

Vor zehn Jahren:

Start des ADAC Postbusses



■ **Fahrzeuggeschichte:**
Odyssee der Wagen 27 und 29
Seite 8



■ **Geschichte:**
125 Jahre Rheinbrücke
Seite 20



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



Am Eröffnungstag, 3. Oktober 2013, entstand dieses Foto: der ADAC Postbus Bonn vor dem Post Tower -

■ Foto: Volkhard Stern

rechts: Die erste Fahrt eines ADAC-Postbusses am 1. Oktober 2013 führte von Köln und Bonn nach München.

Der Scania-Bus des Münchener Unternehmens Geldhauer wartete an der Haltestelle vor dem Post Tower.

■ Foto: Volkhard Stern



rechts: Drei Tage nach Betriebsaufnahme, am 3. Oktober 2013, hielt der von München angekommene ADAC Postbus der Linie 1 gegenüber vom Bonner Post Tower.

Der Scania OmniExpress mit Aachener Kennzeichen gehörte der Firma „Euregio-tours“ aus Eschweiler.

■ Foto: Volkhard Stern



Vor zehn Jahren:
Start des





ADAC Postbusses

Über fünfzig Jahre lang waren die gelben Kraftpost-Omnibusse täglich in Bad Godesberg und Bonn zu sehen. Neben den Linien ins Drachenfelder Ländchen war die Post auch an den Linien nach Meindorf, Menden und Siegburg sowie von Königswinter nach Ittenbach/Oberpleis beteiligt.

Die Regionalverkehr Köln GmbH übernahm 1976 im Köln-Bonner Raum die gelben Postbusse, welche nach und nach aus dem Wagenpark der RVK und dem Bonner Stadtbild verschwanden.

Das änderte sich vorübergehend 2013, als die von Deutscher Post AG und dem ADAC betriebenen Fernbuslinien der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.



Ein Mercedes-Benz-Überlandbus des Typs O 6600 H war 1955 als Sonderfahrt im Marienforster Tal unterwegs.

Wegen des herausragenden Komforts wurde er als „Pullman“-Bus bezeichnet.

■ Foto: Oberpostdirektion Köln, Sammlung Volkhard Stern

Zu den bekannten örtlichen Verkehrsbetrieben, die in Bonn und Umgebung auf Schiene und Straße unterwegs waren, kam für viele Jahrzehnte ein heute fast vergessenes Unternehmen hinzu: Die staatliche Deutsche Reichspost, ab 1945 Deutsche Post, ab 1. April 1950 Deutsche Bundespost. Mit den gelben Kraftomnibussen, die in Unterscheidung zur früheren Pferdepost nun die Bezeichnung „Kraftpost“ (später Postreisedienst) trugen, war von 1924 bis 1976 in Bad Godesberg und im Drachenfelder Ländchen die Post in der kombinierten Postsachen-

und Personenbeförderung unterwegs. Auch im Siebengebirge ab Königswinter war die Kraftpost frühzeitig vertreten.

Der hoheitliche Status unterschied die Post, die ja bereits seit Thurn- und Taxis'schen Zeiten – also seit dem 17. Jahrhundert – diesen Dienst anbot, von allen anderen Verkehrsunternehmen. Wie bei „Postens“ üblich, handelte es sich nicht um einen innerstädtischen Verkehr, sondern um die Bedienung der umliegenden Landorte. Ab 1949 bediente die Kraftpost zudem die Linie Siegburg – Mendden – Meindorf – Bonn, und zwar im Gemeinschaftsverkehr zu-

nächst mit der RSE, dann mit der DB und anschließend mit der SWB. Die daraus resultierende Linie 40 gibt es noch heute als Linie 640, außer dem Schnellbus zum Flughafen die letzte verbliebene Omnibus-Fernlinie der SWB.

Die Deutsche Bundespost gab am 1. Juni 1976 ihre hiesigen Postreisedienst-Linien an die neu gegründete Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) ab, als Folge einer politischen Entscheidung zur Privatisierung der Bundesbusdienste, die in unserer Region ebenfalls die Bahnbusse betraf.

links: Die Abfahrtstelle der Godesberger Kraftpostlinien lag mehr als 25 Jahre lang in der Moltkestraße, direkt am Godesberger Bahnhof.

Im Mai 1970 wartete hier ein Mercedes-Benz O 317 auf die Abfahrtzeit nach Oedingen. Heute befährt die RVK-Linie 856 diese Linie. ■ Foto: Joachim Klinge



rechts: Ein vormaliger Post-Überlandbus, Typ Magirus-Deutz 230 L 117, hielt am 24. März 1979 auf der Fahrt nach Wachtberg an der Johanneskirche in Bad Godesberg.

Der Wagen trug mittlerweile das RVK-Kennzeichen K-ZY 181. Laut Steckschild hinter der Frontscheibe fuhr der Bus über „N'Bachem“ (Niederbachem). ■ Foto: Volkhard Stern



Der ADAC Postbus

Überraschend tauchten viele Jahre später, ab dem 1. Oktober 2013, wieder gelbe Postbusse in Bonn auf, nun nicht mehr im Vorort-, sondern im bundesweiten Fernverkehr.

Mit der Liberalisierung des Fernbusmarktes in Deutschland rechnete sich auch die Deutsche Post AG Chancen für ein neues Geschäftsfeld aus – mit langer Tradition, siehe vorstehend. Als Partner holte sie den ADAC mit ins Boot.

Die im Januar 2013 gegründete Deutsche Post Mobility GmbH mit Sitz in Bonn begann im Herbst 2013 mit dem Aufbau eines bundesweiten Fernbusnetzes.

Bonn war von Anfang an angeschlossen, am 1. Oktober startete die Premiertour auf der Strecke Köln – Bonn – Stuttgart – München. In Bonn wurden gleich zwei Haltestellen bedient, an der Thomastraße (Fernbusstation) und in der Fritz-Erler-Straße am Post Tower als Sitz des Post-Konzerns.

Weitere Linien, die Bonn berührten, folgten rasch, so etwa bis Sommer 2014 nach Berlin und Freiburg, nach Hamburg – Rostock – Warnemünde sowie an den Chiemsee.

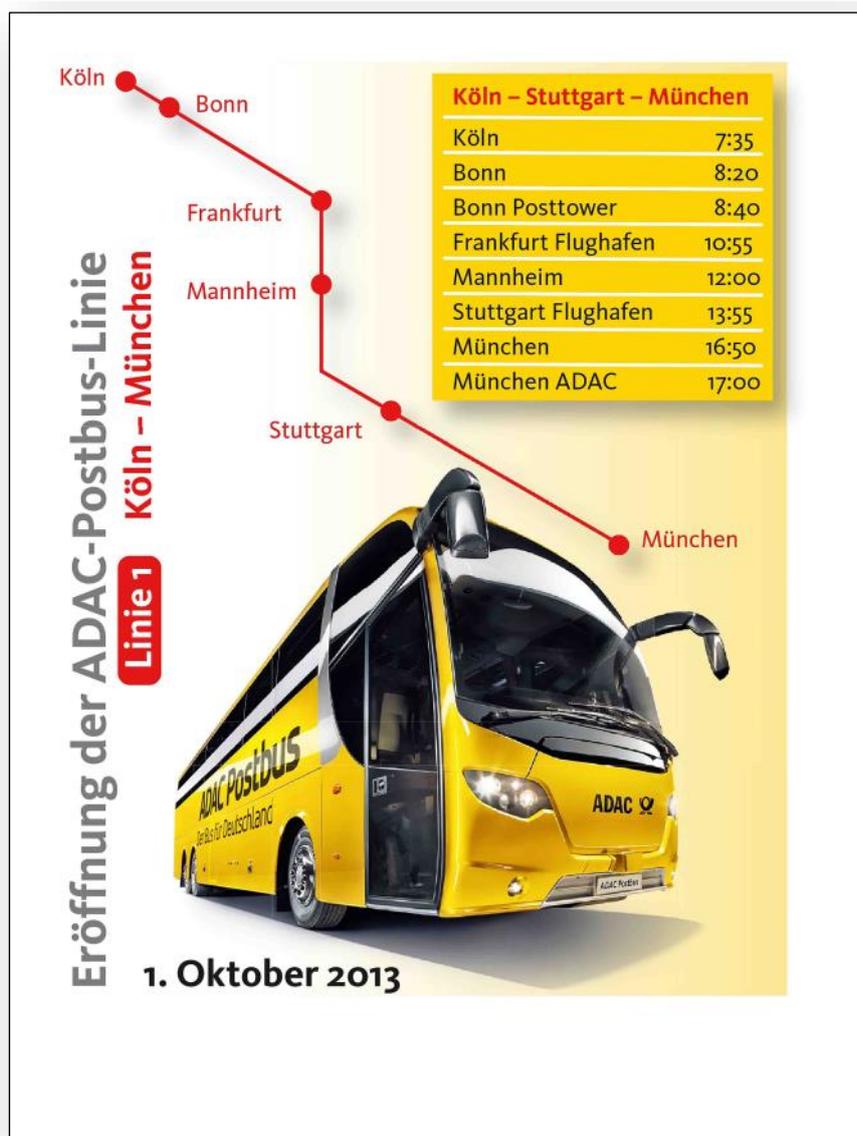
Die modernen Scania- und Van Hool-Dreiechser von Post und ADAC waren komfortabel ausgestattet und fielen im Straßenbild durch ihre gelbe Lackierung sofort auf. Nur einen Briefkasten gab es – im Gegensatz zu den „alten“ Postbussen – nicht mehr.

Ende der ADAC-Beteiligung

Der Verkehr lief gut an, das Netz wurde ständig weiter ausgebaut, aber die Konkurrenzsituation auf dem Markt in Gestalt der grünen Flixbusse und anderer Fernbusanbieter war extrem hart. Post und ADAC verstanden sich als Qualitätsanbieter und waren nicht zu Niedrigstpreisen bereit.

Hinzu kam, dass der Partner ADAC in Folge einer schweren vereinsinternen Krise im Spätherbst 2014 den Ausstieg aus dem Joint Venture und damit aus dem Fernbusgeschäft ankündigte.

Die Post machte alleine weiter, aus dem ADAC-Postbus wurde der Postbus als „Bus für Deutschland“. Im Frühjahr 2015 wurden Flotte und Netz erneut ausgeweitet. Busse und Fahrpersonal stellten rund 20 private Partnerunternehmen, und seit Mitte 2015 verfügte die Deutsche Post über vier eigene Busse.



oben: Fahrplan der ersten ADAC Postbus-Linie, gültig ab 1. Oktober 2013.

■ Scan: Sammlung Volkhard Stern

unten: Der Scania der Firma Geldhauser passierte am 23. April 2014 auf der Fahrt nach München das Koblenzer Tor in Bonn. ■ Foto: Volkhard Stern





Als "Postbus" - so die neue Bezeichnung nach Ausstieg des ADAC - war der Geldhauser-Scania am 1. Oktober 2015 als Sonderfahrt für die Bonner Post-Konzernzentrale unterwegs.

An der Rheinallee in Königswinter begegnet der gelbe Bus der Bonner Stadtbahnlinie 66.

■ Foto: Volkhard Stern

Versuch: Sprinter als Postbus

Ende 2015 erfolgte eine letzte Offensive mit Einrichtung des Postbus-Sprinter-Schnelldienstes auf der Route Frankfurt – Bonn – Aachen, bedient durch Kleinbusse. Aber auch dieser Innovation war kein Erfolg beschieden. Die Bilanz brachte unter dem Strich tiefrote Zahlen.

Ende des Postbus-Verkehrs

Da dauerhaft keine Gewinne zu erwarten waren, gab die Deutsche Post AG im August 2016 das Ende ihres Fernbus-Engagements bekannt. Am 31. Oktober 2016 wurden das große Deutschland-Netz und damit auch die Verbindungen ab Bonn letztmalig bedient. Was vorerst blieb, war bis Februar 2017 ein Auslaufbetrieb im

Raum München sowie Sonderfahrten mit den vier posteigenen Bussen. Diese sah man öfter in Bonn im Einsatz für die Konzernzentrale der Post. Anfang 2018 wurde der letzte Postbus an die Fa. Scania zurückgegeben, das Ende einer nur fünf Jahre währenden Renaissance des Postbusses.

(VS)



Postbus Sprinter-Schnelldienst

Nur knapp vier Monate, von Mitte Dezember 2015 bis Anfang April 2016, fuhren die Mercedes-Benz-Sprinter des Postbus-Schnelldienstes zwischen Aachen und Frankfurt am Main. Sie boten zwar lediglich acht Sitzplätze, waren aber mit 130 km/h deutlich schneller als die Fernbusse. Hier sind zwei Wagen des Touristik-Unternehmens Willms Reisen aus Much zu sehen.

oben:...Der Postbus nach Frankfurt verließ am 10. März 2016 die Fernbusstation an der Thomastraße.

rechts: Am Bonner Post Tower hielt am 15. Dezember 2015 ein gelber Sprinter mit dem Ziel Aachen.

■ Fotos: Volkhard Stern





oben: Zwei der vier konzerneigenen Postbusse, BN PI 8501 (links) und 8502, warteten am 5. April 2017 auf dem Bonner Robert-Schuman-Platz. Die Busse hatten als Sonderfahrten Gäste der Post-Zentrale zum benachbarten Hotel Maritim gebracht.

Im Hintergrund steht das Gebäude des Bundesministeriums für Umwelt, Dienstsitz Bonn (BMUV). Dieses war von 1988 bis 1997 Sitz des Bundesministeriums für Post und Telekommunikation und danach bis 2002 Sitz der Deutschen Post AG.

■ Foto: Volkhard Stern

rechts: Ein ADAC Postbus fuhr am 9. November 2014 auf der Petra-Kelly-Allee zur Autobahn-Anschlussstelle Rheinaue. Dabei begegnete er einem SWB-Linienbus auf der 610 nach Heiderhof.

Die Linksabbiegespur führt zur Autobahn 562 und zur Südbrücke.

■ Foto: Volkhard Stern

Für den gut vier Jahre bestehenden Post-Fernbusdienst sind noch einige Betriebsdaten erwähnen:

- bis zu **95** Postbusse wurden eingesetzt,
- an **1.230** Betriebstagen wurden insgesamt **51,5** Millionen Kilometer Strecke zurückgelegt,
- kein ernster Unfall wurde registriert.

(HF)

Quelle: Dr. Joachim Wessels,
Chef des Post-Fernbusdienstes
von 2013 bis 2016





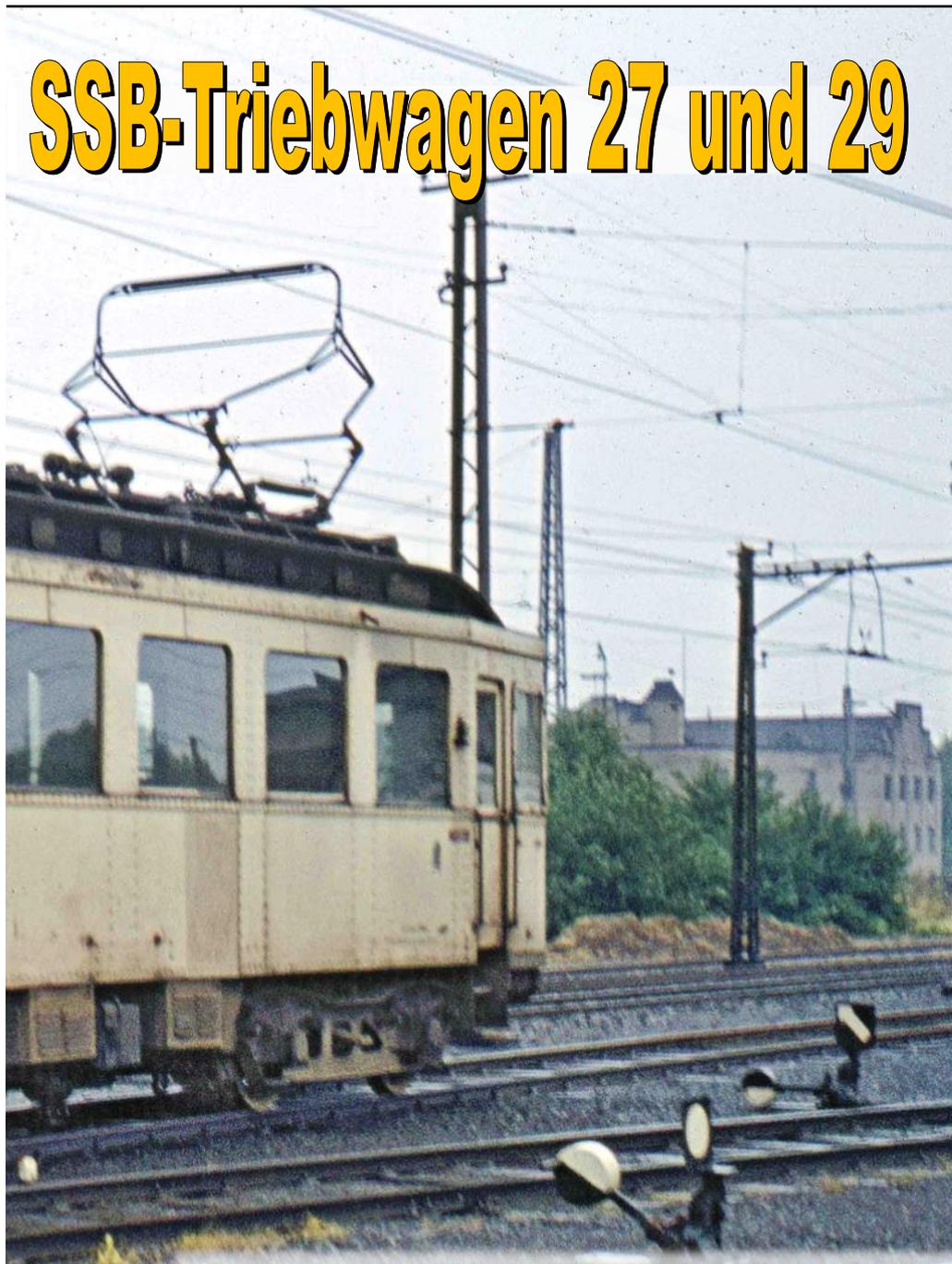
Nach der Ablieferung der neuen achtschigen Gelenktriebwagen musterten die SSB 16 Triebwagen der Baujahre 1910/ 1912/ 1914 und 1925 im Jahr 1961 aus, drei Wagen (die Wagen 26, 27, 29) wurden zu Arbeitstriebwagen (ATw) umgebaut.

Um 1967 stellte man alle drei ATw auf dem Betriebsgelände ab. ATw 26 wurde 1976 ausgemustert und verschrottet.

Die ATw 27 und 29 verkauften die SSB an eine Interessentengruppe, die sie 1970 abtransportieren ließ. Damit begann eine wahrhafte Odyssee der beiden SSB-Triebwagen. (HF)

[„Odyssee“ bedeutet laut Duden: „lange Irrfahrt; lange, mit vielen Schwierigkeiten verbundene, abenteuerliche Reise“. Nach dem Epos des altgriechischen Dichters Homer, in dem die abenteuerlichen Irrfahrten des Odysseus geschildert werden.]

SSB-Triebwagen 27 und 29



großes Foto: Der SSB-Triebwagen 29, seit 1961 ein Arbeitstriebwagen, wurde für den Fotografen vor der Wagenhalle des Betriebshofs Beuel bereitgestellt.

Das Foto entstand um 1970, kurz vor dem Abtransport des Wagens.

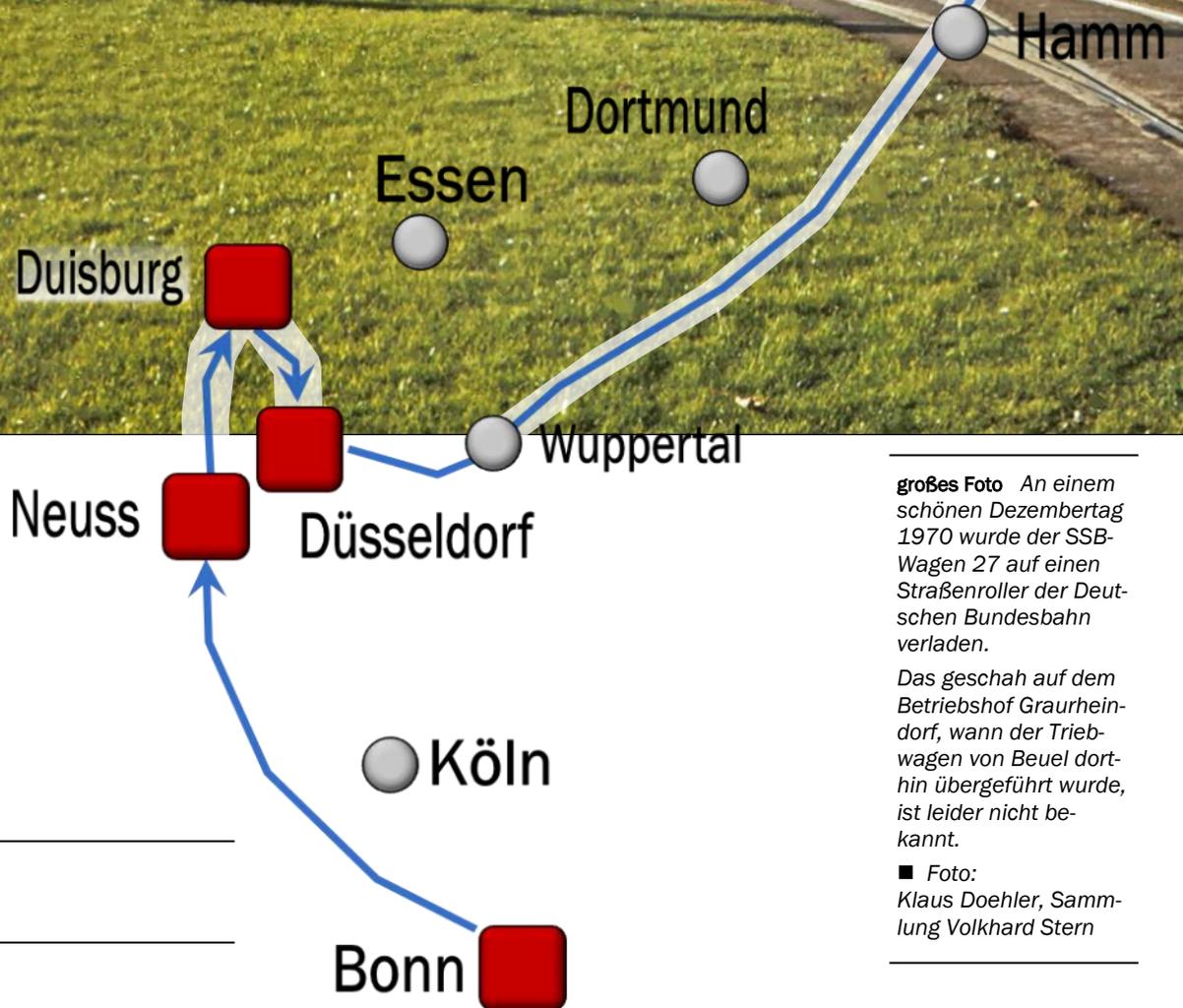
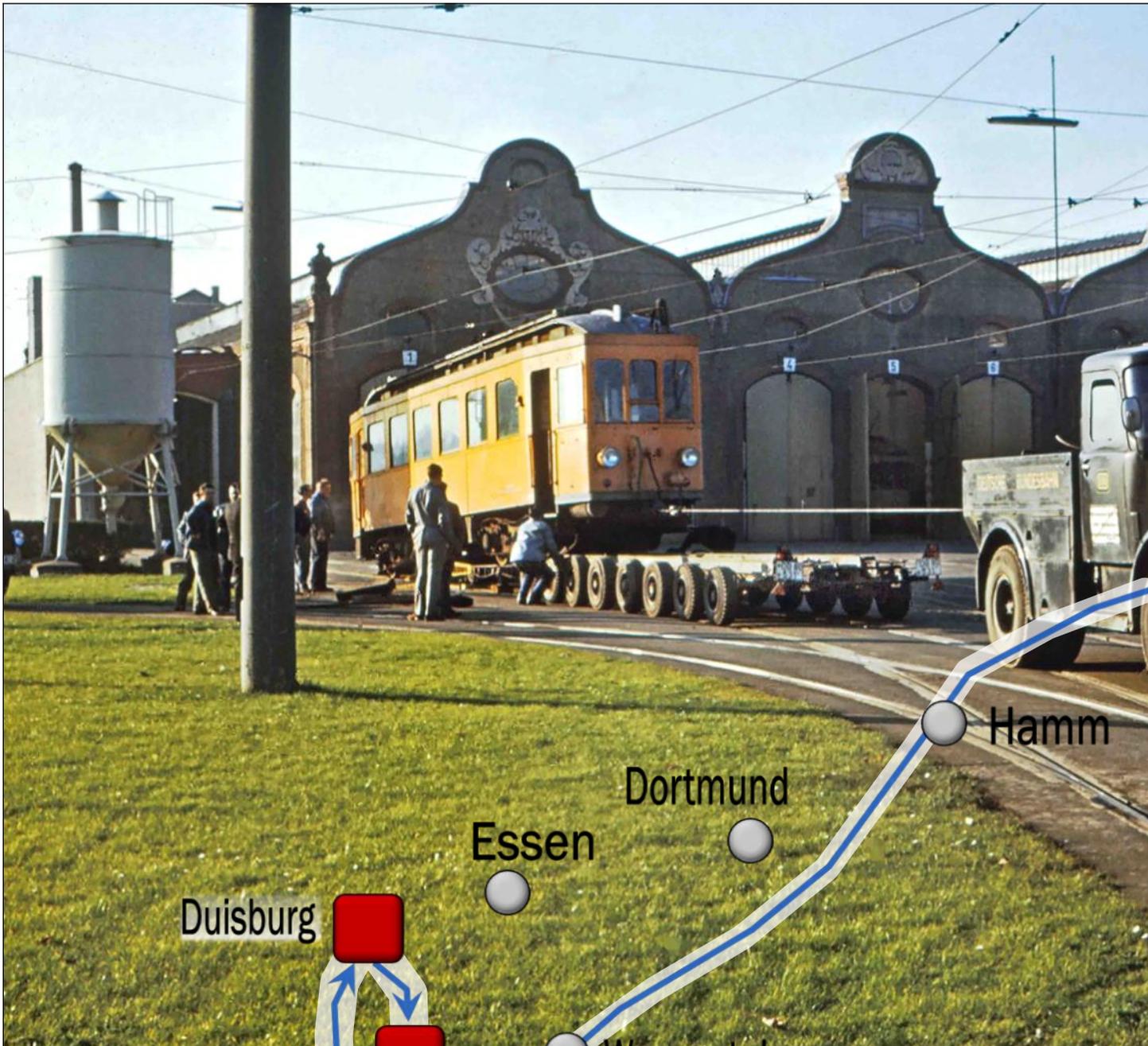
■ Foto: Dieter Junker, Eisenbahnstiftung

unten: Das eingeklinkte Foto zeigt einen baugleichen SSB-Zug am 22. April 1957 an der Bonner Endhaltestelle in der Meckenheimer Straße, der heutigen Thomas-Mann-Straße.

Rechts im Hintergrund ist der Eingang der Kreis-Sparkasse zu erkennen, der heutigen Sparkasse Köln-Bonn.

■ Foto: J.C. de Jongh, Eisenbahnstiftung



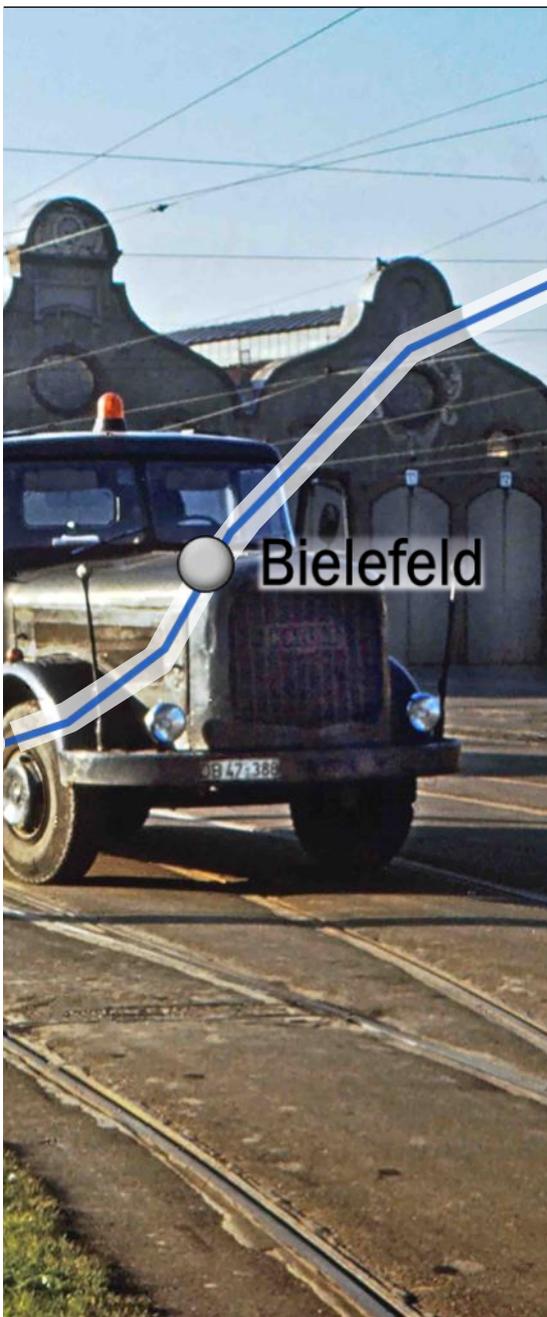


Transportwege der Wagen 27 und 29.

großes Foto An einem schönen Dezembertag 1970 wurde der SSB-Wagen 27 auf einen Straßenroller der Deutschen Bundesbahn verladen.

Das geschah auf dem Betriebshof Graurheindorf, wann der Triebwagen von Beuel dort hin übergeführt wurde, ist leider nicht bekannt.

■ Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhard Stern



Hannover

Wehmingen

Bielefeld

Quellen:

Karl-Heinz Nauroth „Straßenbahnen in Bonn“ – Verlag Kenning 1989

Hans-Georg Nolden „Die Straßenbahn BONN - SIEGBURG“

Beiträge zur Stadtgeschichte, Heft 23 – Rheinlandia Verlag Siegburg 1995

Historische Zeittafel des HVSWB – Stand 2022 - www.hvswb.de

Mitteilung von Herrn Henning Wall - IHS

Mitteilung und Fotos von Herrn G. J. Dörner – Dörner-Verlag Neuss 2023

Haltestelle Nr. 127 – Zeitschrift der Bergischen Museumsbahnen e.V.

Wuppertal

div. eigene Aufzeichnungen

Arbeitstriebwagen

Die drei Wagen sollten als Arbeitstriebwagen eingesetzt werden. Veränderungen an ihnen hielten sich in Grenzen, lediglich Wagen 27 erhielt die orangefarbene Arbeitswagenlackierung.

Drei Fahrzeuge für Zwecke des Arbeitsdienstes waren allerdings mehr als ausreichend, reichte dafür doch bisher die Diesellok 101 aus.

Beginn der Odyssee nach Hannover

Im Jahr 1970 erwarb die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr (IHS) die Wagen 27 und 29. Die IHS beabsichtigte damals, auf wenigstens einem Teilstück der Selfkantbahn einen Museumsbetrieb einzurichten, der mit normalspurigen Straßenbahnwagen erfolgen sollte.

Im Dezember 1970 wurden die beiden Fahrzeuge mit einem Culemeyer Straßenroller in das Gleisnetz der Neusser Straßenbahn gebracht.

Während der erste Wagen an der Endhaltestelle Grimmlinghausen abgeladen wurde, ließ man das zweite Fahrzeug am dreigleisigen Alexianerplatz auf die Gleise.

Von dort wurden die Wagen vom Duisburger Triebwagen 1198 über die Gleise der Rheinbahn in den Betriebshof Grunewald der Duisburger Verkehrsgesellschaft übergeführt.

Im Jahr 1977 wurden die Wagen wieder über Rheinbahngleise nach Düsseldorf zur Firma DÜWAG gefahren, von der sie später ins damalige Deutsche Straßenbahnmuseum, dem heutigen Hannoverschen Straßenbahnmuseum, in Wehmingen gelangten. □

von Harald Müller

Als 1961 die noch so genannten Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegburgkreises (SSB) von der DÜWAG elf neue achtsichtige Gelenktriebwagen erhalten hatten, schieden die alten 19 Triebwagen und 15 Beiwagen aus dem planmäßigen Betrieb aus.

Bis auf drei Stahltriebwagen aus der letzten Bauserie von 1925, Wagen 26, 27 und 29 wurden alle Fahrzeuge durch Abbrennen verschrottet.



Ankunft des Triebwagen 29 in Neuss im Dezember 1970.
Der Transport hierhin erfolgte per Bundesbahn-Straßenroller.
Abgeladen wurde er an der Endhaltestelle Grimlinghausen der
Neusser Linie 1.

Von hier aus schleifte ein Neusser Triebwagen den Wagen 29
zur zentral gelegenen Haltestelle Alexianerplatz.

■ Fotos: Günter-Josef Dörner - Neuss

Der SSB-Triebwagen 29 hatte am 8. Dezember 1970 den Neusser Alexianerplatz erreicht. Hier hielt auch die Linie 1.

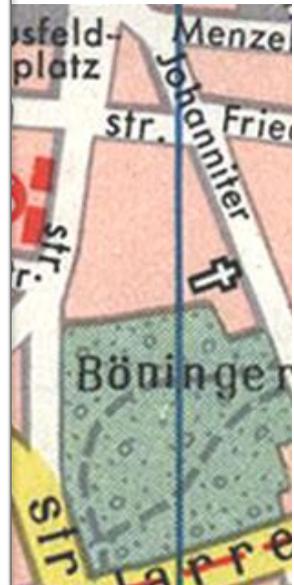
■ Foto
Günter-Josef
Dörner - Neuss



Neuss

Zum Jahresanfang 1971 hatte auch der SSB-Wagen 27 den Neusser Alexianerplatz erreicht. Hier holte ihn der Duisburger Triebwagen 1198 ab, um ihn nach Duisburg überzuführen. ■ Foto: Günter-Josef Dörner - Neuss





oben: Von Neuss aus war der Betriebshof Grunewald der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG die nächste Zwischenstation für die SSB-Triebwagen 27 und 29. Der Fotograf konnte am 29. März 1977 dort beide Wagen ablichten.

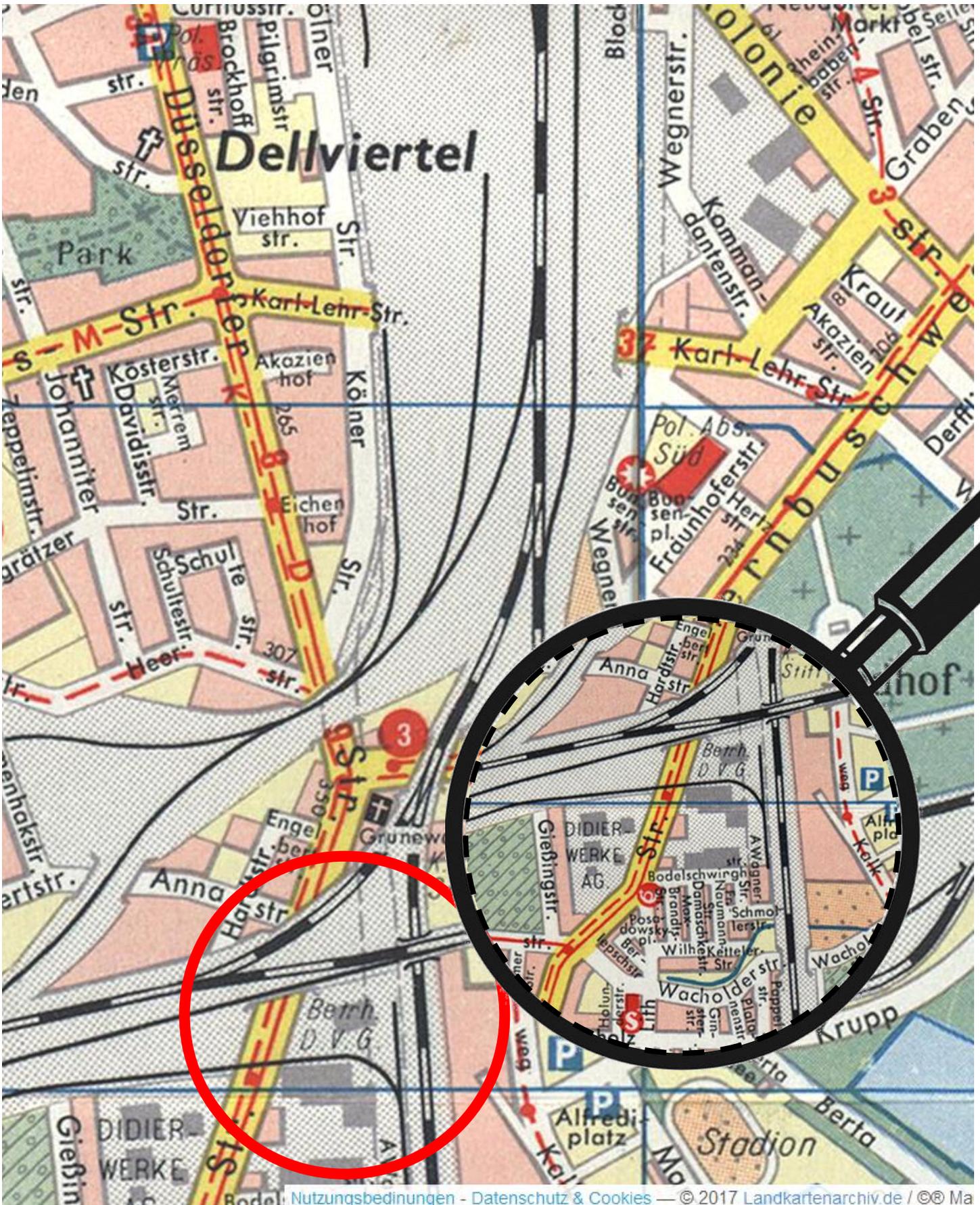
■ Fotos: Bernd Dütsch

rechts: Ausschnitt aus dem Falk-Lageplan der Stadt Duisburg von 1957.

■ Sammlung: Harald Flux



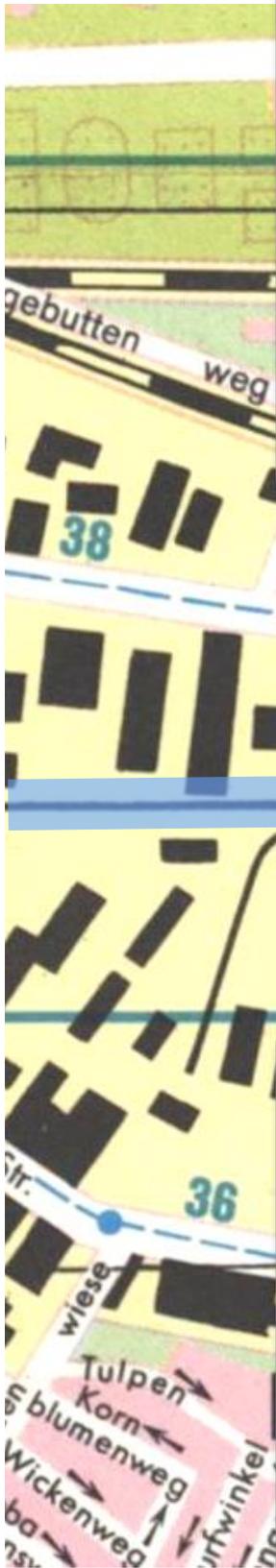
Duisburg



Düsseldorf



oben: Ausschnitt aus dem Falk-Lageplan der Stadt Düsseldorf von 1975. ■ Sammlung: Harald Flux
Eingezeichnet ist der Transportweg der beiden Wagen.



Im Frühjahr 1977 wurden die SSB-Wagen 27 und 29 von Duisburg nach Düsseldorf zurückgeschleppt. Vom Gleisanschluss an der Ecke Erkrather Straße/ Ruhrtalstraße erreichten sie über die Gütergleise das Gelände der Firma DÜWAG an der Königsberger Straße.

■ Fotos: Klaus-Dieter Schmidt EKA1





eingeklinktes Foto: Düsseldorf, Gelände der Firma Duewag. Hier verlieren sich weitgehend die Spuren und Informationen zu den beiden SSB-Arbeitstriebwagen.

Belegt ist lediglich das Schicksal des Wagens 29, der hier auf einem Abstellgleis Ende der 1970er Jahre fotografiert werden konnte. Sein äußerlicher Zustand war damals schlecht.

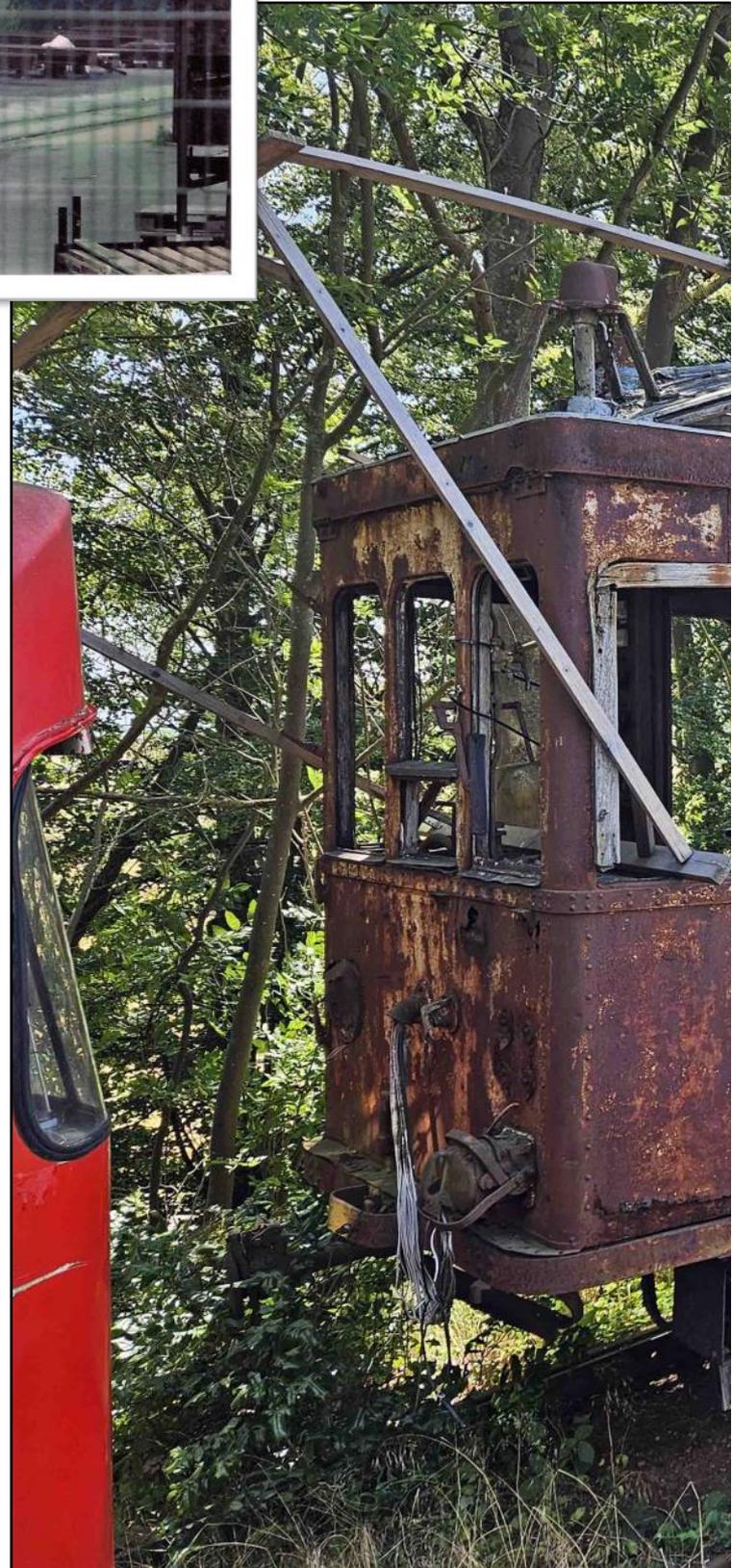
■ Foto: Günter-Josef Dörner - Neuss

Unklar bleibt, wann die Wagen von der DÜWAG nach Wehmingen gekommen sind. Nach der Bestandsliste des HSM-Museums soll der Wagen 29 erst 1984 zugegangen sein, über den Wagen 27 liegen keine Informationen vor.

großes Foto: Das Hannoversche Straßenbahn-Museum (HSM) in Sehnde-Wehmingen (bei Hannover) ist die letzte Station für die beiden SSB-Triebwagen.

Seit Mitte der 1980er Jahre verrotten sie langsam auf dem Freigelände des Museums, mit einer Aufarbeitung ist nicht zu rechnen. Das zeigt leider sehr deutlich das Foto des Wagens 29 vom 8. Juli 2023.

■ Foto: Sondre Sönksen



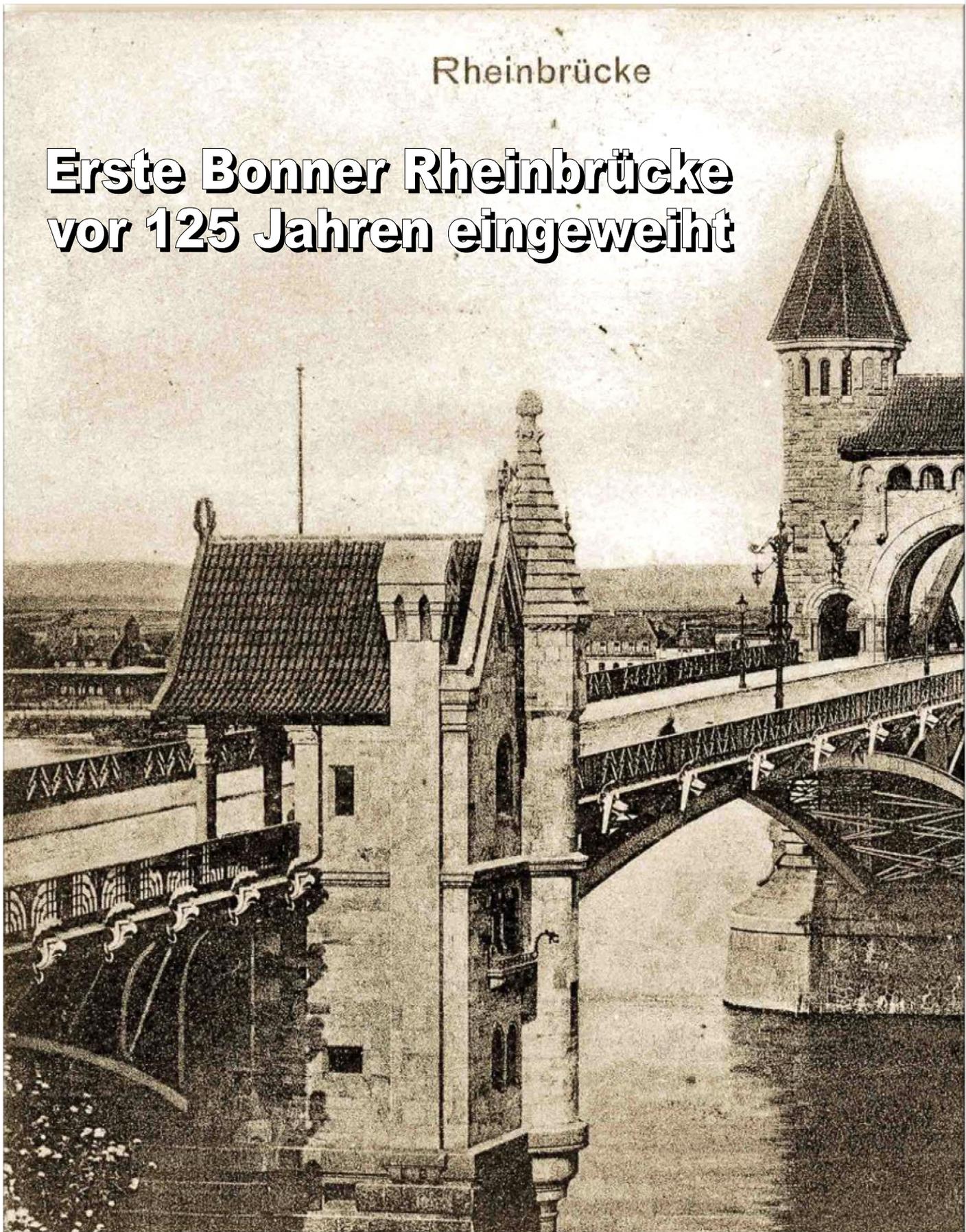
Wehmingen

Das Hannoversche Straßenbahn-Museum (HSM) liegt südöstlich von Hannover im Ortsteil Wehmingen der Stadt Sehnde. Adresse: Am Straßenbahnmuseum 2, 31319 Sehnde



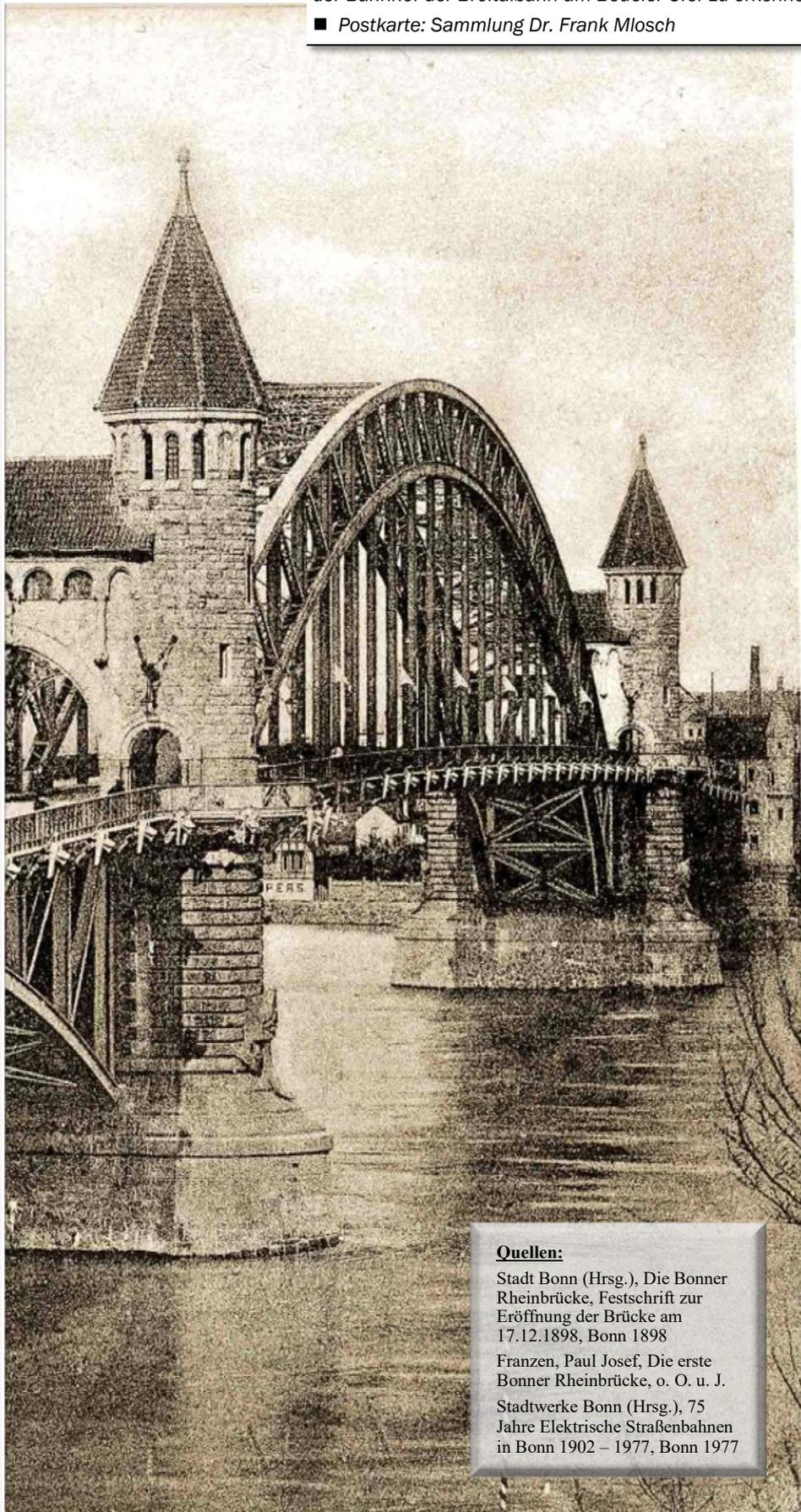
Rheinbrücke

Erste Bonner Rheinbrücke vor 125 Jahren eingeweiht



Die Postkarte zeigt die kurz zuvor eingeweihte Rheinbrücke um 1900. Links neben dem Dach des Brückenzollhauses ist der Bahnhof der Bröltalbahn am Beueler Ufer zu erkennen.

■ Postkarte: Sammlung Dr. Frank Mlosch



BONN

Vor 125 Jahren wurde in Bonn die erste feste Rheinbrücke fertiggestellt. Von Anfang an war eine schmalspurige Schienenverbindung mit der rechten Rheinseite vorgesehen, die auch dreieinhalb Jahre später als elektrische Straßenbahn eingerichtet wurde.

Nach weiteren vier Jahren wurde die Straßenbahn nach Beuel in das Normalspur-Schienennetz der Bahnen der Stadt Bonn integriert. Im Jahr 1911 fuhren die Siebengebirgsbahn und die Bahn nach Siegburg erstmals über die Brücke.

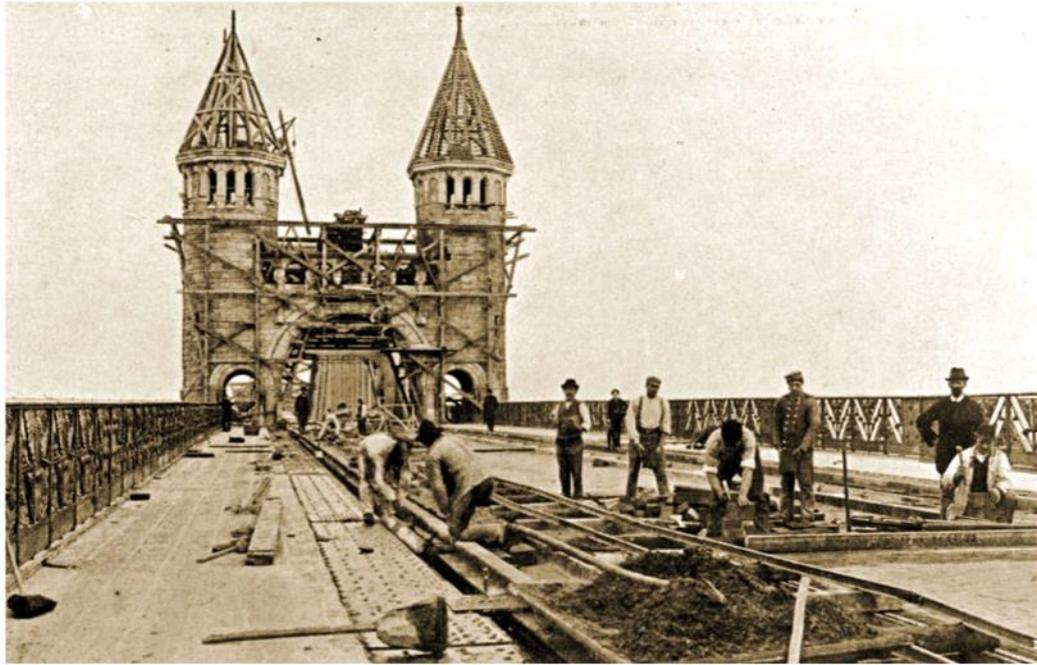
Bis zu ihrer Zerstörung 1945 blieb die Brücke die einzige lokale Landverbindung ins Rechtsrheinische.

Quellen:

Stadt Bonn (Hrsg.), Die Bonner Rheinbrücke, Festschrift zur Eröffnung der Brücke am 17.12.1898, Bonn 1898

Franzen, Paul Josef, Die erste Bonner Rheinbrücke, o. O. u. J.

Stadtwerke Bonn (Hrsg.), 75 Jahre Elektrische Straßenbahnen in Bonn 1902 – 1977, Bonn 1977



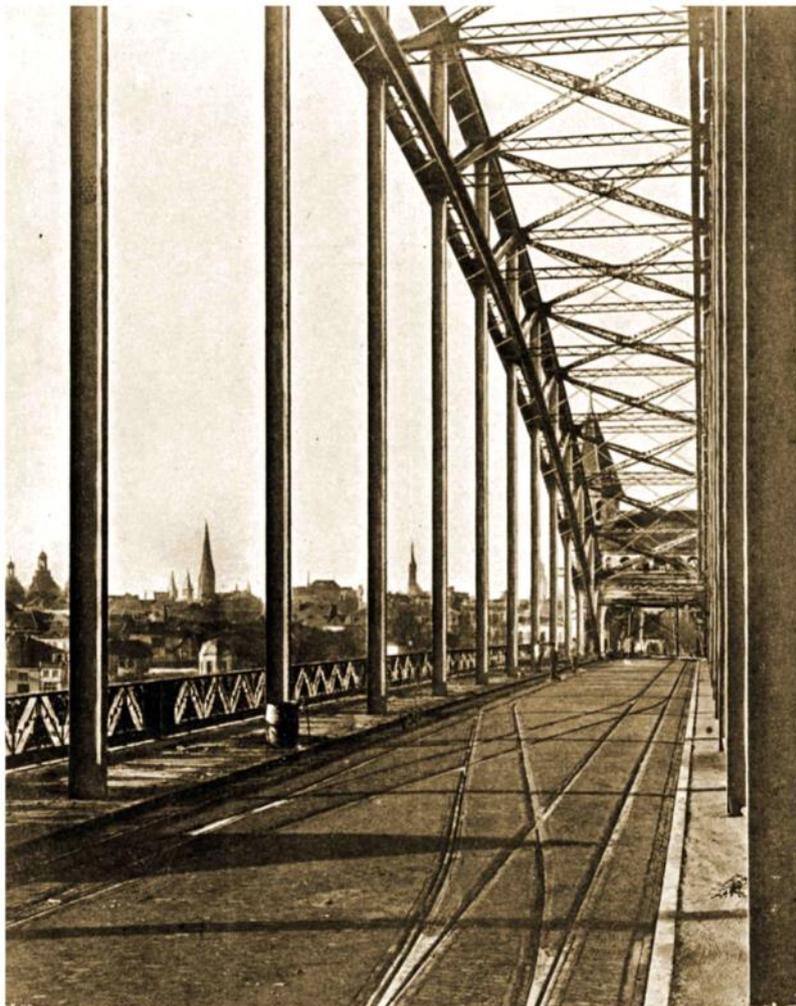
links: Das um 1898 entstandene Foto zeigt die fast fertige Brücke.

Auf den Türmen der Torburg fehlen noch die Dachaufbauten, im Vordergrund werden Schmalspurgleise verlegt.

■ Foto: Festschrift zur Brückeneröffnung

unten: Auf dieser Aufnahme, entstanden im gleichen Zeitraum, sind die mitten auf der Brücke eingebauten Überleitungsgleise zu sehen, die dort bei Bedarf einen Gleiswechsel der Bahnen ermöglichen sollten.

■ Foto: Festschrift zur Brückeneröffnung



Als am 17. Dezember 1898 die neue Rheinbrücke mit einem Festakt feierlich eingeweiht wurde, kam es zu einer Aufbruchsstimmung ohnegleichen in der Region. Lange hatte das Fehlen einer Verbindung mit dem gegenüberliegenden Ufer die wirtschaftliche Entwicklung im Rechtsrheinischen behindert. Zwar gab es schon seit 1870 das Eisenbahntrajekt von Bonn nach Oberkassel; es war aber nur für Reisende zugelassen und schon gar nicht für Fuhrwerke.

Die Gierponte, später auch die Dampfschiffe, waren in ihrem Fährbetrieb nicht nur durch lange Schleppzüge behindert. Auch Hoch- und Niedrigwasser, Eisgang sowie die Einschränkungen durch Dunkelheit machten den Betrieb oft unmöglich.

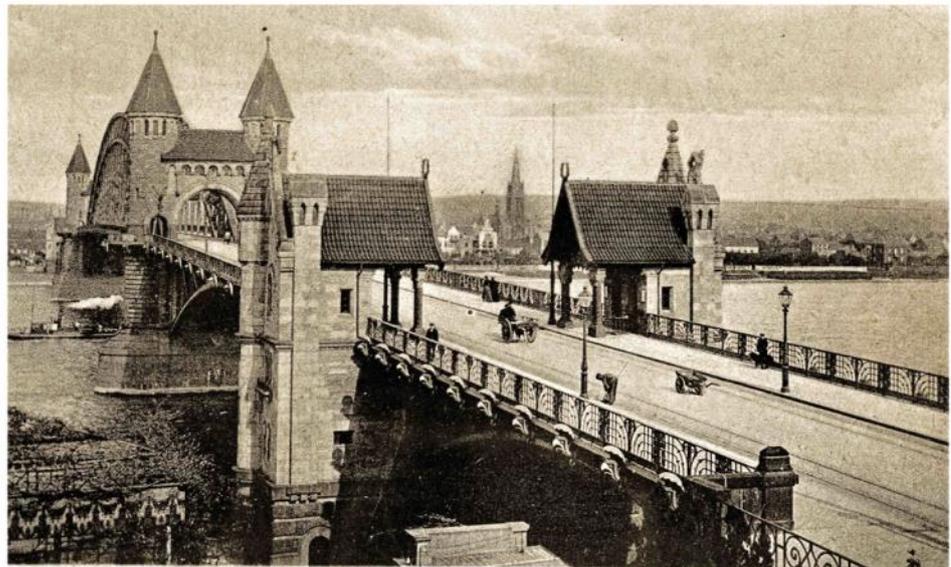
Als der Wunsch der Bürger und Geschäftsleute nach einer festen Rheinüberquerung immer nachdrücklicher zum Ausdruck kam, bildete sich 1889 ein Ausschuss, der das Bedürfnis einer stehenden Rheinbrücke für Fußgänger, Fuhrwerks- und Schienenverkehr prüfen sollte. Da er die Notwendigkeit einer solchen Brücke bestätigte, setz-

rechts: Die Postkarte zeigt die Bonner Rampe der Rheinbrücke um 1900. Zwischen den beiden Brückenbollhäusern ist der Turm der Beueler St. Josefs-Kirche zu sehen.

■ Postkarte: Sammlung Dr. Frank Mlosch

unten: Auf diesem Postkartenfoto, entstanden nach 1902, ist einer der Schmalspurtriebwagen zu sehen. Der Vordergrund der Originalaufnahme war dem Fotografen allerdings zu leer, deshalb wurden dort fünf Frauen und ein Pferdewagen kunstvoll hineingezeichnet.

■ Postkarte: Verlag Dr. Trenkler, Leipzig



Bonn a. Rh. Rheinbrücke.

te die Stadtverordneten-Versammlung eine Brückenkommission ein, die sich mit dem Bau einer Rheinbrücke befassen sollte. Die Kommission legte sehr schnell erste Ergebnisse der von ihr veranlassten Situations-, Nivellierungsarbeiten und Untersuchungen des Untergrundes vor.

Als 1894 die Finanzierung des Vorhabens unsicher geworden

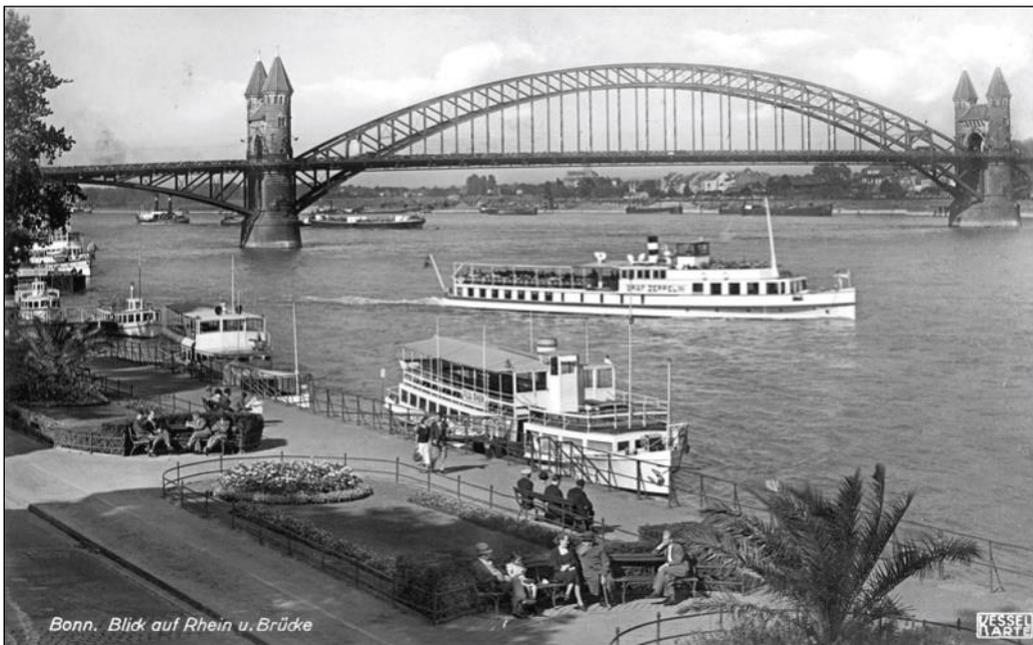
war, beschloss die Stadt Bonn, den Bau der Rheinbrücke selbst auszuführen. Zur Erhöhung des Brückenbaukapitals rief sie die Bürger auf, Spendenbeträge zu zeichnen, die fünf Jahre lang in gleich hohen Beträgen gezahlt werden sollten. Durch die Opferbereitschaft der Bonner Bürger und Geschäftsleute kamen für die fünf Jahre immerhin 715 000 Mark zusammen.

Im folgenden Jahr entschied sich die Stadt als Ergebnis der Ausschreibung zum Brückenbau für die Firma Gutehoffnungshütte in Oberhausen.

Im April 1896 begann man mit den Bauarbeiten, die so zügig voranschritten, dass bereits zu Beginn des Jahres 1897 der Mittelbogen fertiggestellt war. Anschließend wurde mit dem Bau der Seitenbögen begonnen.



BONN a. Rh.
Brücke mit Zollhäuschen

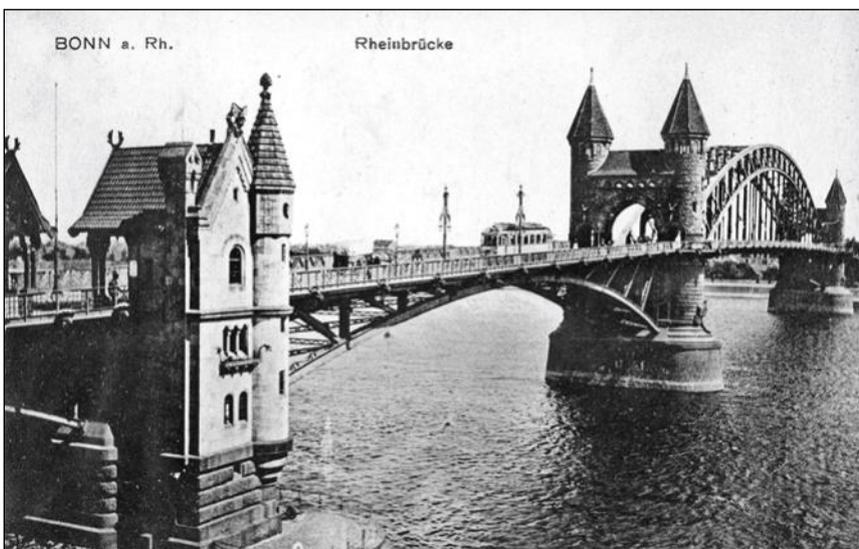


oben: Das Foto zeigt die Bonner Schiffsanlegestelle vor der Rheinbrücke. Eben hat das KD-Motorschiff „Graf Zeppelin“ abgelegt.

■ Postkarte: Ansichtskartenverlag Jos. Kessel, Köln-Mülheim ...

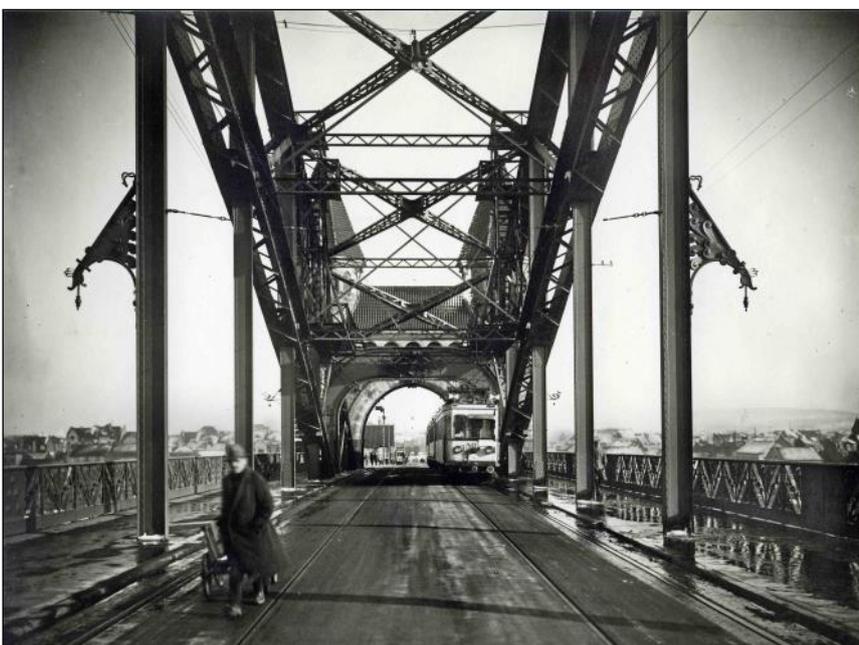
Mitte: Das Postkartenfoto entstand um 1920. Links im Bild die Bonner Brückenzollhäuser. Auf der Brücke ist ein SSB-Wagen zu erkennen.

■ Postkarte: Sammlung Dr. Frank Mlosch



Als am 30. Mai 1898 der Dampfer „Humboldt“ wegen eines Maschinenschadens in das Holzgerüst des linksrheinischen Seitenbogens fuhr, fürchtete man schon Schlimmes für die Vollendung der Brücke. Doch der Schaden war gering und die Bauarbeiten wurden nicht verzögert. So wurden bald die Fahrbahn und die Gehwege gebaut und die Portaltürme errichtet.

Eine Besonderheit war die Verlegung von Meterspurgleisen, obwohl es für die Einrichtung eines Bahnbetriebs noch keine fertige Planung gab. Die Stadt Bonn hatte sich am 11. März 1898 vom Regierungspräsidenten in Köln die Genehmigung für eine Pferde-, Dampf- oder auch elektrische Bahn erteilen lassen. Auf der Fahrbahn des Mittelbogens war sogar eine Gleisverbindung in Form einer sogenannten Hosenträger-Weiche eingebaut worden, um im späteren Betrieb einen Gleiswechsel zu ermöglichen.



Ein SSB-Zug mit Wagen 23 war 1920 unterwegs nach Beuel. Zusätzlich zur Schluss Scheibe zeigen, wie damals üblich, noch Oberwagenscheiben das Zugende an. ■ Foto: Joseph Breuer Stadtarchiv und Stadthistorische Bibliothek Bonn

Nach 792 Tagen reiner Bauzeit war das 800 Meter lange Bauwerk vollendet. Auf Bonner Seite wurde der Vierecksplatz zur verlängerten Brückenstraße, in Beuel entstand der Beueler Platz, der heutige Konrad-Adenauer-Platz. Die reinen Baukosten betragen etwa 2,6 Mio. Mark. Hinzu kamen noch Kosten für den Grundstückserwerb und Ablösezahlungen an Fährgesellschaften, sodass insgesamt 4 Mio. Mark aufgewendet wurden.

rechts: Hier ist die Beueler Brückenrampe zu sehen. Die Gebäudegruppe rechts im Bild hat den Krieg überstanden und ist bis heute erhalten geblieben.

■ Foto: Sammlung Dr. Frank Mlosch



Dreieinhalb Jahre später, am 21. Mai 1902, fuhr der erste Wagen der „Elektrischen Bahn der Stadt Bonn“ über die neue Brücke. Endpunkte der Linie waren die Staatsbahnhöfe in Bonn und Beuel. Die Bahn war bei den Fahrgästen beliebt, sodass sich bald der Betrieb mit den sechs beschafften Beiwagen nicht mehr bewältigen ließ und ein Sechs-Minuten-Takt eingeführt werden musste.

Als die Stadtverordneten-Versammlung am 7. Dezember 1905

beschlossen hatte, Straßenbahnstrecken in Normalspur auszubauen, konnte auch die Beueler Linie nicht mehr auf Meterspurgleisen belassen werden.

Am 8. September 1906 war der Umbau vom Friedrichsplatz (heute Friedensplatz) bis Beuel abgeschlossen. Die Bahn fuhr jetzt als Linie 2 nach Beuel, über diese Rheinbrücke fast vierzig Jahre.

Ab 1911 rollten die Wagen der Siegburger Bahn und der Siebengebirgsbahn über die Brücke, bei

deren Überquerung es keine erkennbaren Probleme gab. Die Belastungsgrenzen waren ursprünglich für 7,10 Meter lange Meter-spurfahrzeuge mit einem Radstand von 1,60 m festgelegt.

Die erste Bonner Rheinbrücke von 1898 blieb die einzige Verbindung Bonns mit dem rechtsrheinischen Umland, ehe sie am 8. März 1945 von deutschen Soldaten zerstört wurde. (FM)

rechts: Diese colorierte Kunstpostkarte, erschien um 1900, zeigt von Beuel aus gesehen die Silhouette Bonns.

Veröffentlicht hatte sie Cramer's Kunstanstalt in Dortmund.

■ Foto: Sammlung Dr. Frank Mlosch



23
Sept.

Samstag, 23. September 2023

Firma Köllen-Druck in Bonn-Buschdorf

Fahrt mit dem Vereinsbus 8603 zur Verlags- und Druckerei-Firma Köllen-Druck. Bekannt wurde die Firma durch den Druck von Fahrscheinen (auch für die Bonner Verkehrsbetriebe). Hierzu gibt es eine Ausstellung des HVSWB.



Die Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) hatten am 23. September 2023 Gelegenheit, die Ausstellung zum Thema "Nahverkehr in Bonn" zu besuchen, die gegenwärtig in den Räumen der Firma Köllen Druck + Verlag in Bonn-Buschdorf stattfindet. Das Unternehmen hat die Ausstellung gemeinsam mit dem HVSWB organisiert. Gezeigt werden Objekte aus der Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Bonn wie etwa Fahrscheine, Fahrplandaten oder historische Fotos.

Die Besucher konnten in einem vom HVSWB verfassten Flyer mehr über die Verlagsdruckerei und den Verein sowie das bedeutsame Gebiet der Fahrscheine erfahren, dem größten Bezugspunkt zwischen den beiden. Seit 1927 gibt es im Bonner Raum die Druckerei Köllen. Sie druckte bis in die 1950er Jahre auch Fahrscheine für die Bonner Verkehrsbetriebe.

Wer sich beim Besuch der Ausstellung für Druckerei und Verlagsgeschäft interessierte, konnte an einer Führung durch den Betrieb des Köllen Druck + Verlags teilnehmen. (FM)

Seit 1927 gibt es im Bonner Raum die Druckerei Köllen. Sitz der Köllen Druck+Verlag GmbH ist heute im Bonner Gewerbegebiet Buschdorf, dort arbeiten rund 50 Fachkräfte.. (HF)

2
Dez.

Samstag, 2. Dezember 2023

Besuch des Weihnachtsmarkts in Mayen

Fahrt mit dem Vereinsbus 8603 zum Weihnachtsmarkt in Mayen. Verköstigung mit Glühwein.

HVSWB e.V.

16
Dez.

Samstag, 16. Dezember 2023

Weihnachtsfeier

Weihnachtsfeier unseres Vereins, wie immer im SWB-Betriebshof Bonn-Dransdorf.

Nur für Mitglieder!



Arbeitstage des Vereins in Birresdorf

„Es gibt immer was zu tun...“

Der Werbespruch einer großen Baumarktkette gilt ebenso für unsere Vereinsarbeiten.

Am Samstag, 4. November, trafen sich zum Arbeitstag des Vereins wieder acht aktive Vereinsmitglieder an unserem Vereinsstandort in Grafschaft-Birresdorf.

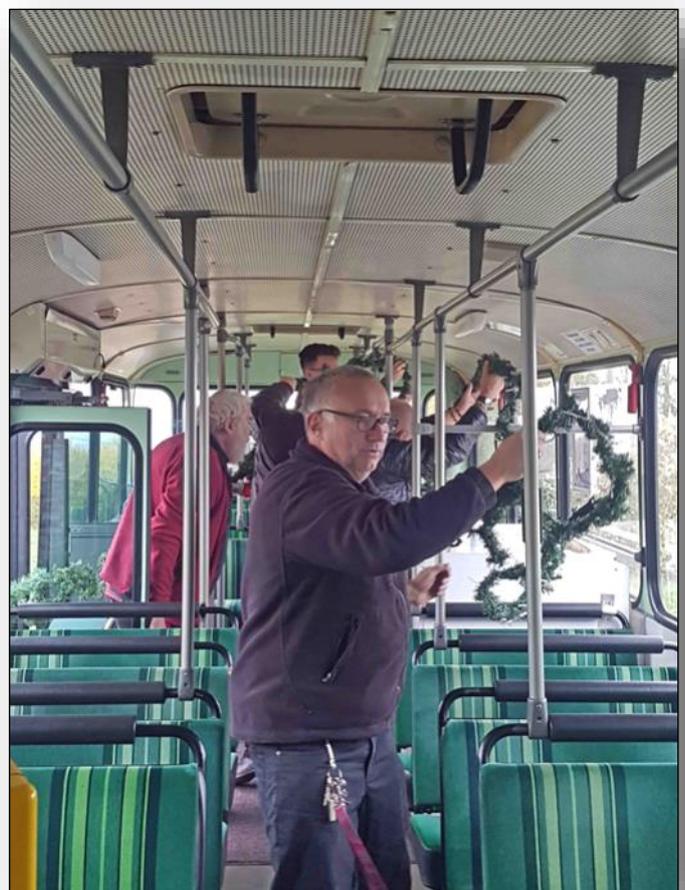
Neben dem üblichen Aufräumen und Umstellen von Vereinsexponaten galt das Augenmerk diesmal besonders unserem Vereinsbus 8603. Nach einer gründlichen Innenreinigung erfolgte auch die Montage der Weihnachtbeleuchtung und des Glühweinkochers für unsere nächste Vereinsfahrt zum Weihnachtsmarkt in Mayen am 2. Dezember 2023.

Unser Aufruf an Interessierte:

Wer an den Arbeitstagen mitmachen möchte, kann sich an den 1. Vorsitzenden, Thomas Nehiba, ☎ 01573 6801619, wenden.

Die Termine werden über unsere Facebook-Seite bekanntgegeben. Helfende Hände werden immer gebraucht. (RH)

Der nächste Arbeitstag ist geplant am
Samstag, 2. März 2024.



Beim Arbeitstag in Birresdorf am 4. November 2023 stand der HVSWB-Vereinsbus im Mittelpunkt. ■ Fotos: Ralf Heinzel



Knapp zwei Wochen zuvor war der neue Stadtbahn-Endpunkt Siegburg Bahnhof unter dem künftigen ICE-Bahnhof eröffnet worden (Foto vom 28. Oktober 2000). Zunächst fuhren die Züge der Linie 66 nur nach Gleis 2 ein, ab Juli 2001 konnte auch das hier noch gesperrte Gleis 1 in Betrieb genommen werden. ■ Foto: Volkhard Stern



Tiefbahnhof Siegburg Bahnhof

In Siegburg wurde am 16. Oktober 2000 der neue Stadtbahn-Endpunkt in Betrieb genommen. Er war als Tiefbahnhof unter dem künftigen ICE-Bahnhof angelegt worden. Die ersten Intercity-Express-Züge (ICE) der Deutschen Bahn hielten hier erst zwei Jahre später.

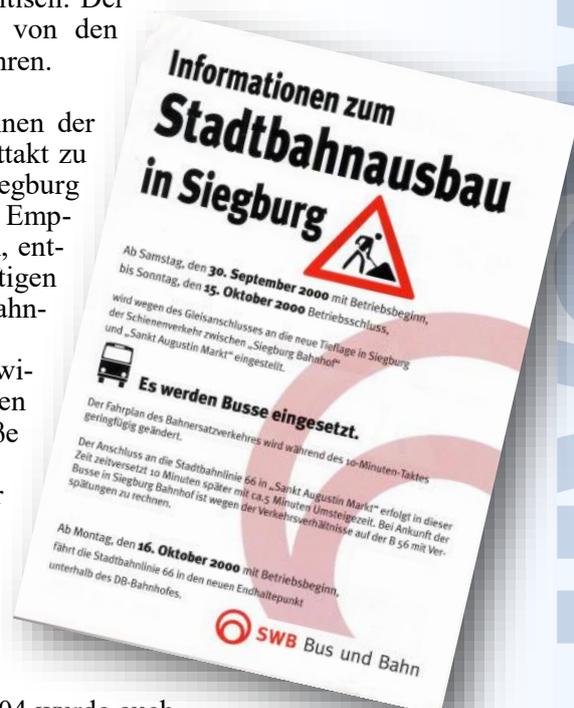
Mit dem Baubeginn des Mittelabschnitts der Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main am 13. Mai 1997 veränderte sich das Aussehen des Siegburger Bahnhofs erheblich. Aus dem alten DB-Bahnhof sollte eine moderne Station für Hochgeschwindigkeitszüge werden. Der Halt in Siegburg war hochpolitisch: Der Zweitregierungssitz, die Bundesstadt Bonn, wurde von den schnellen Intercity-Express-Zügen (ICE) nicht angefahren.

Die Verbindung nach Bonn sollte mit den Stadtbahnen der Linie 66 hergestellt werden. Um einen dichteren Zeittakt zu erreichen, baute man ab 1998 die Strecke vor Siegburg durchgehend zweigleisig aus. Im Jahr 2000, das alte Empfangsgebäude war bereits seit zwei Jahren abgerissen, entstand als erste sichtbare Neuerung unter dem künftigen ICE-Bahnhof für die Stadtbahnanbindung ein Tiefbahnhof.

Ende September 2000 wurden die Stadtbahngleise zwischen Sankt Augustin und Siegburg gesperrt. Die neuen Gleise verschwenkte man ab der Hohenzollernstraße zum neuen Tiefbahnhof hin.

Am 16. Oktober gingen die neue Strecke und der Tiefbahnhof in Betrieb. Zunächst konnte dort nur ein Bahnsteiggleis genutzt werden, ab Juli 2000 dann auch das zweite. Die alte eingleisige Stadtbahnstrecke wurde abgebaut, der Haltepunkt Siegburg-Zange entfiel.

Mit der Einweihung des neuen Bahnhofsgebäudes 2004 wurde auch der neue Zentrale Busbahnhof in Betrieb genommen. Den Bahnhof Siegburg benannte man zeitgleich um in „Siegburg/Bonn“. (HF)



SWB
E.V.
H
S
W
B