



Neue Wagen für die BGM



■ **Fahrzeuggeschichte:**
Neue Endhaltestelle am ZOB
Seite 8



■ **Geschichte:**
Umleitungsstrecke Linie 3
Seite 12



■ **Geschichte**
Unfall Linie 3 in Mehlem
Seite 16



Impressum

HVSWB aktuell

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

Redaktionsadresse:

Theaterstraße 24, 53111 Bonn

E-Mail:

info@hvswb.de

Internet:

www.hvswb.de

Redaktion

Harald Flux (HF) (verantwortlich)

E-Mail: flux.luelsdorf@t-online.de

Ralf Th. Heinzel (RH)

Dr. Frank Mlosch (FM)

Volkhard Stern (VS)

Layout und Gestaltung

Harald Flux

Erscheinungsart

HVSWB aktuell erscheint als elektronische Zeitschrift im Druckformat und wird auf der Vereins-Homepage als PDF-Datei zum Download bereitgestellt.

Haftung für Inhalte

Die Inhalte unserer Zeitschrift wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernehmen wir keine Gewähr.

Wir sind nicht verpflichtet, übermittelte oder gespeicherte fremde Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf eine rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Mit Namen der Verfasser gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Der Einsender erklärt sich mit der Veröffentlichung seines Beitrags bereit, auch in abgeänderter Form. Dabei wird vorausgesetzt, dass er im Besitz der Veröffentlichungsrechte für seine Einsendung ist. Die Abgeltung eventueller urheberrechtlicher Ansprüche Dritter an seiner Einsendung obliegt dem Einsender.

Urheberrecht

Alle veröffentlichten Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Ihre Nutzung und Verwertung bedarf in jedem Fall der vorherigen schriftlichen Zustimmung durch die Redaktion.

Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Einspeicherung, Verarbeitung bzw. Wiedergabe von Inhalten in Datenbanken oder anderen elektronischen Medien und Systemen.

Fotokopien und Downloads der Vereinszeitschrift dürfen nur für den persönlichen, privaten und nichtkommerziellen Gebrauch hergestellt werden.

TITELSEITE



Der zwei Jahre zuvor gelieferte BGM-Wagen 18 war im August 1955 als Dienstwagen für eine Sonderfahrt eingesetzt worden. Ein kurzer Halt auf der Rüngsdorfer Heerstraße (heute Konstantinstraße) war problemlos möglich, der Autoverkehr war noch sehr zurückhaltend.

■ Foto: Erwin Rock, Slg. Axel Reuther

Neue Wagen für



Wie schon drei Jahre zuvor holte im März 1956 wieder die SSB-Lok 101 einen neuen BGM-Zug im Westwaggon-Werk in Köln-Deutz ab.

■ Foto: Werkfoto Kiepe, Sammlung Axel Reuther

die BGM



Der neu gelieferte Dreiwagenzug mit Triebwagen 18 wurde zum Jahresende 1953 für die Fotografen im BGM-Betriebshof Friesdorf bereitgestellt. Im Hintergrund ist noch die alte Fahrzeughalle zu sehen, die Ende der 1950er Jahre abgerissen und neu aufgebaut wurde. ■ Foto: Werkfoto Kiepe-Elektrik, Sammlung VDVA

Die Straßenbahn Bonn – Bad Godesberg – Mehlem (BGM) stand nach dem letzten Krieg vor der Situation, Fahrzeugverluste durch Kriegseinwirkungen auszugleichen und den Wagenpark zu erweitern, weil die Einführung des Nachtverkehrs und die geplante Verdichtung des Takts mehr Fahrzeuge erforderten. Sie bestellte deshalb bei Westwaggon in Köln-Deutz vier Triebwagen und drei Beiwagen, die 1953 geliefert wurden.

An der Haltestelle Mehlem Rheinfähre hielt im August 1955 ein BGM-Zug mit Triebwagen 17. Er war auf der Fahrt zum Rheinuferbahnhof in Bonn, beschildert war er mit der Linienkennung „M“. Im Hintergrund ist das erste Haus der künftigen Siedlung „Im Meisengarten“ zu sehen.

■ Foto: Erwin Rock, Sammlung Axel Reuther,



Zu Beginn der 1950er Jahre wurde es für die Straßenbahn Bonn – Bad Godesberg – Mehlem notwendig, ihren 40 Jahre alten Wagenpark zu erweitern. Von den 28 Personenfahrzeugen waren sieben durch Kriegseinwirkungen verloren gegangen.

Der Verlust konnte auch nicht durch übernommene Beiwagen aus anderen Betrieben und die umgebauten Triebwagen 13 und 14, den „Zwillingen“, ausgeglichen werden. Hinzu kam, dass

1950 der Nachtverkehr mit der Straßenbahn eingeführt werden sollte und geplant war, wegen des ständig steigenden Fahrgastaufkommens tagsüber einen Viertelstundentakt einzuführen. Das Beförderungsangebot konnte demnach nur mit mehr Fahrzeugen erhöht werden.

Im Dezember 1953 lieferte deshalb das Westwaggon-Werk in Köln-Deutz vier Triebwagen und drei Beiwagen. Die Beiwagen wurden am 3. September 1953 mit

der SSB-eigenen Diesellok 101 von Köln-Deutz über die Gleise der Kölner Straßenbahn, der Kleinbahn Siegburg-Zündorf, der Bahn Bonn-Siegburg und der Bonner Straßenbahn in den Betriebshof Friesdorf geschleppt.

Anders verfuhr man mit den beiden Triebwagen 15 und 16. Sie wurden am 3. Dezember 1953 wieder mit der Diesellok 101 über die Strecke der Rheinuferbahn mit Hilfe eines Klettergleises am Rheinuferbahnhof in das Bonner



Der Zug der Linie GM mit den Wagen 18/ 52/ 15, am 1. Juli 1957 auf der Kölner Straße (heute Godesberger Allee) unterwegs nach Mehlem-Ort, konnte kurz hinter der Haltestelle „Friesdorf“ abgeleuchtet werden.

Er passierte eben die Einmündungen der Annaberger Straße (links) und der Max-Löbner-Straße.

Im Hintergrund kreuzte ein Bus der BGM die Streckengleise.

■ Foto: Eduard J. Bouwman, Sammlung Reiner Bimmermann,

Straßenbahnnetz übergeführt.

Im Januar 1954 konnte die BGM schließlich zwei Dreiwagenzüge in der Anordnung Triebwagen + Beiwagen + Triebwagen in Betrieb nehmen. Mit dem ebenfalls neuen Beiwagen 51 und den beiden Umbautriebwagen 13 und 14 stand ein dritter Zug zur Verfügung.

Die neuen Fahrzeuge – die ersten neuen in Bonn seit fast vierzig Jahren – waren als Lenkdreiachser ausgeführt – eine Bauweise, die mit den „Zwillingen“ erfolgreich erprobt worden war. Ausschlaggebend für die Bestellung war auch die Lieferung von fünf nahezu baugleichen Triebwagen an die Mainzer Straßenbahn.

Die nach Bonn gelieferten Wagen versetzten die Öffentlichkeit in Staunen. Das lag nicht nur am zeitgemäß gefälligen Äußeren mit verchromten Zierleisten, sondern auch an der im Vergleich zum vorhandenen Wagenbestand fast als luxuriös zu bezeichnenden Innenausstattung des Fahrgastraums: 28 Polstersitze, die mit dunkelrotem Kunstleder bezogen waren, in der Queranordnung 2 + 1, kleine Tische an den Fenstern und Lichtbänder unter der Wagendecke.

Die Beiwagen hatten jeweils vier Sitze mehr auf den Plattformen als die Triebwagen. Die beiden Fah-

rerstände waren zu den Plattformen hin geschlossen. Den Fahrzeugführern stand bei den Altfahrzeugen nur ein Klappsitz an einer Haltestange auf der Plattform zur Verfügung. In späteren Lieferungen verzichtete man auf den zweiten Fahrerstand.

Die Teleskop-Schiebetüren wurden vom Schaffner elektropneumatisch geöffnet und geschlossen, eine bisher in Bonn unbekannte Neuerung, die im Betrieb für Erleichterung sorgte. Die elektrische Ausrüstung stammte von Kiepe. In den Triebwagen leisteten je zwei Motoren 120 kWh. Eine Zugsteuerung ließ einen problemlosen Wendezugbetrieb zu.

Linien- und Zielanzeige waren schon mit den „Zwillingen“ eingeführt worden. Neu waren dagegen die seitlichen Fahrtzielanzeigen, die sich bei den 1953 gelieferten Fahrzeugen im Dachrand befanden. In den folgenden Lieferungen wurden sie unter das Fensterband gesetzt. Im Innenraum hatten nur die Fahrzeuge von 1953 zwischen Fahrgastraum und Plattform Schiebetüren, die allerdings in Angleichung an die ab 1956 gelieferten Wagen früh ausgebaut wurden.

Die Fahrzeuge blieben bis zu ihrem Ausscheiden aus dem Betriebsdienst nahezu unverändert. Dies traf vor allem auf die Bauart

des Stromabnehmers zu, den nur die vier Triebwagen der ersten Lieferserie erhalten hatten. Lediglich die Rollbandeinrichtungen der seitlichen Zielanzeigen und der Linienanzeigen über den Frontfenstern wichen im Lauf der Zeit bedruckten Glaseinsätzen mit den Aufschriften „Bonn – Bad Godesberg – Mehlem“ und „GM“.

Anlässlich von Neulackierungen verloren die Wagen sämtliche Chromleisten. Bei Beiwagen 351 (ex 51) wurde das außen liegende Steuerkabel ausgebaut, nachdem die „Zwillinge“ aus dem Linienbetrieb ausgeschieden waren.

Mit der Einführung des Stadtbahnbetriebs und der Beschränkung der Linie 3 auf die Strecke Rheinallee – Mehlem am 22. März 1975 wurden die ersten Lenkdreiachser abgestellt.

Triebwagen 315 (ex 15) kam im selben Jahr zum damaligen Deutschen Straßenbahnmuseum. Wagen 316 (ex 16) nahm noch am Reststraßenbahnverkehr der Linie 3 teil und wurde 1976 abgestellt. Der Beiwagen 351 (ex 51) war bereits nach dem großen Unfall 1973 verschrottet worden. Die Triebwagen 317, 318 (ex 17, 18) und die Beiwagen 352, 353 (ex 52, 53) wurden zusammen mit allen anderen Lenkdreiaxsern 1975 zur Verschrottung abgestellt. (FM)

Ein Dreiwagenzug der Linie 3 mit Triebwagen 315 war 1974 in der Baunscheidtstraße unterwegs zum Hauptbahnhof.

Äußerlich hatte sich in 20 Betriebsjahren wenig geändert: Die Chromleisten entfielen, dunkelgrüne Zierleisten schmückten nun den Wagen. Die Blinker und die Brems- und Schlussleuchten wurden modernisiert.

■ Foto:
Bernd Dütsch





oben: Einige Westwaggon-Wagen der ersten Lieferung wurden bis kurz vor Einstellung der Linie 3 eingesetzt. Anfang März 1975 erreichte der Dreiwagenzug mit dem 1953 gelieferten Triebwagen 316 die Godesberger Rhein-allee. Anlässlich einer Neulackierung sind die Chromleisten dunkelgrünen Farbbändern gewichen. Der Wagen passierte eben die neue Stadtbahnhaltestelle, deren Zufahrtsweiche noch handbetrieben war (der elektrische Antrieb war noch nicht montiert worden). Ab dem 23. März 1975 verkehrte die Straßenbahnlinie 3 nur noch zwischen der Rheinallee und Mehlem. ■ Foto: Arnt Uwe Mann, Sammlung Volkhard Stern



rechts: Nach seiner Ausmusterung 1975 transportierte man den SWB-Wagen 315 ins 1974 gegründete Deutschen Straßenbahn-Museum in Sehnde-Wehmingen, dem heutigen Hannoverschen Straßenbahn-Museum.

Der Triebwagen wurde hier am 3. Oktober 2001 in Wehmingen für das Publikum bereitgestellt, allerdings in einem bedauernden Zustand, auch wenn er bis auf die vierfachen Eckleisten über den Fahrerständen seine Chromleisten noch nicht verloren hat. Hinter ihm stand ein bereits aufgearbeitetes BGM-Fahrzeug: der Steuerwagen 358. ■ Foto: Björn Esser

Nr.	Nr. ab 1966	Anzahl Achsen (x)	Triebwagen (Tw) Beiwagen (Bw)	Führer- stände	Hersteller	Baujahr	ausge- müstert	
15	315	3x	Tw	2	Westwaggon/Kiepe	1953	1975	DSM Sehnde-Wehml.
16	316	3x	Tw	2		1953	1976	
17	317	3x	Tw	2		1953	1975	
18	318	3x	Tw	2		1953	1975	
51	351	3x	Bw	-	Westwaggon	1953	1973	nach Unfall
52	352	3x	Bw	-		1953	1975	
53	353	3x	Bw	-		1953	1975	





Der Dreiwagenzug der Linie 3 mit Triebwagen 321 stand an der Endhaltestelle am Bonner ZOB bereit zur Rückfahrt nach Mehlem Ort. Hinten rechts ist das seit 2021 geschlossene Hotel Bristol zu sehen, an dem zwischenzeitlich Abrissarbeiten begonnen haben. ■ Foto: Bernd Dütsch, 1973



Straßenbahnlinie 3: Neue Endhaltestelle am Bonner ZOB

Der Streckenabschnitt Hauptbahnhof - Rheinuferbahnhof der Straßenbahnlinie 3 zwischen wurde am 4. Dezember 1972 nicht mehr befahren. Grund hierfür waren die fortschreitenden Bauarbeiten für den Bonner U-Bahntunnel.

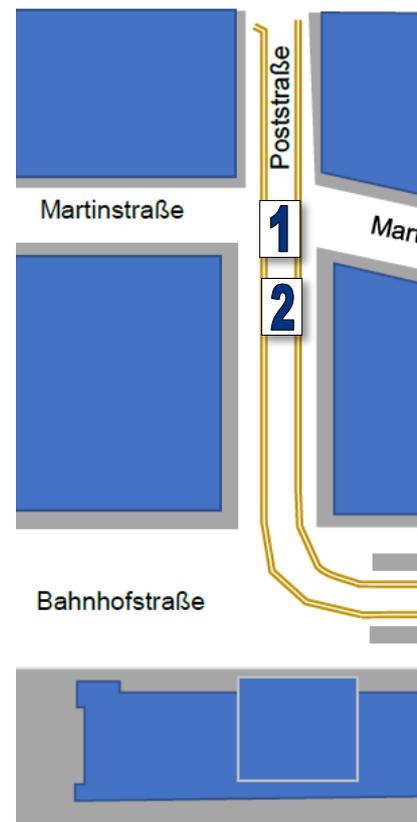
Die von Mehlem kommenden Züge der Linie 3 endeten zunächst in der Kaiserstraße/ Ecke Kaiserplatz in Höhe des 2021 geschlossenen Hotels „Residence“.

Nach dem Herstellen eines Bahnsteigs am neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) (siehe HVSWB aktuell 2/2023) hatten die Bahnen ab 18. Februar 1973 ihre Endhaltestelle hier im eingleisigen Abschnitt unmittelbar am ZOB (siehe Lageplan).

Auch das blieb ein Provisorium und entfiel ab 20. März 1975 wieder. An diesem Tag wurde die Straßenbahnlinie 3 zwischen Bonn

rechts: Endhaltestellen der Linie 3 am ZOB Bonn, Stand 1972 und ab 1973. ■ Grafik: Harald Flux

- *1 Endhaltestelle ab 4. Dezember 1972
- *2 Endhaltestelle ab 18. Februar 1973



Hauptbahnhof und Rheinallee stillgelegt. Zwei Tage später ging die Stadtbahnlinie U3 in Betrieb.

(HF)



Ein Zweiwagenzug der „3“ mit den Triebwagen 322 und 321 stand an der Endhaltestelle für die Rückfahrt zur Rheinallee bereit. Die Reststrecke nach Mehlem war damals noch eingestellt, Busse ersetzten bis März 1974 die Bahnen.

■ Foto: Bernd Dütsch, 1974





Der SWB-Wagen 318 war Anfang der 1970er Jahre als Verstärkungswagen der Linie 3 eingesetzt. Sein Ziel „Hochkreuz“ wies darauf hin, dass der Wagen von dort aus in den Betriebshof Friesdorf einrückte.

■ Foto: Klaus Döhler, Sammlung Volkhard Stern



Auf dem ebenfalls im März 1975 entstandenen Foto ist ein Dreiwagenzug auf dem Weg nach Mehlem-Ort zu sehen. Der Zug der Linie 3 hatte eben die Endhaltestelle am ZOB verlassen und passierte gerade das Schild der Ausstiegshaltestelle. Der an der Wartehaltestelle des ZOB stehende grüne SWB-Bus verdeckt etwas das Empfangsgebäude des Bonner Hauptbahnhofs.

■ Foto: Arnt Uwe Mann, Sammlung Volkhard Stern

unten: Ein Zug der Linie 3 mit SWB-Triebwagen 324 und Steuerwagen 359 wartete an der Ausstiegshaltestelle in Höhe des Springbrunnens am Kaiserplatz. Hier lag die Ausstiegshaltestelle der ankommenden „3“.

Für die Rückfahrt hatte der Fahrer bereits das Ziel „Bad Godesberg Rheinallee“ eingestellt.

■ Foto: Bernd Dütsch, 1974





Ein Dreiwagenzug der Linie 3 mit Triebwagen 329 war im März 1975 unterwegs auf der Kaiserstraße. Bis zu seinem Ziel „Hauptbahnhof“ am ZOB waren noch etwa 200 Meter zurückzulegen. Noch im selben Monat wurde diese Linie zwischen dem Hauptbahnhof und der Rheinallee eingestellt.

Rechts ist noch die eingeschossige hölzerne Ladenzeile zu erkennen, an deren Stelle 1989 das Hotel „Residence“ entstand. Genau hier lag bis Februar 1973 eine Haltestelle der Linie GM (später Linie 3), die für ein halbes Jahr die provisorische Endhaltestelle war. ■ Foto: Arnt Uwe Mann, Sammlung Volkhard Stern

Die Gleisreste der ehemaligen Straßenbahnlinie 3 am Bonner ZOB wurden am 18. April 1998 abgelichtet. Die Gleise liegen heute noch hier, an der mittlerweile überdachten Haltestelle halten allerdings nur noch Omnibusse. ■ Foto: Harald Müller



U-Bahn-Bau in Bonn: Die Straßenbahnlinie 3 wird umgeleitet

50
JAHRE
1972



oben: Am südlichen Ende der Kaiserstraße, unterhalb der Reuterbrücke, begann die Umleitungsstrecke Richtung Ollenhauerstraße. Kurz hinter dem Anfang der Neubaustrecke lag die Haltestelle Bundeskanzlerplatz.

Links ist das fünf Jahre zuvor eröffnete, 60 Meter hohe Zentralgebäude des Bonn Centers zu sehen.

Aufnahme vom Dezember 1974.

■ Foto: Sammlung Harald Flux

links: Ein Dreiwagenzug mit Triebwagen 327 hatte eben die Haltestelle Bundeskanzlerplatz in Richtung Mehlem-Ort verlassen.

Er fuhr weiter entlang des Straßburger Wegs zum Bahnübergang am Rheinweg.

Das Bild entstand um 1975.

■ Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhard Stern

Als 1967 mit dem Bau des Bonner U-Bahn-Tunnels als Teil einer neuen Stadtbahnstrecke vom Hauptbahnhof nach Bad Godesberg begonnen wurde, war die Straßenbahn nach Mehlem dadurch in ihrem Weg nicht beeinträchtigt. Seit 1911 fuhr sie, ab 1970 als Linie 3 bezeichnet, durch die Kaiserstraße über die Haltestellen Reuterstraße (ab 1967 Bundeskanzlerplatz), Heussallee (Halt ab 1964) und Johanniter-Krankenhaus (ab 1967 Ollenhauerstraße) nach Bad Godesberg und Mehlem.

Im Jahr 1972 waren die U-Bahn-Bauarbeiten durch die Adenauerallee nicht mehr weit vom Bundeskanzlerplatz entfernt. Da die Linie 3 bei weiter fortschreitendem Bau nicht mehr auf dem Streckenabschnitt Bundeskanzlerplatz – Ollenhauerstraße verkehren konnte, entschied man sich für die Einrichtung einer Umleitungsstrecke.

Die neu gebaute Strecke, am 15. Oktober 1972 eröffnet, begann am südlichen Ende der Kaiserstraße und folgte zunächst dem Straßburger Weg parallel zu den Gleisen der Bundesbahn bis zum Rheinweg. Ab hier wurden die Gleise auf noch unbebautem Gelände verlegt, zunächst bis zur Walter-Flex-Straße, wo sie östlich auf die Trasse des ehemaligen Trajektgleises abbogen, um kurz darauf wieder südlich in Richtung Baunscheidtstraße zu schwenken.

Aus der Baunscheidtstraße bogen die Gleise ostwärts in die Ollenhauerstraße ab. Von dort aus erreichte die Bahn nach dem Abbiegen in die Friedrich-Ebert-Allee wieder ihre ursprüngliche Strecke.

Haltestellen lagen im Straßburger Weg auf Höhe der westlichen Seite des damaligen Bonn-Centers (Bundeskanzlerplatz), an der Walter-Flex-Straße (Heussallee/Walter-Flex-Straße) und in der Ollenhauerstraße an der Kreuzung mit der Friedrich-Ebert-Allee. In der Gegenrichtung zum Hauptbahnhof hatte man zusätzlich eine Haltestelle in der Baunscheidtstraße eingerichtet.

Mit dem 22. März 1975, einen Tag vor dem Start der Stadtbahnlinie U3, wurde die Linie 3 zwischen Hauptbahnhof und Bad Godesberg, Rheinallee eingestellt. Damit war auch das Ende der Umleitungsstrecke gekommen. (FM)



unten: Ausschnitt aus dem Falk-Stadtplan von 1972. Eingezeichnet ist die Umleitungsstrecke über den Straßburger Weg und die Baunscheidtstraße.

■ Grafik: Harald Flux,
Falk-Stadtplan von 1972, Sammlung Harald Flux



1



2

Dreiwagenzüge der Linie 3 auf der Umleitungsstrecke:

■ Fotos: Arnt Uwe Mann, Sammlung Volkhard Stern (Foto 1), Bernd Dütsch (Fotos 2 und 3)

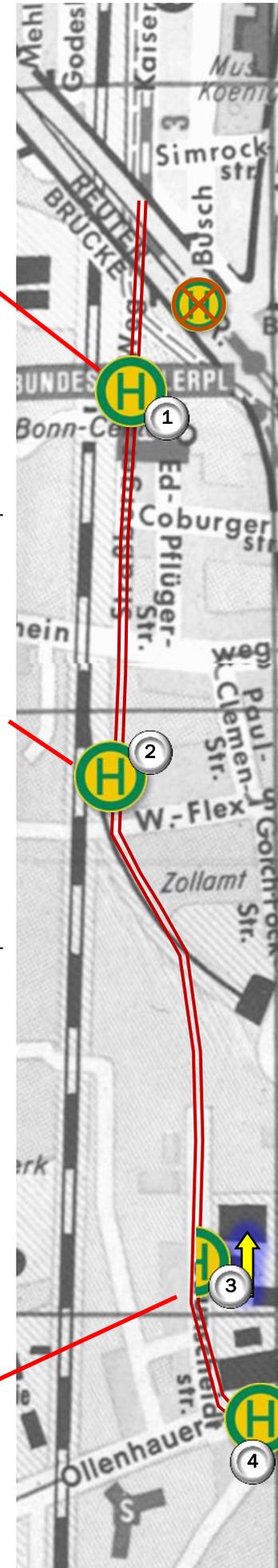
Foto 1: Auf der Fahrt zum Hauptbahnhof hielt die Linie 3 mit SWB-Triebwagen 319 im März 1975 an der Haltestelle Bundeskanzlerplatz.

Foto 2: Dieser Zug nach Mehlem, am Schluss der Wagen 327, fuhr eben an der Haltestelle Walter-Flex-Straße ab (1973) - rechts ist der gleichnamige Bahnübergang zu erkennen.

Foto 3: Der Zug mit Wagen 316 fuhr zum Hauptbahnhof, etwa hier lag die Haltestelle Baunscheidtstraße (1974).



3





Nach Inbetriebnahme der Umleitungsstrecke entfielen die Haltestellen des alten Streckenteils:

oben: Gleislage zwischen der Kaiserstraße und dem Bundeskanzlerplatz, eingerahmt von den beiden Fahrbahnen der Reuterbrücke. Der um 1970 aufgenommene Zug der Linie 3 fuhr damals noch bis zum Rheinuferbahnhof.

■ Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhard Stern



Mitte: An der Haltestelle Bundeskanzlerplatz hielt im Mai 1968 ein Zug der Linie GM (der späteren Linie 3) nach Mehlem-Ort. Bemerkenswert ist hier das Schachbrettmuster und die futuristische Gestaltung der Anlage.

■ Foto: Gerd Wolff

rechts: Ein Zug der Linie 3 mit Wagen 328 hielt am 10. April 1971 an der Haltestelle Heussallee. Diese lag in der Straßennitte der Friedrich-Ebert-Allee, der Bundesstraße 9.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern



unten: Ebenfalls Richtung Hauptbahnhof unterwegs war der Zug der Linie 3 (am Schluss der Wagen 324), er hielt an der Haltestelle Ollenhauerstraße (1974).

■ Foto: Bernd Dütsch (Foto 4)



Nach Zusammenstoß 1973:

Straßenbahnlinie 3 vorübergehend eingestellt

Ersatzverkehr mit Gelenkbussen



Am 13. Juli 1973 um 8:57 Uhr traf die Linie 3, die ehemalige „GM“, der Stadtwerke Bonn (SWB) ein schweres Straßenbahnunglück. Auf dem eingleisigen Streckenabschnitt zwischen Tannenallee und Mehlem Rheinfähre stießen zwei Züge, bestehend aus jeweils drei Wagen, zusammen. Die Zahl der Verletzten wird zunächst mit 27, später mit 38 angegeben. Von den am Unfall beteiligten Fahrzeugen waren die Wagen 325, 326 und 351 schwer beschädigt. Die Wagen 316, 330 und 357 hatten leichtere Schäden, die eine Instandsetzung nicht ausschlossen.

Da die SWB unmittelbar nach dem Unfall bis zur Feststellung des Schadensausmaßes nur noch über dreißig Dreiachser verfügten, wurde zwischen Bad Godesberg Rheinallee und Mehlem-Ort ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Aus den vier Standard-Linienbussen, die die Werkleitung für den Transport der Fahrgäste zunächst als ausreichend annahm, wurden nach kurzer Zeit sechs Fahrzeuge, die bald Unterstützung durch zwei angemietete Gelenkbusse bekamen. Die SWB konnten dadurch den Aufwand an Fahrzeugen und Fahrpersonal vermindern.

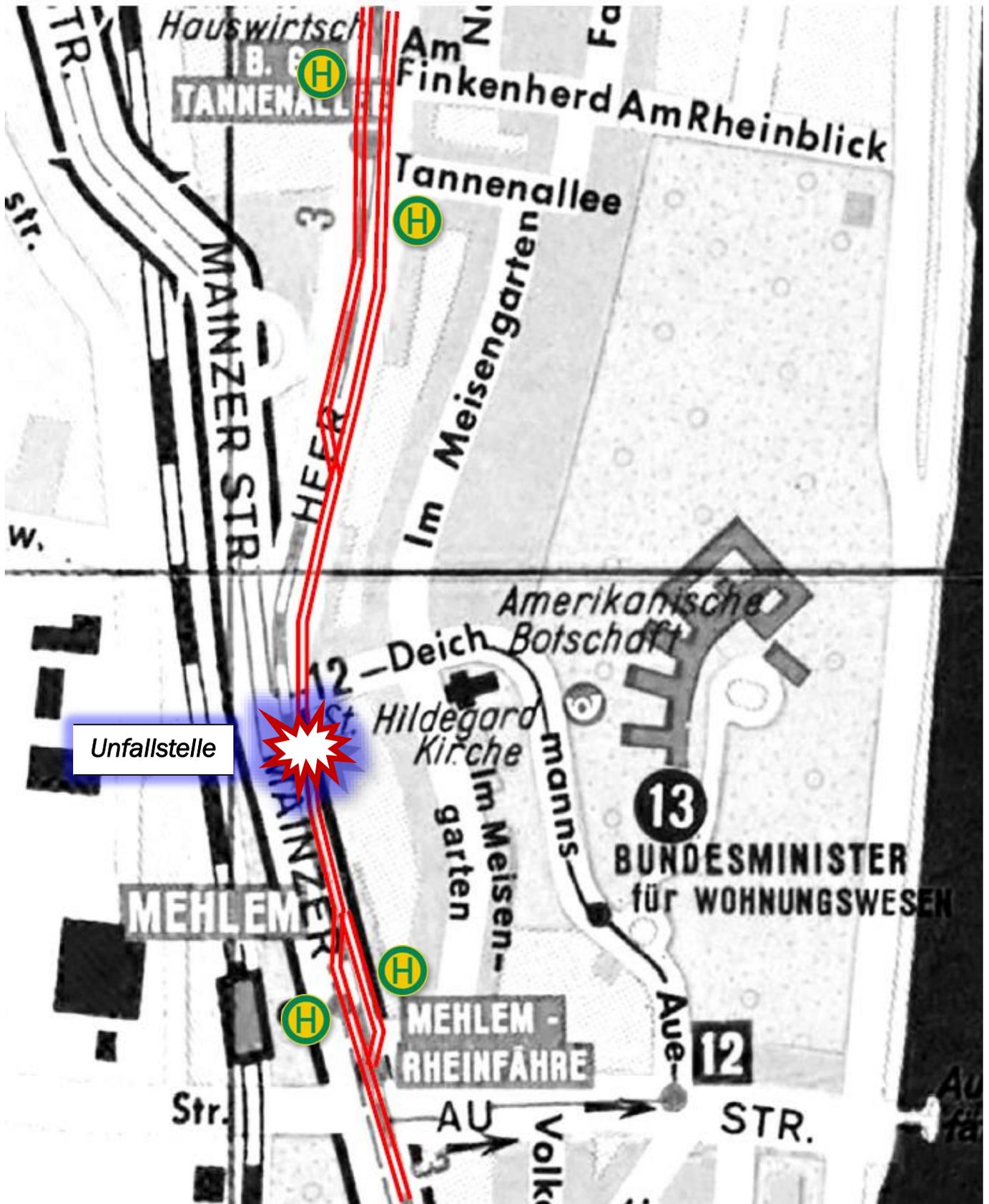
Obwohl die Betriebseinstellung der Strecke von der Rheinallee nach Mehlem-Ort nicht als endgültig bezeichnet wurde, reichte der Hinweis der SWB auf die ohnehin feststehende Auflassung bei Eröffnung des Stadtbahnbetriebs Ende 1974 nicht aus. Weite Kreise in der Öffentlichkeit forderten die sofortige Wiedereröffnung des Straßenbahnbetriebs. Schließlich ließen die SWB am 3. März 1974 die Bahnen wieder vom Hauptbahnhof bis nach Mehlem-Ort durchfahren. (FM)



Großes Foto: Der Zug aus Richtung Hauptbahnhof mit den Wagen 326, 357 und 316 (im Vordergrund) hatte vor dem Zusammenstoß gerade die Straße Deichmanns Aue überquert.

Foto rechts: Ansicht aus der Perspektive des von Mehlem kommenden Zuges mit den Wagen 330, 351 und 325 (von links nach rechts).

■ Alle Fotos der Doppelseite:
Karl-Heinz Wipperfürth,
Sammlung Volkhard Stern



■ Grafik: Harald Flux, Falk-Stadtplan von 1972, Sammlung Harald Flux

Für den Schienenersatzverkehr der Linie 3 wurden pro Kurs zwei Busse eingeplant. Dafür reichte die Zahl der vorhandenen Wagen nicht aus, es mussten Leihfahrzeuge eingesetzt werden.

Dadurch sah man erstmals in Bonn Gelenkbusse, wie hier einen MAN 890 HO SG der Düsseldorfer Rheinbahn.

Der Wagen mit dem Bonner Kennzeichen BN-6013 passierte 1973 die Einmündung der Straßenbahngleise in Höhe der Tannenallee in Rüngsdorf.

■ Foto: Klaus Döhler, Sammlung Volkhard Stern



Umsteigesituation an der Rheinallee in Bad Godesberg.

Der Bus des Schienenersatzverkehrs hielt unmittelbar an der Haltestelleninsel der Straßenbahn.

■ Faksimile
General-Anzeiger Bonn,
16. August 1973,
Sammlung Volkhard Stern



Nach Wiederinbetriebnahme des stillgelegten Streckenabschnitts wurde im März 1975 der Dreiwagenzug der Linie 3 zum Hauptbahnhof fotografiert. Der vom SWB-Wagen 317 geführte Zug hielt an der Haltestelle Tannenallee.

Kurz nach Beginn der Rechtskurve im Hintergrund begann damals der eingleisige Abschnitt.

■ Foto:
Arnt-Uwe Mann,
Sammlung Volkhard Stern



Ein seltenes Farbfoto des Talbot-Doppeltriebwagens 32/33 am 16. April 1958 in Königswinter.

Auf der Fahrt nach Bad Honnef passierte der Zug das Hotel „Europäischer Hof“, das noch bis 1988 betrieben wurde.

Schön kommt die elegante Farbgebung zur Geltung.

■ Foto: Heinz Meyer, Sammlung Wolfgang Reimann



Wie viele andere Straßenbahnbetriebe mussten auch die Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises (SSB) erkennen, dass der vorhandene Wagenpark nicht ausreichte, um dem erhöhten Fahrgastaufkommen zu entsprechen. Verluste im Krieg hatten zur Einschränkung des Fahrzeugbestands beigetragen.

Die SSB beauftragten daher die Waggonfabrik Talbot in Aachen mit der Herstellung von zwei Doppeltriebwagen, von denen der erste 1953 geliefert wurde. Der andere folgte ein Jahr später. Im selben Jahr traf noch ein drittes Fahrzeug von Westwaggon ein.

Die SSB hatten zu Beginn der 1950er Jahre durch Kriegseinwirkung und einen schweren Unfall bei Rhöndorf im Jahr 1944 insgesamt fünf Triebwagen und einen Beiwagen verloren. Die angespannte Fahrzeugsituation wurde noch dadurch verschärft, dass seit der Wiedererrichtung der Rheinbrücke nach Bonn am 19. November 1949 immer mehr Fahrgäste von Bad Honnef und Siegburg in die Bundeshauptstadt fuhren.

Die SSB beschlossen daher 1951, bei der Westwaggon AG in Köln-Deutz zwei Doppeltriebwagen herstellen zu lassen. Weil das Werk mit der Herstellung von Straßenbahnwagen für andere Betriebe überlastet war, ging der Auftrag an die Aachener Talbot-Werke. Sonderwünsche hatten zur Folge, dass sich der Fertigungsprozess bis ins Jahr 1953 hinzog.

Der erste fertiggestellte Zug, Wagen 30/31 fuhr vor seiner endgültigen Auslieferung auf eigenen Rädern zur Verkehrsausstellung nach München mit einem Zwischenhalt in Bonn am 27. April 1953. Nach der Ausstellung wurde das Fahrzeug im Herstellerwerk

großes Foto: Der 1953 gelieferte Talbot-Doppeltriebwagen 31/32 der Siebengebirgsbahn war am 22. April 1957 als Zwischenkurs der Linie H nach Königswinter eingesetzt.

Er war eben an der Endhaltestelle in der Meckener Straße abgefahren.

■ Foto: J.C. de Jongh, Eisenbahnstiftung

rechts: Die erhabene Aufschrift „Siebengebirgsbahn“ (Aufnahme vom August 1959) trugen alle drei Doppeltriebwagen.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther





links: Seltene Aufnahme des SSB-Doppeltriebwagens 431/430 auf der Linie S. Der Zug stand am 18. September 1970 an der Endhaltestelle am Siegburger Bahnhof abfahrbereit nach Bonn, Bertha-von-Suttner-Platz.

■ Foto: M. Krieg, Sammlung Harald Flux

unten: Der schon abgestellte Doppeltriebwagen 430/431 konnte im August 1978 im Betriebshof Beuel abgelichtet werden.

■ Foto: Harald Flux

abschließend vervollständigt und am 16. Dezember 1953 an die SSB ausgeliefert, ging aber erst nach Einstellungs- und Abnahmefahrten am 16. April 1954 in den Betriebsdienst. Im Juni 1954 traf die Garnitur 32/33 und im Oktober desselben Jahres der Doppelzug 34/35 ein, der bei Westwaggon bestellt und gebaut worden war.

Der neue Zug erregte bei seinem Eintreffen großes Aufsehen in der Öffentlichkeit, was vor allem auf sein Äußeres zurückzuführen war. Die zeitgemäß abgerundete Frontpartie mit großzügiger Verglasung, die bis über die Drehgestelle herabgezogenen Seitenwände, die ungewöhnliche dunkelgrau/hellgraue Lackierung mit dem silberfarbenen Dach, der seitlich angebrachte Schriftzug „Siebengebirgsbahn“ in verchromten Großbuchstaben und die bisher ungewohnten Linien- und Zielanzeigen machten einen modernen und eleganten Eindruck.

Die Linienanzeige war nicht als Rollband ausgestaltet, sondern mit einem von der Rückseite beleuchteten Schild, das wegen der Transparenz des Linienbuchstabens in Negativschrift ausgeführt werden musste. Im Inneren hatte ein Triebwagen zwei Abteile mit je 18 Sitzplätzen und eines mit 12 Sitzplätzen, alle ausgeführt als Pol-

sitze in rotem Kunstleder in der Anordnung 2+1 und mit kleinen Tischen unter den Fenstern. Die beiden größeren Abteile waren für Nichtraucher vorgesehen und durch Schiebetüren abgetrennt. Ein Doppeltriebwagen-Zug bot insgesamt 96 Sitzplätze, was in etwa einem Altwagenzug mit zwei Trieb- und einem Beiwagen entsprach.

Eine Besonderheit in der Innenausstattung war die kleine Kaffeeküche in Wagen 32, die am Wagenende den Raum von zwei gegenüber liegenden Doppelsitzen beanspruchte. Da die Nachfrage vor allem im Berufsverkehr gering war, wurde dieses Angebot schon

nach 15 Monaten eingestellt.

Die beiden Triebwagen eines Zuges waren kurzgekuppelt und mit einem Übergang verbunden, der mit einem glatten Gummibalg zwischen den Triebwagen geschützt war. Der riss allerdings gerne bei starken Gleiskrümmungen von seiner Befestigung ab wie etwa in Beuel in der Wilhelmstraße (heute Obere Wilhelmstraße) und an der Weiche in der Friedrichstraße an der damaligen Jakobstraße (heutige Kesselgasse). Bei der späteren Anpassung der Fahrzeuge an die Achtschwerachse wurde er deshalb nicht mehr angebracht. Für den stets verschlossenen Übergang bestand ohnehin



kein Bedürfnis, weil immer pro Zugteil ein Schaffner eingesetzt wurde, der nicht in den anderen Wagen gelangen musste.

Die vier Motoren eines Doppeltriebwagens mit einer Stundenleistung von je 63 kW verhalfen zu einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Im Bonner Stadtnetz mit einer Spannung von damals 600 Volt im Gegensatz zu den 1000 Volt außerhalb fielen die Züge allerdings durch ihre Langsamkeit auf.

Die neuen Fahrzeuge wurden auf beiden Linien der SSB eingesetzt. Nur ausgewählte Fahrer durften die Doppeltriebwagen fahren. Das änderte sich erst mit der Lieferung der Achtachser, als jeder SSB-Fahrer auch die Doppeltriebwagen fahren durfte.

Neben den Achtachsern verloren die vor allem vom Personal noch immer „graue Züge“ genannten Fahrzeuge ihre hervorgehobene Stellung. Augenfällig wurde dies durch die Umlackierung in cremefarben mit grauem Band unter den Fenstern – ebenso wie die neuen Achtachser. Außerdem wurden die Seitenfenster an den Fahrerständen zugunsten von Frischluftöffnungen neben der Zielanzeige verschlossen.

Die seitlichen Zielanzeigen wurden ausgebaut und die Brems-, Schluss- und Blinkleuchten verändert. Zudem war durch den Abbau der elektrischen Kupplung keine



Zugsteuerung mehr möglich, die ohnehin im Betrieb keine Rolle gespielt hatte. Weiter versah man die Fahrzeuge mit größeren Scheinwerfern, die denen der Achtachser entsprachen. Bei Wagen 434/435 (ex 34/35) wurde diese Änderung erst einige Zeit später als bei den beiden anderen vorgenommen. Zu dieser Zeit erhielten die Wagen Seitenwandwerbung, die ihnen mit Ausnahme der Garnitur 434/435 bis zur Ausmusterung belassen wurde.

In den 1960er Jahren wurden die Doppeltriebwagen planmäßig auf Kurs 3 der Linie H sowie auf den Zwischenkursen beider SSB-Linien eingesetzt. Ihre Zuverlässigkeit im Betriebsdienst ließ allerdings zu wünschen übrig. Häufiger mussten ihre Dienste von Achtachsern übernommen wer-

den. Im Jahr 1971 war ihre tägliche Leistung auf einen Zwischenkurs am späten Nachmittag auf der Linie S und zwei Fahrten in der Morgenspitze nach Bad Honnef gesunken. Wagen 434, der 1970 durch einen Unfall in Ramersdorf schwer beschädigt worden war, hatte man zu dieser Zeit gemeinsam mit dem gekuppelten Wagen 435 bereits abgestellt.

Bei Einführung des schaffnerlosen Betriebs auf den Linien H und S zum 1. Januar 1975 hatten die SSB davon abgesehen, die Fahrzeuge mit Entwertern auszustatten und die Türanlage auf Fahrgastbedienung umzubauen. Nach gut zwanzig Jahren Betriebseinsatz bedeutete dies das Ende der einst schon einmal als „Flaggschiffe“ bezeichneten Fahrzeuge. (FM)

oben: SSB-Triebwagen 432/433, einer der beiden Talbot-Züge, wurde im Oktober 1974 in der Nähe des Schießbergwegs im Bonner Stadtteil Ramersdorf abgelichtet. Er war als Zwischenkurs der Linie H unterwegs nach Oberdollendorf.

■ Foto:
Jochen Eckhardt

rechts: SSB-Doppelzug 434+435, geliefert von Westwaggon, hielt am 1. Juni 1963 am Düsseldorfer Hof in Königswinter. Er hat noch nicht die vergrößerten Scheinwerfer.

■ Foto: J.C. de Jongh,
Eisenbahnstiftung



30
JAHRE
1993



Im ihrem letzten Einsatzjahr fuhren die Düwag-Achtachser auf der Linie 64 nach Oberkassel Süd. Der Triebwagen 401 (Baujahr 1960) hielt am 9. April 1993 vor dem Beueler Bahnhof.

■ Foto: Harald Müller

Letzte Einsätze der SSB-Achtachser

Die für 1994 geplante Neugestaltung des Schienennahverkehrs der Stadtwerke Bonn (SWB) wurde im Konzept „Schiene '94“ vorgestellt. Im Vorfeld der Umsetzung fuhr bereits ab 6. Dezember 1991 die bisher zwischen Bonn Hbf und Bad Honnef verkehrende Linie 64 nur noch bis Oberkassel Süd.

Auf dieser Linie verkehrten die ab 1960 gelieferten Düwag-Achtachser der Serie 400. Diese Achtachser wurden ab Oktober 1993 schrittweise abgestellt, ihr Verkauf nach Sofia stand fest. Ersetzt wurden sie durch Stadtbahnwagen Typ B.

Die Linie 64 entfiel mit dem 24. September 1994; am Folgetag übernahm die erweiterte Linie 62 den Verkehr mit Niederflurwagen auf diesem Streckenabschnitt. Allerdings fuhr sie bis zum 29. Mai 1999 samstagsnachmittags und sonn- und feiertags nur bis Ramersdorf. (HF)

Quelle: Zeittafel SSB, Axel Reuther, Straßenbahn-Magazin 2/2012



Im letzten Betriebsjahr der Linie 64 nach Oberkassel Süd wurden Stadtbahnwagen Typ B eingesetzt.

Im August 1994 passierte der SWB-Wagen 7464 den Bahnübergang Langemarckstraße kurz vor der Haltestelle Oberkassel Süd.

■ Foto: Harald Flux



10
JAHRE
1989

Testfahrten mit Batteriebus BYD Ebus 12

Fast 42 Jahre nach Einstellung der letzten Obus-Linie fuhr erstmals wieder ein elektrischer Bus durch Bonn.

Die Stadtwerke Bonn (SWB) testeten im Juli 2013, vor zehn Jahren, etwa zwei Wochen lang einen Batteriebus des chinesischen Herstellers „BYD Auto“ („BYD“

steht für „Build Your Dreams“). Das zwölf Meter lange Fahrzeug des Typs „Ebus 12“ bot 25 Sitz- und 35 Stehplätze, es wurde im Linienverkehr eingesetzt und verkehrte zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Beuel.

Um für die vorangehenden Testfahrten einen vollbesetzten Bus

simulieren zu können, wurde er mit vier Tonnen Zusatzgewichten beladen. Damit soll seine Reichweite gut 200 Kilometer betragen haben, Bonner Dieselsebus legten damals gut 385 Kilometer zurück. (HF)

Quellen:
Wikipedia
HVSWB aktuell, 2014.01, Volkhard Stern

oben: Der BYD-Batteriebus bog auf der Fahrt zum Hauptbahnhof am 5. Juli 2013 vom Bertha-von-Suttner-Platz kommend in die Kölnstraße ab.

rechts: Am gleichen Tag wartete der SWB-Versuchsbuss vor dem Beueler Bahnhof auf die Rückfahrt nach Bonn.

■ Fotos:
Volkhard Stern





Samstag, 3. Juni und Sonntag, 4. Juni 2023

Museumsmeilenfest in Bonn

Der Vereinsbus 9808 wird wieder als Pendelbus zwischen dem Deutschen Museum in Plittersdorf und dem Museum Koenig in Bonn eingesetzt. Der Verein stellt sich auf einem Informationsstand vor.

Das Foto vom März 2019 zeigt den älteren Vereinsbus „8603“ vor dem Deutschen Museum Bonn in Plittersdorf, neben dem Transrapid 06.

■ Foto: Harald Flux,



Das alljährliche Bonner Museumsmeilenfest fand am Wochenende 3. und 4. Juni 2023 statt.

Beteiligt waren wieder vier Museen des Bonner Museumsviertels (das Museum Alexander Koenig, das Haus der Geschichte, das Kunstmuseum Bonn und die Bundeskunsthalle) und das Deutsche Museum Bonn an der Ahrstraße in Plittersdorf.

Die Verbindung zwischen den Museen stellte in diesem Jahr der HVSWB-Vereinsbus 9808 sicher, der alle 40 Minuten vom Haus der Geschichte zur Ahrstraße fuhr. Hier vor dem Deutschen Museum Bonn war der Historische Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) mit einem Informationsstand vertreten.

(RH)



Samstag, 24. Juni 2023

Grillfest des Vereins in Birresdorf

Die Vereinsmitglieder sind zu einem gemütlichen Beisammensein an der vereinseigenen Bus- und Bahnhofe in Grafschaft-Birresdorf eingeladen.

Nur für Mitglieder!

Fast als traditionell kann das jährliche Grillfest des HVSWB bezeichnet werden, das am Samstag, 24. Juli 2023, an der vereinseigenen Bus- und Bahnhofe in Birresdorf stattfand.

Bei sommerlichem Wetter konnten rund 50 Vereinsmitglieder, Freunde und Gönner des Vereins begrüßt werden.

In einer kurzen Rede betonte der erste Vorsitzende, Thomas Nehiba, dass die Feier einen festen Platz im Vereinsleben gefunden habe.

(RH)



Birresdorfer Grillfest am 24. Juli 2023. ■ Foto: Ralf Heinzl

Abgesagt!

Samstag, 21. Oktober 2023

Grube Georg in Willroth und Alvensleben-Stollen in Burglahr

Busfahrt mit dem Vereinsbus 8603 zur Grube Georg in Willroth und zum Bergwerk Alvenslebenstollen in Burglahr (acht Kilometer nördlich von Willroth). Nicht barrierefrei! Geeignete Kleidung und Schuhwerk!

26
Aug.

Samstag, 26. August 2023

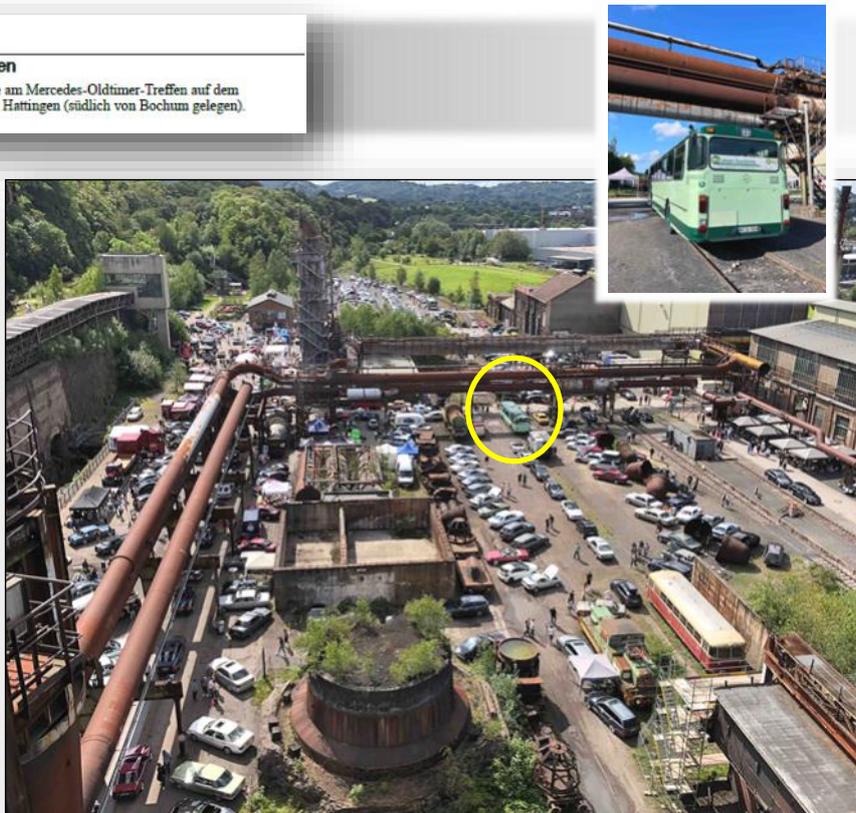
Mercedes-Benz-Treffen in Hattingen

Fahrt mit dem Vereinsbus 8603 zur Teilnahme am Mercedes-Oldtimer-Treffen auf dem Gelände des LWL-Museums Henrichshütte in Hattingen (südlich von Bochum gelegen).

Der HVSWB war am Samstag, 26. August 2023, zu Besuch beim 13. großen Mercedes-Festival SCHÖNE STERNE, das wieder in Hattingen auf dem Gelände des LWL-Museum Henrichshütte stattfand.

Standesgemäß fuhren die Teilnehmer im historischen Mercedes-Benz O 305, einem Bus des Baujahrs 1986, vor. (RH)

Impressionen vom LWL-Museum Henrichshütte in Hattingen am 26. August 2023. ■ Fotos: Daniel Michler



Straßenbahnmodell für den HVSWB

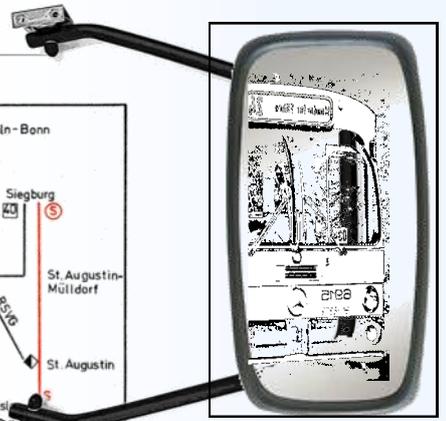
Das selbstgebaute Modell eines Straßenbahnzuges der ehemaligen Linie Bonn - Godesberg - Mehlem (BGM) wurde im April 2023 im Schaufenster des SWB ServiceCenters in der Alten Bahnhofstraße 22a in Bad Godesberg ausgestellt.

Reiner Möller baute das Modell und übergab es dem HVSWB e.V. am 29. April 2023 als Schenkung. Möller arbeitete während seiner Studienzeit in den Semesterferien 1957 und 1958 als Schaffner auf den BGM-Zügen. (RH)

Die Modelle des dreiteiligen BGM-Zugs, in der Mitte der als „Badewann“ bekannte Beiwagen, stehen seit 29. April 2023 im Schaufenster des SWB-ServiceCenters in Bad Godesberg.

■ Foto: Volkhard Stern



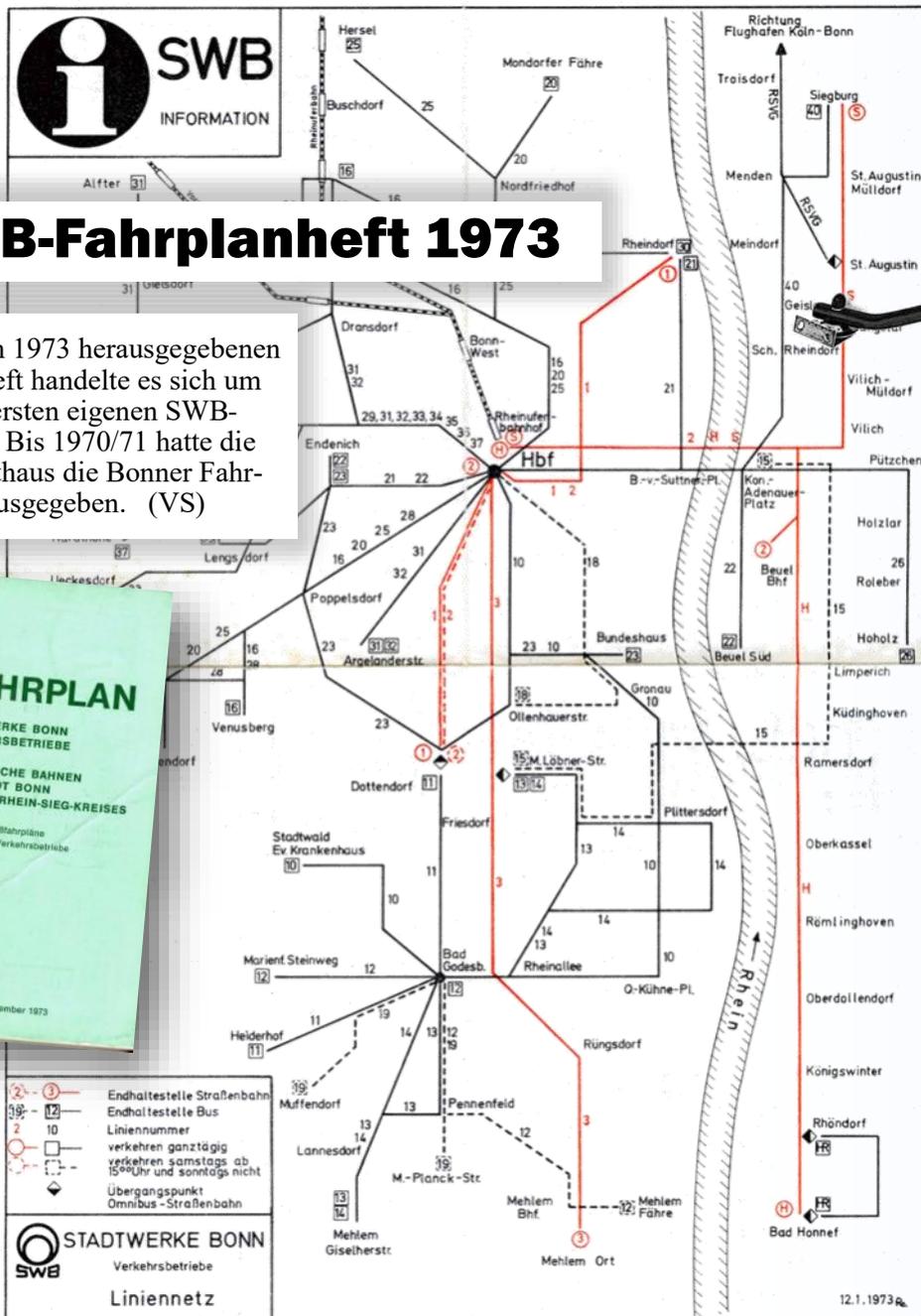


50
JAHRE
1973



SWB-Fahrplanheft 1973

Bei diesem 1973 herausgegebenen Fahrplanheft handelte es sich um einen der ersten eigenen SWB-Fahrpläne. Bis 1970/71 hatte die Firma Carthaus die Bonner Fahrpläne herausgegeben. (VS)



Quellenangaben dieser Ausgabe:

- Stadtwerke Bonn Verkehrsbetriebe (Hrsg.), 75 Jahre Elektrische Straßenbahnen in Bonn 1902 - 1977, Bonn, 1977
 Stadtwerke Bonn Verkehrsbetriebe (Hrsg.), 100 Jahre Bonner Straßenbahnen in Bonn, Bonn, 1991
 Karl-Heinz Nauroth, Verlag, Straßenbahnen in Bonn, Verlag Kenning, Nordhorn 1989
 KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin, Ausgaben
- 4/2007 Volkhard Stern Straßenbahndiesellok V 101 der SSB/SWB
 - 2/2016 Volkhard Stern Die rasende Kaffeeküche
 - 4/2017 Volkhard Stern Der Haltepunkt Bundeskanzlerplatz
 - 2/2013 Axel Reuther Die Straßenbahn Bonn - Bad Godesberg - Mehlem (2)
 - 4/2022 Gerd Wolff Als die BGM noch nach Mehlem fuhr
- Straßenbahn-Magazin, Ausgaben
- 7/2011 Axel Reuther 100 Jahre Straßenbahn Bonn - Bad Godesberg - Mehlem (2)
 - 1/2012 Axel Reuther Vom Rheinufer ins Siebengebirge
 - 4/2016 Axel Reuther 152 Jahre Straßenbahnen in Bonn (1)
 - 5/2016 Axel Reuther 152 Jahre Straßenbahnen in Bonn (2)



■ Richtigstellung:

Unser Leser Wilfried Buchholz machte auf einen Fehler im Sonderheft „HVSWB aktuell - Spezial - Wagen 14“ aufmerksam: Beim im Foto auf Seite 21 (oben) abgebildeten Gelenkbus 9618 handelte es sich um einen MAN NG 272.2, nicht um einen Mercedes-Benz-Bus. Die Redaktion bittet um Entschuldigung.

HVSWB e.V.