

HV SWB



Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

aktuell spezial

2016

9. Jahrgang



Impressum

HVS WB aktuell

Zeitschrift des
Historischen Vereins
der Stadtwerke Bonn
e.V. (HVS WB),
Theaterstraße 24,
53111 Bonn

E-Mail:

info@hvs wb.de

Internet:

www.hvs wb.de

Redaktion

Harald Flux (HF)

(verantwortlich)

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

Volker Dibbern (VD)

Dr. Frank Mlosch (FM)

Volkhard Stern (VS)

Layout und Gestaltung

Harald Flux

© Alle Rechte vorbehalten;
Nachdruck, Reproduktion
oder Vervielfältigung, auch
auszugsweise und mithilfe
elektronischer Datenträger,
nur mit schriftlicher Genehmi-
gung des Vereins.

Für unverlangt eingesandte
Beiträge wird keine Haftung
übernommen. Eingesandte
Beiträge und Fotos dürfen
künftig anderweitig verwendet
werden, auch in digitalen On-
und Offline-Produktionen.

Sämtliche Angaben ohne
Gewähr.

TITELSEITE

Der Dreizehner



Der Bonner Muse-
umswagen 13 um
1979 im Betriebs-
hof Graurhein-
dorf.

Auf der Plattform
trotzt ein junger
Mann den winter-
lichen Temperatu-
ren: Thomas
Nehiba, der heuti-
ge Vereinsvorsit-
zende des
HVS WB.

■ Foto: Manfred
Zaubitzer



Links oben:
Wagen 13 fährt im
April 1954 auf der
Linie 1. Von Rhein-
dorf kommend hat
er soeben die Halte-
stelle in der Haus-
dorffstraße erreicht.

Links unten:
Auf der Linie 3 von
Rheindorf nach En-
denich wurde der
„Dreizehner“ um
1955 eingesetzt.

■ Fotos: Karl-Heinz
Wipperfürth

Jubiläum:

Der „Dreizehner“ ist 110 Jahre alt

Am Ende seiner Dienstzeit hatte er die durchschnittliche Einsatzdauer eines Straßenbahnwagens deutlich überschritten. Der 1906 erbaute Bonner Straßenbahnwagen 13 fuhr, äußerlich fast unverändert, fünfzig Jahre lang im Linienverkehr, danach wurde er weitere fünf Jahre als Reklamewagen verwendet.

Nahverkehrsfreunde retteten ihn vor der Verschrottung und restaurierten ihn in Eigenleistung. Bei besonderen Anlässen zeigten die Bonner Stadtwerke gern den schmucken Museumswagen in der Bonner Innenstadt. Nach dem Jubiläumsfest „100 Jahre Straßenbahn“ 1991 im Betriebshof Bonn-Dransdorf verschwand er von der Bildfläche - aber es gibt ihn noch.

Die Pferdebahn war Bonns erstes Massenverkehrsmittel im auslaufenden 19. Jahrhundert. Aber schon 1902 fuhr eine elektrische Straßenbahn zwischen den Staatsbahnhöfen Bonn und Beuel. Das Ende der Pferdebahn kam 1909, da rollten bereits vierzig „Elektrische“ durch die Stadt.

Die erste elektrische Straßenbahnlinie nach Beuel wurde, wie bei den Pferdebahnstrecken üblich, in einer Spurweite von 1000 Millimetern (Meterspur) ausgeführt.

Die Betreibergesellschaft, die „Elektrischen Bahn der Stadt Bonn“, war Eigentum der Stadt Bonn. Acht Triebwagen verkehrten auf der Strecke, die den Rhein auf der 1898 fertiggestellten Bogenbrücke überquerte.

Den Bonner Stadträten waren die Vorteile der wesentlich schnelleren „Elektrischen“ gegenüber den Pferdebahnen klar. Sie beschlossen 1905, ein innerstädtisches Straßenbahnnetz anzulegen. Und sie hatten den Weitblick, diese Strecken in einer Spurweite von 1435

Millimetern, der sogenannten Normalspur, ausführen zu lassen.

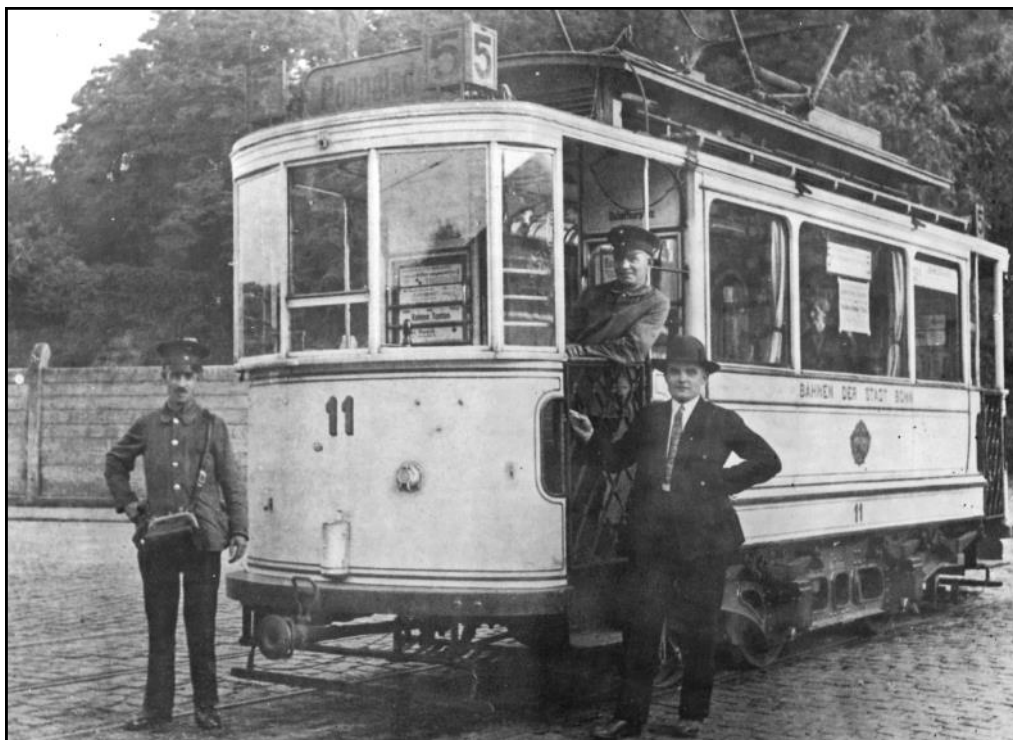
In den Jahren 1906 und 1907 wurden fünf Strecken eröffnet, die Beueler Linie in Regelspur umgebaut. Die für den Betrieb benötigten vierzig Triebwagen lieferte die Kölner Firma van der Zypen & Charlier ab 1905 in mehreren Serien. Dazu kamen noch 21 Beiwagen. Alle hatten, wie damals üblich, Holzaufbauten.

Haltestelle Friedensplatz im August 1954:

Wagen 13 (rechts im Bild) ist auf der Linie 1 unterwegs nach Rheindorf. Er begegnet dem auf der Linie 3 nach Endenich eingesetzten Wagen 42. Dieser ist zwar nur vier Jahre jünger, wirkt aber durch den geschlossenen Führerstand moderner.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth





Der Wagen 11, aus der gleichen Lieferserie wie der „Dreizehner“, war zum Aufnahmezeitpunkt bereits mit den ab 1911 nachträglich verglasten Führerständen versehen. Er fuhr damals auf der Linie 5 nach Poppelsdorf.

Ein Vergleich mit den Fotos auf diesen Seiten zeigt, wie wenig sich der Wagen 13 seither äußerlich änderte: Scheinwerfer, Rückstrahler (den sogenannten Katzenaugen) und natürlich die Reklametafeln.

■ Foto: unbekannt, Sammlung Volkhard Stern

Wagen 13 im Linienverkehr

Hier beginnt die Geschichte des fast vergessenen 110-jährigen Bonner Museumswagens 13. Er wurde 1906 in Betrieb genommen, gemeinsam mit den Wagen 9 bis 26 aus

der ersten Lieferserie. Diese Wagen hatten anfangs, wie die alten Pferdebahnwagen, noch offene Plattformen, Fahrer, Schaffner und Fahrgäste waren den Unbilden des

Wetters ausgesetzt. Das änderte sich bereits um 1911: Die Plattformen aller Trieb- und Beiwagen dieser Lieferserie wurden mit Glasscheiben ausgerüstet.



Der um 1955 auf der Linie 1 eingesetzte Wagen 13 biegt, von der Haltestelle am Bahnhof kommend, in die Poststraße ein. ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth



Wagen 13 fährt im Mai 1955 als Linie 1 Richtung Rheindorf. Den Ausstellungspavillon des Ford-Händlers Schiffmann in der Kölnstraße gibt es hier nicht mehr, der Betrieb ist umgezogen. ■ Foto: Karl-Heinz-Wipperfürth

Im Ersten Weltkrieg (1914-1918) zog man ihn und weitere Wagen kurzzeitig aus dem Linienverkehr ab und setzte ihn zum Transport verwundeter Soldaten ein.

Während seines fünfzigjährigen Einsatzes im Linienverkehr veränderte er sein äußerli-

ches Aussehen kaum. Die Einstiege blieben offen, nur mit einem Gitter gesichert. Die Fahrschalter und die elektrische Ausrüstung wurden mehrfach erneuert. Bei Unfällen besserten Schreiner die Holzaufbauten aus.

Am 11. November 1953 wurde die Straßenbahnlinie „4“ nach

Poppelsdorf stillgelegt, als letzter Wagen fuhr, so Claus von den Drieschs Aufzeichnungen, der Wagen 13. Zum Jahreswechsel 1955/ 1956 endete sein Einsatz im Linienverkehr. Er wurde in den Dienstwagenbestand aufgenommen und zum Reklamewagen umgebaut.



Aus der Südunterführung kommend fährt Wagen 13 als Linie 2 nach Beuel. Er ist 1956 als Verstärkungswagen eingesetzt, wie man dem Schild „Nur bis Bahnhof“ hinter der Frontscheibe entnehmen kann. Im Hintergrund die Kaiserhalle, davor halten zwei Busse der RSE. ■ Foto: Karl-Heinz-Wipperfürth



Technische Daten der Lieferserie von 1906

Hersteller:	van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz (später Westwaggon)
Motor und elektrische Ausrüstung: .	Siemens-Schuckert-Werke Berlin
Motorleistung:	58 KW bei 550 Volt Betriebsspannung
Baujahr:	1906
Achsen:	2
Achsstand:	1.800 Millimeter
Länge über Kupplung:	7.700 Millimeter
Dienstmasse (leer):	8.910 Kilogramm
Sitz-/ Stehplätze:	16 (2 Bänke in Längsrichtung à 8 Plätze) / 32



Zum Ende seiner fünfzig-jährigen Einsatzzeit wirkte der Wagen 13 etwas heruntergekommen.

Oben links ein eher seltener Blick von oben. Der Wagen trägt noch die Kennung der Linie 3, die im April 1955 eingestellt wurde.

Unten links steht der Wagen, als Linie 1 beschildert, im ehemaligen Betriebshof Rheindorf.

■ Fotos: Karl-Heinz Wipperfürth, um 1955



Alkohol und Straßenverkehr waren damals offensichtlich kein Problem: Wagen 13 mit Doornkaat-Werbung auf der Kennedybrücke, 18. Juni 1956. ■ Foto: Manfred Schoen

Schnäpse, Kaffee, Reisen - Wagen „13“ macht Reklame

Das deutsche Wirtschaftswunder befand sich Mitte der 1950er Jahre in voller Blüte. Produkte wollten an die Frau und an den Mann gebracht werden. Der Werbeindustrie reichten die vorhandenen Werbeflächen und Litfaßsäulen nicht mehr aus, die Werbung sollte zum Verbraucher ge-

bracht werden. Findige Werbefachleute hatten die Idee, ältere Straßenbahnwagen mit großen Reklametafeln auszurüsten. Was damals revolutionär erschien, ist heute durch die Ganzreklame auf Bussen und Bahnen selbstverständlicher Anblick.

So baute man Anfang 1956 den 13er zum Reklamewagen um, für den Liniendienst konnte er nun nicht mehr verwendet werden. Erstmals warb er am 26. März 1956 für die Schweizer Marke „Nescafé“, Mitte 1960 endeten diese Einsätze. Die Ausmusterung des Wagens stand bevor.

Ob er für Nescafé warb oder für Reisen mit den Bussen der Bonner Verkehrsgesellschaft (BVG-Reisen): der „Dreizehner“ war ein eleganter Werbeträger. Im März 1956 überquert er den Friedensplatz (links unten), im Juli des gleichen Jahres passiert er den Hindenburgplatz (rechts unten). ■ Fotos: Karl-Heinz Wipperfurth, Werbenachweis Manfred Schoen





Wagen 13 im Betriebshof Rheindorf um 1963.

Die Verglasungen der Führerstände sind bereits entfernt, die Holzaufbauten werden fachmännisch bearbeitet.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfurth, Sammlung Axel Reuther

Ende für Wagen mit Holzaufbauten; Wagen 13 wird gerettet

Da die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) ab 1960 den Einsatz von Fahrzeugen mit Holzaufbau im Personenverkehr untersagte, wurden alle Bonner Fahrzeuge mit sol-

chen Aufbauten außer Dienst gestellt und verschrottet.

Erhalten blieben nur vier Triebwagen: Die Wagen 4, 7 und 8, ehemalige Schmalspurwagen, verwendete man weiter

als Arbeitswagen, der Wagen 13 aber wurde für besondere Zwecke abgestellt: er sollte zum Museumswagen umgebaut werden.



Restaurierung des Wagens 13 im Betriebshof Rheindorf um 1963.

Dahinter steht der 1902 erbaute ehemalige Schmalspur-Triebwagen 8, der im Sommer 1961 zum „Entstörungswagen“ umgebaut wurde und dabei den grauen Anstrich der Dienstwagen erhielt

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Die Restaurierungsarbeiten im Betriebshof Rheindorf sind um 1963 in vollem Gange.

- Foto links: Eduard J. Bouwman, Sammlung Reiner Bimmermann,
- Fotos Mitte und rechts: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Leserbrief von Karl-Heinz Wipperfürth, Bonn, im KÖLN-BONNER-Verkehrsmagazin, Heft 10:
(Zum Beitrag des HVS**SWB**, KÖLN-BONNER Heft 9, Seite 5)

„Der erste Satz in der Mitteilung über den Triebwagen 13 bedarf der Richtigstellung und Ergänzung. Es waren nicht die Mitarbeiter der Stadtwerke Bonn, die das Fahrzeug aufwändig restaurierten, sondern eine Gruppe von Straßenbahnfreunden, die sich im Jahre 1960 zu den „Bonner Verkehrsamateuren“ zusammenschlossen.

Ihr wurde nach mehreren Verhandlungen der Tw 13 einschließlich der Wagenpapiere überlassen. Der Gruppe gehörten neben meiner Person auch die Herren Gustav Hofmann, Manfred Schoen, Klaus Doehler und Gustav Gerlach an. Die beiden letztgenannten Herren waren zwar Mitarbeiter der SWB, wirkten aber ausschließlich in ihrer Freizeit an den Arbeiten mit.

Die Restaurierungsarbeiten konnten beginnen: Der alte Lack musste entfernt und das Dach mit neuem Dachleinen wieder wasserdicht gemacht werden. Diese Arbeiten wurden an Wochenenden und Feiertagen in der Wagenhalle in Rheindorf erledigt. Die Materialkosten für die Reparaturen wurden in der Hauptsache von uns selbst getragen. Herr Schoen besorgte von der Frankfurter Straßenbahn einen Lyra-Bügel und Herr Doehler von der Dürener Eisenbahn A.G. die vier Lampen neben dem Linienschild. Nach erfolgter Lackierung fertigte uns der Lackierermeister der Wagenhalle Rheindorf, Herr Rothkamp, in seiner Freizeit die Beschriftung des Wagens nach alten Vorlagen.

Während der Arbeiten hatte ich die Messingteile und Klingeln sowie Lederriemen in meinem Privatkeller „sichergestellt“. Nur die Arbeiten an der elektrischen Anlage und den Motoren übernahmen die Stadtwerke Bonn.“ □



Zum „Tag der offenen Tür“ am 8. Oktober 1972 war der Museumswagen 13 eine der Attraktionen. Am Friedensplatz drängen sich die Menschen, um einen Platz im Wageninneren oder auf den offenen Plattformen zu ergattern. ■ Foto: Erwin Fingerhuth, Sammlung Ralf Th. Heinzel

Der Museumswagen

Eine Gruppe von Straßenbahnfreunden, die „Bonner Verkehrsamateure“ (siehe Kasten Seite 9), restaurierten Mitte der 1960er Jahre den Wagen 13 und versetzten ihn wieder in den Zustand von 1906 - eine Leistung, die nicht hoch genug gewürdigt werden kann.

Die Stadtwerke Bonn (SWB) zeigten den Wagen 13 auf Ausstellungen und Stadtfesten, letztmalig fuhr er 1977 anlässlich des Jubiläums „75 Jahre Bonner Straßenbahn“. Weitere Fahrten waren nicht

mehr möglich, da die SWB für den Einsatz von modernen Stadtbahnwagen die Stromspannung der Oberleitung von 600 Volt auf 750 Volt an hob. Der Museumswagen hätte elektrisch neu verkabelt und seine Motoren ersetzt werden müssen - hierfür fehlten wohl Geld und Wille.

Beim Tag der offenen Tür 1991 stellten die SWB den Wagen 13 nochmals aus, danach verschwand er im Betriebshof Bonn-Beuel. Dort fand man ihn 2008 im Außen-

gelände abgestellt, nur mit Planen geschützt. Auf Initiative des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVS WB) wurde er zunächst wieder in die Halle verbracht.

Später überführten ihn die SWB in einen nicht genutzten U-Bahn-Tunnel.

Hier steht er auch im Jahr seines 110. Geburtstags, quasi im Dornröschenschlaf. Ob der HVS WB diesen beenden kann?

(VD/ HF)

Großer Andrang herrschte an diesem sonnigen Oktobertag 1972, als der Museumswagen 13 am „Tag der offenen Tür“ in der Bonner Innenstadt unterwegs war.

Am Münsterplatz (Foto oben) hält der Wagen vor dem Hauptpostamt, noch fahren Autos durch die engen Straßen.

Auch am Hauptbahnhof (Foto Mitte) warten viele Menschen auf die Sonderfahrt. Noch fuhren die Züge der Linie 3, der ehemaligen GM, vom Kaiserplatz bis zum Rheinuferbahnhof, dieser Streckenteil wurde erst im Dezember 1972 stillgelegt.

■ Fotos: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Wagen 13 hat im Oktober 1972 die Südunterführung verlassen und erreicht kurz darauf die Haltestelle vor dem Hauptbahnhof.

Der Drei-Wagen-Zug der Linie 3 (rechts) kam damals noch vom Rheinuferbahnhof. Dahinter ist der 1970 neu errichtete Zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB) zu sehen.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther





Michael Much ist Bildautor der Fotocollage auf dieser Seite .

Das Foto links stammt von 1984, aufgenommen im Betriebshof Graurheindorf.

Die Fotos in der Mitte und unten zeigen Wagen 13 am 27. September 1986 im neu eröffneten Betriebshof Bonn-Dransdorf.



Im ehemaligen Betriebshof Graurheindorf gab es Mitte der 1970er Jahre ein Stelldichein der Oldtimer: vorn der Museumswagen 13, dahinter der Arbeitstriebwagen A 21 und der Gerätewagen A 44.

■ Foto: Klaus Doehler, ehemaliger Betriebsleiter der SWB



Schön herausgeputzt steht der Museumswagen 13 auf dem Gelände des ehemaligen Betriebshofs Graurheindorf (um 1972).

■ Foto: Klaus Doehler



Auf der letzten Ausstellung im Betriebshof Bonn-Friesdorf präsentierten die Bonner Stadtwerke am 29. September 1985 auch ihren Museumswagen 13, der hier neben dem SSB-Achtachser 409 zu sehen ist. Ein Jahr später gab es hier keine Bahnen mehr.

■ Foto: Volkhard Stern





Anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Straßenbahnen in Bonn“ gab es im April 1991 eine große Ausstellung der Bonner Stadtwerke im Betriebshof Bonn-Dransdorf. Ältestes Schienenfahrzeug war der Museums-wagen 13, der damals 85 Jahre alt war. Es war sein letzter öffentlicher Auftritt.

■ Foto: Harald Flux

Das aktuellste Foto dieser Ausgabe entstand am 16. Juni 2007 in der Halle des Betriebshofes Bonn-Beuel. Danach verschwand der Wagen in den Tiefen des Bonner Stadtbahntunnels. ■ Foto: Ralf Th. Heinzel



Quellenangabe:

KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin Hefte 9.2009, 10.2009 und 13.2010
 Karl-Heinz Nauroth „Straßenbahnen in Bonn“
 SWB-Schrift „75 Jahre Bonner Straßenbahnen“
 Aufzeichnung Claus von den Driesch (1960)
 Fahrzeugliste Manfred Schoen (1962)



Oben: Umbau eines LGB-Straßenbahnmodells (Maßstab 1:22,5), gestaltet von Michael Much.

■ Foto: Michael Much, 1994

Museumswagen im Modell

Unten: Das Hamann-Modell zeigt den Museumswagen 13 im Maßstab 1:87 (H0). Er wird von der SSB-Diesellok 101 bereitgestellt, ein Modell von Franz Gummersbach. ■ Foto: Harald Flux



Fahrgastraum des Wagens 13, Wagenhalle Graurheindorf,
13 April 1986. ■ Foto: Dr. Frank Mlosch



Info-Treff für Mitglieder

Regelmäßiger Info-Treff jeden zweiten Donnerstag im Monat *)
im Restaurant „Il Borgo“ (DB-Bahnhof Bonn-Oberkassel). Beginn um 18:30 Uhr.

 Linien 62 und 66,  „Oberkassel Nord“, kurzer Fußweg Richtung Rhein zum DB-Bahnhof.

*) Entfallende Termine werden auf der Internetseite des Vereins (www.hvswb.de) bekanntgegeben.