

1973: Bonns erster Stadtbahnwagen



■ Fahrzeuggeschichte:
Wagen 7 und 8 Bad Godesberg
Seite 12"



■ Fahrzeuggeschichte:
Das Jugendmobil „Speedy“
Seite 15



■ Geschichte
Der Zentrale Omnibusbahnhof
Seite 18



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 neue Stadtbahnwagen 7351 am 14. August 1973 im Betriebshof Beuel (siehe auch Foto Seite 4).

■ Foto: Erwin Fingerhuth, Sammlung Ralf Heinzel

SWB-Wagen 7351 auf Schulungsfahrt mit Bonner Straßenbahnfahrern.

Die Aufnahme entstand kurz hinter Sankt Augustin-Mülldorf auf dem damals noch eingleisigen Streckenabschnitt nach Siegburg. Auf der zur alten Siegbücke führenden Strecke legte man einen Fotohalt ein.

Die Brücke wurde 1980 durch einen Neubau ersetzt. Im Hintergrund ist die Abtei Michaelsberg zu sehen, die 2010 aufgelöst wurde.

■ Foto: Klaus Doehler, Sammlung Wolfgang Clössner, Sammlung Volkhard Stern



Die Stadtbahn-Ära begann in Bonn 1973, vor 50 Jahren, mit der Anlieferung des ersten Wagens. Gut zehn Jahre zuvor war die Entscheidung des Landes Nordrhein-Westfalen gefallen, die Großstädte mit Stadtbahnen zu verbinden, einem Verkehrssystem, das zwischen der Straßenbahn und der Eisenbahn einzuordnen ist.

Vor 50 Jahren begann die Ära von

Bonns Stadtbahnwagen



In Bonn nahm man die Planungen zum Bau der ersten, zum Teil unterirdisch geführten, Stadtbahnstrecke in den frühen 1960er Jahren auf. Sie lag zwischen dem Hauptbahnhof in Bonn und der Rheinallee im Stadtbezirk Bad Godesberg und war Teil des künftigen Köln-Bonner-Stadtbahnnetzes.

Der erste Rammschlag zum Bau des Bonner Stadtbahn-Tunnels erfolgte am 12. Oktober 1967. Die neue Strecke wurde am 23. März 1975 in Betrieb genommen. Im Eröffnungs-Doppelzug fuhr auch der Prototypwagen 7351 der Stadtwerke Bonn (SWB).



Gut zwei Wochen vor der offiziellen Präsentation stand der neue Stadtbahnwagen 7351 am 14. August 1973 im Betriebshof Beuel für Fotografen bereit. Beschildert als Linie U1, die es in Bonn nie gab, war in der Zielanzeige „Sonderzug“ eingestellt, allerdings in der sonst in Bonn nicht gebräuchlichen Negativbeschriftung mit dunklem Hintergrund und weißer Schrift.

■ Foto: Erwin Fingerhuth, Sammlung Ralf Heinzl



1973: Der Prototyp-Wagen 7351

Das Düsseldorfer Herstellerwerk der DUEWAG lieferte 1973 drei Prototypen des Stadtbahnwagens B aus: Zwei Wagen mit den Nummern 2001 und 2002 erhielten die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB).

Der dritte Wagen mit der Betriebsnummer 7351 wurde am 29. Juni 1973 über den DB-Gleisanschluss des Betriebshofs Beuel an die SWB geliefert und am 28. August 1973 der Öffentlichkeit und der Presse vorgestellt. Im damals aktuellen eleganten Farbschema „Weißgrün“/ „Moosgrün“ hob er sich deutlich von den cremefarbenen Bonner Straßenbahnen ab.

Der fast 27 Meter lange und 39 Tonnen schwere „B-Wagen“ bot Platz für 72 sitzende und 111 stehende Fahrgäste und bewährte sich nach anfänglichen Schwierigkeiten gut.

Von Anfang an problematisch war die kurze Erprobungszeit des Prototyps. Zwischen den Lieferungen des 7351 und der ersten Serienwagen (Nummern 7451 - 7467) im Juli 1994 lag gerade mal ein Jahr. Mit dem Hersteller DUEWAG vereinbarten die SWB, aus dem Prototyp-Einsatz gewonnene Erkenntnisse in die erste Serie noch während deren Bauzeit einfließen lassen zu können.

Die elektrische Verkabelung des Prototyps unterschied sich in den ersten Betriebsjahren von der Serie. Damals war er nicht mit den Serienfahrzeugen kuppelbar. Durch einen Umbau 1976 wurde der 7351 den 74er Fahrzeugen angepasst.

Unterschiede gab es auch in der Motorleistung: 215 kW beim Prototyp, 235 kW bei den Wagen 7451 bis 7467.

Die Tritt- und Klapstufen waren

anders als bei der Serie ausgeführt.

Die Türbauart und die Lüfteranordnung wurden in die Serienwagen übernommen.

Seine ersten Einsätze hatte Wagen 7351 auf der Linie S zwischen Bonn und Siegburg. Hier fuhren nach ihrer Lieferung auch die 74er Wagen. Bis Ende 1974 waren sie noch mit Pendelschaffnern besetzt.

Die SWB setzten den Prototyp 7351 gut 30 Jahre lang mit den Serienwagen ein. Nach seiner Ausmusterung wurde er 2003 als Ersatzteilspender verkauft und im September 2004 nach Dortmund abtransportiert, wo man ihn 2006 verschrottete.



Vermutlich um 1975 wurde der Wagen 7351 am Bertha-von-Suttner-Platz abgelichtet, er fuhr auf der Linie S nach Siegburg.

Auf dem Bild trägt der Triebwagen den seitlichen Schriftzug „Stadtwerke Bonn“ noch unterhalb des dunkelgrünen Zierstreifens, einzigartig bei den Bonner B-Wagen.

Dies wurde später geändert, der Schriftzug wanderte in den dunkelgrünen Zierstreifen, siehe Foto unten.

■ Foto: Klaus Döhler, Sammlung Volkhard Stern

Betriebsnummern	Stückzahl	Typ	Eigentümer	ausgemustert	Zweiterstellung	Stückzahl
7351	1	B 100 S	SWB	2003	-	-
Gesamtzahl:	1					

Der SWB-Wagen 7351 stand am 18. Juli 1987 auf einem Abstellgleis des Betriebshofs Bonn-Beuel.

Zuletzt war er auf der Linie S eingesetzt worden, die zwei Monate später, mit Gründung des VRS, in „66“ umbenannt wurde.

Der 7351 trug damals noch seinen Taufnamen „Bonn“.

Beachtenswert ist der orangefarbene Hinweis auf den Fahrscheinverkauf mit Automaten im Wagen. Vermutlich wurde dieser mit der Aufnahme des Stadtbahnbetriebs auf der Linie 18 angebracht.

■ Foto: Harald Müller



Ein Doppelzug der Linie 16 war am 5. März 1990 an der Kölner Endhaltestelle „Wiener Platz“ angekommen und fährt nun vor zur Wendeanlage auf dem Clevischen Ring.

Nach rechts zweigen die Gleise der Linie 4 nach Schlebusch ab.

■ Foto:
Harald Müller



Am Karnevalssonntag, 25. Februar 2001, war der Doppelzug der Linie 16, vollbesetzt mit närrischem Volk, unterwegs nach Bonn-Bad Godesberg. Dort lief an diesem Tag der in der Region bekannte Karnevalszug.

Die beiden eingesetzten SWB-Wagen 7351 (vorn) und 7454 trugen damals noch ihre Taufnamen: 7351 „Bundesstadt Bonn“ (vorher „Bonn“), und 7454 „Köln“. Den Taufnamen „Bundesstadt Bonn“ erhielt auch der Wagen 9351 (fünfte Serie), somit waren mehrere Jahre lang zwei "Bonner" unterwegs.

Wegen der wegen der Baustelle an der Brücke über die A 562 am Platz der Vereinten Nationen waren hier die Gleise zeitweise verschwenkt worden, der Zug befuhr eine kurze Umleitungsstrecke. Im Hintergrund das Zelt eines Großzirkus am traditionellen Zirkusplatz neben der damaligen britischen Botschaft – seinerzeit konnte man in Bonn direkt mit der Stadtbahn zum Zirkus fahren. ■ Foto: Volkhard Stern





Ein Doppelzug der Linie 63, wie die Linie 3 seit Gründung des VRS im September 1987 hieß, fuhr im Mai 1988 durch die Roonstraße und wird gleich die Haltestelle „Plittersdorfer Straße“ erreichen.

■ Foto: Harald Flux

1974: Die erste Serie

Die von 1974 bis 1977 gelieferten Stadtbahnwagen teilten sich in drei Serien auf (siehe Tabelle). Die SWB bezeichneten die 1974 gelieferten Fahrzeuge als erste Serie, die der Jahre 1975 und 1976 als zweite Serie und die Lieferung von 1977 als dritte Serie. Die Fahrzeuge der zweiten und dritten Serie unterschieden sich äußerlich und technisch kaum voneinander.

Die 74er-Serie (7451 bis 7467) und der Prototyp 7351 waren für die 1975 in Betrieb gegangene Stadtbahnstrecke zwischen dem Bonner Hauptbahnhof und der

Rheinallee in Bad Godesberg vorgesehen. Im ersten Betriebsjahr fuhren sie auf der Linie S nach Siegburg.

Von den 17 Wagen wurden zwölf in den Jahren 2003 und 2004 außer Betrieb genommen und nach Dortmund verkauft. Fünf Wagen modernisierte man ab 2011 im Rahmen des Projekts „Zweiterstellung“. Diese Fahrzeuge sind weiter in Betrieb.

Wesentliche Unterschiede zur zweiten Serie:

Die Fahrgasttüren der 74er Wagen waren störanfällig, was bei der

Entwicklung der zweiten und dritten Serie berücksichtigt wurde. Nach längerem Planen passte man die Türverriegelung denen der zweiten und dritten Serie an und behob so das Problem.

Der Prototyp und die 74er Wagen hatten als Gerätelüfter zur Kühlung der Widerstände sogenannte Radiallüfter. Bei den folgenden Serien änderte sich das Kühlkonzept, man verwendete nun „Axiallüfter“.

Betriebsnummern	Stückzahl	Typ	Eigentümer	ausgemustert	Zweiterstellung	Stückzahl
7451-7467	17	B 100 S	SWB	2004 (12)	7456, 7459, 7463, 7465, 7466	5
7571-7578	8	B 100 S	SSB		7571- 7578	8
7651-7654	4	B 100 S	SWB	2008 (1)	7651-7653	3
7751-7760	10	B 100 S	SWB		7751-7760	10
Gesamtzahl:	39				Gesamtzahl:	26



Seit drei Jahren war der SSB-Wagen 7575 bereits in Betrieb. Im August 1978 stand er auf den Werkstattgleisen des Betriebshofs Beuel.

■ Foto: Harald Flux

1975/1976: Die zweite Serie 1977: Die dritte Serie

Von den Stadtbahnwagen der zweiten Generation wurden 1975 acht an die SSB und 1976 vier an die SWB geliefert (siehe Tabelle).

Die SSB-Wagen waren für die Umstellung der Linie S auf Stadtbahnwagen im Jahr 1976 geplant, die 76er Fahrzeuge der SWB er-

gänzten den Wagenbestand für die Linie U3 (spätere Linie 3).

Die SWB erhielten 1977 zehn Wagen der dritten Serie für den Einsatz auf der ab 1978 gemeinsam mit den Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB) betriebenen Linie 16 nach Köln.

Der Wagen 7654 wurde 2008 außer Betrieb gesetzt, alle anderen Wagen der zweiten und dritten Lieferserie modernisierte man ab 2011 im Rahmen des Projekts „Zweiterstellung“. Auch diese Fahrzeuge sind weiter in Betrieb.



Der im Vorjahr gelieferte SWB-Wagen 7651 konnte an einem Sonntag im August 1977 an der Haltestelle Hangelar Ost abgelichtet werden. An Wochenenden war es damals üblich, Einzelwagen auf der Linie S nach Siegburg einzusetzen.

■ Foto: Harald Flux



Der für den Betrieb auf der im August 1978 eröffneten Linie 16 nach Köln erworbene SWB-Triebwagen 7758 stand im gleichen Monat im Beueler Betriebshof. Sein letzter Einsatz fand allerdings auf der Linie S statt, wie die Linienbeschilderung beweist. ■ Foto: Harald Flux



Am Sonntag, 6. Oktober 1991, verkehrte der SSB-Wagen 8375 als Einzelwagen auf der Linie 66. Hier steht er als Zwischenkurs nach Ramersdorf abfahrtsbereit in Siegburg. Das im Hintergrund zu erkennende alte Empfangsgebäude aus dem Jahr 1911 wurde 2000 mit dem Neubau des Bahnhofs Siegburg abgerissen und die ehemalige Endhaltestelle abgebaut. Am Gleisende abgestellt ist die DUEWAG VÖV-Niederflur-Bahn (SWB-Wagen 9151) zu sehen, die in Bonn erfolglos erprobt wurde. ■ Foto: Volkhard Stern

1983: Die vierte Serie



Ab 1983 lieferte DUEWAG überarbeitete Stadtbahnwagen der vierten Serie in zwei Lieferungen (siehe Tabelle). Die acht Wagen der 83er-Serie der SSB waren für den 1983 beginnenden Ausbau der Stadtbahnstrecke der Linie S (später Linie 66) nach Bad Honnef vorgesehen. Die sechs 84er-Wagen der SWB plante man für den Einsatz auf der ab 1986 eröffneten Stadtbahnstrecke der Linie 18 nach Köln (Vorgebirgsbahn) ein. 1984 erhielten die SSB den Wa-

gen 8471 als Nachlieferung zur 83er-Serie. Er war Ersatz für den 1980 im U-Bhf. Ramersdorf ausgebrannten Achtachser 406.

Diese Serie basiert im Wesentlichen auf der Technik der zweiten und dritten Serie. Die Wagen erhielten eine neue Gleitschutzeinrichtung zur Vermeidung von Flachstellen. Außerdem baute man eine Anlage zur Spurkranzschmierung ein, um den Verschleiß an Schienen und der Spurkränze am Fahrzeug sowie das Quietschen

bei Kurvenfahrten zu verringern. Erhebliche Veränderungen gab es durch den Wegfall der vorderen Einzeltüren. Dadurch konnten die Führerstände vergrößert werden, für die Fahrgäste standen nun vier Sitze mehr zur Verfügung. Die geknickten Frontscheiben ersetzte man nun durch Panoramascheiben, die Zugziel- und Linienanzeigen konnten vergrößert werden und waren nun besser lesbar.

Alle Fahrzeuge waren Anfang 2023 noch in Betrieb.

Betriebsnummern	Stückzahl	Typ	Eigentümer	ausgemustert	Zweiterstellung	Stückzahl
8371-8378	8	B 100 S	SSB			
8451-8456	6	B 100 S	SWB			
8471	1	B 100 S	SSB			
Gesamtzahl:	15					



Ein seltener Anblick ist ein auf der Linie 63 eingesetzter Einzelwagen, hier der SSB-Triebwagen 9371. Fahrzeugmangel könnte damals ein Grund gewesen sein. Die Taufnamen (Städtenamen) der Stadtbahnwagen waren zu diesem Zeitpunkt nicht mehr aktuell und wurden lieblos überklebt
Das Foto entstand am 8. Juni 2016, einem Mittwoch, an der Haltestelle Max-Löbner-Straße. Diese Haltestelle wurde 2009 neu angelegt und erhielt ein Tonnendach. ■ Foto: Volkhard Stern



1993: Die fünfte Serie

Für den Einsatz und die Taktverdichtung auf der Linie 66 (Bad Honnef - Siegburg) und der 1994 eröffneten Tunnelstrecke der Linie 16 und 63 in Bad Godesberg beschaffte man die fünfte Serie der Stadtbahnwagen, nun den Typ B 100 C, die SSB 1993 vierzehn Stadtbahnwagen und die SWB 1994 weitere sechs (siehe Tabelle).

Auch hier gibt es technische Änderungen:

Im Aufbau und in den Außenmaßen entsprachen die Wagen denen der vierten Serie. Am Übergang zwischen den Wagenhälften ersetzte man die bisherigen Sitzbänke durch Einzelklappsitze.

Der Antrieb war nun eine moderne Chopper-Steuerung (daher der Typ B 100 C), die sich wesentlich

von der bisher angewendeten Schützensteuerung (im Typ B 100 S) unterschied.

Die neue Antriebstechnik machte den Einbau eines Heizaggregats notwendig.

Alle Fahrzeuge waren Anfang 2023 noch in Betrieb.

Betriebsnummern	Stückzahl	Typ	Eigentümer	ausgemustert	Zweiterstellung	Stückzahl
9351-9364	14	B 100 C	SWB			
9371- 9376	6	B 100 C	SSB			
Gesamtzahl:	20					



Funkelnagelneu waren die beiden Bombardier-Triebwagen unterwegs: SWB-Wagen 0360, der erste Wagen der Serie, war am 12. November 2003 mit einem Schwesterfahrzeug auf der Linie 63 nach Tannenbusch eingesetzt worden. Der Zug passierte eben die Kreuzung mit der Max-Löbner-Straße, die Haltestelle lag damals noch südlich der Kreuzung (siehe auch Foto Seite 10). Rechts im Bild das Bundesministerium für Forschung und Bildung im Ensemble der sogenannten Kreuzbauten. Im Hintergrund ist, etwas verdeckt, noch das Gebäude der ehemaligen CDU-Geschäftsstelle mit dem 44 Meter hohen Konrad-Adenauer-Haus zu sehen. Das Hochhaus wurde 2003 gesprengt und die zugehörigen Gebäude abgerissen. ■ Foto: Volkhard Stern

2003: Bombardier ist neuer Hersteller



Als Ersatz für ausgemusterte oder in Umbau befindliche Stadtbahnwagen der ersten bis dritten Lieferserie und wegen geplanter Taktverdichtungen durch den Ausbau der Nord-Süd-Linie in Köln musste ab 2003 der Fahrzeugpark der SWB aufgestockt werden. Gemeinsam mit der KVB beschafften die SWB 15 Stadtbahnwagen des Herstellers Bombardier Transportation, ein Teilbetrieb des kanadischen Konzerns Bombardier.

Dabei handelte es sich um den Typ K 5000, der Hochflurversion der Straßenbahnbaureihe Flexity Swift. Mit dem kostengünstigen Leichtbaufahrzeug waren beide Unternehmen unterschiedlich zufrieden. Die Kölner beschafften noch eine zweite Lieferserie, die Bonner nicht.

Alle Fahrzeuge waren Anfang 2023 noch in Betrieb.

Quellen:

- KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin 3/2017 / Der Bonner Stadtbahnwagen-Prototyp 7351 / Volkhard Stern
- STRASSENBAHN MAGAZIN 6/2022 / Nicht lange allein / Axel Reuther
- STRASSENBAHN MAGAZIN 9/2013 bis 1/2014 / 40 Jahre Stadtbahnwagen B/ Axel Reuther
- STRASSENBAHN MAGAZIN 5/2016 / 125 Jahre Straßenbahn in Bonn / Axel Reuther
- Straßenbahnen in Bonn / Karl-Heinz Nauroth / Verlag Kenning
- Berichte des General-Anzeigers Bonn
- Aufzeichnungen Andreas Engels

Betriebsnummern	Stückzahl	Typ	Eigentümer	ausgemustert	Zweiterstellung	Stückzahl
0360-0374	15	K 5000	SWB			
	15					



Der Bad Godesberger Wagen 8 stand am 7. Mai 1960 an der Endstelle der Linie 4 östlich des Mehlemer Bahnhofs. Hier wendete die Linie für die Rückfahrt nach Plittersdorf. Hinter dem Bus ist die Mainzer Straße zu sehen, die Bundesstraße 9. Der weiße Mercedes-Benz L 319 fuhr auf dieser Straße Richtung Mehlem. ■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Volkhard Stern

Jubiläum 70 Jahre

Wagen 7 und 8 der Stadtwerke Bad Godesberg



Bad Godesberg, heute Bonns südlicher Stadtbezirk, durfte durch die am 1. Juli 1935 erhaltenen Stadtrechte auch Buslinienkonzessionen vergeben. Der Busverkehr in Bad Godesberg entwickelte sich aber erst nach 1950. Bis dahin bedienten verschiedene Gesellschaften die wenigen Buslinien.

Seit 1925 durchquerten Busse der Bonner Verkehrsgesellschaft (BVG) mit einer Linie nach Altenahr den Ort. Nach 1931 richtete der Godesberger Fuhrunternehmer Georg Eßwein, ansässig in der Bonner Straße, zwei Ortslinien ein. Ab 1949 kam noch der Busverkehr der „Straßenbahn Bonn - Godesberg - Mehlem (BGM)“ hinzu, deren Linie von der Denglerstraße nach Bonn Rheinuferbahnhof 1955 in „GP“ umbenannt wurde (siehe „HVSWB aktuell“ 1/2018).

Diese Situation änderte sich erst 1951, als die Stadt einen eigenen Verkehrsbetrieb gründete, der im Jahr darauf den Godesberger Stadtwerken angegliedert wurde.

Mit den ersten vier eigenen Bussen, achteinhalb Meter lange Haubenwa-

gen des Typs Mercedes-Benz O 3500, konnten zwei der vier Linien mit Buchstaben als Linienkennung betrieben werden.

Ebenfalls 1952 gelang es, die Linienkonzession der Firma Eßwein zu erwerben. Damit betrieben die Stadtwerke ab 1. Dezember 1952 vier Linien, nun als Linien 1 bis 4 bezeichnet, in Eigenregie. Dafür reichten allerdings die vorhandenen Fahrzeuge, vier eigene und zwei von Eßwein übernommene Ford-Busse, nicht aus.

Die Godesberger Stadtwerke erwarben zwei elf Meter lange, von Mercedes-Benz als „Pullman“ bezeichnete, Busse des Typs O 6600 H: Die 1953, vor 70 Jahren, gelieferten Fahrzeuge mit drei Türen und Sitzschaffner im Heck erhielten die Nummern 7 und 8.

Das elegante Erscheinungsbild der Omnibusse und die Bezeichnung „Pullman“ passten gut zum Selbstverständnis der Stadt Bad Godesberg, die aus den vielen hier nach 1949 ansässigen Botschaften eine gewisse Bedeutung ableitete und sich gerne und prestigeträchtig „Diplomatenstadt“ nannte.

Die Wagen 7 und 8 setzte man vorwiegend auf der Linie 4 ein, die von Plittersdorf über den zentralen Umsteigepunkt am Theaterplatz und Lannesdorf zum Mehlemer Bahnhof führte.

Ausgemustert wurde Wagen 7 im Jahr 1962, Wagen 8 ein Jahr später. Sie wurden ersetzt durch die Wagen 25 und 26 (Mercedes-Benz O 322). (HF)

Der Wagen 7 der Stadtwerke Bad Godesberg, eingesetzt auf der Linie 4, fuhr am 6. August 1958 von der Haltestelle in der damaligen Poststraße ab. Die Haltestelle existiert heute noch an der gleichen Stelle (Löbestraße).

Im Rücken des Fotografen liegt der Godesberger Bahnhof.

■ Foto: Horst Michelke



Ausstattung der Wagen 7 und 8

Im Jahre 1951 stellte Mercedes-Benz seinen ersten Omnibus mit Heckmotor vor, der quer im Heck angeordnet war. Die Verkaufsbezeichnung lautete zunächst O 6600 H und wurde 1954 in O 320 H geändert.

Beim Fahrzeug wurden alle Gänge elektrisch geschaltet. Der Fahrer betätigte einen kleinen Hebel rechts an der Lenksäule und trat die Kupplung. Eine Anzeige im Tachometer zeigte, welcher Gang eingelegt

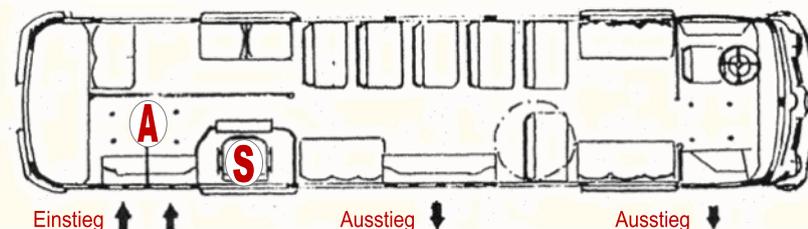
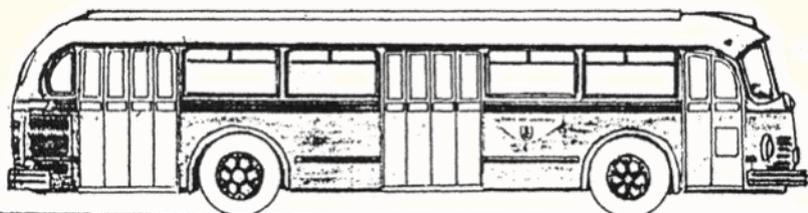
war. Die Schaltung war allerdings störanfällig. Der Blinker wurde mit dem Hupenring im Lenkrad betätigt.

Der Fahrer saß auf einem nach allen Seiten drehbaren Sitz, der erstmals auch in der Höhe verstellbar war.

Sein Aussehen prägten zwei große, wulstig eingefasste Scheinwerfer. Zum Nutzen des mittig angebrachten Zusatzscheinwerfers gibt es unterschiedliche Erklärungen. (HF)

Lesetipp

Wer mehr über den Godesberger Verkehrsbetrieb wissen möchte, dem seien Beiträge empfohlen aus dem Köln-Bonner Verkehrsmagazin, Ausgabe 5/2010, oder dem Omnibusspiegel, Heft 895 von 1989.



Technische Daten

Länge:	11 Meter
Motorleistung:	145 PS
Höchstgeschwindigkeit:	80 km/h
Sitzplätze:	25 Fahrgäste, 1 Fahrer, 1 Sitzschaffner
Sitz- und Stehplätze:	ca. 70 Personen
Baujahre:	März 1951 bis Oktober 1958
Gefertigte Stückzahl:	rund 1.300

Mercedes-Benz O 6600 H, Baujahre 1953 /54, mit Fahrgastfluss und Sitzschaffner.

A = Auffangraum Einstieg - S = Sitzschaffner

■ Grafik: Sammlung Gustaf Hofmann



Der damals neue Wagen 7 war am 6. September 1953 die wenigen Meter von der Endstelle an der B 9 zur Haltestelle vor der Schranke des Mehlemer Bahnhofs vorgefahren (vergleiche Foto Seite 12).

Das Zielschild hatte der Fahrer noch nicht umgestellt.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Karl-Heinz Wipperfürth



Auch benachbarte Verkehrsbetriebe hatten den Mercedes-Benz O 6600 H im Bestand, zum Beispiel die Köln-Bonner Eisenbahnen AG (KBE).

Deren Wagen 30 hielt Mitte der 1950er Jahre am Barbarossaplatz in Köln.

Der Bus trug frisch das neue Farbleid der KBE, davor war er wie der Anhänger cremefarben lackiert.

■ Foto: unbekannt, Sammlung Hans-Peter Arenz /KFBE

Werbeprospekt des Mercedes-Benz O 6600 H Pullman von 1951

■ Sammlung Volkhard Stern

Quellen:

Köln-Bonner Verkehrsmagazin, Ausgabe 5/2010

Omnibusspiegel, Heft 895, 1989

Werner Oswald Mercedes-Benz, Lastwagen und Omnibusse 1896 bis 1986, Motorbuchverlag, 2019

Gustav Hofmann/ Karl-Heinz Wipperfürth, 75 Jahre Autobus-Linienverkehr in Bonn, 2000

<http://www.omnibusarchiv.de> - MB O

6600, Der lange Weg zum Heckmotor

https://de.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz_O_320





Das erste Jugendmobil „Speedy“, der Mercedes-Benz O 305, parkte am 29. April 2011 auf dem Theaterplatz in Bad Godesberg. Hier lag noch bis in die 1970er Jahre der zentrale Umsteigepunkt der Godesberger Linien. ■ Foto: Volkhard Stern

Jubiläum 25 Jahre



Das Jugendmobil „Speedy“

Der rot lackierte Bus namens „Speedy“ gehört dem Verein „Kleiner Muck e.V.“, der seit 1985 in Bonn gemeinnützige Jugendarbeit betreibt und sich bemüht, jungen Menschen in der Stadt ein Freizeitangebot zu machen. Der Name des Vereins bezieht sich auf eine Gestalt aus dem gleichnamigen Märchen von Wilhelm Hauff.

Genau betrachtet, handelt es sich um zwei gebrauchte Omnibusse. Das ältere Fahrzeug ist ein Mercedes-Benz O 305, der ehemalige Wagen 8614 der Stadtwerke Bonn (SWB), der von 1986 bis 1998 im Liniendienst eingesetzt war. Zur Beschaffungsserie der „86er“ gehört übrigens auch der HVSWB-Vereinsbus 8603.

Nach dem Ausscheiden aus dem Fahrzeugbestand der SWB 1998, vor 25 Jahren, übernahm der Verein „Kleiner Muck“ den Omnibus. Für die Vereinszwecke wurde der Bus im Folgejahr in enger Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Bonn umgebaut. Bis auf zwei Sitzbänke vorne und die hintere Sitzbank wurde das Fahrzeug fast völlig entkernt.

Es entstanden eine Computertheke auf der rechten Fahrzeugseite, ein Bücherregal hinter der Fahrerkabine

und eine Sitzcke mit Tisch im Heck des Wagens. Außerdem baute man eine kleine Küche mit Waschbecken, Wassertank, Gasherd und Kühlschrank ein. Auf dem Dach wurde noch eine etwa fünf Meter breite Markise montiert, die als Außen-Sonnenschutz diente. Die Karosserie glänzte nun in rot.

Als Jugendmobil, getauft auf den Namen „Speedy“, fuhr er mit dem amtlichen Kennzeichen BN-KM 186 zu festgelegten Treff- und Anlaufpunkten an verschiedenen Orten des Stadtgebietes.

Technische Probleme des „O 305“ machten 2013 die Suche nach einem Nachfolger erforderlich. Nach Gesprächen mit den SWB konnte ein geeignetes Ersatzfahrzeug gefunden werden: Es handelte sich dabei um den Niederfler-

bus 9710, einen Mercedes-Benz O 405 N2, Baujahr 1997.

Er stand zunächst länger im Betriebshof Dransdorf abgestellt, umgebaut wurde er schließlich in Odendorf von Jakob Kaiser, einem ehemaligen SWB-Mitarbeiter, und seinem Team. Auch hier wurde der Innenraum des 9710 fast komplett entkernt und nach den Bedürfnissen des Vereins neu aufgebaut. Die SWB waren, trotz mehrfacher Anfragen, nicht am Umbau des Speedy 2.0 beteiligt.

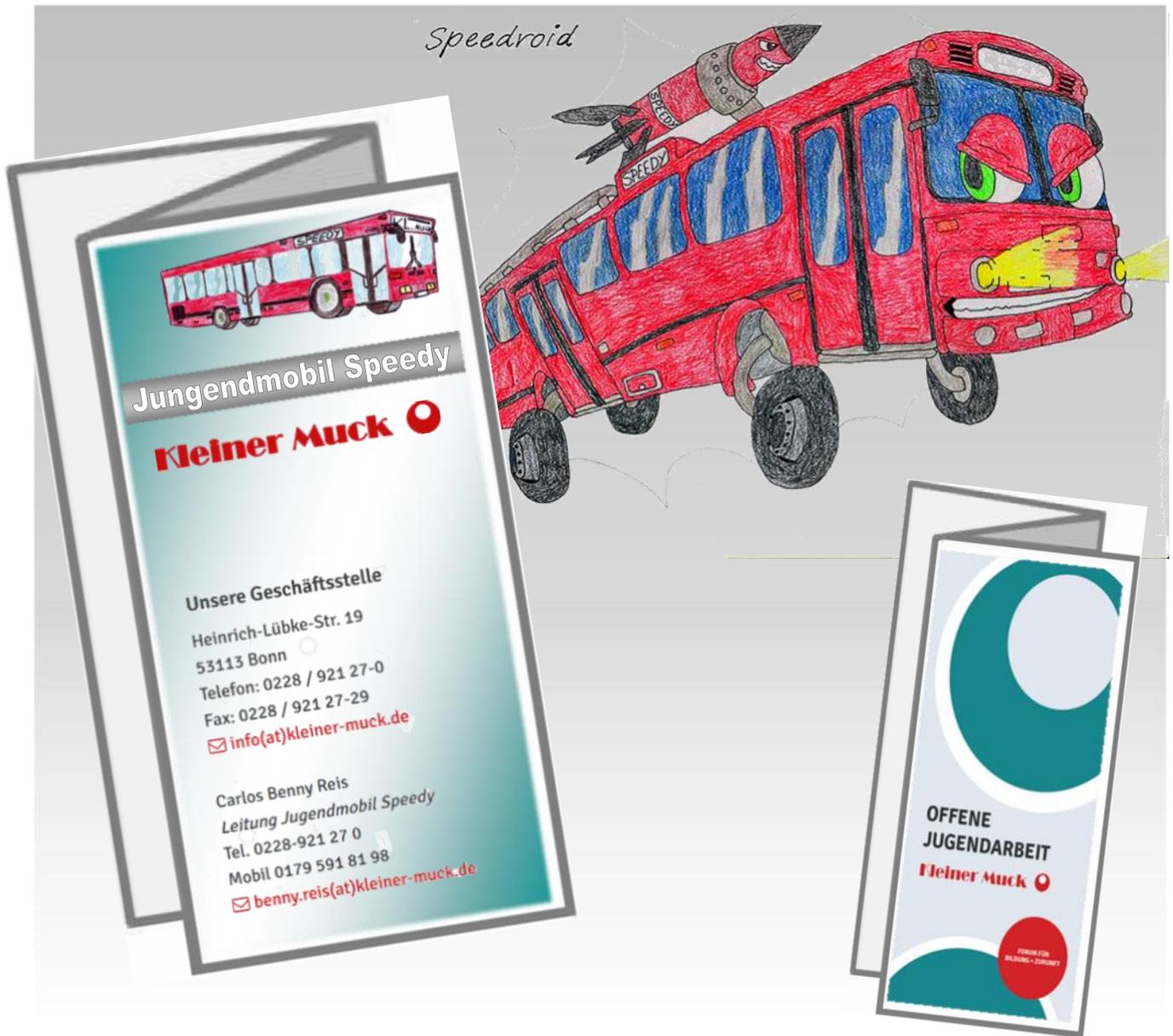
Das Jugendmobil „Speedy 2.0“ fährt 2023 immer noch. (HF)

Quellen:

„HVSWB aktuell“ 1/2014 Beitrag über das Jugendmobil des Kleinen Muck e.V.

Berichte General-Anzeiger Bonn

Informationen des Kleiner Muck e.V.



oben: Ein junger Künstler entwarf dieses fortschrittlich wirkende Spielmobil, „Speedroid“ genannt. Dabei handelt es sich offensichtlich um den ehemaligen „Speedy 1“.

■ Zeichnung:
Kleiner Muck e.V.

links: Das Jugendmobil „Speedy 2.0“ wartete im Sommer 2018 am Standort Oberkassel.

■ Foto: Carlos Benny Reis

Der neue „Speedy 2.0“, der ehemalige SWB-Niederflurbus 9710, war eine der Anlaufstationen auf dem Familienspielefest am 21. Juni 2015 in der Bonner Rheinaue. Links im Hintergrund ist der Post-tower zu sehen

■ Foto: Wilfried Köhn

Eingeklinkt ist der Prospekt zur Veranstaltung.

■ Sammlung Wilfried Köhn



Mitte rechts: Der älteste bekannte Bonner Spielbus des städtischen Jugendamtes ist ein Gelenkbus vom Typ MAN SG 220, ein Standard-Linienbus der ersten Generation (SL I).

Der Bus, unterwegs auf der Hausdorffstraße, überquerte am 24. August 1999 die Kreuzung Pleimes-/ Hinsenkampstraße.

Über die Herkunft des auf „BN-8903“ zugelassenen Fahrzeugs fehlen uns wichtige Informationen.



unten rechts: In den 2000er Jahren löste ein ausgemusterter Münchner Gelenkbus der Bauart SL II, ein Mercedes-Benz O 405 G (Betriebsnummer 5605, Baujahr 1988) den MAN-Spielbus ab.

Der Gelenkbus mit dem Namen „Moritz“, Kennzeichen „BN-2166“, stand am 29. Dezember 2008 abgestellt auf dem Betriebshof in Bonn-Friesdorf.

Sein Nachfolger wurde 2011 der zwei Jahre zuvor ausgemusterte SWB-Wagen 9117, ein Solobus des Baujahrs 1991.

■ Fotos: Wilfried Köhn



Das Foto vom Sommer 1973 zeigt den neuen ZOB noch ohne Bedachung der Bussteige.

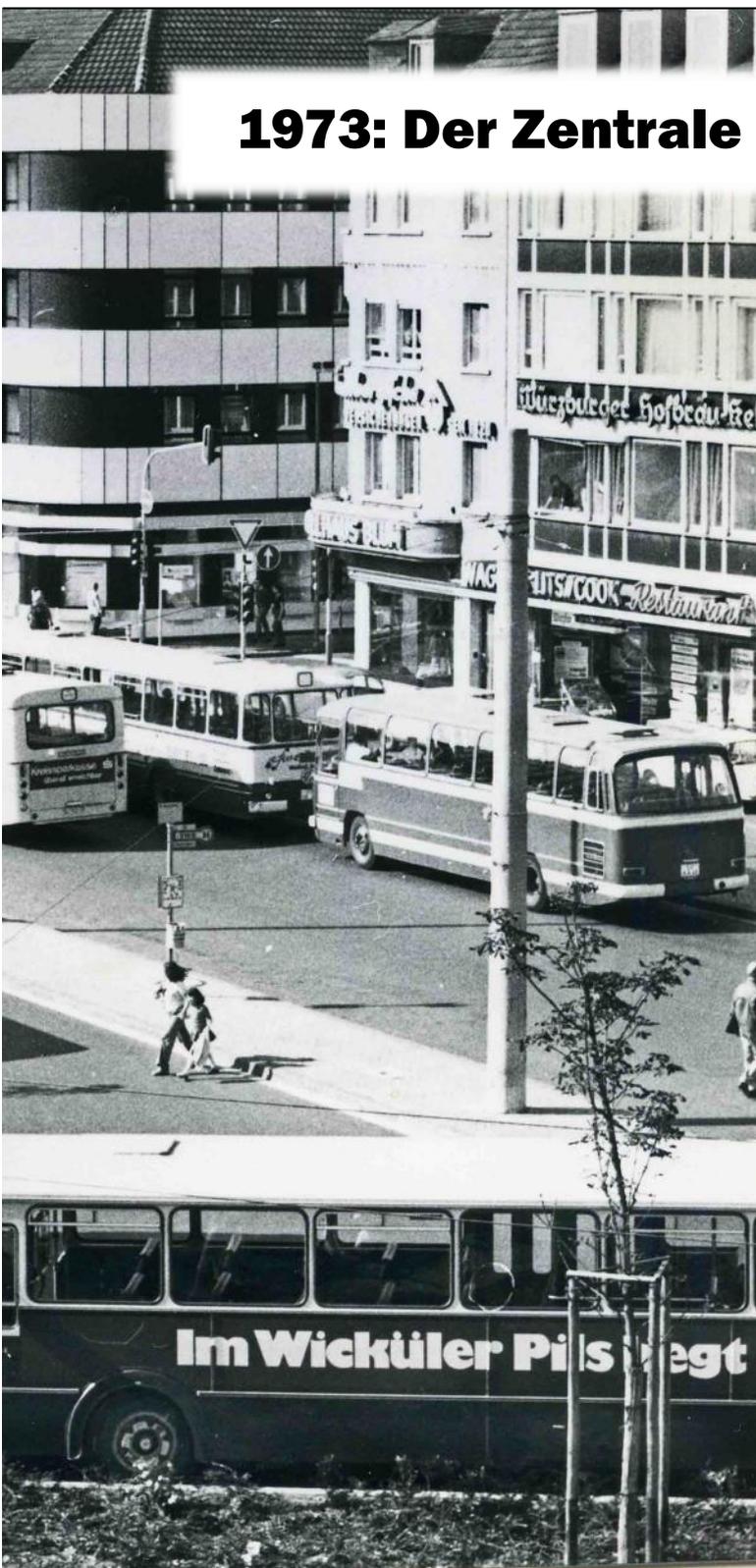
Im Hintergrund erkennt man die Baugrube für die Stadtbahn, die gesamte dahinter liegende Häuserzeile musste für diese Baustelle und die künftige Südüberbauung weichen. Entlang der drei- bis vierstöckigen Häuser rechts verläuft die Martinstraße, von rechts mündet die ampelgesicherte Wesselstraße ein.

Links von der Einmündung liegen die Filiale der Commerzbank (auch heute noch an gleicher Stelle), daneben die der Bank für Gemeinwirtschaft (mittlerweile befindet sich hier ein Schnellrestaurant). Rechts von der Einmündung ist das Eckgeschäft des Pelzhäuses Blum zu sehen, daneben das „Wagons-Lits/Cook“-Reisebüro und der Eingang zum Restaurant „Würzburger Hofbräu-Keller“.

Interessant ist ein Blick auf die unterschiedlichen Bustypen von SWB, Rhein-Sieg-Eisenbahn AG (RSE) und verschiedene Fahrzeuge privater Auftragnehmer. Im Vordergrund der erst zwei Jahre alte RSE-Bus 188, ein Mercedes-Benz O 317, dahinter der SWB-Anderthalbdecker 103 (Baujahr 1965) mit Dancker-Werbung. Letzterer verdeckt den an der Inselhaltestelle stehenden damaligen Fahrschulwagen 700L. Am mittleren Bussteig wartet der auf Linie 10 eingesetzte SWB-Wagen 7206, der im Vorjahr in Dienst gestellt wurde. ■ Foto: Sammlung Wipperfürth Sammlung Volkhard Stern



1973: Der Zentrale Omnibusbahnhof



Vor 50 Jahren, im Februar 1973, wurde der Bonner Zentrale Omnibusbahnhof, kurz ZOB, eröffnet. Angelegt wurde er auf einem unbebauten Areal entlang der Martinstraße, der heutigen Maximilianstraße, zwischen dem Kaiserplatz, der Wesselstraße und der Gangolfstraße.

In diesem Bereich lagen auch die beiden Haltestellenanlagen der 1950er und 1960er Jahre, die, quer zur Martinstraße liegend, jeweils relativ kurze Bussteige aufwiesen. Der nun geplante Zentrale Busbahnhof sollte die Zeit der dezentralen Haltestellen beenden.

Der neue ZOB wurde parallel zur Martinstraße angelegt, mit Bussteigen zwischen 60 und 100 Metern Länge. Die zentrale Haltestelleninsel ergänzten drei im Richtungsbetrieb angefahrne Bussteige. Auf der „Insel“ wurden Verkaufspavillons errichtet und eine hohe gläserne Kanzel, in die anfangs eine Verkehrsleitstelle für den ZOB einzog.

Der heutige Bussteig E, etwas deplatziert wirkend direkt an der Rampe zur Südunterführung gelegen, diente ab 4. Dezember 1972 als neue Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 3 aus Mehlem, deren Streckenrest zum Rheinuferbahnhof wegen des U-Bahn-Baus stillgelegt wurde. Schienenreste sind hier noch heute zu erkennen.

Die anfangs fehlenden Überdachungen stellte man 1975 auf, die sogenannten Pilzdächer waren in kräftigem Orange gehaltene Kinder ihrer Zeit.

Der äußere Bussteig A, parallel zur Maximilianstraße verlaufend, war aus Platzgründen von Anfang an sehr schmal gehalten. Trotz Fahrverbots auf dem ZOB „verirrten“ sich aber gelegentlich Reisebusse hierhin. Die sind allerdings höher als Stadtbusse und kamen deshalb den Pilzdächern gefährlich nah.

Ein solcher „Kontakt“ zerstörte Anfang der 2010er Jahre im Bereich des Bussteigs A1 die alten Dächer, sie wurden abgetragen und 2016 durch neue, allerdings schmalere Glasdächer ersetzt. Diese wiederum bieten nun den wartenden Fahrgästen keinen ausreichenden Wetterschutz mehr.

So blieb der ZOB irgendwie bis heute ein Provisorium, ist aber sichtbar in die Jahre gekommen. Über einen zeitgemäßen Nachfolger wird seit Jahren diskutiert, ohne dass bis heute konkrete Ergebnisse oder Zeitpläne vorliegen.

(VS / HF)

Quellen:

STRASSENBAHN MAGAZIN 5/2016 /
125 Jahre Straßenbahn in Bonn / Axel Reuther

Straßenbahnen in Bonn /
Karl-Heinz Nauroth / Verlag Kenning

Berichte des General-Anzeigers Bonn vom 23.02.2023
Ein Zentrum für den Nahverkehr

Wikipedia; Themen U-Bahn-Bau und ZOB in Bonn

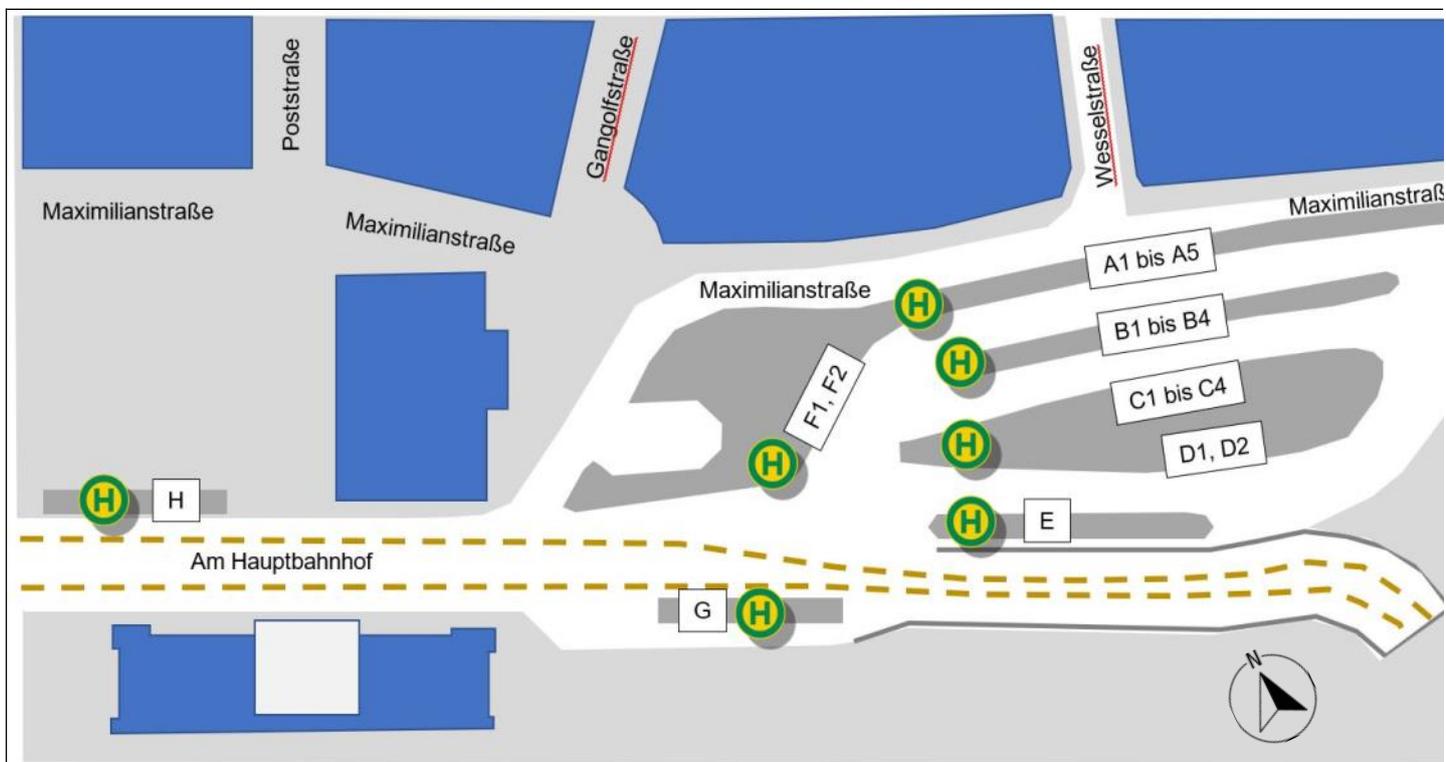
KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin, Beiträge Volkhard Stern,
Ausgaben 4/2009, 2/2013, 3/2018

Vor der Kanzel der ehemaligen Verkehrsaufsicht des ZOB parkte im April 2016 der RVK-Bus 530. Im Hintergrund ist der Bonner Hauptbahnhof zu sehen.

■ Foto:
Harald Flux



Zentraler Omnibusbahnhof Bonn (ZOB)



Haltestellen am ZOB Bonn, Stand 2002.

An den Haltestellen G und H halten Straßenbahnen.

■ Grafik: Harald Flux



Der SWB-Wagen 7901, eingesetzt auf der Linie 50 nach Lülsdorf, stand am 29. Juni 1983 abfahrbereit am Bussteig A4.

Zehn Jahre nach Eröffnung des ZOB gab es das Reisebüro „Wagons-lits“ ebenso wie das Restaurant „Würzburger Hofbräu-Keller“ (heute „Kaiserhof“).

Im Gebäude der „Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt“ an der Ecke zum Kaiserplatz ist heute die BB Bank angesiedelt.

■ Foto: Harald Müller

25 Jahre später, am 2. Mai 2008, hat sich die Ansicht nur wenig geändert. An der Ecke Wesselstraße ist ein neues Gebäude entstanden, hier residiert nun die Sparda-Bank.

Rechts daneben liegt der Eingang des Kaiserhof“-Restaurants. Links im Hintergrund ist die 1977 erriechete Südüberbauung zu sehen.

Am Bussteig B4 steht der SWB-Gelenkwagen 0204 als Linie 610 abfahrbereit in Richtung Bad Godesberg.

■ Foto: Joachim Eckhardt



Weitere zehn Jahre später befindet sich an der Eimündung der Wesselstraße ein Neubau in kubischer Architektur.

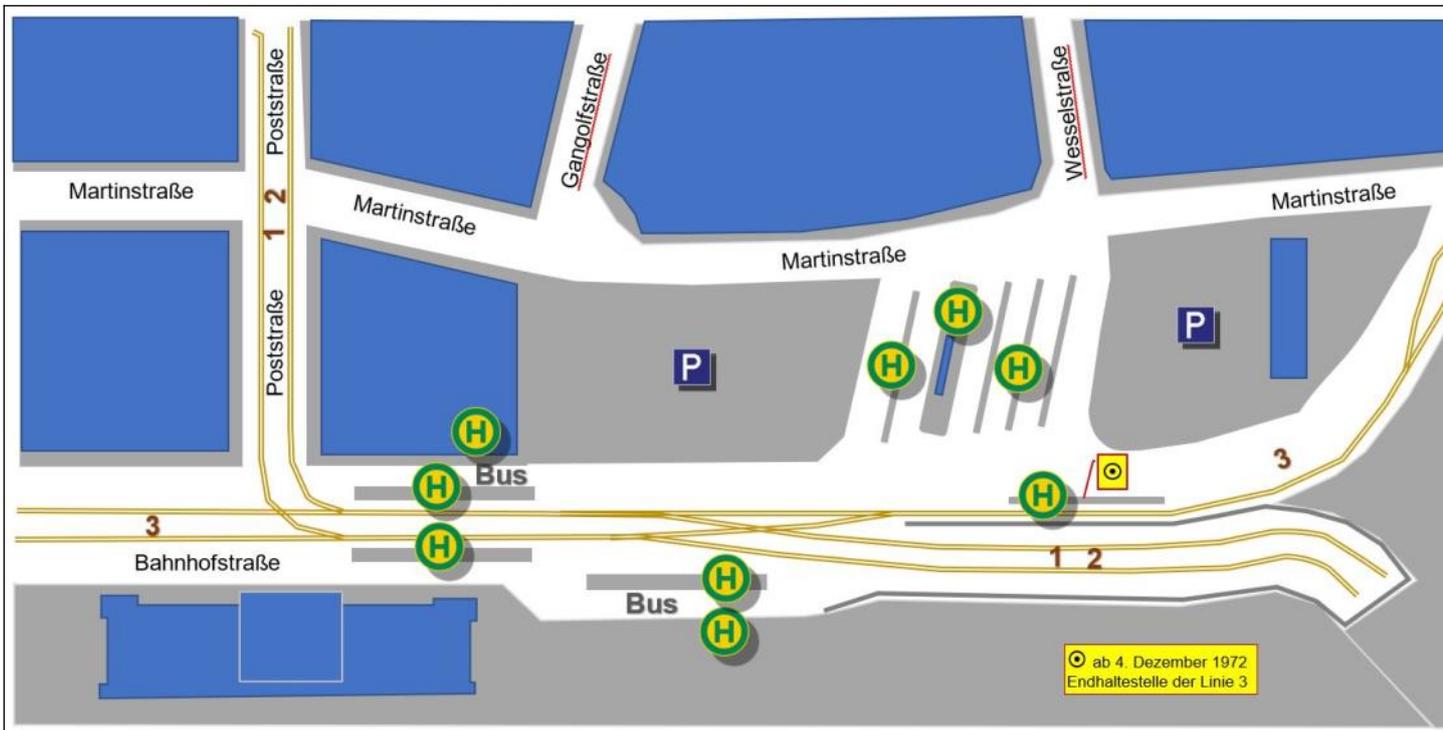
Die Überdachung der Bussteige A1 und A2 ist 2016 einem Glasdach gewichen, das aber extrem schmal ausgefallen ist und den Wartenden zu wenig Witterungsschutz bietet.

SWB-Wagen 9909 war am 28. Januar 2019 auf der Linie 602 eingesetzt.

■ Foto: Volkhard Stern



um 1965: Parallele Bussteige





links: Mitte der 1960er Jahre wurde die Haltestellenanlage, zur Gangolfstraße hin verschoben, neu angelegt. Die Bussteige des neuen Busbahnhofs lagen fast rechtwinklig zur Martinstraße.

Die Aufnahme vom August 1965 zeigt vorn einen Obus der Linie 15 mit Ziel Gronau, der, von der Haltestelle am Bahnhof kommend, zur Wesselstraße (rechts im Bild) fuhr. Links daneben wartete ein Büssing Senator der Rhein-Sieg-Eisenbahn AG am Bussteig, er verdeckt einen dahinter stehenden Reisebus - möglicherweise handelt es sich um einen Neoplan-Bus.

Hinter dem Gebäude der Commerzbank an der Ecke Martin-/Wesselstraße ragt der fast 82 Meter Vierungsturm des Bonner Münsters empor. Der Parkplatz (rechts) lag vor der Kaiserhalle (siehe auch unten stehende Bildunterschrift).

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

unten links: Haltestellen am Busbahnhof Bonn, um 1965.

Ende 1972 wurden die Gleise der Linie 3, der ehemaligen BGM, zwischen Kaiserplatz und Rheinuferbahnhof abgebaut und eine neue Endhaltestelle angelegt.

■ Grafik: Harald Flux

unten rechts: Blick vom Bahnsteig des Bonner Bahnhofs auf die Bushaltestellen im Mai 1970. An der Haltestelle neben den provisorischen Wartehäuschen stand ein Büssing-Bahnbus nach Rheinbach.

Die Häuser im Hintergrund liegen an der Martinstraße, ab 1974 Maximilianstraße. Zwischen den Gebäuden der Commerzbank und der Pelzhandlung Blum mündet die Wesselstraße ein.

Rechts ist die Anfang der 1950er Jahre neu errichtete Kaiserhalle mit dem vorgelegenen Parkplatz zu sehen, die in Vorbereitung der U-Bahn- und ZOB-Baustellen am 2. November 1970 abgerissen wurde.

■ Foto: Joachim Klinge



um 1955: Der erste Busbahnhof



An den Haltestellen links von der „Insel“ herrschte um 1963 reger Busverkehr:

Vorne: Rechts Wagen 5 (bis 1963 Wagen 66) der Bonner Verkehrs-Gesellschaft (BVG), ein Setra S10 des Baujahres 1958, links daneben ein Setra S12 der Firma Kimmel, Baujahr 1959.

Mitte: In der Bildmitte ein Reisebus der Firma Josef Kast mit Dachgepäckträger, links daneben Wagen 104 der RSE AG, ein Büssing/Emmelmann 14RU10 von 1960 und ganz links Wagen 85 der RSE AG, ein Mercedes-Benz O 321 HL, Baujahr 1959.

Hinten: In Richtung Kaiserplatz fuhren zwei BVG-Busse: links Wagen 38, ein Büssing/Emmelmann TU 11 von 1957, rechts Wagen 19, ein Büssing/Emmelmann TU 5 von 1959.

Im Hintergrund hielt ein Schnellzug am Bahnsteig 1 des Bonner Bahnhofs. ■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

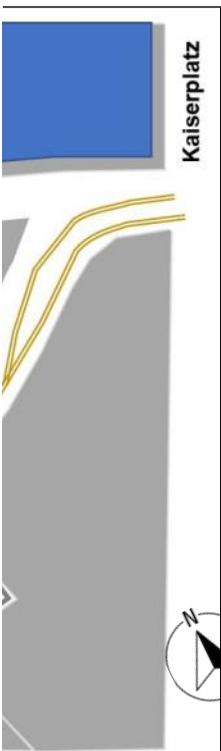
Haltestellen am Busbahnhof Bonn, um 1955. ■ Grafik: Harald Flux





oben: Rechts von der „Insel“ hielten die Obusse der Linie 15 Gronau - Lengsdorf. Rechts, in Fahrtrichtung Lengsdorf, der Wagen 225, ein Büssing/Uerdingen ÜB IV s von 1960, links in der Gegenrichtung unterwegs, der Wagen 221, ein Henschel-Uerdingen ÜH III s, Baujahr 1953. Das Büdchen mit Kiosk macht einen deutlich gepflegteren Eindruck als die heutige Ladenzeile am ZOB.
 ■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

unten: Am 14. August 1952 ist die hier gezeigte Haltestellenanlage noch im Bau. Der Obus-Zug der Linie 15 in Richtung Gronau musste noch den Weg über die Gangolf- und Martinstraße nehmen, um dann nach links in die Wesselstraße einzubiegen. Zugwagen war ein MAN/Kässbohrer MKE 2 von 1952.
 Kriegsschäden und Neubauten standen hier nebeneinander, das Gebäude der Commerzbank ist noch nicht bezugsfertig. Vor dem Haus stand noch das Baustellenschild, Bauherr war der Bankverein.
 ■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Mitgliederversammlung 2023

Die stimmberechtigten Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) versammelten sich zur Mitgliederversammlung am Donnerstag, 9. Mai 2023, in der Kantine des SWB-Betriebshofs Dransdorf.

Nach den Berichten des Präsidiums und der Kassenprüfer wurden beide Gremien durch die Mitglieder entlastet. Der Kassierer, Benjamin Schütz, war nicht anwesend, sein Amt hatte er kurz vor der Versammlung niedergelegt. Seinen noch erstellten Rechenschaftsbericht verlas der Geschäftsführer.

Turnusgemäß waren drei Präsidiumsmitglieder und die beiden Kassenprüfer neu zu wählen bzw. im Amt zu bestätigen:

- Thomas Nehiba (1. Vorsitzender), bestätigt.
- Carsten Melcher (Geschäftsführer), bestätigt.
- Ralf Heinzel (1. Beisitzer), bestätigt.
- Sven Künnemann, Patrick Nagel (Kassenprüfer), bestätigt.

Unter dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ gab es drei herausgehobene Themen:

- Über das Wiederbeleben des „Info-Treffs“ wurde länger diskutiert, die Mitglieder stimmten dem zu.
- Die Nachbesetzung des Kassierer-Postens war ein weiterer Punkt. Hier meldete sich aus der Ver-

sammlung Joachim Linderoth und erklärte sich grundsätzlich bereit, dieses Amt zu übernehmen. Die Vereinsmitglieder sollen schriftlich über eine außerordentlichen Neuwahl informiert werden, die Stimmabgabe soll schriftlich erfolgen.

- Die Redaktion des „HVSWB aktuell“ bat den Geschäftsführer, die digitale Zeitschrift ausgedruckt an Mitglieder ohne Internetanschluss postalisch zu versenden. (HF)

Vorstand, Stand: 12. Mai 2022

Thomas Nehiba (1. Vorsitzender)
Siegfried Neumann (2. Vorsitzender)
Carsten Melcher (Geschäftsführer)
zur Zeit offen (Schatzmeister)

Präsidium: Stand 12. Mai 2022

Mitglieder des Vorstands

Ralf Th. Heinzel - 1. Beisitzer
René Brücker - 2. Beisitzer
Christian Nolden - 3. Beisitzer

Kassenprüfer: Stand 12. Mai 2022

Sven Künnemann
Patrick Nagel



Der Sonderzug des RIM mit der Zuglok der Baureihe 365 am 18. März 2023 vor dem RIM-Lokschuppen in Köln-Nippes.

Seite 27, oben: Vormittags kurz vor der Abfahrt.

links: Am Abend nach der Rückkunft.

■ Fotos: Harald Flux

„Schienerkreuzfahrt über bekannte und unbekannte Kölner Bahnanlagen“ lautete das Motto einer Rundreise am 18. März 2023, die über Streckengleise und Gleisanlagen der DB Netz AG (DB) und der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) führten. Veranstalter des Ereignisses waren das Rheinische Industriebahn-Museum e.V. Köln (RIM), der Köln-Bonner-Eisenbahnfreunde e.V. (KBEF) und der Historische Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB).

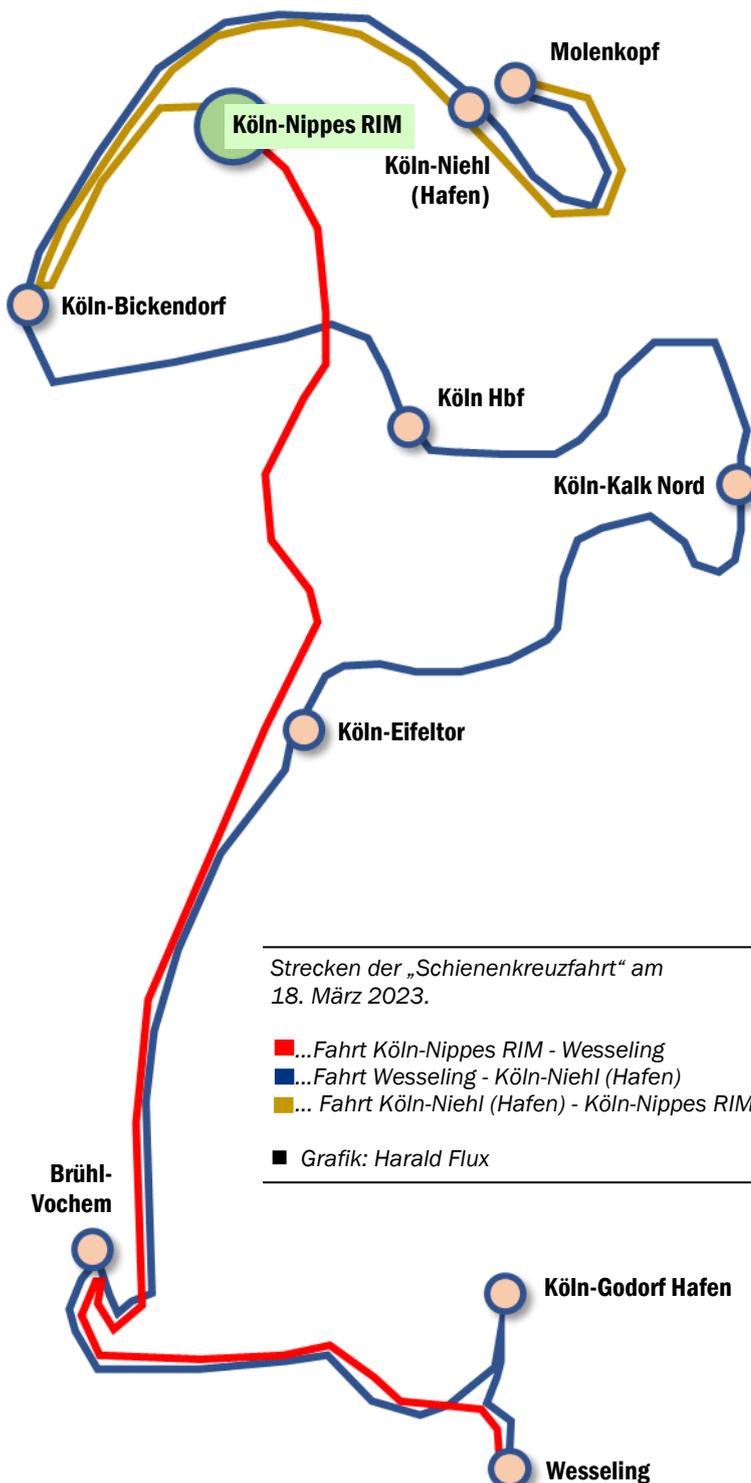
Der Sonderzug bestand aus einem Gesellschaftswagen (ein ehemaliger Eilzug-Steuerwagen Baujahr 1951), einem zweiachsigen Plattformwagen (Baujahr etwa 1928) und einem nach 1940 gebauten Behelfspersonenwagen. Gezogen wurde er von einer Lok der Baureihe 365 (ehemalige DB V 60, Baujahr 1960) der Firma Lokvermietung Aggerbahn Andreas Voll.

Die Reise begann (und endete) vor dem Lokschuppen des RIM im Bahnhof Köln-Nippes. Über die DB-Strecke ging es nach Brühl, von dort über die Gleise der HGK nach Brühl-Vochem und weiter bis Wesseling. Hier konnte eine Modellbahnausstellung des KBEF besichtigt werden, wer wollte, hatte die Gelegenheit zum Mittagessen.

Die Rückfahrt nach Köln-Nippes führte über Güterzugstrecken, zwei große Rangierbahnhöfe und den Kölner Hauptbahnhof. Zunächst fuhr der Sonderzug zum HGK-Güterbahnhof Köln-Godorf Hafen. Von dort erreichte der Zug wieder über Brühl den DB-Rangierbahnhof Köln-Eifeltor. Nach einem kurzen Stopp ging es über die Südbrücke zum Rangierbahnhof Köln-Kalk Nord, den wir ohne Halt passierten. Über eine Verbindungsstrecke erreichten wir zunächst Köln-Deutz und dann den Kölner Hauptbahnhof.

Die Gleise der Aachener Strecke führten zum DB-Güterbahnhof Köln-Ehrenfeld, wo nordwärts die Gleise der HGK abzweigten. Nach kurzem Aufenthalt in deren Güterbahnhof Bickendorf setzten wir die Fahrt fort zum Bahnhof Köln-Niehl (Hafen). Hier begann eine abenteuerliche Fahrt über Rangier- und Anschlussgleise im großen Bogen bis zum Container-Terminal am Ende des Molenkopfs. Die Rückfahrt zum RIM erfolgte wieder über Köln-Bickendorf und das Verbindungsgleis nach Köln-Nippes.

Der Sonderzug des RIM legte an diesem Tag knapp hundert Kilometer zurück, seine Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h. An Bord waren nach Angaben des Reiseleiters fast hundert Gäste. Die gesamte Reisedauer betrug sieben Stunden mit einer Mittagspause von einer Stunde in Wesseling. (HF)



50
JAHRE
1973



Entwerter der
Bad Honnefer
Firma ELGEBÄ.
■ Foto:
Ralf Heinzl



1973: Fahrscheinentwerter

Am 29. November 1972 berichtete der Bonner General-Anzeiger über den bevorstehenden Einbau automatischer Fahrscheinentwerter in den Straßenbahnen und Bussen der städtischen Verkehrsbetriebe.

Rund 50 Bahnen waren im September des Jahres auf Entwerter umgestellt, bei den etwa 150 Bussen dauerte der Einbau noch bis Ende 1974. Schon vorher waren zunächst an den Haltestellen der Straßenbahnen Verkaufsautomaten aufgestellt worden.

Ziel war es, den damals noch auf den Straßenbahnlinien 3, H und S üblichen Einsatz von Schaffnern endgültig aufzugeben und den sogenannten schaffnerlosen Betrieb einzuführen. Die Kunden sollten selbst Fahrscheine am Verkaufsautomaten erwerben und beim Einsteigen entwerfen. Auf der Linie 3 gelang das nicht, sie wurde bis zu ihrer Einstellung im Dezember 1976 von Schaffnern begleitet.

Vor allem auf den Vorteil kürzerer Abfertigungszeiten wiesen die Stadtwerke Bonn hin. Die angestrebte Personaleinsparung wurde, wenn überhaupt, nur in einem Nebensatz erwähnt.

Die am 23. März 1975 eröffnete Stadtbahnstrecke der Linie U 3 vom Hauptbahnhof zur Rheinallee wurde vollständig als „schaffnerloser Betrieb“ geplant. Alle Stadtbahnwagen erhielten Entwerter, die Haltestellen rüstete man im Laufe des Vorjahrs mit Fahrschein-Verkaufsautomaten aufgestellt worden.

Abschließend noch ein Blick auf die Anschaffungskosten: Ein Entwerter kostete damals rund 1.800 DM, ein Verkaufsautomat etwa 19.000 DM. (HF)

Quelle: Zeittafel der SWB
Artikel im General-Anzeiger Bonn, 29.11.1972

unten links:... Informationen im SWB-Fahrplanheft 1978: Hinweisschild am Fahrzeug „Kein Fahrscheinverkauf im Wagen“ (links), Anwendungsbeschreibung der Entwerter im Fahrzeug (rechts).

■ Sammlung Volkhard Stern



Blick ins Innere eines Entwerter der Firma ELGEBÄ. ■ Foto: Ralf Heinzl

■ Richtigstellung:

In der Ausgabe 01.2023 des „HVSWB aktuell“ wurde ein Fehler bemerkt: Im Beitrag „Klingelnd durch die City“ verwiesen wir in der Bildunterschrift auf das Jahr 2017. Richtig ist das Jahr „1973“. Die Redaktion bittet um Entschuldigung.

HVSWB e.V.
MWSV