

Schachbrettmuster



■ **Geschichte:**
Schachbrett-
muster an
Haltestellen



■ **HVSWB auf
Tour:**
Bönnsche
Bimmel



■ **Geschichte:**
Fernlinie „45“



■ **Rückspiegel**
Arbeitstrieb-
wagen A 21

Impressum

HVSWB aktuell

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

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 eingesandete
Beiträge wird keine Haftung
übernommen. Eingesandte
Beiträge und Fotos dürfen
künftig anderweitig verwen-
det werden, auch in digitalen
On- und Offline-Produktion-
en.

Sämtliche Angaben ohne
Gewähr.

TITELSEITE

Schachbrett- muster



Ein Zug der Linie
„1“ nach Rhein-
dorf ist gerade
von der Reuter-
straße in den
Bonner Talweg
eingebogen. Der
Triebwagen 201
mit seinem Bei-
wagen 285 hält
am 3. Mai 1985
an der Haltestel-
le Rittershaus-
straße. ■ Foto:
Dr. Frank Mlosch

Haltestelle Bertha-von-Suttner-Platz um 1970.

■ Foto: unbekannt, Sammlung Stadtarchiv Bonn



Schwarz-weiß im Quadrat

Jeder kennt die großen weißen Linien auf der Straße: Zebrastreifen markieren besonders geschützte Bereiche für Fußgänger. An manchen Straßenbahn- oder Bushaltestellen findet man ähnliches: Ein Bodenbelag in Schachbrett-Design markiert den Raum, in dem sich wartende Fahrgäste sicher fühlen dürfen.

Wer Schach spielt weiß: Ein Schachbrett hat 64 schwarze und weiße quadratische Felder. Schon immer waren in der Art der Spielunterlage angeordnete Flächen optischer Anziehungspunkt - allerdings mehr bei Bodenbelägen im Inneren von Gebäuden.

Schachbrettmuster für Haltestellen

Zu Beginn der 1960er Jahre übernahmen Verkehrsbetriebe im gesamten Bundesgebiet diesen gestalterischen Hingucker auch für Haltestellen.

Von Haltestellen mit Schachbrettmuster-Oberfläche versprachen sich die Planer einen deutlichen Hinweis auf den Schutzbereich für wartende und aussteigende Fahrgäste. Sie hoben sich von anderen Verkehrsflächen ab und machten auch dunkel gekleidete Fahrgäste besser erkennbar. Dabei war das Schachbrettmuster weder

vorgeschriebene Markierung noch Verkehrszeichen im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Es taucht allerdings auch heute noch in Geltungsstandards für die Regelausführung behindertenfreundlicher Niederflerhaltestellen, zum Beispiel in Düsseldorf auf.

Schwarz-weiße Bonner Haltestellen

In Bonn wurden 1964 die Haltestellen „Reuterstraße“ und „Heussallee“ der ehemaligen Straßenbahnlinie „GM“ (der späteren Linie „3“) erstmals mit einer Oberfläche im Schachbrettmuster versehen. Grund für die Erneuerung war der Bau der neuen Reuterbrücke, der eine Verlegung der Straßenbahngleise notwendig machte.

Drei Jahre später verlegte man die Straßenbahngleise aus der Friedrichstraße und führte die Linien „2“ und „H“ durch die damalige Maargasse. Auf dem Bertha-von-



Haltestelle Bahnhof

Links oben: SWB-Wagen 209, als Linie 2 auf dem Weg nach Beuel, biegt gleich in die Poststraße ein. Der Obus im Hintergrund hat die Bushaltestelle Bahnhof fast erreicht (August 1966).

■ Foto: Sammlung Christoph Weinkopf



Rechts oben: Bushaltestelle Bahnhof am 19. Mai 1966. Ein Zug der Linie GM fährt an der Kaiserhalle vorbei zum Kaiserplatz. Auf dem Militär-Lkw sitzen Soldaten der Wachkompanie des Verteidigungsministeriums auf der Hardthöhe. ■ Foto: Wolfgang R. Reimann

Suttner-Platz baute man eine dreigleisige Haltestelle und richtete die Haltestelle „Landgericht“ als Ersatz für den ehemaligen Halt der Linie „H“ in der Sternatorbrücke ein. An beiden Haltestellen kam wieder das Schachbrettmuster zum Einsatz.

In dieser Art wurden zur selben Zeit die Haltestellen der Linie „1“ in der damaligen Rheindorfer Straße verändert, als man wegen des Baus der heutigen Friedrich-

Ebert-Brücke die Straßenbahn-gleise auf eigenen Bahnkörper verlegte.

Im Bonner Stadtgebiet baute man Haltestellen in Schachbrettart meist, wenn Gleis- oder Straßenabschnitte wesentlich erneuert oder ganz neu gebaut wurden. Es gab aber auch Änderungen ohne solche Anlässe, wie die damaligen Haltestellen „Rittershausstraße“ und „Bahnhof“ beweisen.

Am Bahnhof wurde der Schach-

brett-Belag auch auf Bereiche ausgedehnt, die ausschließlich von Bussen angefahren wurden. Später folgten noch weitere Bushaltestellen in dieser Art.

Das Schachbrettmuster verschwindet

Dem Schachbrettmuster war in Bonn keine große Zukunft beschieden. So machte der U-Bahn-Bau die oberirdischen Haltestellenanlagen überflüssig. Dadurch

Rechts:
**Haltestelle
„Heussallee“**

Sie war eine der ersten Haltestellen mit Schachbrettmuster. Hier hält am 10. April 1971 ein Zug der Linie „3“ mit Wagen 328 auf der Fahrt nach Mehlem.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhart Stern





Haltestelle „Landgericht“

Links oben: Ein Zug der Linie „1“ mit Triebwagen 213 und Beiwagen 283 biegt in die Thomas-Mann-Straße ein.

■ Foto: Dr. Frank Mlosch, 3. April 1985



Rechts oben: In Kürze setzt der Zug der Linie „66“ mit Wagen „8451“ die Fahrt nach Siegburg fort.

■ Foto: Harald Flux, September 1990

bestand das Schachbrettmuster an der Haltestelle „Reuterstraße“, dem späteren „Bundeskanzlerplatz“, ebenso wie an der „Heussallee“ gerade einmal gut zehn Jahre.

Andere wie die Haltestelle „Landgericht“ wurden ersatzlos aufgehoben. Wieder andere wurden in Hoch- oder Niederflurbahnsteige umgebaut: „Graurheindorfer Stra-

ße“, „Rittershausstraße“ oder „Bertha-von-Suttner-Platz“.

Schon in den 1980er Jahren wurde überdies bei der Neuanlage von Haltestellen wie etwa „Beuel Bahnhof“ kein Schachbrettmuster-Belag mehr verwendet. Dies ist letztlich auch in den Anforderungen an Haltestellen im Bonner Bericht zum Nahverkehrsplan 2003-2007 nicht vorgesehen.

Als letzte Bonner Straßenbahnhaltestelle mit Schachbrett-Oberfläche wurde 1994 die Haltestelle „Stadthaus“ (südliches Gleis) der Linien „61“ und „62“ eingerichtet.

Diese und die Bedarfshaltestelle am Sportpark Süd sind wohl die letzten schachbrettartig ausgeführten Haltestellen, die sich noch bis heute im Stadtgebiet gehalten haben. (FM)

Aktuelle Bonner Haltestellen im Schachbrett-Muster

Links unten: Bonn-Lannesdorf, Sportpark Süd im Februar 2016. ■ Foto: Volker Dibbern



Rechts unten: An der Haltestelle Stadthaus hält Wagen 9453 am 20. Februar 2016. ■ Foto: Dr. Frank Mlosch



Osterfahrt



Die „Bönnsche Bimmel“ auf großer Fahrt: in Bad Honnef (oben), in der Beueler „Obere Wilhelmstraße“ (unten links) und in Oberkassel Nord (unten rechts), 28. März 2016.

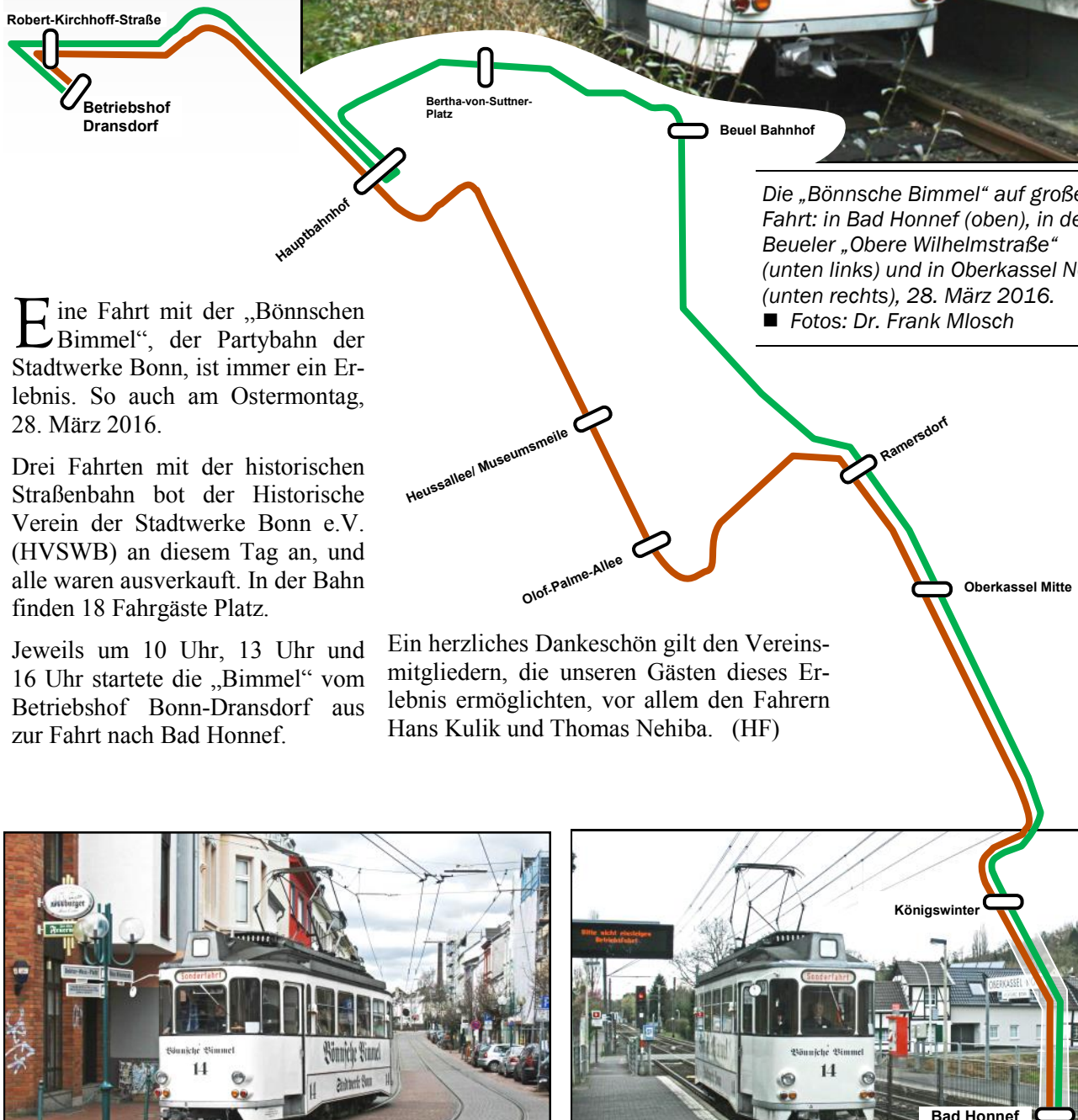
■ Fotos: Dr. Frank Mlosch

Eine Fahrt mit der „Bönnschen Bimmel“, der Partybahn der Stadtwerke Bonn, ist immer ein Erlebnis. So auch am Ostermontag, 28. März 2016.

Drei Fahrten mit der historischen Straßenbahn bot der Historische Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVS**SW**) an diesem Tag an, und alle waren ausverkauft. In der Bahn finden 18 Fahrgäste Platz.

Jeweils um 10 Uhr, 13 Uhr und 16 Uhr startete die „Bimmel“ vom Betriebshof Bonn-Dransdorf aus zur Fahrt nach Bad Honnef.

Ein herzliches Dankeschön gilt den Vereinsmitgliedern, die unseren Gästen dieses Erlebnis ermöglichten, vor allem den Fahrern Hans Kulik und Thomas Nehiba. (HF)





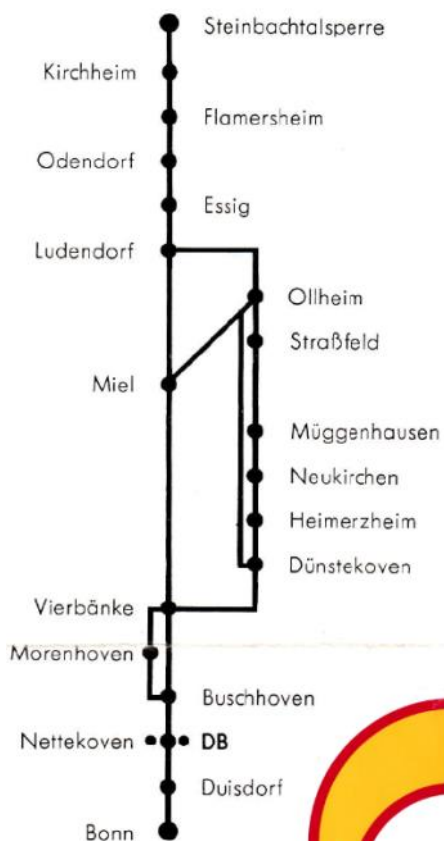
Der ehemalige Godesberger und jetzige SWB-Wagen 34 hält als Linie „45“ am Bonner ZOB, 7. März 1977. ■ Foto: Joachim Eckhardt

Die Fernlinie „45“ zur Steinbachtalsperre

von Ralf Th. Heinzel

Die „Fernbuslinie“ ist seit der Öffnung des Fernbusmarktes 2013 ein fester Begriff geworden. In den 1950er Jahren gab es solche Linien schon einmal, bekannte Anbieter waren damals Europabus oder die Deutsche Bundespost.

Und auch regionale Unternehmen wie die Stadtwerke Bonn (SWB) bezeichneten so jene Buslinien, die über die Stadtgrenzen hinaus weit ins Umland fuhren. Über eine dieser Verbindungen, der von Bonn nach Heimerzheim, nach Kirchheim und zur Steinbachtalsperre, wird hier berichtet.



Netzlinsenplan September 1974,
Sammlung Ralf Th. Heinzel

Die Stadt Bonn und die umliegenden Kreise und Gemeinden planten 1925, das Bonner Umland besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschließen. Dazu gründeten sie die „Bonner Verkehrsgesellschaft mbH“ (BVG). Am 1. April 1932 übernahm die Stadt Bonn die restlichen Anteile an der BVG und wurde somit alleiniger Eigentümer des Verkehrsunternehmens. Eine der ersten eingerichteten Linien war die „Kraftwagenverkehrslinie 4“, die vom Bonner Rheinuferbahnhof über Duisdorf,

Buschhoven, Morenhoven, Dünstekoven, Miel, Ludendorf, Essig, Odendorf und Cuchenheim (damals noch mit C geschrieben) bis Euskirchen Markt fuhr.

Zwischen den Weltkriegen

Die ab 3. August 1925 betriebene Linie wurde von der Bevölkerung gut angenommen. Angesichts dieses Erfolges erhielten weitere Orte einen Busanschluss was allerdings zu einer „Verästelung“ des Linienweges (siehe Grafik links) führte.

Ihre größte Ausdehnung erfuhr die Linie „4“, als sie nach Heimerzheim, an der Westkante der Ville gelegen, und bis zur 1936 eröffneten Steinbachtalsperre, einem beliebten Ausflugsgebiet im Kreis Euskirchen, verlängert wurde. Zur Talsperre kamen die Busse allerdings nur im Sommer. Durch diese Änderung der Linienwege fuhren die BVG-Busse die Stadt Euskirchen nun nicht mehr an.

In Heimerzheim, an der Kölner Straße, entstand eine Wagenhalle, die vier Omnibussen Platz bot. Die Halle gibt es heute noch, hier stellt die örtliche Freiwillige Feuerwehr ihre Fahrzeuge unter.

Während der Kriegswirren wurde der Verkehr von Januar bis zum 18. August 1945 eingestellt.

Nach 1949 : Neue Liniennummern

Bonn wurde 1949 Regierungssitz, im gleichen Jahr ordnete die Bonner Verkehrsgesellschaft die Nummern ihrer Stadt- und Fernlinien neu. Aus der Linie „4“ wurde nun die Linie „24“, die wiederum sechs Jahre später in „36“ umbenannt wurde. Die verästelten Linienwege blieben nahezu unverändert.



Die alte BVG ging 1965 in den neu gegründeten „Stadtwerken Bonn“ (SWB) auf.

1974: Die Fernlinien erhalten 40er- Nummern

Nicht zuletzt die kommunale Neuordnung von 1969 machte eine grundlegende Umgestaltung des Bonner Busnetzes nötig.

Am 29. September 1974 trat ein neuer Fahrplan in Kraft, in dem alle Fernlinien nun im 40er-Nummernbereich angesiedelt waren: aus der „36“ wurde die Linie „45“.

Die Linienwege und das Fahrplanangebot blieben weitgehend unverändert.

Fünf Jahre später, zum Fahrplanwechsel am 22. April 1979, kam es bei den Fernlinien erstmals zu weitgehenden Fahrplanänderungen. Da die Einwohnerzahlen der Ortschaften Buschhoven und Morenhoven stark angestiegen waren, richtete man eine attraktive Busanbindung zwischen Bonn und Morenhoven Burg (heute Morenhoven Schleife) ein: die Linie „47“, die im Halbstundentakt verkehrte.

Rechts oben: BVG-Wagen 46 ist Ende der 1950er Jahre auf der Linie „36“ eingesetzt. Ziel ist die Steinbachtalsperre.

■ Foto: Sammlung Wilfried Buchholz

Rechts unten: SWB-Wagen 35 war im März 1976 wohl zu Reparaturarbeiten im Betriebshof Friesdorf.

■ Foto: Christian Marquardt





SWB-Wagen 34, ein ehemaliger Godesberger Stadtbuss, wartet 1974 vor der Halle des Betriebshofs Heimerzheim auf die nächste Fahrt als Linie „45“ nach Bonn.

■ Foto: Volker Dibbern

Das hatte Auswirkungen auf die Linie „45“: Bis auf wenige durchgehende Fahrten nach Bonn endete die „45“ nun in Morenhoven, wo Anschluss an die Linie „47“ bestand.

Anfang der 1980er Jahre liefen die Konzessionen für die Bonner Fernbuslinien aus. Die SWB forderten die von ihnen bedienten Kommunen auf, sich stärker an den Kosten der defizitären Buslinien zu beteiligen. Die Verhandlungen scheiterten, es musste ein Nachfolgebetrieb gefunden werden (Ausschreibungen nach EU-Recht, wie heutzutage üblich, gab es zu jener Zeit noch nicht).

RVK übernimmt die Bonner Fernlinien

Gespräche mit den Verkehrsunternehmen Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises (SSB) und der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) blieben ergebnislos. Einig wurde man mit der 1976 neu gegründeten Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), die im selben Jahr die regionalen Omnibusdienste von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Bundespost übernahm.

Zwei Jahre später wurde die RVK Mitgesellschafter der Unternehmensgruppe „Vereinigte Bundesverkehrsbetriebe“ (VBG), der Bundesbahn und Bundespost angehörten. Somit war die RVK damals ein Verkehrsunternehmen in Staatsbesitz, als sie zum 1. Januar 1982 Betreiberin der SWB-Fernbuslinien wurde.

Im Hinblick auf die geplante Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) führte die RVK bereits zum Sommerfahrplan 1981 dreistellige Liniennummern ein, aus den übernommenen Linien „45“ und „47“ wurden die „845“ und „847“. Zunächst wurde das Fahrplanangebot weitergeführt, zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1983 integrierte die RVK die Fahrten der Linie „847“ wieder in den Fahrplan der Linie „845“.

Die Betreuung und Fahrzeugstellung der Linie „845“ lag zunächst bei der Verkehrsstelle Euskirchen, seit 1985 ist die neu entstandene Verkehrsstelle Meckenheim (heute als Niederlassung bezeichnet) zuständig.

Mit dem Jahresfahrplanwechsel im Dezember 2004 begann eine

„Bereinigung“ des Linienweges der „845“. Der Streckenast Miel - Ollheim - Ludendorf - Odendorf - Kirchheim - Steinbachtalsperre wurde eingestellt. Die Busse verkehrten nun weitgehend in einem Taktfahrplan.

Im Rahmen des am 14. Dezember 2008 eingeführten SWB-Fahrplansystems „Bonner Busnetz“, erfolgte eine Beschleunigung der Linie „845“ zwischen Duisdorf und Bonn Hauptbahnhof durch den Wegfall von sechs Haltestellen.

Heute verkehrt die Linie an Werktagen im Stundentakt, der in der Hauptverkehrszeit auf einen halbstündigen Takt in Richtung des Pendlerstroms (Lastrichtung) verdichtet wird. An Sonn- und Feiertagen verkehrt alle zwei Stunden ein Bus.

Die Fahrzeuge

Bereits mit Inbetriebnahme der Linie „4“ setzte die BVG dreiachsige Omnibusse vom Fabrikat Büssing ein, die auf schweren LKW-Fahrgestellen aufgebaut waren.

Später kamen Busse mit Fremdaufbau zum Einsatz, aber auch Büssing-

Die schön renovierte Halle des Betriebshofs Heimerzheim, aufgenommen am 23. Mai 1982. Noch gehörte sie den Bonner Stadtwerken, wie das Schild ausweist. Busse wurden hier wohl schon länger nicht mehr abgestellt.

■ Foto: Volkhard Stern



Werksaufbauten wie die Typen Senator, Präsident oder Präfekt. Der Marke Büssing blieben auch die SWB, mit wenigen Ausnahmen, bis 1968 treu.

Ein Jahr später wurde erstmals der vom „Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe“ (VÖV) empfohlene Standardlinienbus der ersten Generation, kurz SL I, beschafft. Buslieferant war zunächst

Mercedes-Benz, deren Typ O 305 auch auf den Fernlinien fuhr.

Eine Besonderheit der Linie „45“ bildeten jedoch die fünf, 1969 von den ehemaligen Stadtwerken Bad Godesberg übernommenen, Mercedes-Busse vom Typ O 317 k. Diesen Fahrzeugtyp setzte auch die Deutsche Bundespost in großen Stückzahlen als Überlandbus ein.

Anders als die Postbusse waren die Godesberger Busse allerdings mit den breiten Türen der Stadtbusausführung ausgestattet. In den SWB-Fuhrpark passten diese Wagen jedoch nicht, daher wurden sie bis zu ihrer Ausmusterung Ende der 1970er Jahre in Heimerzheim stationiert und von dort aus bevorzugt auf der Linie „45“ eingesetzt. □

Quellennachweis:

Köln-Bonner Verkehrsmagazin Heft 23 „Die frühen Jahre des BVG-Kraftverkehrs (Volkhard Stern)

Entwicklung der SWB-Verkehrsbetriebe von ihren Anfängen im Jahr 1891 bis in die Gegenwart (Stadtwerke Bonn GmbH)

75 Jahre Autobus-Linienverkehr in Bonn (Gustav Hofmann, Karl-Heinz Wipperfürth)

20 Jahre Regionalverkehrsgesellschaften VBG 1976-1996

Das neue Bonner Busnetz ab 14.12.2008 (Stadtwerke Bonn GmbH)

Diverse Fahrpläne und eigene Aufzeichnungen des Autors

Haltestelle Buschhoven Mitte:
SWB-Bus 7303, ein Standardbus der ersten Generation, ist im Winter 1976 unterwegs auf der Linie „45“ nach Kirchheim.

■ Foto: Klaus Doehler, Slg. Volkhard Stern



Fünf Vorstandsmitglieder und zwei Vereinsmitglieder der ersten Stunde freuen sich über den gelungenen Start des HVSWB, 28. April 2006.

Auf der Plattform des historischen Wagens „13“ stehen (von links): Dietmar Kopitzky, Ellen Verstappen-Szalay, Thomas Nehiba, Christian Marquardt, Klaus Lusenski, Thomas Scharf und Volkhard Stern

■ Foto: Ralf Th. Heinzel

Vereinsjubiläum

10 Jahre



Die Mitglieder des HVSWB e.V. wollen am 10. Juni 2016 das zehnjährige Jubiläum ihres Vereins mit einem großen Grillfest im SWB-Betriebshof Bonn-Dransdorf feiern. Das ist Anlass genug, auf diese Dekade zurückzublicken.

Die Bitte war wirklich bescheiden: „Gebt uns einen Raum und die Möglichkeit, Ausstellungen zur Geschichte des Bonner Nahverkehrs zu präsentieren.“ Die kleine Interessengemeinschaft aus Mitarbeitern der Stadtwerke Bonn (SWB) stieß 1999 durchaus auf Wohlwollen der damaligen SWB-Verantwortlichen. Aber die mehrmaligen Versuche, das Konzept umzusetzen, versandeten zunächst.

Erst sechs Jahre später, Mitte 2005, kamen die SWB-Mitarbeiter, darunter Günter Rafalski, Thomas Scharf und Thomas Nehiba, mit der Gründung eines Vereins voran. Zunächst mit Zustimmung des SWB-Vorstands als Betriebsverein geplant, änderte man bald die Ausrichtung: nun konnten auch Außenstehende dem HVSWB beitreten.

Ziel war, neben dem Sammeln von Fotos und Dokumenten sowie

dem Ausrichten von Ausstellungen und Vorträgen, sich vor allem für den Erhalt historischer Bus- und Bahnfahrzeuge einzusetzen, in Bonn leider ein schwieriges Unterfangen.

Der Verein blieb eng mit den Bonner Stadtwerken verbunden und so ergab sich - fast von selbst - der Name, der bis heute Bestand hat: „Historischer Verein der Stadtwerke Bonn“ (HVSWB).

Am 18. Februar 2006 trafen sich schließlich zehn Stadtwerker zur Gründungsversammlung. Sie beschlossen die erste Satzung des Vereins und wählten den ersten Vorstand: Thomas Nehiba als Vorsitzenden, Dietmar Kopitzky als seinen Stellvertreter und Ellen Verstappen als Geschäftsführerin. Der „Historische Verein der Stadtwerke Bonn“ wurde am 7. Oktober 2008 beim Amtsgericht Bonn eingetragen und führt seitdem den Zusatz „e.V.“. Seit dem 1. Januar 2010 ist der

HVSWB e.V. als gemeinnützig anerkannt.

Es wird ernst

Die Vereinsarbeit der zehn engagierten Mitglieder begann 2006 mit Ausstellungen: zunächst in Räumen der SWB in der Welschnonnenstraße, später auch im Kundenzentrum Bad Godesberg. An Ideen mangelte es nicht. Die erste von bisher fünf Fahrten mit Stadtbahnwagen führte im September 2006 nach Köln-Thielenbruch. Trotzdem schien sich der Einsatz vorerst nicht auszuzahlen. Als im Dezember 2006 in Bad Godesberg eine mobile Ausstellung in einem Bus der Stadtwerke präsentiert wurde, war der Verein gerade einmal um vier Mitglieder gewachsen.

Das sollte sich im Jahr darauf ändern. Die Premiere der Bus-Sonderfahrten fand im März 2007 statt, Ziele waren damals die Betriebshöfe Sieglar und Hennef

(Sieg) der „Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft“ (RSVG). Zur ersten gemeinsamen Weihnachtsfeier im Dezember 2007 konnte der Vereinsvorsitzende Thomas Nehiba das 45. Mitglied begrüßen.

Zu Jahresbeginn 2008 erschien erstmals die Vereinszeitschrift „HVS WB aktuell“. Ein wichtiger Schritt für den Verein war die außerordentliche Mitgliederversammlung am 12. Juni 2008, auf der eine Satzungsänderung beschlossen wurde, die anschließend die Eintragung als „e.V.“ ermöglichte. Seit Oktober 2008 gibt es in der Eingangshalle der SWB-Zentrale Theaterstraße 24 eine Modellanlage im Maßstab 1/87 (H0) zu bestaunen.

Die Unternehmungen des Vereins wurden deutlicher in der Öffentlichkeit wahrgenommen. Am Jahresende waren bereits 56 interessierte Mitglieder im HVS WB e.V..

Gut zwei Jahre dauerte die Produktion der DVD „Die Bonner U-Bahn“, die Vereinsmitglieder gemeinsam mit der SWB-Geschäftsführung im November 2009 der Presse vorstellten. Sie wurde mit über tausend verkauften Exemplaren ein Renner.

Der Vereinsbus kommt

Eine bedeutende Entscheidung war die Anschaffung eines vereinseigenen Busses. Drei Vereinsmitglieder erwarben im April 2009 den ehemaligen SWB-Standardbus „8603“ von der Firma Welter und stellten ihn dem Verein zur Verfügung. Besonders publikumswirksam konnte er beim Deutschlandfest und NRW-Tag in Bonn am 1. bis 3. Oktober 2011 präsentiert werden.

Der Bus wurde dann von Juni 2012 bis Juli 2014 mit erheblichem finanziellem Aufwand in Wuppertal restauriert und ist seitdem der Stolz des HVS WB.

Damit ist auch eins der Vereinsziele, der Erhalt historischer Omnibusse, erreicht. Seitdem wird Wagen „8603“ für fast alle Busfahrten des Vereins eingesetzt. Das waren im Jahr 2015 immerhin zehn Fahrten.

Mehr Mitglieder

Die Mitgliederzahl wuchs stetig: Am Jahresende 2009 waren es 60 Mitglieder, Ende 2014 hundert und im Dezember 2015 bereits 115. Das ist eine klare Botschaft, die Arbeit des Vereins wird von

den Mitgliedern, aber auch von den SWB anerkannt.

Straßenbahnen erhalten

Das zweite wichtige Vorhaben, alte Bahnen zu erhalten, konnte noch nicht umgesetzt werden. Von den Fahrzeugtypen der 1950er und 1960er Jahre blieben nur der über hundert Jahre alte Triebwagen „13“, die bekannte „Bönnsche Bimmel“ (ein ehemaliger umgebauter BGM-Triebwagen) sowie der abgestellte achtachsige Triebwagen „414“ der SSB übrig.

Nur die „Bönnsche Bimmel“ kann derzeit für Sonderfahrten eingesetzt werden.

Jubiläum „10 Jahre HVS WB e.V.“ wird gefeiert

Am 10. Juni 2016 wollen die Vereinsmitglieder dieses Jubiläum mit einem großen Grillfest im SWB-Betriebshof Bonn-Dransdorf feiern. Hierzu sind noch viele Vorbereitungen zu treffen. Für die zahlreichen Aufgaben sind Helferinnen und Helfer sehr willkommen.

„Herzlichen Glückwunsch“ sagt das Redaktionsteam.

Schauen Sie doch auch mal in unsere Internetseite „www.hvswb.de“.

Museumsmeilenfest 2016

HVS WB-Vereinsbus verbindet wieder Bonner Museen

Das diesjährige Bonner Museumsmeilenfest wird vom 26. bis 29. Mai gefeiert. Auf Initiative von Frau Dr. Andrea Niehaus, der Leiterin des Deutschen Museums, pendelt unser Vereinsbus „8603“ wie im Vorjahr zwischen dem Deutschen Museum in Plittersdorf und der Bonner Museumsmeile.

Die Fahrten finden an drei der vier Museumstage statt:

- am Donnerstag, 26. Mai, zwischen dem Deutschen Museum und dem Forschungsmuseum Alexander Koenig,
- an den beiden Wochenendtagen, 28. und 29. Mai, zwischen dem Deutschen Museum und der Bundeskunsthalle.

Unser Bus fährt halbstündlich zwischen 11 Uhr und 18 Uhr. (HF)



Links: Der Düsseldorf-er Triebwagen „15“ steht nach dem Abladen vom Straßenroller auf einem Gleis des Betriebshofs Graurheindorf (1970).

■ Foto Klaus Doehler, Sammlung-Wolfgang Clössner

SWB-Arbeitstriebwagen A 21

Unten: Arbeitstriebwagen „A 21“ mit dem schön aufgearbeiteten Gerätewagen 44 im Betriebshof Bonn-Dransdorf, April 1991. ■ Foto: Harald Flux



Der Düsseldorf-er Wagen „15“, ein Kriegsstraßenbahnwagen (KSW) des Baujahrs 1944, kam 1949 nach Siegen als Ausgleich für Kriegsverluste. Nach Einstellung des dortigen Straßenbahnbetriebs gab man ihn 1956 an die Düsseldorfer Rheinbahn ab. Die wiederum verkauften ihn 1970 an die Stadtwerke Bonn (SWB).

Die SWB bauten ihn zum Arbeitstriebwagen „A 21“ um und setzten ihn als Schleppfahrzeug im Winterdienst ein. Beheimatet war der Wagen überwiegend im Betriebshof Graurheindorf, nach dessen Schließung 1986 wurde er im Betriebshof Beuel stationiert.

1995 ging der Wagen zurück nach Düsseldorf an die dortigen Straßenbahnfreunde. (VS/ HF)

Terminkalender

Anmeldungen bitte auf unserer Homepage unter „www.hvswb.de“

**7. Mai
2016**

Fahrt mit dem Vereinsbus 8603 zum **Straßenbahnverein in Trier.**

**18. Juni
2016**

Fahrt mit dem Vereinsbus 8603 zum **Obus-Museum Solingen.**

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.