HVSWB

aktuell Geschichte

Historischer Verein SWB e.V.

Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) 19. Jahrgang Nr. 3/2026



Frühe Gelenkbusse der SWB

■ **Fahrzeuggeschichte:**
Büssing-Busse in Bad Godesberg
Seite 10



■ **Geschichte:**
Dortmunder „U-Boote“
Seite 14



■ **Aus dem Verein**
75 Jahre SSB-Lok 101
Seite 22



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 erste gelieferte Gelenkbus der SWB, Wagen 7435, war am 13. September 1980 als Linie 10 zum Heiderhof eingesetzt.

Die Aufnahme entstand an der Haltestelle Koblenzer Straße in Bad Godesberg .

■ *Foto: Volkhard Stern*



Der gerade neun Monate alte SWB-Gelenkbus 7439, unterwegs auf der langen Linie 10 vom Heiderhof nach Tannenbusch, musste in Bonn wegen Kanalbauarbeiten am 23. Juli 1975 umgeleitet werden.

Hier bog er aus der Franzstraße kommend in die Heerstraße ein.

■ *Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern*

Frühe Gelenkbusse der SWB



Ein Straßenbahnunfall im Jahr 1973 führte zum Einsatz der ersten damals noch angemieteten, Gelenkbusse in Bonn. Sie fuhren im Ersatzverkehr zwischen der Bad Godesberger Rheinallee und Mehlem.

Im Jahr darauf lieferte MAN fünf Standard-Gelenkbusse der ersten Generation, die am 19. November 1974 zugelassen wurden. Ihnen folgten 1977 weitere sechs Gelenkzüge, ebenfalls von MAN geliefert.

Nach einer längeren Pause erwarben die SWB 1987 fünf Gelenkbusse von MAN, 1988 ergänzt um sechs weitere von Mercedes-Benz. Bei beiden Serien handelte es sich um Standardbusse der zweiten Generation. Die ersten Niederflur-Gelenkwagen lieferte Neoplan 1992, zu den nachfolgend gelieferte Busserien gehörten auch immer Gelenkzüge.



Neuer Gelenkbus ersetzt zwei Standardwagen

-pp- Am 29. August fällt in einer Sitzung des Stadtwerkeausschusses die Entscheidung darüber, ob die Strecke Rheinallee-Mehlem weiter von der Straßenbahn befahren wird oder ob die Fahrgäste der BGM weiterhin mit Bussen des Schienenersatzverkehrs befördert werden. Neuerdings wird hierbei ein Gelenkbus eingesetzt, der ein Fassungsvermögen von 180 Fahrgästen besitzt. Ein zweiter Gelenkbus soll in Kürze folgen. Wie der technische Leiter der Stadtwerke, Direktor Gerhard Schürmann, dazu auf Anfrage mitteilte, ist ein Gelenkbus billiger als zwei Standardbusse, die durch ihn ersetzt werden. Außerdem sparen die Stadtwerke noch einen Fahrer ein. Im Zusammenhang mit dem Straßenbahnunglück vom 13. Juli hatten die Stadtwerke sechs Standardbusse als Leihwagen bestellt, die inzwischen an anderen Punkten eingesetzt werden. Im Augenblick wird lediglich noch ein Standardbus als „Nachläufer" in Spitzenzeiten auf der Linie 3 zwischen Rheinallee und Mehlem Ort eingesetzt. — Unser Bild: Der neue Gelenkbus an der Haltestelle Rheinallee.

Die damalige 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*

Im Juli 1973 zwang der schwere Unfall auf der Straßenbahnlinie 3 in Rüngsdorf (vgl. HVSWB aktuell 3/2023) erstmals in Bonn zum Einsatz von Gelenkbussen, um eine größere Fahrgastkapazität anbieten zu können. Die insgesamt neun seit 1965 eingesetzten, dreiachsigen Anderthalbdecker der SWB waren zu diesem Zeitpunkt bereits weitgehend ausgemustert und auch nicht mehr zeitgemäß.

Für den Schienenersatzverkehr zwischen Bad Godesberg, Rheinallee, und Mehlem Ort kamen zunächst zwei vom Hersteller MAN zur Verfügung gestellte Leihwagen zur Verwendung, die dann ohne eine SWB-Betriebsnummer und in cremefarbener Lackierung, aber mit städtischen Bonner Kennzeichen auf der Linie 3 liefen:

- BN-6013, MAN 890 HO SG
- BN-6029, MAN SG 192.

Angeblich sollte ein Gelenk- zwei Solowagen (und damit auch einen Fahrer) ersetzen, was aber in der



Einer der ersten Gelenkbusse in Bonn war ein Leihwagen vom Typ MAN 890 HO SG,- der von der Düsseldorfer Rheinbahn kam und nun in Bonn eingesetzt wurde.

Der als Schienenersatzverkehr für Straßenbahnlinie 3 eingesetzte Wagen mit dem Bonner Kennzeichen BN-6013 passierte 1973 die Einmündung der Straßenbahngleise in Höhe der Tannenallee in Rüngsdorf.

■ *Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhard Stern*



Das Foto des zweiten Leihwagens, ein MAN SG 192, Kennzeichen BN-6029, zeigt das Fahrzeug als Linie 14 in der Max-Löbner-Straße.

Im Hintergrund die 1975 fertiggestellten Kreuzbauten als Dienstsitz mehrerer Bundesbehörden und -ministerien.

■ *Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhard Stern*

Realität nicht ganz zutraf, da der rund 5 m lange Nachläufer eines Gelenkbusses nicht über die Kapazität eines 12 m langen Standardwagens verfügte. Ein Solobus konnte maximal 100, ein Gelenkbus 150 Fahrgäste aufnehmen.

Die ersten Bonner Gelenkzüge

Nachdem sich die beiden ersten Gelenkzüge in Bonn gut bewährt hatten, entschlossen sich die Stadtwerke Bonn (SWB) 1974 zum Kauf einer ersten Serie von fünf Fahrzeugen des Typs MAN SG 192:
Die Wagen 7435 bis 7439, jeder 185.000 DM teuer, wurden am 19. November 1974 unter den Kennzeichen BN-6828 bis 6832 zugelassen und waren bis 1987 im Einsatz.

Die Gelenkwagen verfügten über einen unterflurig eingebauten Mittelmotor zwischen erster und zweiter Tür.

Im praktischen Betrieb erfolgte die Verwendung der Neuzugänge auf den besonders im Berufsverkehr stark frequentierten Durchmesserlinien 10 (Heiderhof – Tannenbusch Mitte) und 35 (Gielgen – Malteser-Krankenhaus). Aber auch auf anderen Linien waren sie fallweise zu finden. Ebenso erwiesen sie sich für besondere Zwecke wie die Zubringerfahrten zu Pützchens Markt oder Schienenersatzverkehre als hervorragend geeignet. Die Busse bewährten sich sehr gut und konnten auch die engsten Straßen ohne Anecken bewältigen.

Erste Bonner Gelenkbus-Serie



Der voll besetzte Gelenkwagen 7436, auf der Linie 31 eingesetzt, hatte am 2. März 1976 Alfter erreicht.

An diesem Karnevalsdienstag fand hier der traditionelle Veilchendienstagszug statt.

■ *Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern*



Erste Bonner Gelenkbus-Serie

oben links: *Der Wagen 7439 hielt am 27. Mai 1978 an der Haltestelle an der Rigal'sche Wiese in Bad Godesberg. Als Linie 10 fuhr er von dort weiter zum Heiderhof.*



Mitte links *Am 9. August 1986 bog der Wagen 7435 in Pützchen von der Siegburger Straße in die Alte Schulstraße ein. Er war als Linie 35 unterwegs nach Gielgen.*
Vor der Ampel hielt ein VW 1303 (Baujahre 1972 bis 1975) im rallyegelben Farbkleid, wegen der Heckleuchten auch als „Elefantenfußkäfer" bezeichnet.

■ *Fotos: Volkhard Stern*

Die zweite Serie

Auf die fünf MAN SG 192 von 1974 folgten 1977 sechs, mit 240 PS etwas stärker motorisierte MAN SG 220. Diese waren die letzten MAN-Gelenkbusse mit Unterflurmotor im Vorderwagen, danach wurden nur noch Schubgelenkbusse gebaut. Größter äußerlicher Unterschied war die um eine Fensterlänge nach hinten verlegte Mitteltür.

Es handelte sich um die Wagen 7711 bis 7716, die im Dezember 1977 unter den Kennzeichen BN-6868 bis 6873 zugelassen wurden und bis 1989 zuverlässig ihren Dienst verrichteten.

Übrigens waren sämtliche Bonner Gelenkzüge in Friesdorf und nicht in der Wagenhalle Karlstraße beheimatet, anderes als zuvor die Großraum-Anderthalbdecker, die von der Karlstraße aus eingesetzt wurden.

Zweite Bonner Gelenkbus-Serie



Bonn, Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB):
SWB-Gelenkbus 7713 hatte am 18- März 1982 seinen Haltepatz verlassen und machte sich als Linie 31 auf den Weg nach Alfter.

■ *Foto: Volkhard Stern*



oben links: *SWB-Bus 7712 hielt in der Thomastraße am Bonner Rheinuferbahnhof als Schienenersatzverkehr auf der Linie 18 (26. Oktober 1985).*

Am Vortag wurde die Vorgebirgsbahn-Linie 18 auf Stadtbahnbetrieb umgestellt, der KBE-Bahnhof wurde nicht mehr genutzt und im Dezember des Jahres abgerissen.

Im Hintergrund links das Sparkassengebäude Hansaeck. Darüber ragt der Turm des Bonner Münsters auf, rechts ist der Turm der Kreuzkirche zu erkennen.



Mitte links: *Der Bonner Gelenkbus 7713 legt sich am 13. Juli 1981 am Bonner ZOB als Linie 31 nach Graurheindorf in die Kurve.*

■ *Fotos: Volkhard Stern*

Die dritte Serie - Standardbusse der zweiten Generation

Im Jahr 1989 war auch der Jahrgang 1977 „fällig“ für die Ablösung durch die nächste Generation. Bereits 1987 und 1988 erhielten die SWB SL-II-Gelenkbusse – noch mit Hochboden – der Typen MAN SG 242 und Mercedes-Benz O 405 G. Im Jahr 1992 folgten dann die ersten Niederflur-Gelenkwagen.

In den Folgejahren gewannen Gelenkzüge in Bonn immer mehr an Bedeutung. Aktuell (Stand Mitte 2026) besteht der Wagenpark der SWB aus 93 Solo- und 84 Gelenk-Dieselbussen sowie 14 Solo- und drei Gelenk-Elektrobussen. (VS)

Quellen:

www.swb.9001.de

General-Anzeiger vom 16. August 1973 und 17. Dezember 1974

MAN-Werksprospekt SG 192

Dritte Bonner Gelenkbus-Serie



Die dritte Bonner Serie bestand aus fünf Gelenkbussen, Standardbusse der zweiten Generation.

Wagen 8705, ein MAN SG 240, wartete am 15. April 1988 am Bonner ZOB als Linie 638 nach Brüser Berg.

Ein halbes Jahr zuvor, mit Start des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) erhielten die Bonner Buslinien eine „6“ vorangestellt.

■ *Foto: Volkhard Stern*

Gelenkbus der zweiten Serie:

SWB-Bus 7715 verlässt am 13. Juni 1986 den Betriebshof in Friesdorf zum nächsten Einsatz auf der Linie 31.

Noch drei Jahre war er im Linien-dienst eingesetzt.

Alle Gelenkwagen waren in Friesdorf stationiert.

■ *Foto: Volkhard Stern*



MAN SG 192 / MAN SG 220

Die wichtigsten technischen Daten:

- Selbsttragende Gitterbauweise,
- unterflurig eingebauter Mittelmotor zwischen erster und zweiter Tür,
- Vorderachse Einzelradaufhängung; Antriebsachse Starrachse,
- Nachläufer mit gelenkter Achse (die machte den Bus wendiger, beim Rückwärtsfahren aber schwerer manövrierbarer),
- Automatisches, zweistufiges RENK-Getriebe (das hatte je einen Taster für Vor- und Rückwärtsfahrt. Die Schaltvorgänge erfolgten langsam, die MAN-Busse hatten Probleme bei großen Steigungen),
- Länge 16.400 mm,
- Leistung 230 PS,
- Wendekreis 23,6 m,
- Zul. Gesamtgewicht 22,6 t,
- 50 Sitz- und 110 Stehplätze.

Gelenkbus der zweiten Serie:

SWB-Wagen 7713 war am 27. Mai 1978 als Linie 10 unterwegs auf der Muffendorfer Klosterbergstraße.

Am Heck des Nachläufers war für nachfolgende Verkehrsteilneh-mer beidseitig der Warnhinweis „Achtung, Heck schwenkt aus“ angebracht.

Hintergrund: Biegt der Bus nach links ab, schwenkt der Nachläufer nach rechts aus und kann dort einen Verkehrsteilneh-mer gefährden.

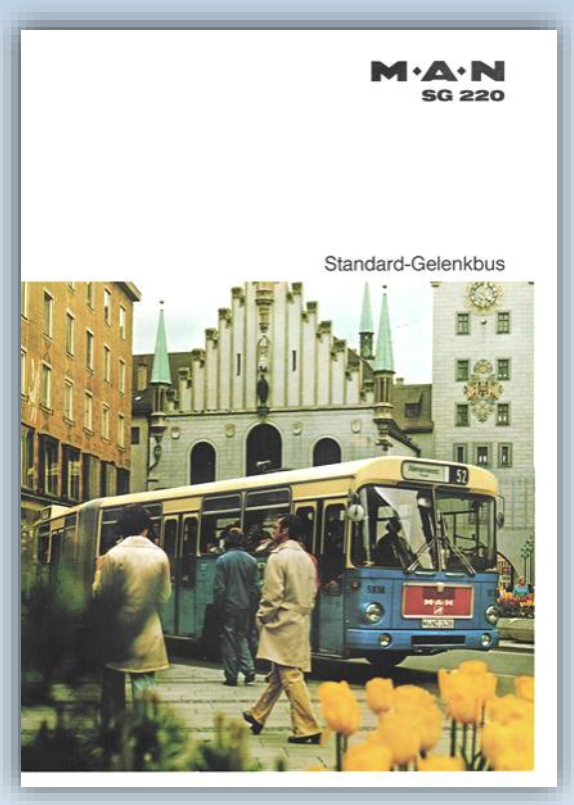
■ *Foto: Volkhard Stern*





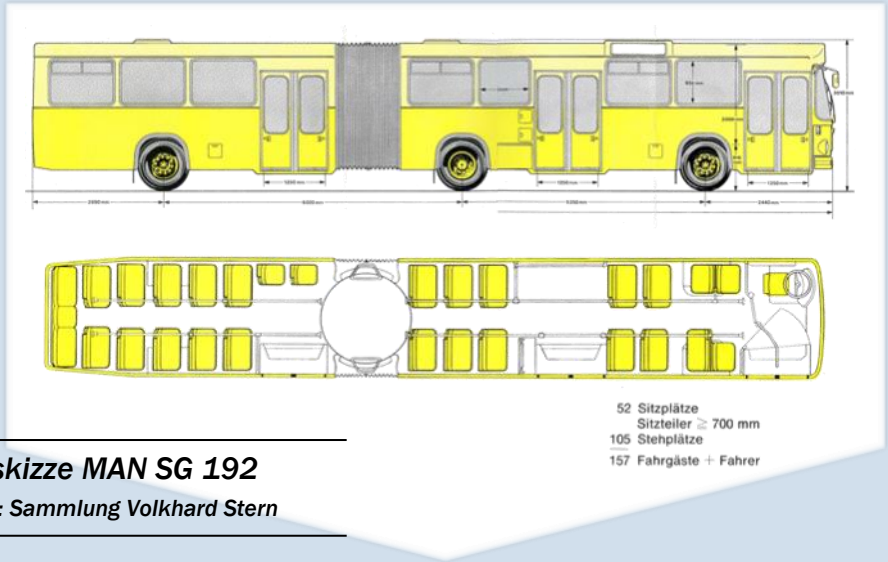
Werksprospekt MAN SG 192

■ *Abbildung: Sammlung Volkhard Stern*



Werksprospekt MAN SG 220

■ *Abbildung: Sammlung Harald Flux*



Fahrzeugskizze MAN SG 192

■ *Abbildung: Sammlung Volkhard Stern*

Bonner Büssing-Busse auf Bad Godesberger Linien



Auch hier ist der SWB-Wagen 12 abgebildet, um 1970 auf der Linie 5 eingesetzt.

Der Bus war eben, von der Muffendorfer Straße kommend, in die Kurfürstenallee abgebogen.

■ *Foto: Joachim Klinge*



Der SWB-Wagen 12, ein Büssing/Emmelmann TU 5, war um 1970 unterwegs auf der Linie 5 zum Stadtwald.

Hier passierte er auf der Kurfürstenallee die zwischen dem Kurpark und dem Rathaus gelegene Fußgängerbrücke.

■ *Foto: Joachim Klinge*

Am 1. Juni 1952 nahmen die Stadtwerke der Stadt Bad Godesberg den Busbetrieb auf. Bis auf zwei gebraucht übernommene, bis 1957 eingesetzte Ford-Busse erwarben die Stadtwerke ausschließlich Fahrzeuge von Mercedes-Benz.

Neben den längeren die Stadtteile verbindenden Linien gab es innerstädtisch auch kürzere Verbindungen. Hier wurden vor allem die kleineren Bustypen eingesetzt, so auf

- der Linie 2 von 1952 bis 1970 vom Stadtwald zum Rheinufer,
- der Linie 5 von 1957 bis 1972 zwischen Stadtwald/ Stadttheater und Muffendorf (von 1967 bis 1970 vom Stadttheater nach Muffendorf),
- der Linie 6 von 1964 bis 1972 vom Marienforster Steinweg zum Stadtwald (ab 1970 nach Rüngsdorf).

Auch Großraumbusse bedienten Kurzverbindungen: Linie 4a (von 1955 bis 1966), von 1966 bis 1972 in Linie 8 umbenannt, von Mehlem Rodderbergstraße bzw. Giselherstraße zum Stadttheater.

Nach Umsetzung der kommunalen Neuordnung für Bonn am 1. August 1969 integrierte man am 27. September 1970 die Godesberger Linien in das neue Bonner Nummernsystem: hier gab es nun die „langen“ Linien 10 bis 14 und die „kurze“ Linie 19. Letztere pendelte bis 1974 im Stundentakt zwischen dem Pennenfeld und Muffendorf.

Büssing-Busse in Bad Godesberg

Nachdem am 1. August 1969 der Bad Godesberger Verkehrsbetrieb in den Stadtwerken Bonn aufging, wurden bald auch Bonner Busse in Bonn-Bad Godesberg eingesetzt. Hintergrund war, dass für 1970 die Ausmusterung aller kürzeren Mercedes-Busse der Typen O 321 H und O 322 aus dem ehemaligen Godesberger Wagenpark bevorstand.

Für die Linie 5 (ab 1970 Linie 19) waren die kurzen Büssing TU 5-Busse der SWB (Baujahr 1958) vorgesehen. Diese Fahrzeuge wurden 1972 ausgemustert.

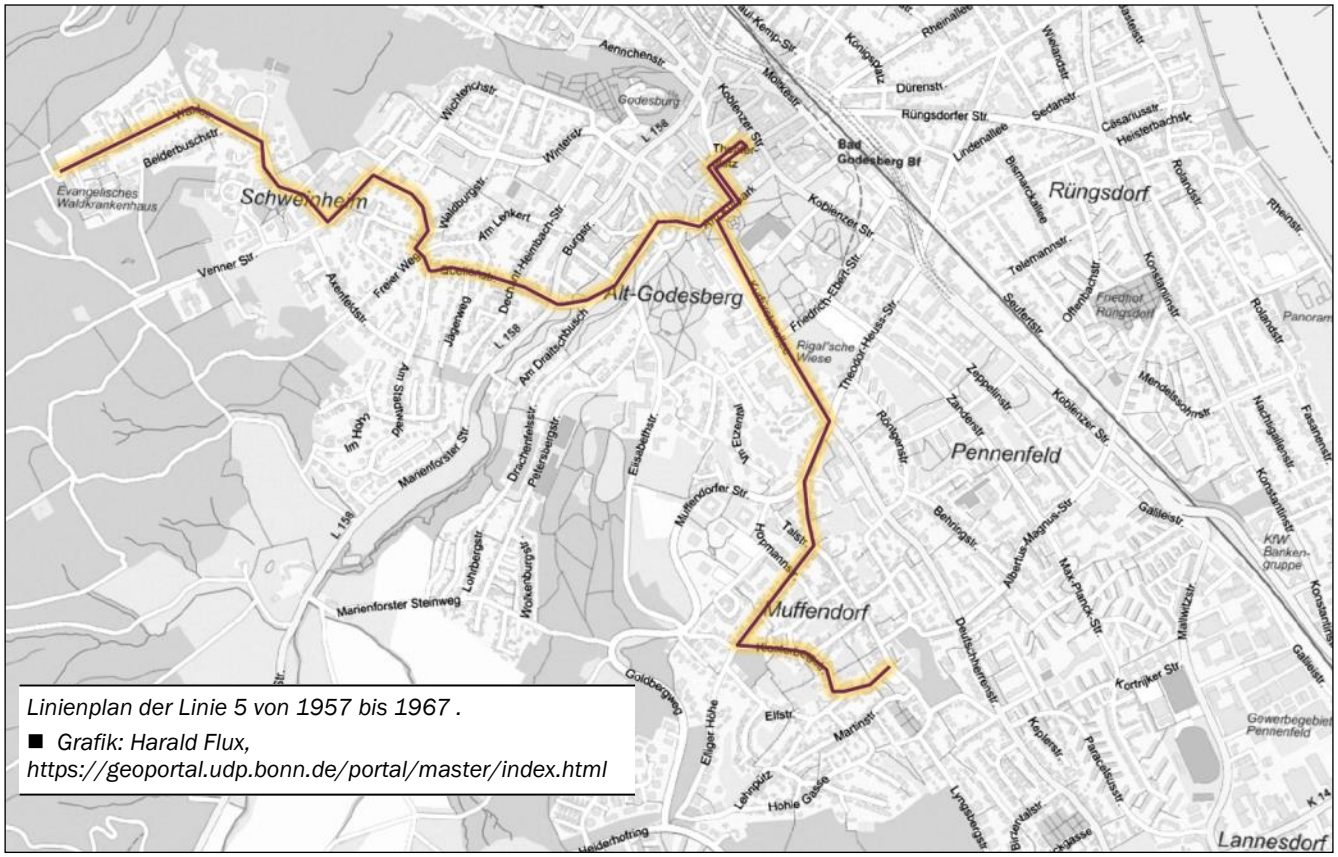
Bis zum Einsatz der neuen Mercedes-Standard-Busse der ersten Generation ab 1970 sah man zeitweise mit dem Präfekt 13 D der SWB (Baujahr 1967) einen weiteren Büssing-Typ in Bad Godesberg, häufig auf der Linie 4. (HF)



Noch einmal der SWB-Bus 12 um 1970.

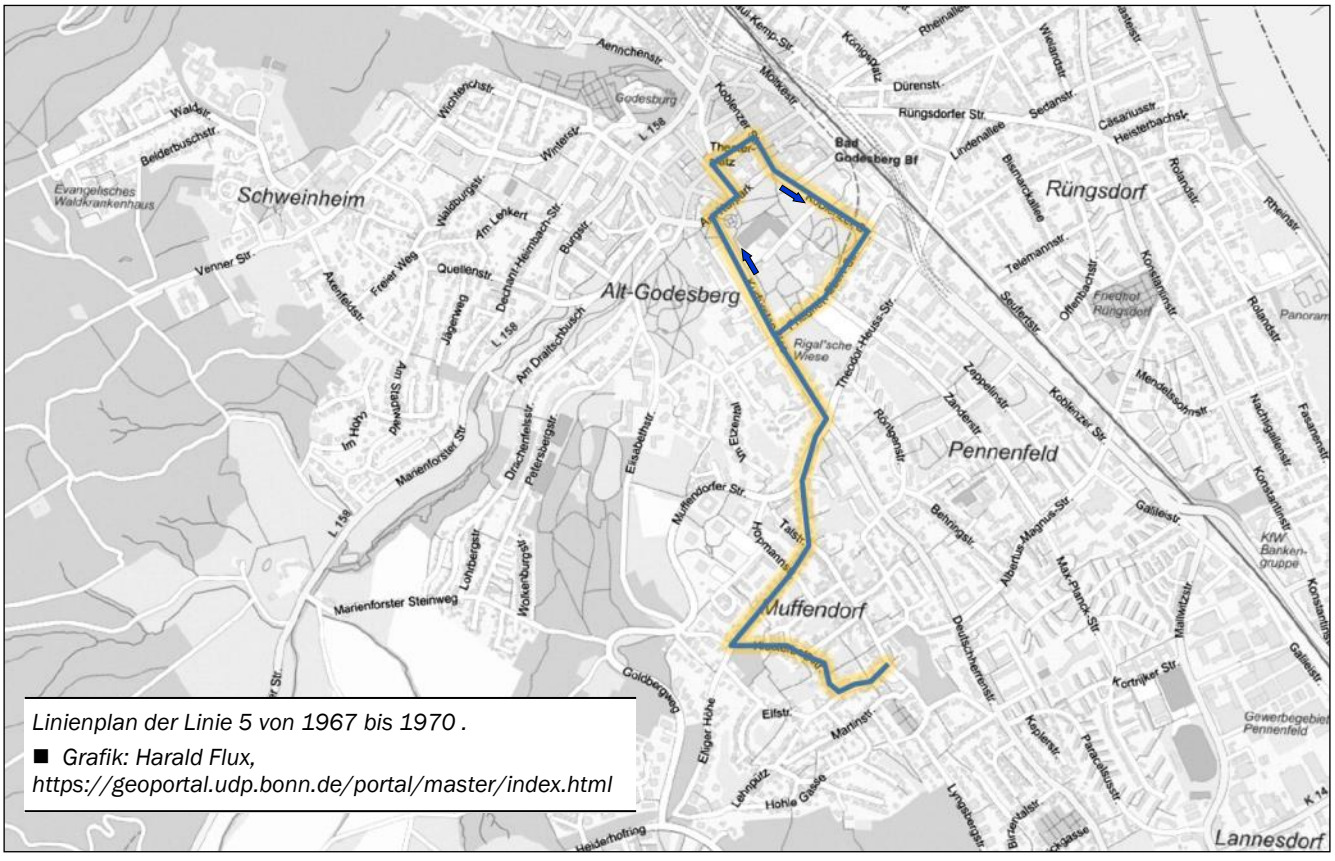
Der Büssing bog eben aus der Löbestraße in die Moltkestraße ein.

■ *Foto: Claus Lescrinier*



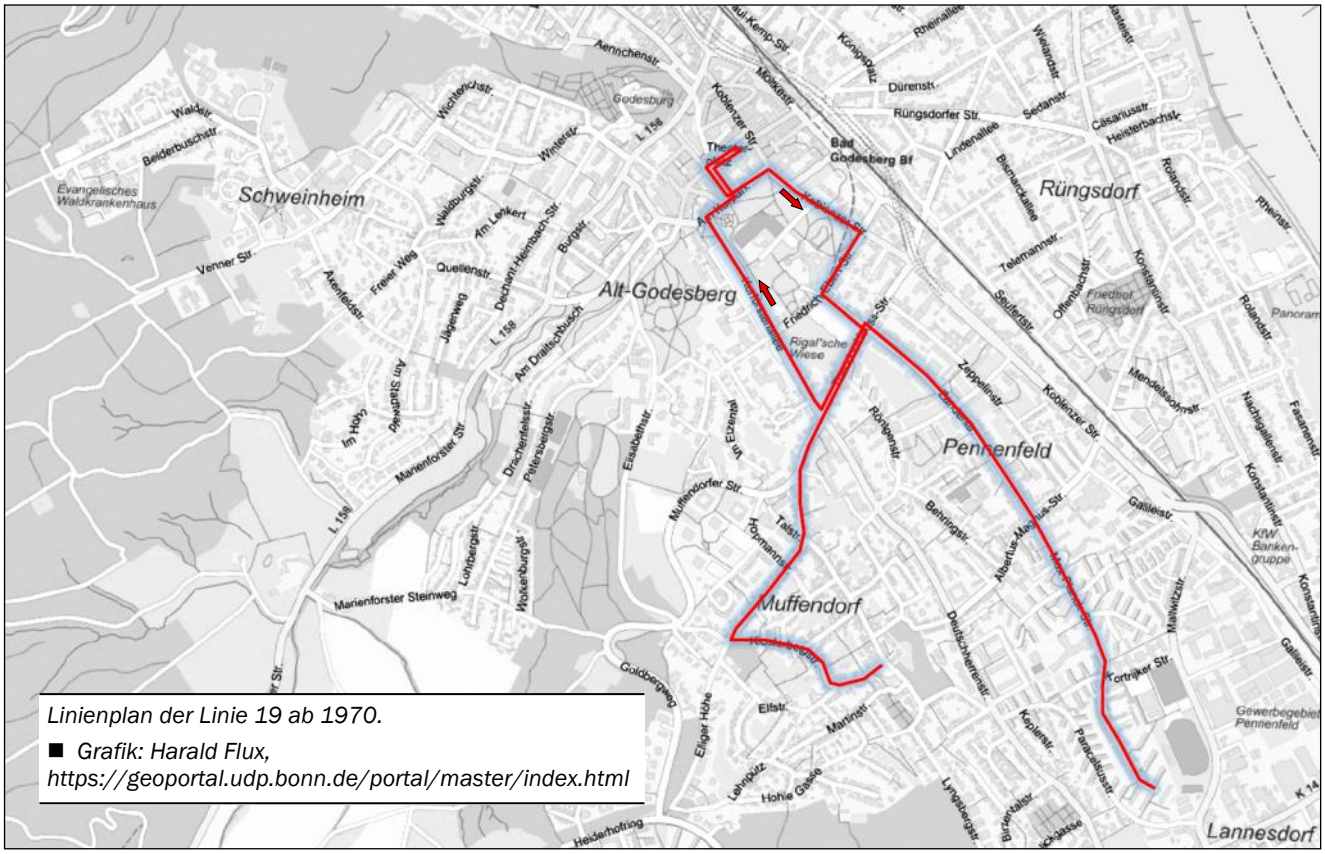
Linienplan der Linie 5 von 1957 bis 1967 .

■ *Grafik: Harald Flux, https://geoportal.udp.bonn.de/portal/master/index.html*



Linienplan der Linie 5 von 1967 bis 1970 .

■ *Grafik: Harald Flux, https://geoportal.udp.bonn.de/portal/master/index.html*



Linienplan der Linie 19 ab 1970.

■ *Grafik: Harald Flux, https://geoportal.udp.bonn.de/portal/master/index.html*



Quellen:

Gustav Hofmann, Karl-Heinz Wipperfürth, 75 Jahre Linienverkehr in Bonn, Römer-Copy Bonn, 2000

Köln-Bonner Verkehrsmagazin 17 Der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Bad Godesberg, 5/2010

Omnibusspiegel 895, Der Omnibusbetrieb der Stadt Bad Godesberg, September 1989

oben: *Noch einmal der SWB-Wagen 12, Ende 1970 am Theaterplatz aufgenommen. Als Linie 19 nach Muffendorf wartete er an der Abfahrthaltestelle.*

■ *Foto: Claus Lescrinier*

rechts: *Oberhalb der Rigal'schen Wiese, auf der Kurfürstenallee, konnte der SWB-Wagen 152, ein Büssing Präfekt 13 D, im Einsatz auf der Linie 4 fotografiert werden. Er war nur behelfsmäßig mit einem Linienschild hinter der Frontscheibe ausgestattet.*

■ *Foto: Joachim Klinge*



Die Dortmunder "U-Boote"



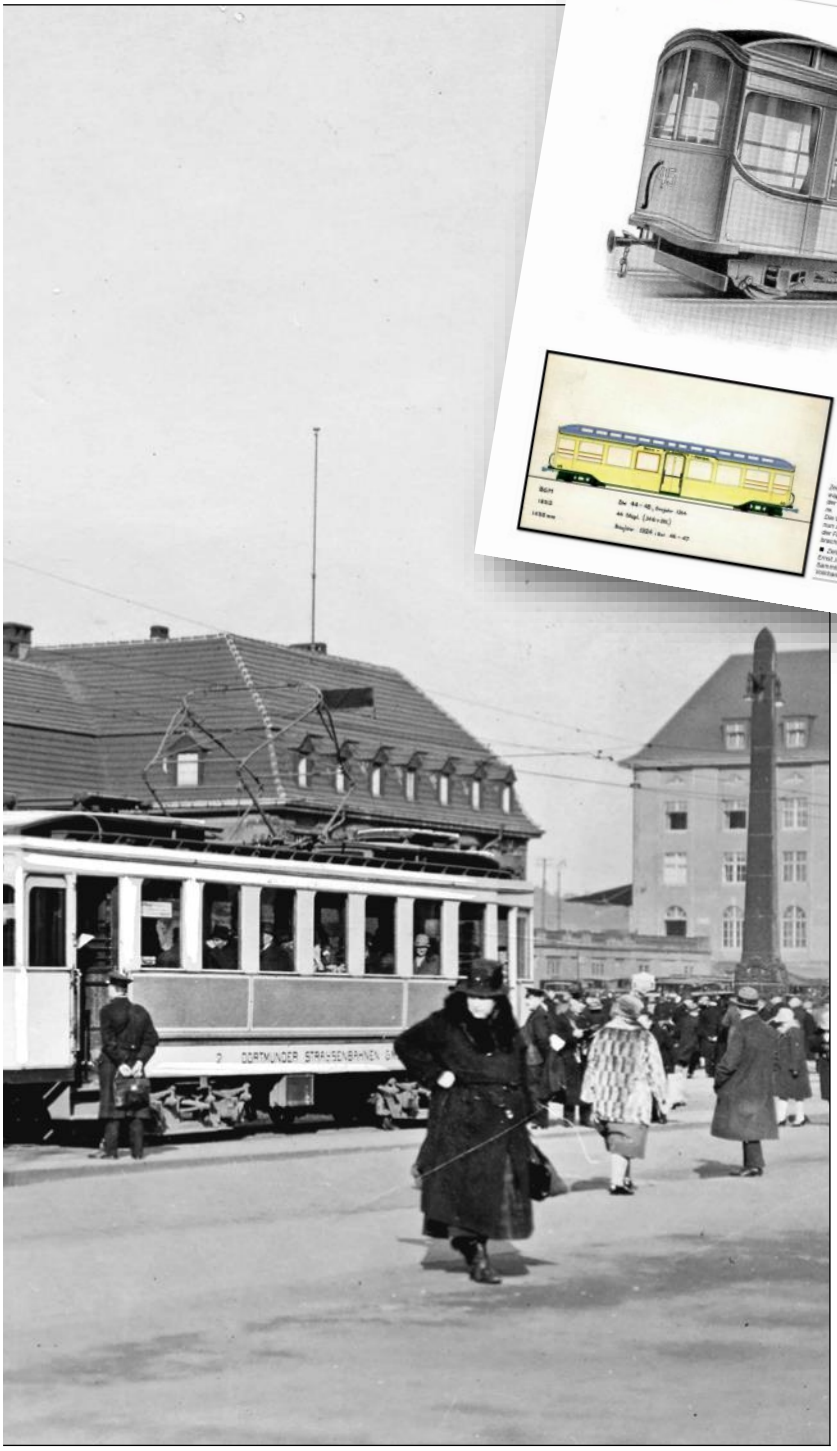
Zeitgleich mit der zweiten Bauserie der Niederflur-Beiwagen der Straßenbahn Bonn — Godesberg — Mehlem konnten 1925 in Dortmund fast baugleiche Fahrzeuge in Betrieb genommen werden. Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs wurden sie für den Stadteinsatz um zwei Meter gekürzt und bis 1959 eingesetzt.



oben: *Das Bildschirmfoto aus HVSWB aktuell 1/2025 zeigt den 1914 gelieferten Bonner BGM-Beiwagen 45.*

Die Ähnlichkeit mit den Dortmunder Fahrzeugen ist nicht zu verleugnen.

■ *Screenshot: Harald Flux*



großes Foto, links: *Ein Zug der Linie 5 mit Triebwagen 2 und dem Niederflur-Beiwagen 808 hielt 1935 vor dem 1910 eröffneten und 1944 zerstörten Empfangsgebäude des Dortmunder Hauptbahnhofs.*

Der Beiwagen ist hier in seiner ursprünglichen Länge zu sehen. ■ *Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung VDVA*

Fahrzeugdaten - Dortmund:

Niederflur-Beiwagen, Typ B4N a

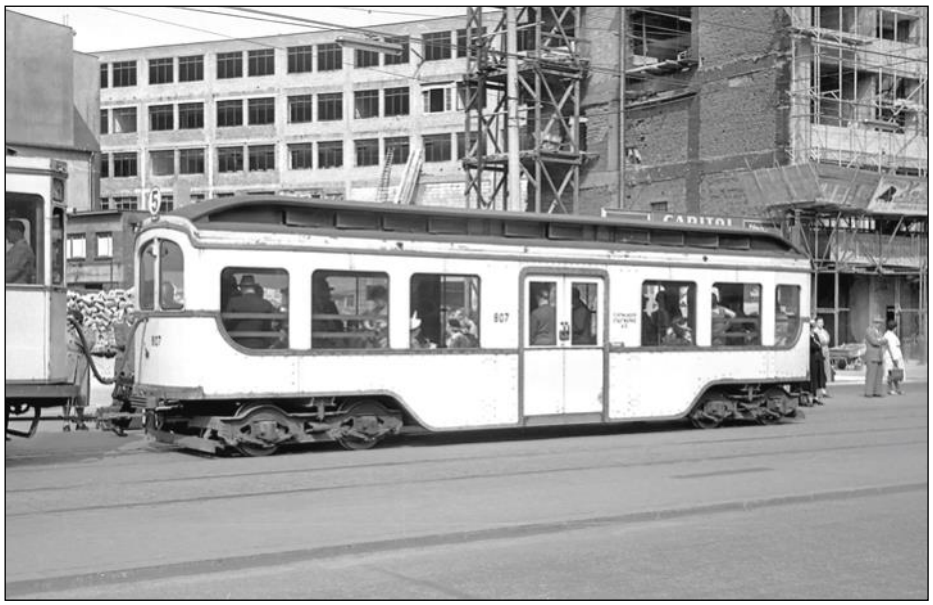
- Hersteller: Linke-Hofmann(ab 1928 Linke-Hofmann-Busch [LHB])
- Nummern: 800 bis 809,
- Baujahr: 1925,
- 4 Achsen,
- Länge über Kupplung: 13,92 m [Verkürzung 1940: Länge 11,92 m]
- Wagenbreite: 2,20 m,
- Gewicht: 12,55 t
- Achsabstand: 1,40 m
- 28 Sitz- und 48 Stehplätze

Fahrzeugdaten - Bonn:

Niederflur-Beiwagen

- Hersteller: van der Zypen & Charlier, Herbrand (ab 1925 Linke-Hofmann-Lauchhammer, Köln)
- Nummern: 43 - 45, *) 46 - 47
- Baujahr: 1914, *) 1925,
- 4 Achsen,
- Länge über Kupplung: 14,00 m

- Wagenbreite: -,
- Gewicht: 12,65 t
- Achsstand: 10,90 m
- 44 Sitzplätze



In der Dortmunder Innenstadt liegt die Kampstraße, in der 1955 der Beiwagen 807 aufgenommen werden konnte.

■ *Foto: Gerd Leimbach, Sammlung VDVA*

In Dortmund fuhr am 27. April 1896 die erste elektrische Straßenbahn. Mit der Zusammenlegung von städtischer Straßenbahn und den Elektrischen Bahnen des Landkreises Dortmund im Jahr 1928 betrieb die am 30. Juni 1914 gegründete *Dortmunder Straßenbahn GmbH* beide Netze.

Die Strecke einer sogenannten Schnellstraßenbahn von Huckarde über Nette und Westerfilde nach Mengede konnte am 2. Dezember 1923 eröffnet werden. Sie fuhr weitgehend auf eigenem Bahnkörper. 1927 wurde die Strecke bis Hombruch verlängert.

Hierfür lieferte die Waggonfabrik Uerdingen ab 1925 zehn schwere vierachsige Triebwagen mit Endeinstiegen und Linke-Hofmann zehn niederflurige Beiwagen mit Mitteleinstieg. Die Niederflur-Beiwagen, in Dortmund wegen ihrer Bauform „U-Boote“ genannt, glichen den zur gleichen Zeit für die Straßenbahn Bonn – Bad Godesberg – Mehlem (BGM) beschafften Fahrzeugen, die hier als „Badewannen“ bezeichnet wurden (siehe auch HVSWB aktuell 1/2025).

Geplant war, diese Fahrzeuge für eine künftige Schnellstraßenbahn von Dortmund nach Bonn zu beschaffen. Dazu kam es aber nie.

Nach Beginn des Zweiten Weltkriegs entstand im Dortmunder Stadtnetz ein Mangel an Beiwagen. Die vierachsigen Niederflur-Beiwagen waren für das Stadtnetz zu lang, sie setzten bei Überqueren der im Kreuzviertel



Ein Zug der Linie 5 mit Beiwagen 806 hielt vor dem 1952 neu eröffneten Hauptbahnhof. Die Aufnahme entstand um 1955.

Die fünf straßenseitigen Glasfenster des Haupteingangs erhielten damals Glasbilder mit Motiven der Dortmunder Arbeitswelt.

Für die 2009 beginnende Erneuerung des Empfangsgebäudes wurden sie demontiert und in das Hattinger Industriemuseum Henrichshütte gebracht.

Heute sind hier originalgetreue Kopien zu sehen.

■ *Foto: Reinhard Todt, Sammlung VDVA*



Der Zug der Linie 5 hatte am 29. August 1958 sein Ziel in Mengede erreicht.

Hinter dem Triebwagen 4 war der Niederflur-Beiwagen 806 eingereiht.

■ *Foto: Ronald Copson, Sammlung VDVA*

gelegenen Möllerbrücke auf. Man entschloss sich daher 1940, die zehn Wagen in eigener Werkstatt um zwei Meter zu kürzen. Das konnte durch das Entfernen der neben der Mittelplattform liegenden kleinen Fenster erreicht werden.

Nach Kriegsende 1945 waren die Beiwagen weiterhin hauptsächlich mit den vierachsigen Triebwagen vom Typs T4 auf der Linie 5 nach Mengede eingesetzt. Nach Lieferung der ersten Serie achtachsiger Doppelgelenkwagen wurden sie im Dezember 1959 abgestellt und im August des Folgejahres verschrottet. (HF)

Quellen:

Bernd Zander/ Fred Teppe: Die Straßenbahnen in Dortmund 1881-1992
Alba-Fachverlag Düsseldorf, 1992

Zusammenstellung der technischen Daten des Dortmunder Straßenbahn-Wagenparks, herausgegeben vom Historischen Verein der Dortmunder Stadtwerke AG, 2005

Dieter Höltge, Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 4 Ruhrgebiet
EK-Verlag, Freiburg i. Br. 1994

Informationen des Nahverkehrsmuseums Dortmund (DSW21),
Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft der Dortmunder Stadtwerke e.V.

Karl-Heinz Nauroth, Straßenbahnen in Bonn,
Verlag Kenning 1989

Internet:

https://https://de.wikipedia.org/wiki/Elektrische_Stra%C3%9Fenbahn_des_Landkreises_Dortmund

https://de.wikipedia.org/wiki/DSW21_(Verkehr)



Nach der Abstellung der Niederflur-Beiwagen entstand dieses Foto am 7. Juni 1960 im Dortmunder Betriebshof Westfalendamm.

Zu erkennen sind hier die Wagen 805 und 807.

■ *Foto: J. H. Price, Sammlung VDVA*

„94er-Abschiedsfahrt”



Das Bonner Verkehrsunternehmen SWB Bus und Bahn hat alle 1994 gelieferten Duewag-Niederflurbahnen vom Typ R1.1 an den städtischen Verkehrsvertrieb MPK in Poznań, der fünftgrößten polnischen Stadt, verkauft. Als erstes von 24 Fahrzeugen wurde in der Nacht 29./30. Januar 2025 der Wagen 9460 auf einen Tieflade-Sattelzug verladen.

Für eine inoffizielle Abschiedsfahrt auf der Linie 62, an der auch einige Straßenbahnfreunde teilnahmen, wurde am 27. Juni 2026 der Wagen 9458 „geschmückt“. Hinter der Frontscheibe des Führerstands lag eine Papierblume, beschriftet mit: „Letzte Fahrt - 27.06.2026 - SWB“. An die Fahrgäste verteilten die Stadtwerke Postkarten mit älteren Motiven der Niederflurwagen.

Am letzten Betriebstag, 30. Juni 2026, fuhren noch die Wagen 9457, 9458, 9468, 9471 und 9472 auf den Linien 61 und 62. Geschmückt mit Dachwimpeln zeigten sie hinter dem Führerstandsfenster einen Hinweis auf die Laufleistung . Schließlich standen am 1. Juli 2026 um ein Uhr nachts die Wagen 9471 und 9472 an der Haltestelle Beuel Bahnhof bereit zur letzten Einfahrt in den Betriebshof. Ende einer 32-jährigen Dienstzeit.



Spitzenreiter in Kilometer-ständen



großes Foto, links: *Um ein Uhr nachts standen die Wagen 9472 (links) und 9471 an der Haltestelle Beuel Bahnhof bereit zur letzten Einrückfahrt. Beschildert waren sie mit* „94er-Abschiedsfahrt“.

unten: „94 Bis bald in Posen“ *lautete der Abschiedsgruß, der im Zielanzeiger des Wagens 9471 zu lesen war.*

■ *Fotos: Moritz Franken, 01. Juli 2026*



Quellen:

Informationen Moritz Franken

Informationen Harald Müller

https://www.swb-busundbahn.de/aktuelle-meldungen/details/erste-alte-bonner-strassenbahn-nach-posen-transportiert/

Wikipedia





Die letzten Fahrten der Bonner Duewag-Niederflurbahnen:

oben: *Am 30. Juni 2026, um 23:30 Uhr, wendete Wagen 9457 als Linie 61 am Dottendorfer Quirinusplatz.*

links: *Um 23:45 Uhr folgte ihm der Wagen 9471 als Linie 62, Dottendorf Quirinusplatz.*

unten rechts: *Am 1. Juli 2026, um 0:20 Uhr, hatte Wagen 9471 Ramersdorf erreicht.*

■ *Fotos: Moritz Franken*







Die inoffizielle Abschiedsfahrt:

oben: *Am Morgen des 27. Juni 2026 fuhr der Wagen 9458, aus dem Betriebshof kommend, in die Haltestelle Beuel Bahnhof ein. Obwohl die besondere Fahrt offiziell nicht angekündigt war, hatten sich hier einige Straßenbahnfreunde eingefunden.*

links: *Für die „Abschiedsfahrt" war das Fahrzeug mit einer Art Kokarde geschmückt.*

■ *Fotos: Harald Müller*

Poznań, 11. Juli 2026: Im MKB-Betriebshof Forteczna wartete einer der Duewag-Wagen im neuen Farbkleid. Beim Wagen 977 handelt es sich um den ehemaligen SWB-Wagen 7461 („Bertha-Bahn").

■ *Foto: Moritz Franken*



Wissenswertes zu den 1994 gelieferten Duewag-Großraumwagen finden sich in den HVSWB-Ausgaben 1/2019, 1/2021, 1/2024, 2/2024, 1/2025 (von links) ■ *Screenshots: Harald Flux*



Grafik: Harald Flux





Diesellok in Straßenbahnausführung

Am 9. November 2026 können die Bonner Stadtwerke das Jubiläum des fünfundsiebzigsten Betriebsjahrs der Diesellok 101 begehen. Die 1951 gebaute Lok wurde im gleichen Jahr auf der Essener Verkehrsausstellung (8. bis 23. September) dem Publikum gezeigt. Am 9. November 1951 nahmen die SSB sie im Betriebshof Beuel in Betrieb.
Eingesetzt wird sie bis heute (2026), damit ist sie mit **75 Jahren** das älteste immer noch betriebsbereite Schienenfahrzeug der Stadtwerke Bonn (SWB) bzw. der SSB.

Schienenfahrzeuge haben eine gewöhnliche Lebensdauer von 30 bis 40 Jahren. Bonner Straßenbahnfahrzeuge wurden durchaus älter:

- **124 Jahre:** Das älteste, noch betriebsbereite Bonner Straßenbahn-Fahrzeug ist der Wagen 7, der heutige Kölner Museumswagen 407. Er war in Bonn von 1902 bis 1961 im Liniendienst eingesetzt, danach bis 1967 als Arbeitswagen. Die KVB erwarb ihn 1971, um ihn als künftiges Museumsfahrzeug einzusetzen.
- **120 Jahre** alt ist der Bonner Straßenbahnwagen 13 von 1906. Er war 54 Jahre lang im Bonner Stadtverkehr eingesetzt und wurde nach 1960 zum Museumswagen umgebaut. Seit 1977 ist er abgestellt und heute im Besitz des HVSWB.
- **67 Jahre:** Der BGM-Triebwagen 14, 1950 aus einem Beiwagen neu aufgebaut, wurde bis 1967 im Liniendienst, anschließend als Arbeitswagen eingesetzt und 1986 ausgemustert. Es folgte der Umbau zur Partybahn „Bönnsche Bimmel“. 2017 wurde er endgültig abgestellt, seither steht er fahruntüchtig im Bonner Basecamp-Hostel als Café.
- **65 Jahre** alt wurde der Wagen 8 der Bonner Straßenbahn von 1902, der von 1960 bis 1967 noch als Arbeitswagen fuhr - anschließend verschrottete man ihn.
- **57 Jahre** lang fuhr der SSB-Triebwagen 27 (Baujahr 1910) im Linienverkehr. Von 1961 bis 1967 diente er noch als Arbeitswagen und wurde dann an das Hannoversche Straßenbahnmuseum verkauft. (HF).



oben: *Ein Zug des Zwischenkurses der Siebengebirgsbahn mit Lok 101 stand 1953 abfahrbereit an der Endhaltestelle in der Meckenheimer Straße.*

■ *Foto: Gerd Leimbach, Sammlung VDVA*

links: *Ein Arbeitszug der SSB mit Lok 101 war am 23. März 1979 am Konrad-Adenauer-Platz in die Bonner Straße eingebogen.*

■ *Foto: Wolfgang Reimann, Sammlung Axel Reuther*



links: *Am 11. Juni 1994 stand die Diesellok 101 vor dem bereits ausgemusterten SWB-Triebwagen 210 im Betriebshof Dransdorf.*

■ *Foto: Michael Much, Sammlung Robin Much*

Mitte *Die 2008 modernisierte Lok 101 stand am 23. Februar 2023 im Betriebshof Beuel. Die heutige Eigentumsbezeichnung „SWB Service“ trägt sie auf der Führerstandseite.* ■ *Foto: Sammlung Robin Much*

unten *Die weitesten Reisen der SSB-Lok 101 waren die Überführungsfahrten mit BGM-Wagen vom Kölner Herstellwerk Westwaggon nach Bonn. Hier ist ein solcher Zug am 30. April 1956 auf der Siegburger Aggerbrücke zu sehen.*

■ *Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern*

SSB- bzw. SWB-Loknummer: 101

Hersteller Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD), Köln
(Fabriknummer 47164, Typ: A6M517 R)
Baujahr: 1951
Länge (LüK): 6,12 m
Breite : 2,25 m
Höhe : 3,28 m
Achsstand: 2,50 m
Spurweite: 1.435 m
Leistung: 79 kW (107 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 45 km/h
Dienstgewicht: 16 Tonnen

Nach Remotorisierung und Modernisierung 2008:
Leistung: 107 kW (145 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h

Streckenausrüstung: Druckluftbremse, Läutewerk, Lokpfeife.
Trompetenkupplung, nach 1980 automatische Mittelpufferkupplung

Kühlwasserheizung im Führerstand - keine Zugheizung.

Cremefarbene Lackierung, Mitte der 1950er Jahre silberfarben, in den 1970er Jahren orangefarbene Farbgebung.

Technische Signaleinrichtung für den Betrieb mit SSB-Beiwagen 51, 57, 59, 60.

★ Umbau in den 1980er Jahren: Rundumleuchte, Funkanlage und das EBO-Dreilichtspitzensignal.

★ Remotorisierung und Modernisierung durch die Firma Reusching um den Jahreswechsel 2007/2008:
Neuer Dieselmotor mit 107 kW Leistung, Einbau einer Abgasreinigungsanlage für den Tunneleinsatz, digitaler Funk, neue Zugsicherung ITCS. Führerhaus modernisiert (Scheiben). Kosten: ca. 380.000 Euro.





Nähere Informationen zur Lok 101 und Quellenangaben finden Sie in HVSWB aktuell 1/2018.





Noch kein halbes Jahr fuhr der SWB -Bus 8603 in Bonn, als er am 28. März 1987 am Bonner Busbahnhof abgelichtet werden konnte.

An diesem Tag war er auf der Linie 24 nach Röttgen eingesetzt worden.

■ *Foto: Sven Lehmann*

Sechsundachtzig null drei – seit 40 Jahren auf Achse

Bei Erscheinen dieser Ausgabe des „HVSWB aktuell“ ist der Bonner Mercedes-Benz O 305, ein Standardbus der ersten Generation, seit nunmehr 40 Jahren im Einsatz.

Mit der offiziellen Zulassung am 25. November 1986 erhielt er das Kennzeichen BN-6278. Die Bonner Stadtwerke (SWB) setzten ihn als Wagen 8603 zwölf Jahre lang ein, am 17. Dezember 1998 wurde er abgemeldet. Das Busunternehmen Welter aus Gering (Kr. Mayen) übernahm ihn und setzte ihn mit dem Kennzeichen MYK-W 1026 vom 30. Juli 1999 bis 3. April 2009 nochmals fast zehn Jahre im Schülerverkehr ein.



Grafik: Harald Flux

Drei Mitglieder des HVSWB erwarben den Bus am 15. April 2009. Wieder mit seiner Betriebsnummer 8603 versehen konnte er unter dem Kurzzeit-Kennzeichen BN-04072 auf Veranstaltungen gezeigt werden. Schließlich wurde das Fahrzeug zur Werkstatt der Wuppertaler Verkehrsbetriebe übergeführt, um dort von Mitte 2012 bis Mitte 2014 vorbildlich restauriert zu werden.

Danach wurde und wird der Standardbus, zunächst mit dem Kennzeichen BN-SW 4305 versehen, für Sonderfahrten eingesetzt. Ab Mitte 2015 warb er im Heckfenster mit dem HVSWB-Leitspruch „Wir zeigen Geschichte“. Dreißig Jahre nach der Erstzulassung erhielt er 2017 das H-Kennzeichen BN SW 305H. (HF)

Quellen:

Ausgaben des „HVSWB aktuell“

1/2013

1/2014

4/2014

1/2015

Sonderheft 2016

Als der Wagen 8603 am 15. Januar 1996 am Bonner Busbahnhof aufgenommen wurde, trug er eine anders gestaltete „Leffers“-Reklame.

An diesem Tag fuhr er als Linie 640 nach Menden.

■ *Foto: Christian Stake*





Bei Welters Reisen (Norbert Welter GmbH) aus Gering (bei Mayen) lief der SWB-Bus 8603 mit dem Kennzeichen MYK-W 1026.

Auf dem Foto vom 27. Februar 2008 fuhr er als Schulbus durch Ließem.

■ *Foto: Volkhard Stern*



Zum Restaurieren stand der HVSWB-Bus 8603 von Mitte 2012 bis Mitte 2014 in der Werkstatt der Wuppertaler Verkehrsbetriebe.

Am 1. Juni 2013 konnte er von Vereinsmitgliedern begutachtet werden.

■ *Foto: Harald Flux*



Noch mit seinem Überführungskennzeichen BN-06289 versehen konnte der frisch restaurierte HVSWB-Bus 8603 am 17. Juli 2014 am Bad Godesberger Rheinufer der örtlichen Presse vorgestellt werden.

■ *Foto: Volkhard Stern*

Grillfest in Birresdorf



Am diesjährigen Grillfest des Vereins am 20. Juni 2026 in Birresdorf nahmen trotz sehr hoher Außentemperaturen etwa 25 Personen teil.

Thomas Nehiba und Christian Stegmüller präsentierten ein neues KI-generiertes Vereinsbanner, passend zum 20-jährigen Bestehen des HVSWB. (VS)



HVSWB 8603 im Sondereinsatz im Brohltal



Der grüne HVSWB- Bus 8603 ist nun seit 40 Jahren im Einsatz, hier in Burgbrohl am 4. Oktober 2026.
Auf der Brohltalstraße (links) begegnete ihm der historische ex-RVK-Bus 512.

■ *Fotos: Volkhard Stern*

Anlässlich des Jubiläums „125 Jahre Brohltalbahn“ fand am 3. und 4. Oktober 2026 das zweite diesjährige Bahnfest statt. Wieder war unser Vereinsbus 8603 dabei: Er hatte auf der historischen Buslinie 866 Brohl – Burgbrohl – Oberzissen – Kempenich – Engeln an beiden Tagen jeweils drei Umläufe (6 Fahrten) zu bewältigen. Die Besucher des Bahnfestes nahmen den Parallelverkehr zu den Sonderzügen auf der Schmalspurbahn sehr gut an, ergänzten sie doch den Stundentakt auf der Schiene und ermöglichten das Erreichen zusätzlicher Ziele.

Der 8603 wurde gesteuert von Christoph Zerlett und Christoph Beckmann, als Schaffner waren u.a. Thomas Nehiba und Sigi Neumann im Einsatz. Mit von der Partie waren zwei weitere historische Busse auf zeitversetzten Umläufen, der MAN-Metrobus der Koblenzer Verkehrsbetriebe sowie der im Privatbesitz befindliche MAN SL 202 ex Wagen 512 Regionalverkehr Köln GmbH vom Baujahr 1993, der bei dieser Veranstaltung seinen ersten öffentlichen Auftritt hatte.

Am Bahnhof Burgbrohl (Fotos oben) mit seinem schmucken Stationsgebäude begegneten sich planmäßig der HVSWB 8603 und der RVK-Bus, gleichzeitig war es ein Treffen der Standardbusgenerationen I und II. (VS)

Bustreffen in Thielenbruch



Am 9. August 2026 kamen sechs historische Busse zu einem Treffen am HSK-Museum Thielenbruch.

Hier sind Fahrzeuge aus Essen, Meckenheim und Bonn zu sehen.

■ *Foto: Volkhard Stern*

Vor 101 Jahren fuhren die ersten Linienbusse in Köln, aus diesem Grund organisierte der Historische Straßenbahn Köln e.V. (HSK) ein Bustreffen im Museum Thielenbruch. Eingeladene Vereine aus Bonn, Düsseldorf, Dortmund und Essen sowie die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) kamen am 9. August 2026 nach Köln.

Aus Bonn kam der Historische Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) mit dem Vereinsbus 8603, einem Mercedes-Benz O 305 (Baujahr 1986, Standardbus der ersten Generation).

Im RVK-Betriebshof Meckenheim ist der Mercedes-Benz O 307, Nummer 433, (Baujahr 1980, Standardbus der ersten Generation) stationiert. Er ist ein Überlandbus mit vorderer Doppeltür, eine eher seltene Ausführung.

Zum Oldtimer-Fuhrpark der Düsseldorfer Rheinbahn AG gehört der Wagen 6637, ein Mercedes-Benz O 305 (Baujahr 1985, Standardbus der ersten Generation). Der Bus weist einige Besonderheiten auf: eine zusätzliche Liniennummer in Fahrtrichtung links, alle Sitze in Fahrtrichtung und eine manuelle Schaltung.

Die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V. (VHAG) in Essen kam mit dem ältesten Fahrzeug, einem Mercedes-Benz O 317 Anderthalbdecker, Aufbau Ludewig (Baujahr 1974), Nummer 3902. Der Wagen stammt ursprünglich aus Krefeld, in Essen wurden allerdings ähnliche Fahrzeuge eingesetzt.

Den weitesten Anfahrweg hatten die Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Dortmund e.V. (AND). Sie kamen mit dem Wagen 4119, einem MAN SL 202 (Baujahr 1990, Standardbus der zweiten Generation). Der Bus wurde von 1990 bis 2021 am Flughafen Köln Bonn als Flugplatz-Vorfeldbus eingesetzt und trägt noch immer diese Werbung. (Andreas Engels)





oben links *HVSWB-Vereinsbus 8603*

oben rechts: *VHAG-Anderthalbdecker 3902*

■ *Fotos: Andreas Engels*





Mitte links *RVK-Bus 433*

Mitte rechts *AND-Standardbus 4119*

■ *Fotos: Andreas Engels*





unten links: *Rheinbahn-Wagen 6637*

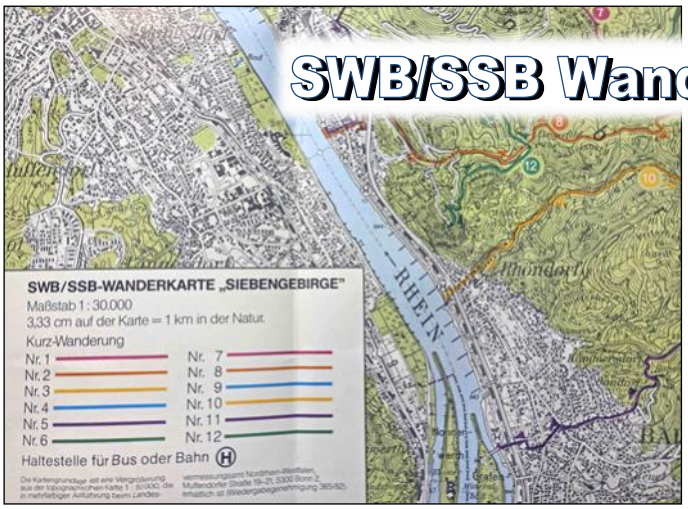
■ *Foto: Andreas Engels*

unten rechts: *Standard-2-Bus, Baujahr 1992, HA-V 454 H, Privatbesitz*

■ *Foto: Ralf Heinzel*



SWB/SSB WanderTips



Die „SWB/SSB-WanderTips" aus den 1980er Jahren.
■ *Sammlung Ralf Heinzel*

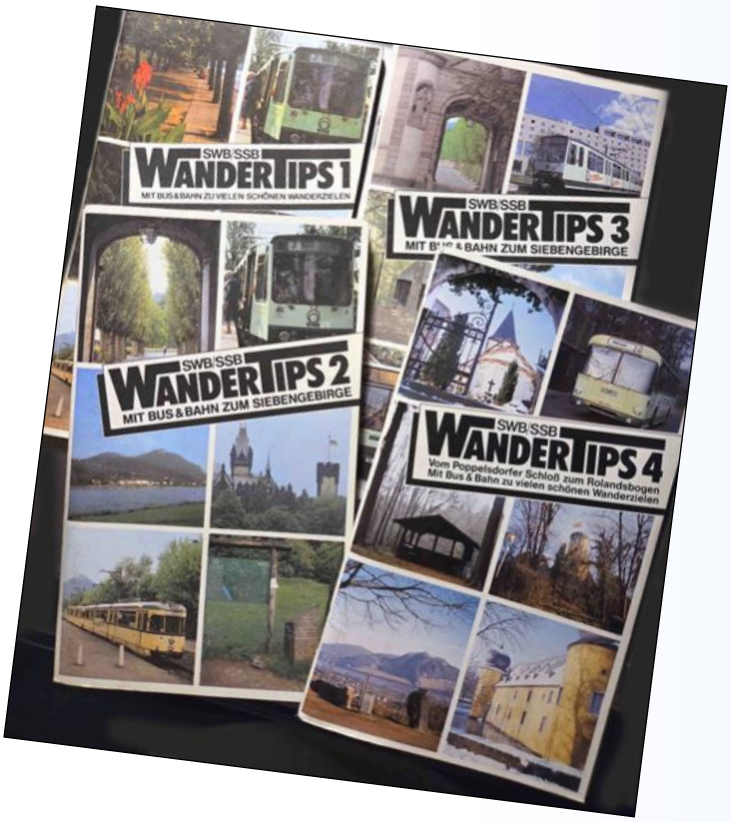
Dem damaligen Technischen Werkleiter der Stadtwerke Bonn, Dipl. Ing. Gerhard Schürmann, einem begeisterten Wanderer, ist es zu verdanken, dass die Stadtwerke Bonn (SWB) ab Mitte der 1980er Jahre vier Wanderbroschüren im praktischen Hosentaschenformat herausbrachten.
Die als „SWB/SSB WanderTips" (damals noch mit einen p geschrieben) betitelten Druckschriften enthielten bis zu zwölf Wanderungen durch das Bonner Umland. Dabei waren die von Schürmann selbst verfassten Beschreibungen stets mit zahlreichen Illustrationen versehen.

Die Tourenempfehlungen wurden zusammengefasst:
1. Linkes und rechtes Rheinufer
2. Siebengebirge
3. Siebengebirge
4. Vom Poppelsdorfer Schloss zum Rolandsbogen.

Am Ende der Hefte war immer eine Wanderkarte eingefügt.

Insgesamt wurden in den vier Ausgaben 30 Wanderungen mit einer Gesamtlänge von etwa 255 Kilometern beschrieben. Erhältlich waren die kostenlosen Broschüren in den SWB-Vorverkaufsstellen. Wegen der großen Nachfrage gab es jeweils eine zweite Auflage. (RH)

(Quelle: Vorwort Schürmann in Heft „WanderTips" 4)



Info-Treff für Mitglieder

Termine und **Treffpunkte** werden gesondert bekanntgegeben.

HVSWB e.V.