrt in Richtung Godesberg zu beginnen.

**rechts:** Die Trassenführung der Dampfbahn in der Rüngsdorfer Straße war eingleisig. Eine Haltestelle gab es hier nicht.

Im Hintergrund ist die Godesburg zu erkennen.

Rechts ist die 1880 erbaute evangelische Kirche zu sehen. Seit 1953 trägt sie den Namen Erlöserkirche.

■ Foto: VHH Archiv des Vereins für Heimatpflege und Heimatgeschichte Bad Godesberg e. V.



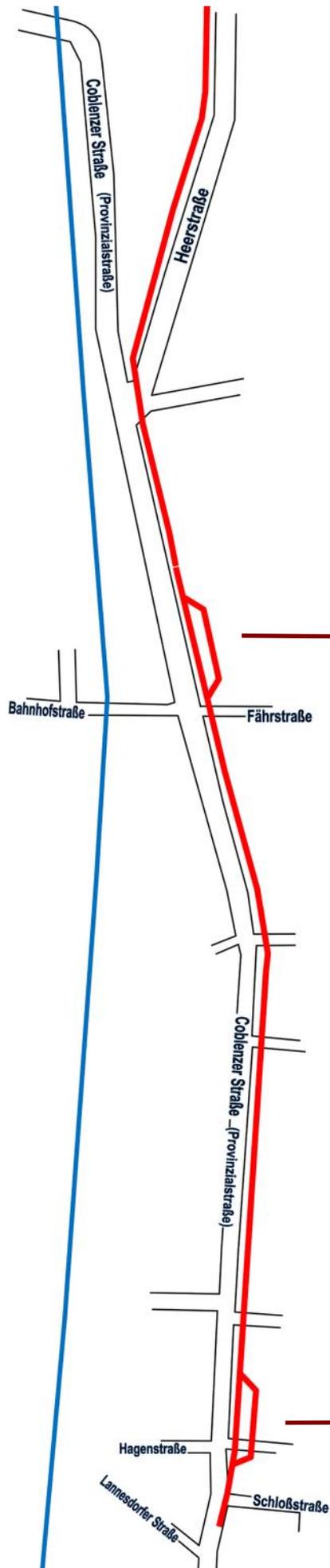
Godesberg

Küngsdorferstrasse mit d. evgl. Kirche

**unten:** Die Haltestelle in Rüngsdorf (Godesberg III) verfügte sogar über einen Restaurationsbetrieb. Die Aufnahme entstand um 1905.

■ Foto: Sammlung Klaus Kemp





Haltestelle  
Mehlem Fährgasse  
km 7,25

#### Quellenangaben Streckenplan:

Trassenverlauf und Betriebsstellen der  
Dampfbahn:  
Lagepläne von Gustav Hofmann, 1996,  
Sammlung Volkhard Stern

Straßenlage Bereich Bonn:  
Basis Historischer Stadtplan, 1926,  
Sammlung Harald Flux

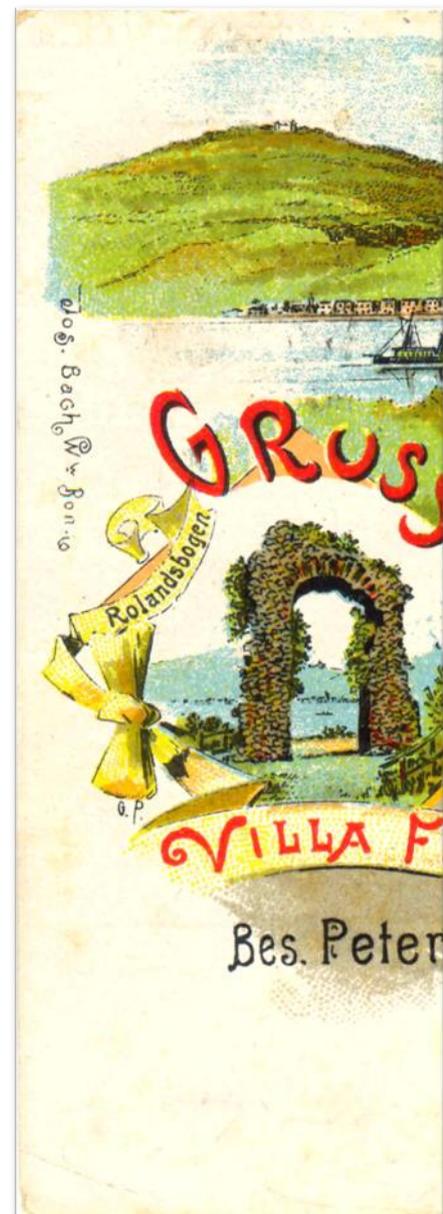
Straßenlage Bereich Godesberg / Rüngsdorf:  
Basis Historischer Stadtplan des Bades  
Godesberg, um 1900, Sammlung Günter  
Pelz

Straßenlage Bereich Lannesdorf / Mehlem:  
Lagepläne von Gustav Hofmann, 1996,  
Sammlung Volkhard Stern

Endhaltestelle  
Mehlem (Ort)  
km 8,52

Als man im Herbst 1897 die Strecke der Bahn in Bonn durch die Kaiserstraße bis zum Bahnübergang Königstraße verlängerte, wurden die Lokomotiven im Betriebshof III und IV untergestellt. Der Betriebshof I konnte aufgelassen werden, weil gleichzeitig die ursprüngliche Endhaltestelle an der Villa Loeschigk entfallen war. Die Dampfbahn hielt jetzt weiter südlich in der Coblenzer Straße nahe der Einmündung Reuterweg.

Veränderungen gab es auch in Godesberg. Von 1908 bis 1909 wurde im Zusammenhang mit dem Neu-



bau des dortigen Bahnhofsgebäudes die Staatsbahnstrecke höher gelegt und statt der Bahnübergänge Bürgerstraße und Rheinallee jeweils eine Unterführung gebaut. Zu diesem Zweck leitete man die zwischen Plittersdorfer Straße und Rheinallee parallel verkehrende Dampfbahn kurzzeitig über die Bachstraße (heute Paul-Kemp-Straße) um.

Der Dampfbahnbetrieb war zu dieser Zeit bereits 1904 auf die neuen Betreiber, die Stadt Bonn und die Bürgermeisterei Godesberg, übergegangen. Im Jahr 1908 berieten die

Vertretungsorgane beider Gesellschaften darüber, die Dampfbahn Bonn-Godesberg-Mehlem auf elektrischen Betrieb umzustellen. Es dauerte dann noch drei Jahre, bis die elektrische Bahn in Normalspur den Betrieb übernahm.

### Ende der Dampfbahn

Der letzte Dampfzug fuhr zwischen Königstraße und Reuterweg am 27. März 1911, zwischen Reuterweg und Rüngsdorf am 23. Juli 1911. Weil die Reststrecke zwischen Rüngsdorf und Mehlem erst im

Oktober umgestellt wurde, bestand bis dahin ein Inselbetrieb.

Dabei nutzte die Dampfbahn für Ein- und Ausrückfahrten die noch neben den Normalspurgleisen liegenden Schmalspurgleise.

Als dann am 13. Oktober 1911 zum ersten Mal die elektrische Bahn bis nach Mehlem fuhr, war die Dampfbahnzeit zu Ende. Immerhin hat sie die Pferdebahn, mit der sie einst in derselben Gesellschaft verbunden war, um zwei Jahre überlebt. Deren letzte Strecke wurde am 24. September 1909 stillgelegt. (FM)

Lithographie der Mehlemer Villa Friede, entstanden Ende der 1890er Jahre. Im Vordergrund ein Dampfbahn-Zug, der kurz darauf seine Endhaltestelle Mehlem-Ort erreicht haben wird. ■ Lithographie: Sammlung Klaus Kemp



## Sommer-Fahrplan der Dampfstraßenbahn Bonn-Mehlem

(Godesberg, Müngsdorf, Königswinter, Siebengebirge, Rolandseck, Rodderberg),  
gültig vom 1. April 1893.

### Richtung Bonn-Mehlem.

Bonn (Villa Loeschig)	5,55	6,55	8,00	9,00	10,00	11,00	12,00	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00	9,00
Griesdorf	6,08	7,08	8,08	9,08	10,08	11,08	12,08	1,08	2,08	3,08	4,08	5,08	6,08	7,08	8,08	9,08
Godesberg (Wilters. Str.)	6,10	7,10	8,15	9,15	10,15	11,15	12,15	1,15	2,15	3,15	4,15	5,15	6,15	7,15	8,15	9,15
Godesberg (Aug. Vict. Str.)	6,12	7,12	8,17	9,17	10,17	11,17	12,17	1,17	2,17	3,17	4,17	5,17	6,17	7,17	8,17	9,17
Müngsdorf	6,18	7,18	8,23	9,23	10,23	11,23	12,23	1,23	2,23	3,23	4,23	5,23	6,23	7,23	8,23	9,23
Mehlem (Fährstraße (Königswinter))	6,25	7,25	8,30	9,30	10,30	11,30	12,30	1,30	2,30	3,30	4,30	5,30	6,30	7,30	8,30	9,30
Bonn (Det)	6,30	7,30	8,35	9,35	10,35	11,35	12,35	1,35	2,35	3,35	4,35	5,35	6,35	7,35	8,35	9,35

### Richtung Mehlem-Bonn.

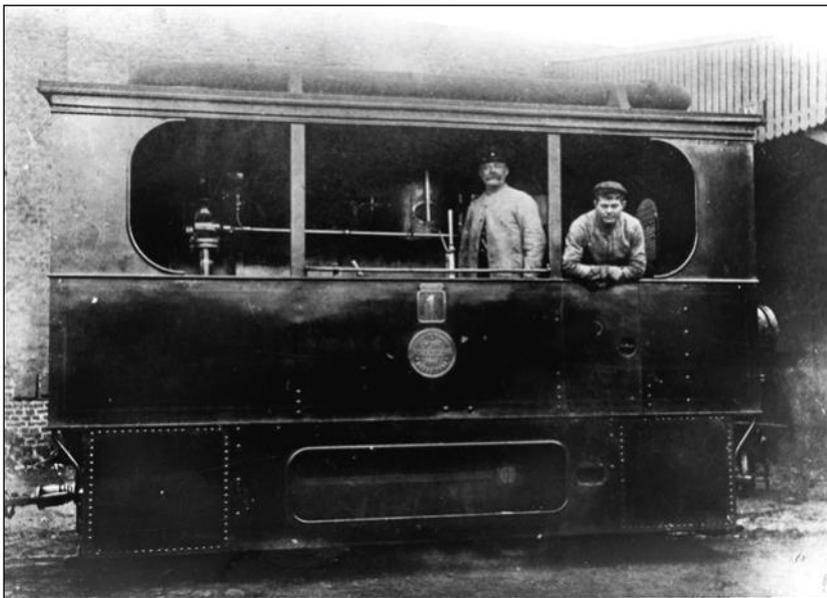
Mehlem (Det)	6,35	7,40	8,40	9,40	10,40	11,40	12,40	1,40	2,40	3,40	4,40	5,40	6,40	7,40	8,40	9,40
Müngsdorf (Fährstraße (Königswinter))	6,40	7,45	8,45	9,45	10,45	11,45	12,45	1,45	2,45	3,45	4,45	5,45	6,45	7,45	8,45	9,45
Godesberg	6,47	7,52	8,52	9,52	10,52	11,52	12,52	1,52	2,52	3,52	4,52	5,52	6,52	7,52	8,52	9,52
Godesberg (Aug. Vict. Str.)	6,53	7,58	8,58	9,58	10,58	11,58	12,58	1,58	2,58	3,58	4,58	5,58	6,58	7,58	8,58	9,58
Griesdorf (Wilters. Str.)	6,55	8,00	9,00	10,00	11,00	12,00	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00	9,00	9,30
Bonn (Villa Loeschig)	7,02	8,07	9,07	10,07	11,07	12,07	1,07	2,07	3,07	4,07	5,07	6,07	7,07	8,07	9,07	9,37
Bonn (Det)	7,10	8,15	9,15	10,15	11,15	12,15	1,15	2,15	3,15	4,15	5,15	6,15	7,15	8,15	9,15	9,45

Bei guter Witterung, sowie an Sonn- und Festtagen werden Nachmittags weitere Züge halbstündlich eingelegt. — Abfahrt dieser Einlegezüge von Villa Loeschig Bonn 1,30, 2,30 usw. Abfahrt von Mehlem (Fährstraße) 2,15, 3,15 usw. Anschluß vom Staatsbahnhof nach Marpingen in Bonn mittelst Pferdebahn in Zwischenräumen von 5—10 Minuten.

Weitere Aufschlüsse vom Coblenzer Thor 15 Minuten vor Abgang der Dampfbahn. — Sonderzüge auf Bestellung (letzte mindestens 3 Stunden vorher erbeten).

Fahrplan der Dampfstraßenbahn, gültig ab 1. April 1893. Insgesamt sieben Haltestellen sind hier genannt. Die Fahrten beginnen in Bonn am alten Depot auf der Coblenzer Straße, gegenüber der Villa Loeschig. ■ Foto: Sammlung Klaus Kemp

## Fahrzeuge der Dampfbahn



Die Dampfbahn hatte als Triebfahrzeuge acht Trambahnlokomotiven im Bestand, allerdings nicht zur gleichen Zeit.

Dazu gehörte die Lok 1 (Baujahr 1898, Hohenzollern AG).

■ Foto: Sammlung Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

### Quellenangaben:

Dieter Höltge  
Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Bd. 5: Bergisches Land und Siegerland - Von Wuppertal bis Bonn, Freiburg 1996

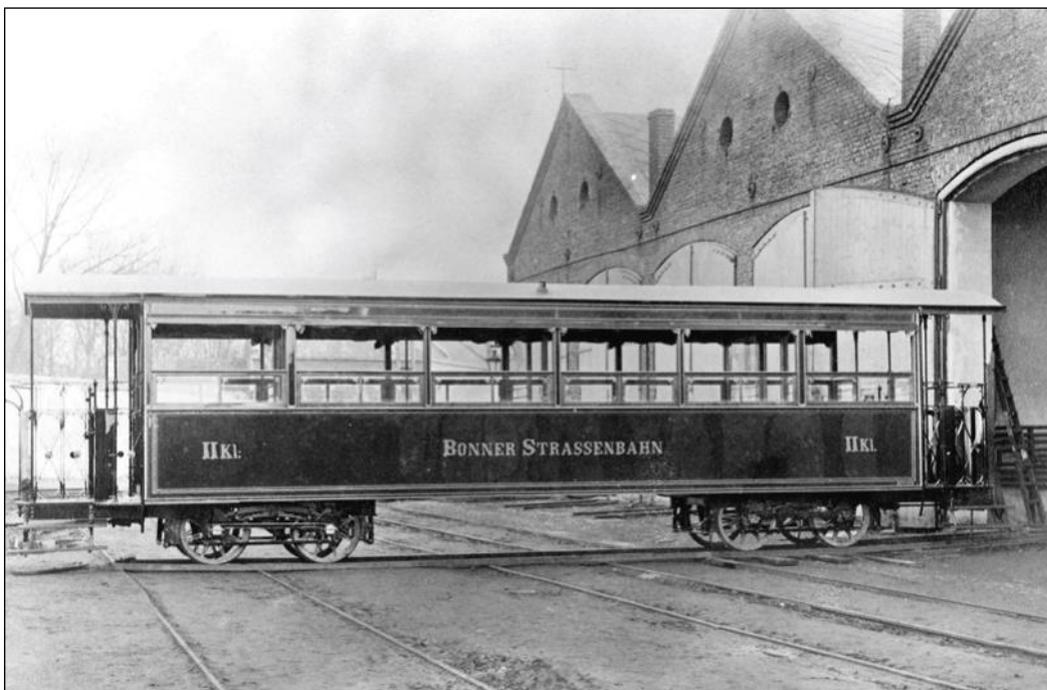
Gerd Wolff  
Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 3, Nordrhein-Westfalen, Gifhorn 1974

Loknummer ab 1900	Loknamen	Baujahr	Achsfolge	Hersteller	verkauft	ausgemustert	Bemerkungen
1	Roswindis	1898	B	Hohenzollern	1911	-	
2	-	1894	B	Hohenzollern	1911	-	
3	Huppertz	1893	1A	Hohenzollern	1911	-	
4	Bonn	1892	1A	Hohenzollern	1911	-	
5	Godesberg	1892	1A	Hohenzollern	1911	-	
6	Möllenhoff	1893	1A	Hohenzollern	1911	-	
7	Victoria	1894	B	Hagens	1911	-	1895 (Minden, Lok „Hausberge“)
8	Mehlem	1892	B	Hagens	-	1906	
?	Prinzess Viktoria	1892	1A	Hohenzollern			Existenz und Verbleib ungeklärt

Der vierachsige Plattformwagen 42 (2. Klasse, Baujahr 1894, Van der Zypen & Charlier, Köln) wurde vor der Werkshalle des Herstellers abgelichtet.

Die Dampfbahn verfügte 1904 über neun zweiachsige und 18 vierachsige Personenwagen, dazu kamen ein Marktgüterwagen und ein Gepäckwagen.

■ Foto: Sammlung Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

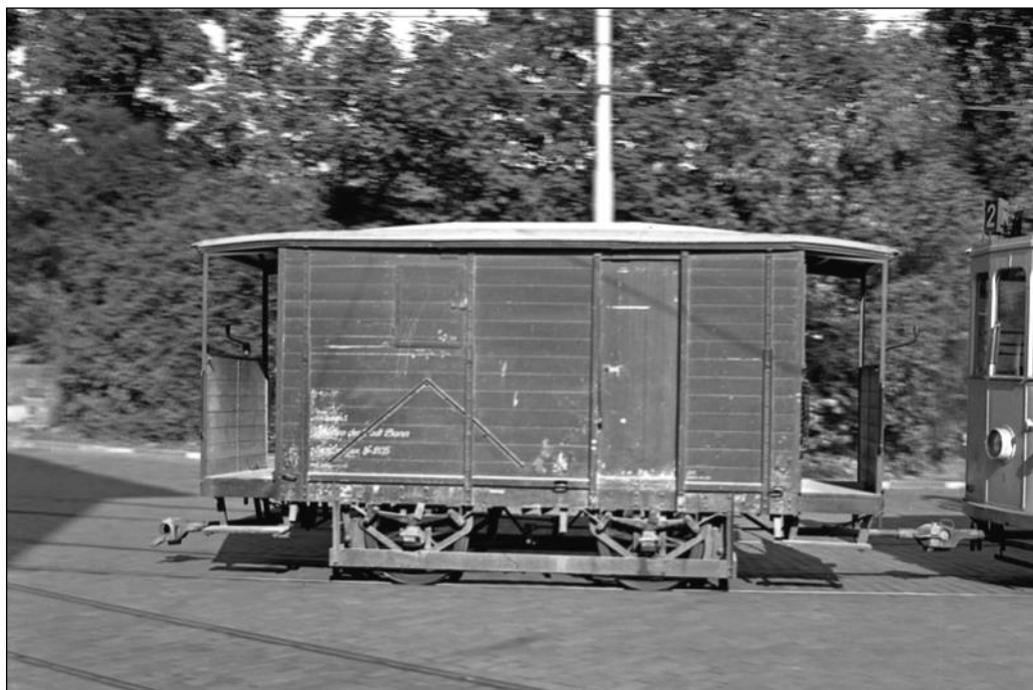


Wagennummern	Baujahr	Anzahl Achsen	Hersteller	ausgemustert	Bemerkungen
15 - 18	1892	2	Van der Zypen & Charlier		
19 - 23	1892	2	Van der Zypen & Charlier		
32 - 33	?	2	?	Wagen 32 1905	Wagen 33 1911 an Bahnen der Stadt Bonn, dort Salzwagen 205
34 - 35	1893	4	Van der Zypen & Charlier		
36 - 39	1893	4	Van der Zypen & Charlier		halboffen
40 - 42	1894	4	Van der Zypen & Charlier		halboffen
49 - 51	1895	4	Van der Zypen & Charlier		halboffen
58 - 63	1897	4	Van der Zypen & Charlier		

Bei diesem Wagen soll es sich um den ehemaligen Marktwagen 33 (Baujahr 1892) der Dampfstraßenbahn handeln. Nach Stilllegung der schmalspurigen Dampfbahn kam er zur Bonner Straßenbahn, wo er bis 1960 als Salz- bzw. Sandwagen 205 eingesetzt wurde.

Am Aufnahmetag in den 1950er Jahren wurde er vom Triebwagen 5 (1902 als Schmalspurfahrzeug geliefert) gezogen, der 1906 auf Normalspur umgebaut wurde.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



## Die Wartehalle am Haltepunkt Godesberg II (Rheinallee)





**links:** Ausschnitt aus der eingeklinkten Postkarte vom 19. März 1925: Ganz links, hinter den beiden Straßenbahn-Beiwagen, ist die alte Wartehalle des Haltepunkts „Godesberg II“ aus Dampfbahnzeiten zu erkennen.

Rechts im Bild sieht man den 1912 eröffneten Neubau der Wartehalle der BGM-Haltestelle an der Bad Godesberger Rheinallee.

■ Postkarte von 1925: Sammlung Günter Pelz

**unten links:** Haltestelle Rheinallee, Überleitung in der eingleisigen Abschnitt Richtung Plittersdorfer Straße im Jahr 1962.

Auf der Aufnahme ist in der Bildmitte die alte Wartehalle aus der Dampfbahnzeit zu erkennen (Eckgebäude mit Treppenzugang).

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

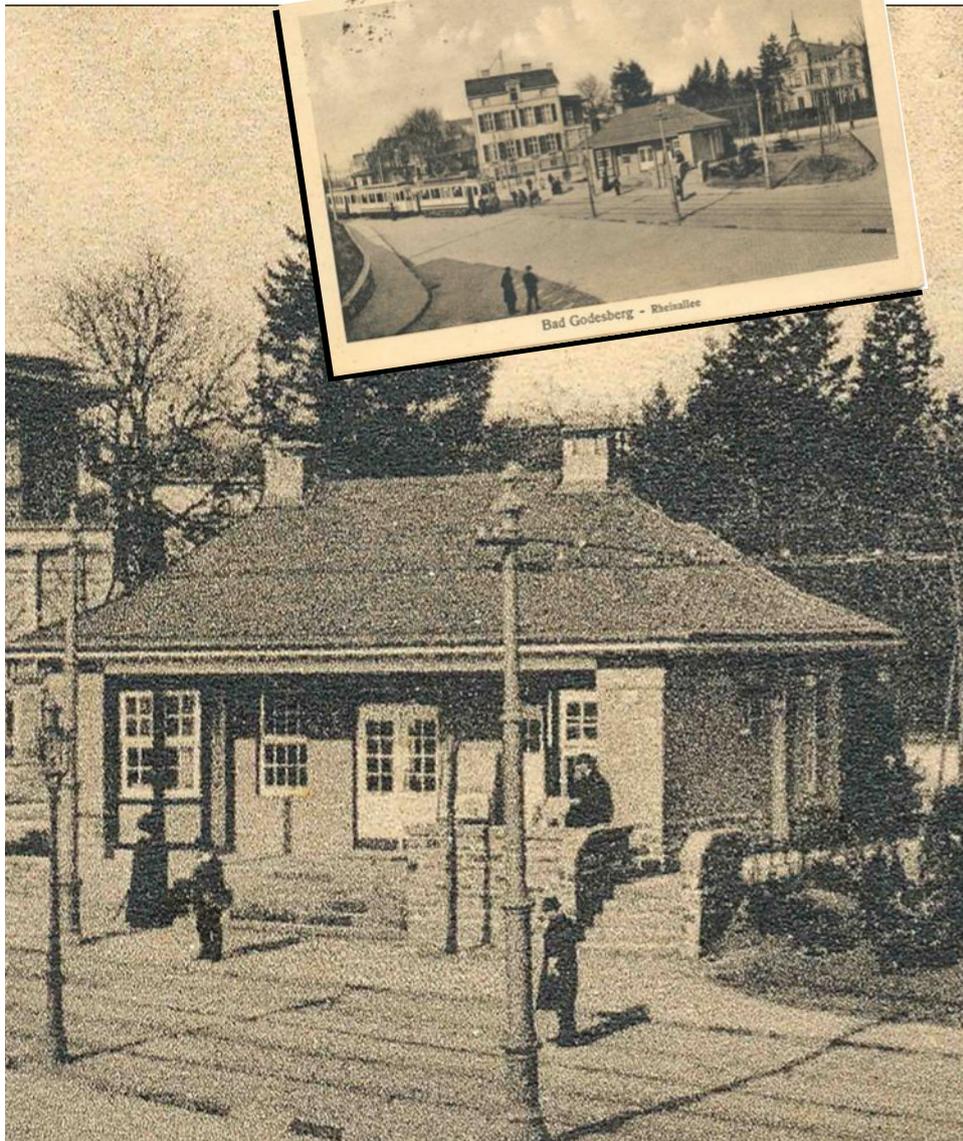
**unten Mitte:** Der BGM-Zug hatte eben die Baustelle mit der abgerissenen alten Wartehalle an der Beethovenallee passiert. Dabei handelte es sich um Vorbereitungsarbeiten für den Bau der künftige Stadtbahn-Endhaltestelle Rheinallee.

Die BGM-Wagen 332 und 321 waren am 19. November 1969 auf der Linie GM nach Mehlem-Ort unterwegs.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

**unten rechts:** Im März 1975 war an der Abrissstelle schon die Stützmauer der neuen Stadtbahn-Haltestelle Rheinallee errichtet worden. Ein Zug der Linie 3 mit Triebwagen 316 passierte eben die Stelle.

■ Foto: Arnt Uwe Mann, Sammlung Volkhard Stern



**Vor Eröffnung der Stadtbahnlinie 16:**

# **Austauschprogramm Bonner und Kölner Stadtbahnwagen**



Noch vor Eröffnung der künftigen Stadtbahnlinie 16 zwischen Köln und Bonn am 12. August 1978 vereinbarten die beiden beteiligten Unternehmen, die Stadtwerke Bonn (SWB) und die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), ein Austauschprogramm, in dem geprüft werden sollte, ob die aus einer Lieferserie stammenden Stadtbahnwagen technisch gleich ausgerüstet waren.

Deshalb fuhr ein grüner Bonner Stadtbahnwagen, der im Vorjahr ausgelieferte Wagen 7760, vom 25. April bis Anfang Juli 1978 im Linienerverkehr auf der Kölner Straßenbahnlinie 13 zwischen Sülz und Mülheim. In Bonn wurde der Kölner Wagen 2004 (KVB, Baujahr 1976) auf der Stadtbahnlinie U3 nach Bad Godesberg eingesetzt.



*Regel Betrieb herrschte im Mai 1978 auf dem Ehrenfeldgürtel:*

*Der grüne SWB-Wagen 7760, eingesetzt auf der Kölner Linie 13 nach Mülheim, fährt als zweiter Zug in die Doppelhaltestelle Nußbaumerstraße ein. Vor ihm wartet ein achtschiger Gelenkzug der Linie 5 nach Ossendorf.*

*Damals noch unverzichtbar war der orangefarbenen Fahrkartenautomat auf dem Bahnsteig.*

*Auf dem Ehrenfeldgürtel sind typische Kraftfahrzeuge der 1970er Jahre zu sehen: vorn ein Ford Taunus (Baujahr 1975), dahinter links ein roter Audi 80 (Baujahr 1972), neben ihm ein Ford Transit (ebenfalls Baujahr 1972). Ihnen folgt ein roter SCANIA LB 110-Sattelzug (Baujahr 1973).*

■ Foto: KVB-Archiv-1478-06

Der Wagentausch sollte über die von der Köln-Bonner Eisenbahnen AG (KBE) betriebene Rheinuferbahn erfolgen, die nur von nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zugelassenen Fahrzeugen befahren werden durfte. Für die Überführung auf der Strecke zwischen Bonn West und dem Kölner Ubierring stellte die KBE einen Schlepptriebwagen bereit.

### Kuppelversuche

Vor den geplanten Überführungsfahrten fand am 6. April 1978 in Köln ein Kuppelversuch statt zwischen dem Kölner Stadtbahnwagen 2004 und dem vorgesehenen Schleppfahrzeug, dem KBE-Triebwagen ET 32. Die Ablaufplanung hierfür wurde in einer KVB-Aktennotiz vom 4. April 1978 festgehalten:

Zur Vorbereitung wurden die Scharfenbergkuppungen an beiden Fahrzeugenden des ET 32 um 180 Grad gedreht, somit ließen sich beide Triebwagen mechanisch kuppeln.

Als Ort für den Kuppelversuch wurde die Haltestelle am Ubierring ausgewählt, sie lag im gemeinsam von KBE und KVB betriebenen Streckenabschnitt entlang des Rheinufers. Hier zweigten die Gleise der städtischen Straßenbahn von der Rheinuferbahn ab. (siehe auch Lagepläne Seite 20)

- Der ET 32 folgte dem planmäßigen KBE-Eilzug nach Köln Hohenzollernbrücke mit der Anweisung, hinter der abzweigenden Weiche am Ubierring anzuhalten (Ankunftszeit 10:26 Uhr). Dann fuhr der KVB-Stadtbahnwagen, von der Wendeschleife Ubierring kommend, auf dem „falschen“ Gleis über die Weiche ins Streckengleis der Rheinuferbahn. Anschließend rangierte der ET 32 zurück und kuppelte an seinem „b-Kopf“ an den Wagen 2004.

Nach der Trennung der beiden Fahrzeuge fuhr der ET 32 weiter zum KBE-Endbahnhof Hohenzollernbrücke und der 2004 rangierte zurück in die Wendeschleife.

- Kurz nach elf Uhr verließ der ET 32 den Endbahnhof wieder, fuhr, diesmal im Streckengleis Richtung Köln-Marienburg (heute Heinrich-Lübke-Ufer), wieder bis hinter die abzweigende Weiche.

Der KVB-Wagen 2004 fuhr nun über das „richtige“ Gleis zum wartenden ET 32 und kuppelte mit dessen „a-Kopf“.

Nach dem erneuten Trennen fuhr der KBE-Triebwagen weiter nach Wesseling, Wagen 2004 kehrte zum Betriebshof zurück.



Ort des „Schauspiels“: der Ubierring im April 1978. Die Gleise entlang des Rheins befuhren die Züge der KBE und die Straßenbahnlinie 16 von und nach Rodenkirchen.

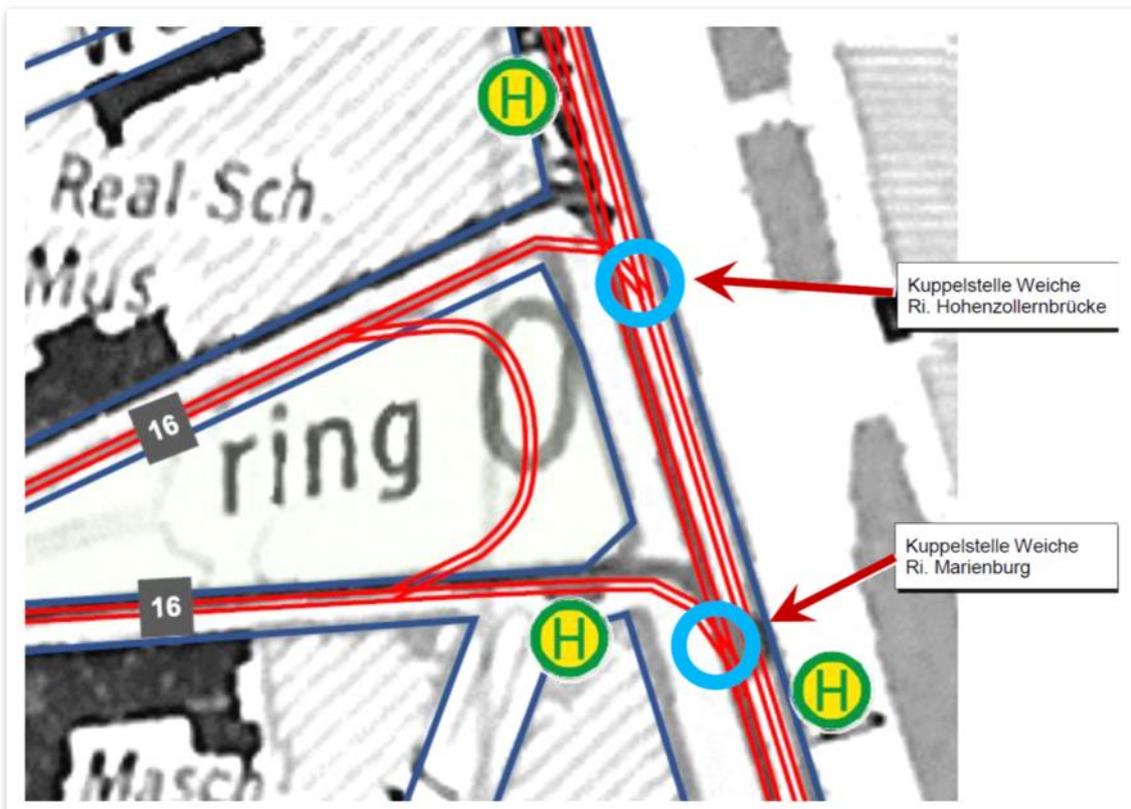
Stadteinwärts hielten die Linie 16 und die KBE am Agrippinaufer, stadtauswärts hielten die KBE am Bayenturm und die Linie 16 am Ubierring. Die Wendeschleife wurde von Verstärkungsfahrten der „16“ genutzt.

Im Bereich der beiden Weichen erfolgten sowohl die Kuppelversuche als auch die Überführungsfahrten der Stadtbahnwagen.

■ Grafik: Amtlicher Stadtplan Köln 1975, (<https://cpoint.stadt-koeln.de/>), Bearbeitung: Harald Flux

Im Bereich der beiden Weichen (blau markiert) erfolgten sowohl die Kuppelversuche als auch die Überführungsfahrten der Stadtbahnwagen.

■ Grafik: Amtlicher Stadtplan Köln 1975, (<https://cpoint.stadt-koeln.de/>), Bearbeitung: Harald Flux





In der Nacht 10./11. April 1978 hielt der Überführungszug, bestehend aus dem KBE-ET 32 (vorn) und dem SWB-Triebwagen 7760, an der Haltestelle am Kölner Ubierring.

Hier wurden die beiden Fahrzeuge getrennt. Die Straße rechts ist das Agrippinaufer.

■ Foto: KVB-Archiv-1460-09

## Austausch der Stadtbahnwagen

Der Austausch der beiden oben genannten Stadtbahnwagen 7760 und 2004 sollte während der Nachtstunden wieder am Ubierring erfolgen.

Beim exakten Datum gibt es unterschiedliche Angaben:

- 1) Zum einen gibt es eine nicht nachprüfbare Notiz, wonach der Wagen 7760 am 13. April 1978 per Straßentransport nach Köln gekommen sein soll.
- 2) Dem entgegen steht der Hinweis im Buch von Karl-Heinz Steiner („Rheinuferbahn - gestern Eisenbahn, heute Stadtbahn“ (Eigenverlag, Dezember

1978)), dass der Triebwagen 7760 in der Nacht 13./ 14. April 1978 vom KBE-ET 32 über die Rheinuferbahn zum Ubierring in Köln geschleppt wurde und dann mit eigener Kraft zum Betriebshof West der KVB gefahren ist.

- 3) Für diesen Beitrag hält sich der Autor an die bereits erwähnte KVB-Aktennotiz vom 4. April 1978: Hiernach handelte es sich um die Nacht 10./ 11. April 1978.

## Überführungen vom / zum SWB-Betriebshof Friesdorf

Den Streckenteil zwischen dem Betriebshof Friesdorf und dem dama-

ligen Haltepunkt Hauptbahnhof befuhren beide Stadtbahnwagen vermutlich auf eigenen Achsen. Das kurze Reststück zwischen dem Haltepunkt und dem damaligen KBE-Bahnhof Bonn West, das damals noch Baustelle war und nur über ein Gleis befahren werden konnte, zog ein Zweiwege-Unimog die abgebügelten Fahrzeuge.

## Überführungen Bonn West - Ubierring (Köln)

■ **Wagen 7760** Der Aktennotiz zufolge wurde zunächst SWB-Triebwagen 7760 nach Köln überführt. Hierzu stand der KBE-ET 32 mit vorbereiteten Kupplungen kurz nach Mitternacht im Bahnhof Bonn

Nochmals die Nacht 10./11. April 1978, Haltestelle Ubierring: Der KBE-Wagen ist weitergefahren zur Endstation Hohenzollernbrücke.

Der SWB-Triebwagen 7760 wurde angebügelt und in Betrieb genommen. Ein KVB-Fahrer wird gleich das Fahrzeug in den Betriebshof West bringen.

■ Foto: KVB-Archiv-1460-09





SWB-Wagen 7760 kurz nach der Ankunft im April 1978 im Betriebshof West. Der Wagen trägt noch keine Linienbeschilderung.

Neben ihm wartete der KVB-Stadtbahnwagen 2009, im Hintergrund ist ein Duetag-Achtachser im beigefarbenen Außenlack zu sehen.

■ Foto: KVB-Archiv-1461-13

West bereit. Ein Unimog-Zweiwegefahrzeug drückte den Wagen 7760, dessen Stromabnehmer gesenkt blieb, an den ET 32. Dieser zog den mit einem Fahrer besetzten SWB-Triebwagen mit 30 km/h nach Köln zum Ubierring, Weichen wurden unter Beobachtung mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Vor der abzweigenden Weiche trennten sich beide Fahrzeuge, der ET 32 fuhr weiter zum Endbahnhof Hohenzollernbrücke. Ein KVB-Fahrer übernahm hier den Wagen 7760 und fuhr ihn auf eigenen Achsen zum Betriebshof West.

■ **Wagen 2004** Vom Endbahnhof kommend erreichte ET 32 im Streckengleis Richtung Köln-Marienburg wieder die dort abzweigende Weiche und hielt hinter ihr an. Ein KVB-Fahrer rangierte den bereitstehenden KVB-Wagen 2004 an den ET und übergab ihn dann an seinen SWB-Kollegen. Mit abgesenktem Stromabnehmer wurde der Stadtbahnwagen bis Bonn West gezogen. Ein SWB-Fahrer fuhr ihn letztlich zum Betriebshof Friesdorf.

### Linieneinsatz des Wagens 7760

Für die Zeit des Einsatzes wurde der Bonner Stadtbahnwagen dem Betriebshof West in Braunsfeld zugeeilt. Nach den für den Kölner Einsatz erforderlichen Anpassungsarbeiten (Linienfilme, Entwerter-Steuergerät, Zuglenkung) erfolgte am 25. April 1978 die Abnahme-fahrt.

Noch am selben Tag begann für den SWB-Wagen 7760 der Einsatz auf der Linie 13 zwischen den Endhaltestellen „Sülgürtel“ und „Wiener Platz“ in Mülheim. Zu-

Einsatz des SWB-Wagens 7760 im Mai 1978 auf der Kölner Straßenbahnlinie 13: Auf dem Weg zur Endhaltestelle Sülgürtel hatte er eben die auf der Hochbahnstrecke gelegene Haltestelle „Escher Straße“ verlassen. Für diese Fahrtrichtung trug er an diesem Tag die falsche Zielbeschilderung „Mülheim“.

■ Foto: KVB-Archiv-1470-06





Die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 13 lag am Wiener Platz in Mülheim (blaue Markierung links).

Zum Wenden für die Rückfahrt mussten die Stadtbahnwagen entlang der Linie 15 bis zur Wendeschleife am Mülheimer Ring fahren.

■ Grafik: Amtlicher Plan von 1980, Bearbeitung Harald Flux

[https://cpoint.stadt-koeln.de/mapapps/resources/apps/historische\\_stadtkarten/index.html?lang=de](https://cpoint.stadt-koeln.de/mapapps/resources/apps/historische_stadtkarten/index.html?lang=de)

nächst verkehrte er nur in Verstärkungskursen während der Hauptverkehrszeit am Morgen und nachmittags. Da keine Probleme auftraten, wurde er ab Anfang Mai täglich und ganztags eingesetzt.

Bei Fahrten ins Rechtsrheinische war der Wagen mit „Mülheim“ beschriftet, seine fahrplanmäßige Endstation war der Wiener Platz. Wegen eines zu engen Gleisbogens durften Stadtbahnwagen die dort vorhandene Wendeschleife nicht befahren. Die auf der „13“ eingesetzten Fahrzeuge mussten weiter über die Bergisch-Gladbacher-Straße bis zur Wendeschleife am Mülheimer Ring fahren.

### Linieneinsatz des Wagens 2004 und Einsatzende

Beide Stadtbahnwagen erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen. Der Kölner Wagen 2004 wurde in Bonn mit einem SWB-Wagen gekuppelt auf der Stadtbahnlinie U3 nach Bad Godesberg eingesetzt, mindestens einmal kam er als Probefahrt nach Siegburg.

Das Einsatzende der beiden Stadtbahnwagen kann leider nicht genau bestimmt werden. In Axel Reuthers Aufzeichnungen ist lediglich der Juli 1978 genannt. Die jeweiligen Rücküberführungen sind vermutlich in ähnlicher Form erfolgt wie die Manöver gut zwei Monate zuvor.

Das Bonner Fahrzeug erregte aufgrund seiner grünen Lackierung und der Inneneinrichtung mit Polstersitzen (die KVB verwendete Kunststoffsitze) bei den Kölner Fahrgästen beträchtliches Aufsehen. Fahrer berichteten, dass ihnen immer wieder entsprechende Fragen gestellt wurden. (HF)

Der SWB-Wagen 7760 wartete am 15. Mai 1978 in der Wendeschleife am Mülheimer Ring auf die Rückfahrt zum Sülzgürtel. Vor ihm steht der KVB-Stadtbahnwagen 2022, der ebenfalls als Solofahrzeug die Linie 13 befährt. ■ Foto: Axel Reuther



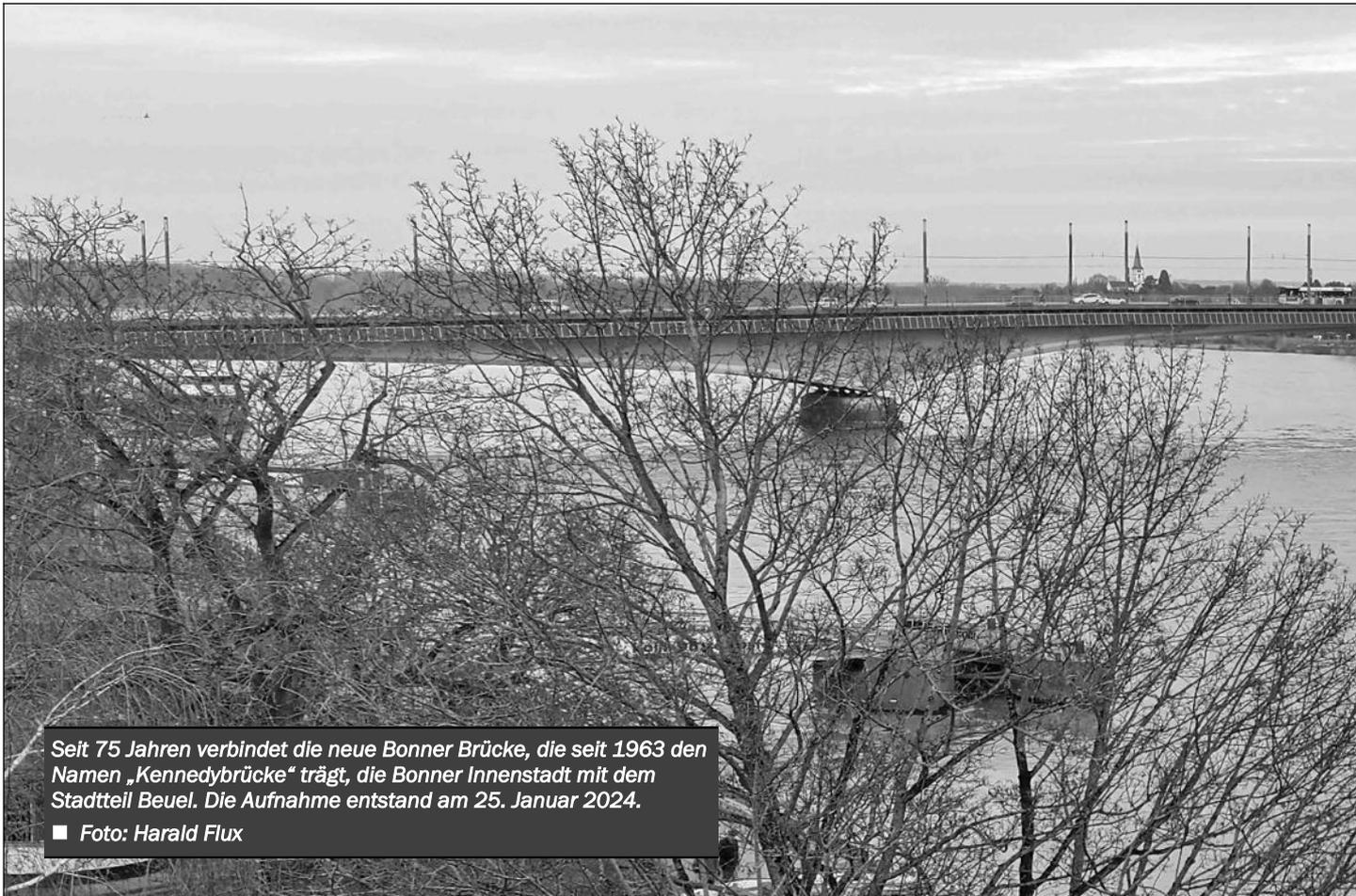
#### Quellenangaben:

- Aus den Aufzeichnungen von Axel Reuther (danke für die Informationen)
- Notiz der KVB vom 4. April 1978
- Die Entstehung der Linie 16, Nachrichtenblatt 2/24

In Bonn setzte man den KVB-Wagen 2004 gemeinsam mit einem SWB-Fahrzeug ein. Am 6. Mai 1978 war er auf der Linie U3 nach Bad Godesberg eingesetzt. Eben hatte er die Haltestelle Hochkreuz verlassen.

■ Foto: Manfred Ritschel, Köln (Bildsammlung VDVA)





Handkolorierte Postkarte der alten Bonner Rheinbrücke, das Foto entstand um 1900.

■ Foto: Autor unbekannt, Wikimedia



# 75 Jahre neue Rheinbrücke in Bonn

Als am 8. März 1945 die alte Rheinbrücke zerstört wurde und kurze Zeit später der Krieg sein Ende gefunden hatte, war man sich in Bonn bewusst, dass die Verbindung über den Strom schnellstens wiederhergestellt werden musste.

Doch die Abhängigkeit von Entscheidungen der Besatzungsmächte, die Materialknappheit und vor allem die vorrangige Räumung des Flusses von Trümmern der alten Brücke waren Hindernisse, die trotz des frühen Planungsbeginns Anfang 1946 keine zügige Bauausführung erwarten ließen.

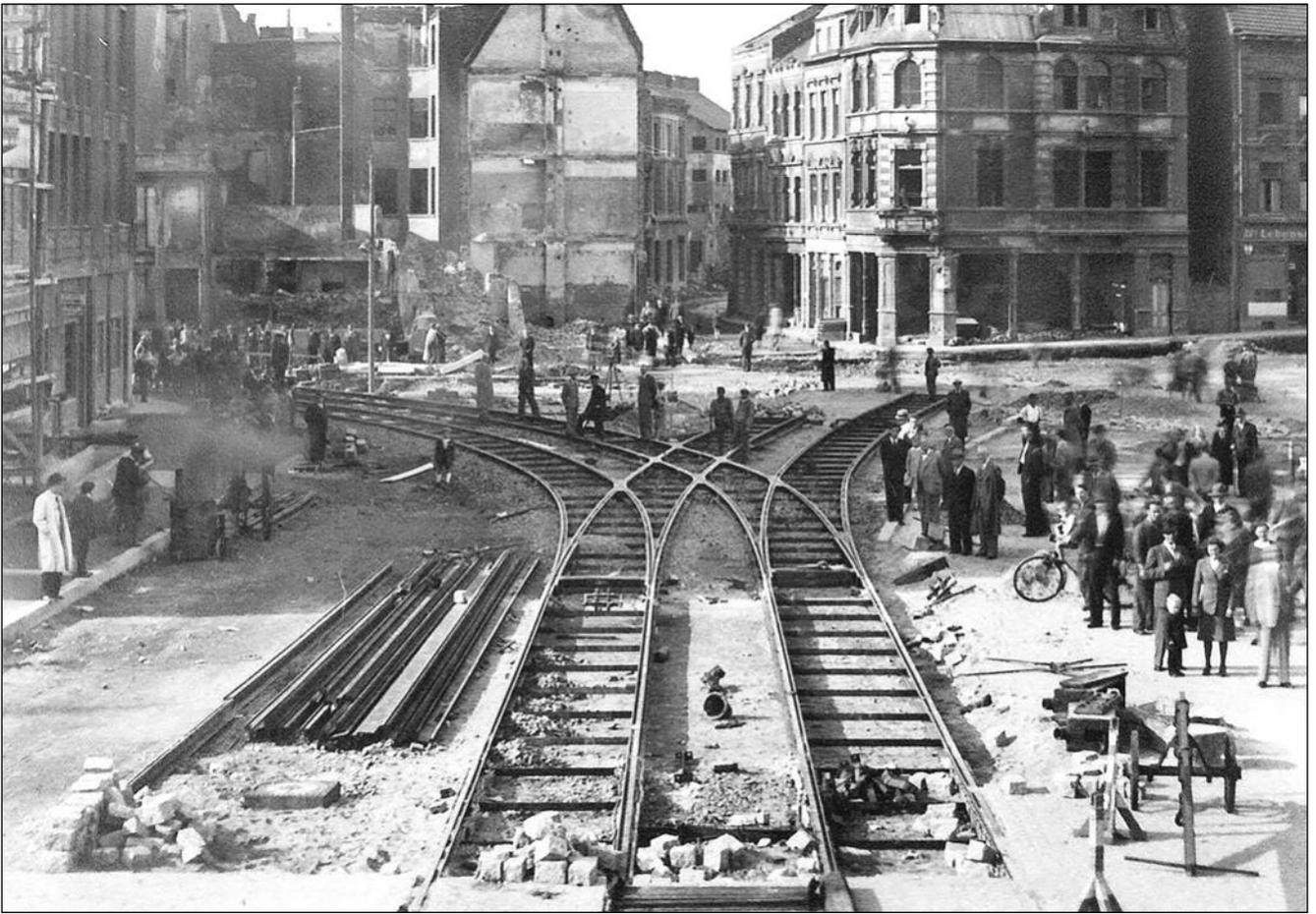
Dennoch gelang es, die Brücke nur acht Monate nach der Grundsteinlegung zu vollenden und am 19. November 1949 feierlich einzuweihen.

## Lage nach Kriegsende

Die Rheinbrücke in Bonn aus dem Jahre 1898 hatte zwar die verwüstenden Bombenangriffe der letzten Monate im Jahr 1944 fast unversehrt überstanden. Aber am 8. März 1945 zerstörten deutsche Sprengkommandos beim Herannahen US-amerikanischer Truppen das imposante Brückenbauwerk.

Die Unterbrechung der Verbindung zwischen Bonn und Beuel über den Rhein hatte einschneidende Folgen für Wirtschaft und Handel auf beiden Uferseiten. Fähren mussten den Übergang über den Strom sicherstellen, was ihnen mit der Zunahme des Auto- und LKW-Verkehrs immer weniger gelang. Außerdem verursachte der Fährbetrieb für jeden Lastentransport und jede Lebensmittelladung erhebliche Kosten.

Keine Lösung gab es für den Schienenverkehr: Als die Bahnen ihren Betrieb wieder aufnahmen, konnte die Straßenbahnlinie 2 nach Beuel nur bis zur Brückenstraße fahren. Auf der anderen Rheinseite war für die Bahn aus Siegburg und die Siebengebirgsbahn der Beueler Platz (heute Konrad-Adenauer-Platz) Endhaltestelle.



**oben:** Gleisbauarbeiten am Ende der westlichen Brückenrampe.

Nach links zweigen die Gleise zum Friedensplatz ab, die durch die Brückenstraße / Gudenaugasse / Friedrichstraße (heute Friedrichstraße) führten. Neu eingebaut wurden die beiden Weichen, hinter denen die Gleise zum künftigen Bertha-von-Suttner-Platz beginnen.

In der Bildmitte ist die ehemalige Kreuzstraße zu sehen, davor führte von links nach rechts die Hundsgasse (heute Belderberg). Nach dem Abriss der zum Teil schwer beschädigten Häuser entstand rechts bis 1949 der Bertha-von-Suttner-Platz mit der neuen Endhaltestelle der SSB-Linie „S“. ■ Foto 1949: Alex Keller, Sammlung Dr. Frank Mlosch

**unten:** Blick in die Gegenrichtung, von der Kreuzstraße aus. Im Vordergrund, von links nach rechts, führte die Hundsgasse. Am Ende der Rampe stand rechts noch ein zerstörtes Gebäude der ehemaligen Oberrealschule (heute befindet sich hier die Operngarage). ■ Foto 1949: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther



## Planung und Vorbereitung des Baus

Wegen der Dringlichkeit des Baus einer neuen festen Rheinbrücke begann die Stadt Bonn bereits im März 1946 mit vorbereitenden Planungen. Allerdings galt es, noch ein Hindernis zu beseitigen: Die Trümmer der zerstörten alten Brücke ragten noch aus dem Wasser.

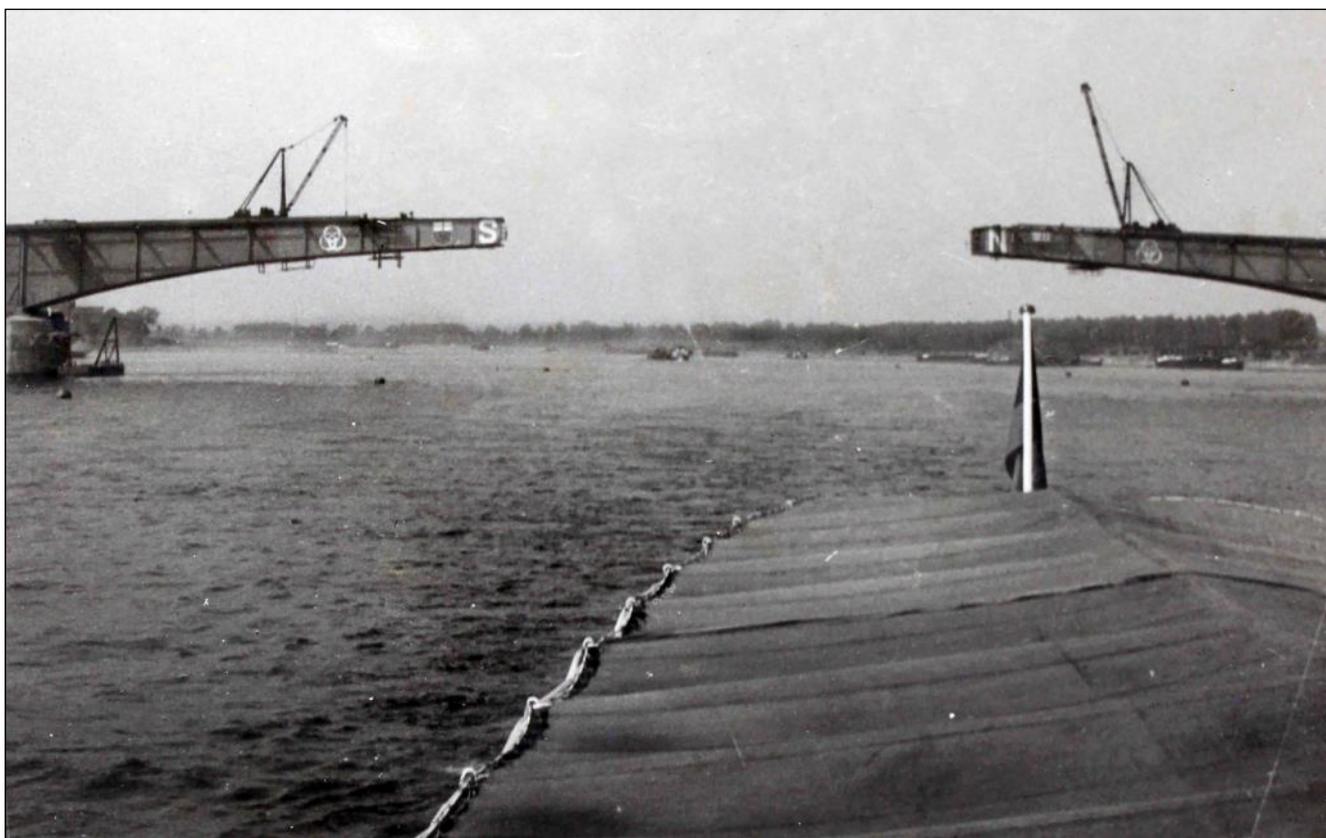
Da es 1946 nur unter großen Schwierigkeiten in tatsächlicher Hinsicht und wegen der Entscheidungsgewalt der Besatzungsmächte auch rechtlich kaum möglich war, schweres Hebegerät zu bekommen, verzögerte sich die vollständige

Räumung aller Trümmerteile bis ins Jahr 1949 hinein. Daran änderte auch nichts der kurze Einsatz von „Hans-Hermann“ im Juni 1947. Dabei handelte es sich um einen 32 m hohen Schwimmkran, der täglich Hunderte Zentner Stahl aus dem Rhein zog – das Zehnfache dessen, das der gewöhnlich verwendete kleine Kran leistete.

Im Mai 1946 gab die Stadt Bonn die Ausschreibung an vier Brückenbauunternehmen heraus, von denen Stahlbau Rheinhausen in Rheinhausen den Zuschlag erhielt. Ein Jahr später, am 6. Mai 1947, wurde der Hauptvertrag zwischen der Stadt Bonn und der Firma Stahlbau

Rheinhausen sowie der Tiefbauunternehmung Grün & Bilfinger unterzeichnet.

Die dreibogige Brücke sollte eine Breite von 18 m zwischen den Geländern und eine 12 m breite Fahrbahn aufweisen, in deren Mitte die Bahngleise lagen. Für die schwere Fahrbahn aus Gussasphalt und Granitsteinen war die die Verkehrslast nach Brückenklasse I A samt Sonderlasten aus elektrischen Fernbahnzügen vorgeschrieben. Außerdem war vereinbart, die jeweils zwei Ufer- und Strompfeiler der alten Brücke sowie die beiden Rampen für den Neubau zu verwenden.



Der Bau der neuen Rheinbrücke begann zu Beginn des Jahres 1949, eröffnet wurde sie acht Monate später. Die Aufnahme entstand 1949, als der Lückenschluss des 200 Meter langen Mittelbogens bevorstand.

■ Foto: A999\_8 WDR Digit, „rheinaustraße“

## Bau der Brücke

Die erforderlichen Stahlkontingente konnten wegen der Rationierung der Materialzuteilung nicht zeitgerecht geliefert werden. Erst ab Februar 1949 war Stahlbau Rheinhausen in der Lage, die ersten Konstruktionsteile der neuen Balken-

brücke auf dem Wasserweg von Rheinhausen nach Bonn zu transportieren. Die weiteren Teile wurden auf Bonner Seite, etwa auf Höhe des Erzbergerufers gelagert.

Am 8. März 1949, vier Jahre nach der Sprengung der alten Brücke, wurde das erste Brückenstück auf Beueler Seite montiert, am selben

Tag, an dem in der Baugrube des Bonner Strompfeilers von Oberbürgermeister Dr. Stockhausen der Grundstein gelegt wurde. Das gesamte Projekt sollte am 17. März 1950 vollendet sein.

Obwohl auf der Bonner Seite an Ufer- und Strompfeiler besondere bauliche Ertüchtigungsmaßnahmen



Gleisbauarbeiten auf der östlichen Brückenseite.

Hinter dem Dampfkran ist das Mehlem'sche Haus zu sehen. Dieses und das Eckhaus mit Turm links an der Beethovenstraße (ab 1978 Professor-Neu-Allee) stehen heute noch hier. ■ Foto 1949: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther

zu ihrer Erhaltung notwendig wurden, hielt das den Bau der gesamten Brücke nicht auf.

Als Bonn am 10. Mai 1949 zur vorläufigen Bundeshauptstadt gewählt wurde, erwartete man eine starke Zunahme des Verkehrs und hielt eine Vorverlegung des Fertigstellungstermins für zwingend notwendig.

Unterdessen war die Arbeit an den Pfeilern und Rampen zusehends fortgeschritten. Auf Bonner Seite fiel der Bau der Brückenrampe in die Neugestaltung des Rheinviertels, der sogenannten Altstadtumlegung 1944 – 1957.

Dies galt vor allem für den Rampenauslauf in den heutigen Berthavon-Suttner-Platz, der als Durchfahrtsstraße anstelle zerstörter Gebäude gebaut wurde. Damit verbunden war auch die Aufgabe der ehemaligen Endhaltestelle der Bahn

nach Siegburg, wodurch fünf Weichen entfielen.

Am 11. August 1949 hatte das letzte Materialschiff angelegt, nachdem in 32 Fahrten die Schifffahrtsspedition den gesamten Materialtransport trotz des ungewöhnlich niedrigen Rheinwasserstands termingemäß durchgeführt hatte.

Das Schlussstück der Brücke wurde am 6. September 1949 eingefügt. Vollendet war bis dahin eine Brücke, die einen mittleren Bogen mit einer Spannweite von 195,80 m und zwei je 99,20 m weite ufernahe Halbbögen hatte. Die neue Brücke war derzeit die am weitesten gespannte Trägerbrücke über den Rhein.

Nach Endmontage der Stahlkonstruktion folgten die Betonierung der Fahrbahn, die Verlegung der Straßenbahngleise, die Einrichtung von Kabelkanälen für Starkstrom

und Post, die Herstellung von Radwegen, Pflasterung und Asphaltierung von Schrittwegen und Fahrbahn sowie die Errichtung der Oberleitung samt Haltemasten, die auch die Beleuchtung aufnahmen.

Mit dem Abschluss dieser Arbeiten war das Brückenbauwerk in nur acht Monaten nach der Grundsteinlegung vollendet. Von der zerstörten alten Brücke wurde auch das Brückenmännchen an der neuen Brücke angebracht. Ein Gastwirt aus Beuel hatte es im Sommer 1945 aus den im Rhein liegenden Trümmern geborgen und zum Schutz vor Andenkenjägern in seinem Garten vergraben. Zum 125jährigen Jubiläum der Beueler Weiberfastnacht im Februar 1949 holte er die Figur aus ihrem Versteck. Das Brückenmännchen wurde so mit einem Strompfeiler verbunden, dass nunmehr sein Gesäß nicht mehr nach Beuel, sondern nach Süden zeigte.



Allein die fünf Fahrzeuge der SSB sorgten mit über 80 Tonnen für ein respektables Belastungsgewicht. Dazu kommen noch die angehängten Güterwagen. Zum Aufnahmezeitpunkt fehlte noch der zweite Zug auf dem Nachbargleis.

■ Foto 1949: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther

Für eine ausreichende Belastungsprobe der fertiggestellten neuen Brücke sorgten zwei Triebwagenzüge der SSB, die mehr als zehn Güterwagen zogen, beladen mit Gebäudetrümmern. Diese Güterwagen wurden damals von den Straßen- und Vorortbahnen der Stadt Köln ausgeliehen.

■ Foto 1949: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther





Für die Belastungsprobe der neuen Brücke wurden zwei mit Trümmerteilen beladene Güterzüge bereitgestellt. Hinter dem Triebwagenzug der SSB ist eine Diesel-Kleinlok zu erkennen.

■ Foto 1949: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther

Am 19. November 1949 konnte die Eröffnung für den Verkehr unter Beteiligung vieler Prominenter festlich begangen werden. Für die Fahrt mit der Straßenbahn über die neue Brücke gab es einen besonderen Fahrschein.

## Die Zeit nach der Fertigstellung bis heute

Die Brücke, seit 1963 Kennedybrücke genannt, blieb in den jetzt 75 Jahren ihres Bestehens nicht sich selbst überlassen.

Die Überprüfung ihres Zustandes machte 1974 eine Generalüberholung notwendig. Von Februar bis Juli war die Brücke halbseitig gesperrt. Man begann in zwei Bauabschnitten mit der südlichen Brückenseite und ließ auf der für den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehenen Fahrbahn nur den Verkehr in eine Richtung zu.

Auf dem innen liegenden Gleiskörper verkehrten nur Busse und Bahnen in beiden Richtungen, wobei jede Fahrt durch eine postengesteuerte VÖV-Lichtzeichen-Signalanlage gesichert und dokumentiert wurde. Auf Bonner Seite war der Posten in einem ausgedienten Fahrkarten-Vorverkaufsschalter, in Beuel im ausgemusterten Wagen 59 der SWB untergebracht.

Die Renovierungsmaßnahme umfasste die Erneuerung von Isolierung, Fahrbahndecke und Brückenbeleuchtung, allerdings nicht die bauliche Verstärkung von Schrittwegen und Radwegen.

Im Jahr 2003 wurden Korrosionsschäden festgestellt, die 2007 zu einer neuerlichen Sanierung führten. In diesem Rahmen wurde durch den Anbau von Plattenbalken die Brücke auf 26,8 m erweitert. Zu diesem Zweck wurden Auto- und

Straßenbahnverkehr über den Gleiskörper geleitet und die jeweils äußere Fahrspur Fußgängern und Radfahrern vorbehalten. Der Gleisbereich erhielt eine Abgrenzung zur äußeren Fahrspur. Die Arbeiten wurden erst 2011 endgültig beendet.

Im selben Jahr wurde an der Südseite der Brücke eine Solaranlage angebracht. Die daraus zu erwartende Einspeisevergütung wird nach dem Willen des Sponsors jährlich lokalen Organisationen gespendet.

Auch im Jubiläumsjahr steht wiederum eine Bauwerksprüfung an: In der Zeit vom 9. bis 19. Dezember 2024 werden Rad- und Gehwege jeweils etwa zwei bis zweieinhalb Tage teilweise gesperrt. Fußgänger und Radfahrende müssen dann die Brücke auf der jeweils anderen Seite überqueren. (FM)



Eine Deutz- Diesellok (es soll sich um die Lok 3005 der Straßen- und Vorortbahnen der Stadt Köln handeln) zog einen Schienentransportzug über die neue Brücke. Die geschmückte Lok und die vielen gut gekleideten Herren lassen vermuten, dass die Aufnahme am Ende der Bauarbeiten entstand.

Interessant ist, dass die Diesellok sowohl über eine Straßenbahnkupplung als auch über die Zug- und Stoßeinrichtungen der Eisenbahn verfügte. ■ Foto 1949: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther

Eröffnungstag der neuen Brücke am 19. November 1949. Von der Bonner Seite her bildeten die Straßenbahn-Triebwagen 8 und 45 den Eröffnungszug. Der Andrang der Bonner Bevölkerung war enorm, die meisten kamen zu Fuß. Siehe auch Foto Seite 26 unten. ■ Foto: Alex Keller, Sammlung Dr. Frank Mlosch





Am Eröffnungstag warten auf der Beueler Seite die Bevölkerung und ein geschmückter SSB-Zug mit Triebwagen 26 auf den „Startschuss“.

■ Foto:  
12. November 1949:  
Alex Keller, Sammlung  
Axel Reuther

Am Anfang der westlichen Brückenrampe warteten die geschmückten Triebwagen 45 und 8 auf Fahrgäste.

Rechts sind die weitgehend geräumten Trümmergrundstücke zu sehen. Nach deren Abriss entstand hier der Bertha-von-Suttner-Platz.

■ Foto:  
12. November 1949:  
Alex Keller, Sammlung  
Dr. Frank Mlosch



Triebwagen 8 der Straßenbahnen der Stadt Bonn als Linie 1 auf dem Weg nach Beuel.

■ Foto:  
12. November 1949:  
Alex Keller, Sammlung  
Dr. Frank Mlosch



Zehn Jahre nach der Eröffnung, 1959, überquerte ein SSB-Triebzug der Linie „S“ die neue Brücke. Sein Ziel war der Bertha-von-Suttner-Platz. Der Autoverkehr war überschaubar. ■ Foto: Frits van der Gragt, Sammlung Axel Reuther

#### Quellenangaben:

Stadt Bonn (Hrsg.), Bonn - Die neue Rheinbrücke - 1949, Bonn 1949

Helmut Vogt in: Stadt, Land, Fluss, Besatzungsmacht, Der Neubau der Bonner Rheinbrücke (1946-1949) als Gemeinschaftsaufgabe, Bonner Geschichtsblätter, Band 57/58, Bonn 2008

Der Stadtverkehr 1974/4

[wikipedia.org/wiki/Kennedybrücke\\_\(Bonn\)](https://wikipedia.org/wiki/Kennedybrücke_(Bonn))

Am 27. April 1991 eine ähnliche Szene: Ein SSB-Doppelzug der Linie 64 war auf dem Weg zum Bonner Hauptbahnhof. ■ Foto: Harald Müller





Am 7. September 2024 führte die Vereinsfahrt zum Schiffshebewerk in Henrichenburg, einem Stadtteil Castrop-Rauxels.

Das Schiffshebewerk ist ein Bauwerk des Dortmund-Ems-Kanals und ging 1899 in Betrieb. Mit Hilfe von sogenannten Trögen wird eine Fallhöhe von 13,5 Metern überwunden.

Heute gehört es dem LWL-Museum für Industriekultur, zu dem weitere sieben Museen im Ruhrgebiet gehören. (HF)

■ Foto: Thomas Nehiba

**7**  
Sep.

Samstag, 7. September 2024

Fahrt zum LWL-Museum Schiffshebewerk Henrichenburg

Fahrt mit dem Vereinsbus zum 1899 errichteten Schiffshebewerk Henrichenburg, das zur Kanalsstufe Henrichenburg des Dortmund-Ems-Kanals in Waltrop-Oberwiese gehört.

## Fahrt nach Jünkerath

Eine gemeinsame Vereinsfahrt mit den Ahrtalbahnfreunden führte am 26. Oktober 2024 nach Jünkerath und Lissendorf.

Das Foto entstand im ehemaligen Bahnhof Lissendorf, heute ein Haltepunkt der Eifelstrecke Köln – Trier. Hier zweigte bis Ende 1982 die Strecke nach Hillesheim (Eifel) ab, dem Restabschnitt der früheren soge-



## Tag des offenen Denkmals



Jährlich am ersten Sonntag im September findet in Köln der „Tag des offenen Denkmals“ statt. So öffnete am 8. September 2024 auch das Straßenbahnmuseum Thielenbruch seine Tore.

Und wie in den vergangenen Jahren unterstützte der HVSWB den im Museum tätigen Verein „Historische Straßenbahn Köln“ durch die Präsentation des Vereinsbusses 8603 und einen Informationsstand.

Ein technisches Problem an unserem Bus, zwei defekte Kühlwasserschläuche, löste die Mannschaft des KVB-Service-wagens „Tünnes“ schnell und unkompliziert. (RH)

■ Foto: Ralf Heinzel

# und Lissendorf

nannten „mittleren Ahrtalbahn“ nach Dümpelfeld.

Besucht wurde hier das ehemalige Lissendorfer Stellwerk (Baujahr 1912), das heute ein Museum ist.

Der abgestellte Schienenbus gehört dem Verein „Eifelquerbahn e.V.“. (HF)

■ Foto: Thomas Nehiba



Am 12. Oktober 2024 fand nach längerer Unterbrechung wieder ein Info-Treff des HVSWB statt, dieses Mal in der passenden Lokalität „Rheingarten“, einer ehemaligen Wartehalle der damaligen Siebengebirgsbahn oder späteren Linie H.

Leider hatten sich trotz mehrfacher Ankündigung nur wenige Mitglieder eingefunden, die den traditionellen Informationsaustausch in gastlichem Ambiente erleben konnten. (FM)

■ Foto: Thomas Nehiba



**Info-Treff für Mitglieder**

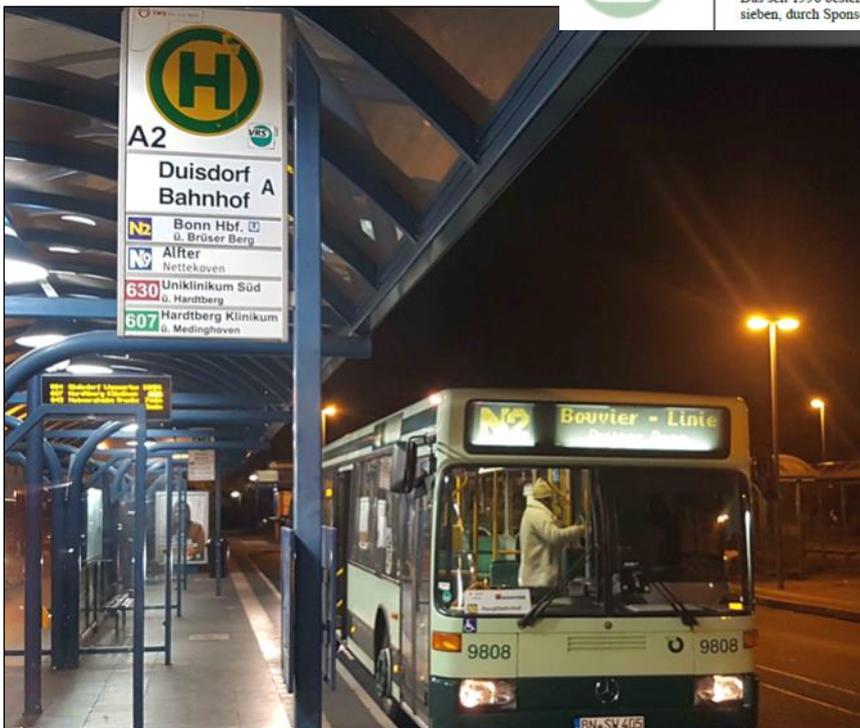
Der erste Info-Treff 2024 findet statt am 12. Oktober 2024, ab 18 Uhr, im „Rheingarten66“ - direkt an der Endhaltestelle „Bad Honnef“ der Linie 66 gelegen.

**9**  
Nov.

**Samstag, 9. November 2024**

**Fahrt entlang der Bonner Nachtbus-Linien**

Fahrt mit dem Vereinsbus durch Bonn entlang der Strecken der Bonner Nachtbus-Linien. Das seit 1996 bestehende Nachtbusnetz wurde in 2000 erheblich erweitert. Es gab damals sieben, durch Sponsoren unterstützte, Nachtbuslinien, deren Linienwege wir befahren wollen.



Am 9. November 2024 veranstaltete der HVSWB eine Sonderfahrt mit dem Vereinsbus 9808 auf den Wegen der Bonner Nachtbuslinien.

Los ging es an der Bad Godesberger Stadthalle als Linie N3 „General-Anzeiger-Linie“ zum Heiderhof und, dem Linienweg folgend, zum Bonner ZOB, den wir in der beginnenden Dämmerung erreichten.

Beschildert als Linie N1 „Bonn-Natur-Linie“ ging es zur Haltestelle „Buschdorf Stadtbahn“, über Dransdorf erreichten wir wieder den ZOB. Als Linie N2 „Bouvier-Linie“, fuhren wir durch die engen Straßen Enderichs zum Duisdorfer Bahnhof und von dort zum Poppelsdorfer Platz. Wieder am ZOB angekommen wurde auf die Linie N4 „Sparkassen-Linie“ umgeschildert. Über Pützchen und Niederholtdorf erreichten wir Ramersdorf.

Zurück am ZOB ging es nun als Linie N5 „Lubig-Linie“ über den Venusberg bis zur Röttgener Schleife.

Die letzte Fahrt, als Linie N7 „Godesberger Nachtlinie“ führte vorbei am Post-Tower zur Haltestelle Stadthalle. (RH)

■ Foto am Duisdorfer Bahnhof: Ralf Heinzel



In der Einfahrgruppe des SWB-Betriebshofs Dransdorf wartete am 17. März 1994 der hier vorübergehend abgestellte ET 57 auf den Abtransport nach Köln. ■ Foto: Volkhard Stern



## Das letzte Schienenfahrzeug in Friesdorf

Am 17. März 1994 lag die Schienen-Infrastruktur im Betriebshof Friesdorf in den letzten Zügen. Beim folgenden Umbau fielen alle Gleisanlagen, die ursprünglich noch von der BGM stammten, weg. Zu diesem Zeitpunkt musste auch das letzte Schienenfahrzeug in Friesdorf, der Ex-KBE-ET 57, weichen und wurde nun per Straßentransport nach Köln gebracht.

Den Stahltriebwagen hatten die SWB nach dem Ende des Eisenbahnbetriebs der KBE auf der Vorgebirgsbahn 1985 als Museumsobjekt übernommen und zunächst in Dransdorf, später in Friesdorf, abgestellt. Er wurde dann an den ET 57 e.V. abgegeben und dort aufgearbeitet. (VS)



Gut zehn Jahre später, am 26. April 2014, konnte der ET 57 in der Halle des Rheinischen Industriebahn-Museums besichtigt werden, dem ehemaligen DB-Betriebswerk Köln-Nippes. Der „a-Kopf“ war schon recht weit aufgearbeitet.

Am 12. August 2018 wurde er in Wesseling anlässlich der Jubiläumsfeiern zur Inbetriebnahme der Linie 16 vollständig restauriert ausgestellt.

■ Foto: Harald Flux

### Info-Treff für Mitglieder

**Termine** und **Treffpunkte** werden gesondert bekanntgegeben.