



■ **Fahrzeug-
geschichte:**
Bonner Stra-
ßenbahnen in
Sofia



■ **Geschichte:**
Das Stellwerk
„Abzweig B 9“

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 eingesendete
Beiträge wird keine Haftung
übernommen. Eingesandte
Beiträge und Fotos dürfen
künftig anderweitig verwendet
werden, auch in digitalen
Online- und Offline-
Produktionen.

Sämtliche Angaben ohne
Gewähr.

TITELSEITE

Die Straßenbahn in der Poststraße



*Blick in die
Poststraße bis
hin zur Haupt-
post 1954.*

Foto:
Heinz Engels,
Stadtarchiv
Bonn



*Oben: Blick in die Post-
straße mit Pferdebahn,
aufgenommen um 1900.*

■ Foto: Sammlung Peter
Boehm, Sammlung Axel
Reuther

*Links: Der Wagen 15 mit
kriegsmäßig abgedunkel-
ten Scheinwerfern steht
am 9. März 1945 auf der
Kreuzung Poststraße/
Bahnhofstraße. Er sollte
möglicherweise als Pan-
zersperre dienen.*

*Im Hintergrund ist ein
Panzer der amerikani-
schen Truppen zu sehen,
die tags zuvor in Bonn
eingedrückt waren.*

■ Foto: Jack Kitzerow,
Stadtarchiv Bonn

Die Straßenbahn in der Poststraße

von Dr. Frank Mlosch

Vor 120 Jahren wurde in Bonn die Poststraße gebaut. Als später die Straßenbahn, zunächst als Pferdebahn, ihren Betrieb aufnahm, entwickelte sich diese Straße zu einem bedeutenden Schienenweg in Bonn. Seit September 1974 fährt hier keine Bahn mehr – Anlass genug für einen Blick zurück auf die Schienen in der Poststraße.

Noch nicht einmal 50 Jahre ist es her, dass sich dem Reisenden von der Treppe des heutigen Hauptbahnhofs aus ein weiter Blick an formenreichen Häuserfassaden vorbei bis zum Münsterplatz auf eine Straße bot, in der die Straßenbahn noch wesentliches Verkehrsmittel war – die Poststraße.

Sie gehört nicht zu den alten Straßen Bonns. Wer vom ersten Bahnhof aus dem Jahre 1844 in die Stadt wollte, konnte sie nur über den heutigen Kaiserplatz erreichen, wo man anfangs noch durch ein Zollhäuschen aufgehalten wurde.

Erst nachdem das neue – heutige – Bahnhofsgelände fertiggestellt war, wurden schon 1885 Wünsche nach einer direkten Verbindung vom Münsterplatz zum Bahnhof laut. Aber die Stadt

lehnte ab. Bonner Bürger ergriffen daraufhin selbst die Initiative und erteilten 1886 den Auftrag zum Bau der Poststraße.

Die Pferdebahnzeit

Als am 19. April 1891 in Bonn die erste Pferdebahn fuhr, führte ihr Weg vom Kaiserplatz zum Markt auch durch die damals noch nicht vollständig bebaute Poststraße, allerdings nur bis zur Sürst.

Erst mit der Eröffnung der elektrischen Straßenbahn zwischen den Staatsbahnhöfen Bonn und Beuel über Bahnhofstraße, Poststraße, Münsterplatz (Nordseite), Vivatsgasse und Friedensplatz am 21. Mai 1902 erhielt die Poststraße in ihrer gesamten Länge durchgehend Schienen.

Triebwagen 33 hat soeben mit seinem Beiwagen die Haltestelle Bahnhof verlassen und biegt in die Poststraße ein (1949/50).

Im Hintergrund das 1884 errichtete Bahnhofsgelände, den Verkehr an der Kreuzung Poststraße/ Bahnhofstraße regelt noch ein Verkehrspolizist.

■ Foto:
Heinz Engels,
Stadtarchiv Bonn





Oben: Das Haus mit der Drogerie Soeken steht um 1962 noch, wird aber bald für den Bau des Kaufhauses Hertie (heute Karstadt) abgerissen werden. ■ Fotograf unbekannt, Stadtarchiv Bonn

Unten: Auch das Verkehrsamt wird später dem Kaufhausbau weichen müssen (Aufnahme ca. 1950). ■ Foto: P. Kersten, Städtische Bildstelle Bonn, Stadtarchiv Bonn



In den folgenden Jahren kaufte die Stadt Bonn die Pferdebahn und stellte sie schrittweise auf elektrischen Normalspurbetrieb um.

Die „Elektrische“ kommt

Die Poststraße kam so schon 1906 zu normalspurigen Gleisen. Sie wurden jetzt ab Kaiserplatz befahren von der Linie 1 zur Rheindorfer Straße, später nach Rheindorf, und von der Linie 2 nach Beuel. Noch trennte die Staatsbahn das aus insgesamt fünf Linien bestehende Netz der städtischen Straßenbahn.

Erst nach dem Bau der südlichen Unterführung zur Poppendorfer Allee konnte das Liniennetz am 1. Mai 1936 neu gestaltet werden. Von diesem Tag an fuhren alle vier Linien durch die Poststraße. Knotenpunkte waren jetzt der Bahnhof (heute Hauptbahnhof) und der Adolf-Hitler-Platz (heute Friedensplatz).

Die Poststraße hatte als Teil der Verbindungsstrecke zwischen den beiden Punkten vom Verkehrsaufkommen ihre größte Bedeutung erreicht. Längst konnte sich der Einzelhandel in zahlreichen Läden etablieren, sodass die Straße neben Remigius- und Sternstraße auf dem Weg zu einer belebten und beliebten Einkaufsstraße Bonns war.

Der dichte Straßenbahnverkehr störte damals niemanden.

Die positive Entwicklung brach jedoch mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs ab. Im gesamten Stadtgebiet kam es durch Bombardierungen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Straßenbahnbetriebs, der schließlich im Januar 1945 gänzlich eingestellt werden musste.

Nachkriegszeit

Anders als im südlichen Abschnitt der benachbarten Bahnhofstraße hielten sich die Zerstörungen in der Poststraße in Grenzen. Bereits am 8. August 1945 fuhr die Straßenbahn wieder durch die Poststraße, nämlich als der Schienenverkehr zwischen Rheindorf und Dottenendorf wieder aufgenommen wurde. Ein Jahr später verkehrten wieder alle Linien, auch wenn die Streckenabschnitte nach Beuel, zur Stadthalle in die Gronau und zur Pastoratsgasse in Endenich nicht in Betrieb genommen worden waren.

Von den Veränderungen des Jahres 1949 war die Poststraße nicht betroffen: Am 12. November 1949 feierten die Bonner die Eröffnung der neuen Rheinbrücke. Dadurch konnte die Linie 1 endlich bis nach Beuel durchfahren.

Gleichzeitig wurde zum ersten Mal eine Strecke stillgelegt, die man nach dem Krieg wieder in Betrieb genommen hatte. Zwischen Friedensplatz und Siebengebirgsstraße (heute Heussallee) wurde die Straßenbahn eingestellt. Damit hatte der Markt-



Oben: Der Käfer parkt vor dem Verkehrsamts. Die Poststraße hat um 1956 noch das Kopfsteinpflaster aus Vorkriegszeiten. ■ Foto: Fotograf unbekannt, Stadtarchiv Bonn

Unten: Blick vom Hauptbahnhof aus in die Poststraße, wo die Straßenbahn in drei Wochen nicht mehr fahren wird. Der Bau der Cassiusbastei ist bereits fortgeschritten, 28. August 1974. ■ Foto: Ottmar Prothmann, Stadtarchiv Bonn





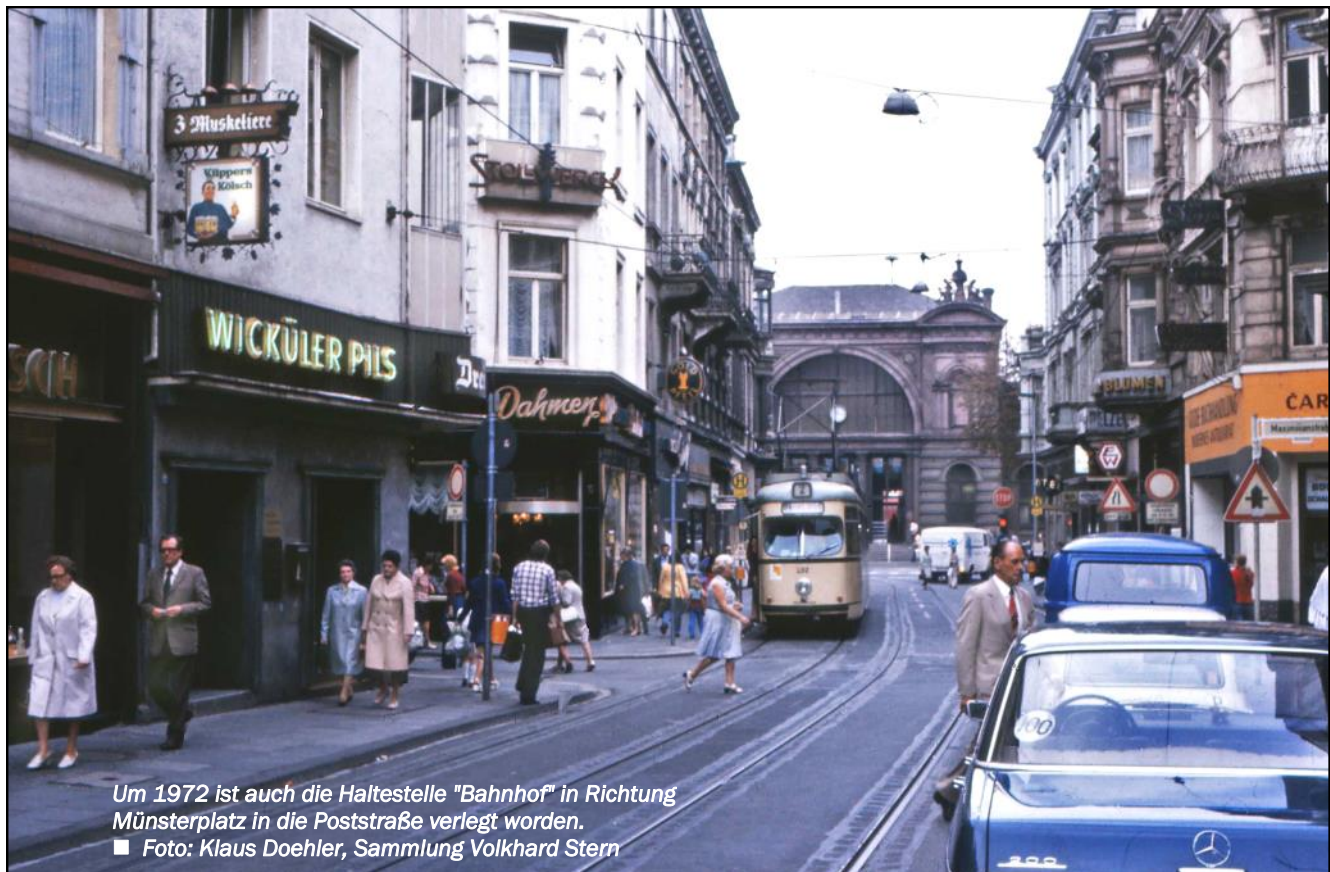
Oben: Die Haltestelle „Bahnhof“ liegt für die Straßenbahn schon seit langem in beiden Fahrrichtungen in der Poststraße. Die Bäckerei Lubig war damals noch drei Häuser weiter vom Hauptbahnhof entfernt.

Rechts am Bildrand der Bauzaun für die Cassiusbastei, 28. August 1974.

■ Foto: Ottmar Prothmann, Stadtarchiv Bonn

Links: Heute gibt es hier statt Straßenbahngleisen Bäume und Tische für die Außengastronomie.

■ Foto: Dr. Frank Mlosch, 4. September 2016



platz mit den Schienen seine aus Pferdebahnzeiten stammende Bedeutung für den Straßenbahnverkehr in Bonn verloren.

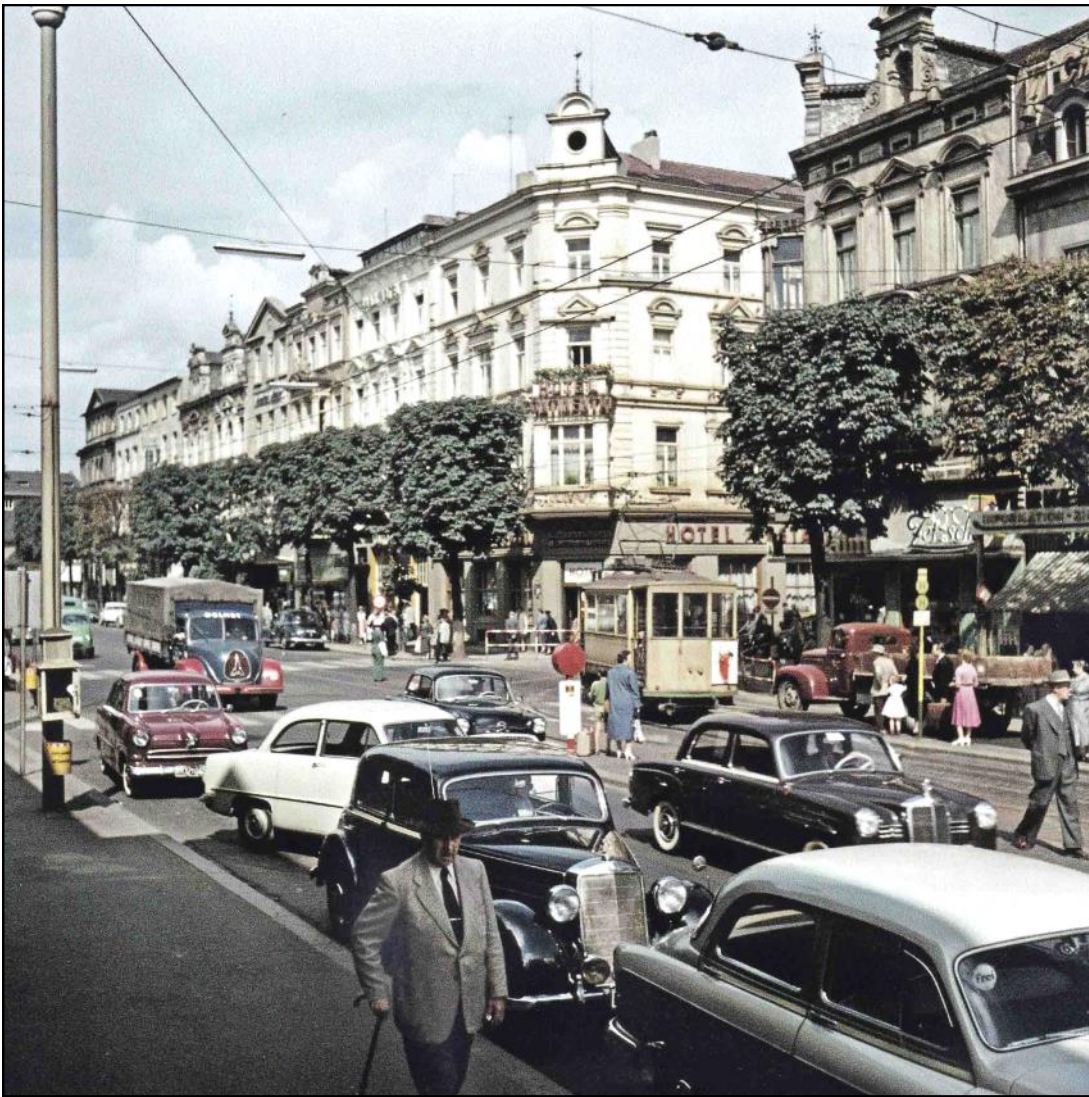
Die bisher hier verkehrende Linie 4 fuhr jetzt von Poppelsdorf zur Rheindorfer Straße, wodurch mehr Fahrten zu den dortigen Ministerien angeboten werden konnten.

Jetzt kam noch einmal der Straßenbahnverkehr in der Poststraße noch einmal in Schwung. Die Linien 1 und 2 waren stets mit Beiwagen unterwegs, anfangs sogar die Linien 3 und 4. Die Straße war für den Autoverkehr, der allerdings nicht die heutigen Ausmaße hatte, Einbahnstraße zum Bahnhof hin. Fußgänger mussten sich mit nicht sehr breiten Gehsteigen zufrieden geben, am südlichen herrschte wegen der Lage der Gleise in geringem Abstand zum Bordstein fast schon drangvolle Enge.

Bemerkenswert ist, dass es für die Straßenbahn keine ausdrückliche betriebliche Vorfahrtsregelung aus der Poststraße heraus in die Bahnhofstraße gab. Hier vertraute man auf die allgemei-

ne Verkehrsregelung, die noch in den fünfziger Jahren durch einen Polizisten wahrgenommen wurde. Der stand auf einem Podest zwischen den Gleisen der Straßenbahn nach Mehlem, der BGM.

Auch in die Straße kehrte Leben und Geschäftigkeit aus der Zeit vor dem Krieg zurück. Die beiden Cafés Dahmen und Krimmling, die sich in der Poststraße gegenüber lagen, wurden zusammen mit dem Café Wieschen „de süße Eck“ genannt und waren beliebte Adressen. Tabakwaren gab es bei Wolsdorff, später Palm an der viel fotografierten Ecke Poststraße/Bahnhofstraße. Nicht weit daneben war das DER-Reisebüro Brinck, immer mit dem neuesten DB-Kursbuch im Schaufenster. Blumen konnte man bei Blumen Schwarz kaufen und der Modelleisenbahner ging seiner Leidenschaft bei Spielwaren Angermann nach. Vor dem Bau des damaligen Kaufhauses Hertie (heute Karstadt) stand an dieser Stelle das städtische Verkehrsamt. Es hatte eine frei zugängliche Wand mit einem Stadtplan, auf



Ein Straßenbahnzug der Linie 1 biegt im Juni 1955 in die Poststraße ein. Noch präsentiert sich der Bau des Hotels Continental in seiner ganzen Pracht. Ein Verkehrspolizist regelt den dichten Verkehr vor dem Bahnhof.

■ Foto: Josef Heinrich Darchinger, Sammlung Harald Flux

dem man einzelne Straßen mit Knopfdruck aufrufen konnte und deren Lage darauf durch Leuchten angezeigt wurde – für Kinder damals ein großer Spaß.

Weniger Straßenbahnlinien

Ein erster Einschnitt in den Straßenbahnverkehr der Poststraße war der 4. Oktober 1953. Von diesem Tag an fuhr keine Bahn mehr nach Poppendorf und zum Frankenplatz. Für die Linie 4 war das Aus gekommen und die Linie 3 übernahm den Ast der „4“ zur Rheindorfer Straße. Als am 3. Mai 1955 auch die zwischen Endenich und Rheindorfer Straße verkehrende Linie 3 eingestellt und der Streckenteil Bonner Talweg – Argelanderstraße der Linie 2 aufgegeben wurde, war der Straßenbahnbetrieb in der Poststraße auf nur noch zwei Linien zurückgegangen. Von Dot-

tendorf aus fuhr die 1 nach Rheindorf und die 2 nach Beuel. Die beiden Linien behielten diese Streckenführung fast 20 Jahre. Daran änderte auch nichts die Erneuerung des Fahrzeugparks, die zu Beginn der 1960er Jahre abgeschlossen worden war. Neue vier- und sechssachsige DÜWAG-Fahrzeuge ersetzten die meist über 50 Jahre alten zweiachsigen Straßenbahnwagen.

Inzwischen hatte die Poststraße, die immer zwischen Bahnhof und Münsterplatz ohne Halt durchfahren wurde, am Richtungsgleis Dottendorf vor dem Hotel Continental eine Haltestelle erhalten. Sie hieß allerdings „Bahnhof“ und ersetzte den bisherigen Halt in der Bahnhofstraße Richtung Dottendorf. Erst in den Jahren des U-Bahn-Baus gab es auf der gegenüber liegenden Straßenseite eine Haltestelle in der Gegenrichtung.

Blick auf die nördliche Straßenecke an der Einmündung Poststraße. Die Straßenbahn hat um 1955 bereits ihre Haltestelle „Bahnhof“ in Richtung Dottendorf vor dem Hotel Continental erhalten. Die Verkehrsregelung durch den Polizisten galt auch für den Straßenbahnverkehr.

■ Foto: Josef Kessel, Stadtarchiv Bonn



Die Folgen des U-Bahn-Baus

In der Folgezeit zogen dunkle Wolken für den Straßenbahnverkehr in der Poststraße auf: In den geplanten U-Bahnhof „Hauptbahnhof“ sollten auch die beiden Straßenbahnlinien 1 und 2 eingebunden werden, was aber mit einer Zufahrt von der Poststraße aus nicht möglich gewesen wäre. Außerdem sah ein Beschluss des Bonner Stadtrats vom 15. Juni 1972 vor, die Fußgänger in Bereichen mit hoher Fußgängerkonzentration gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern zu bevorzugen.

Für die Poststraße bedeutete dies, dass hier künftig keine Bahnen mehr fahren würden. Nachdem

im Zuge des neuen City-Rings bereits eine Gleisverbindung zwischen Thomas-Mann-Straße und der ehemaligen Bahnhofstraße, der heutigen Straße „Am Hauptbahnhof“ geschaffen worden war, wurde am 8. September 1974 zunächst das Gleis in Fahrtrichtung Beuel und Rheindorf, am 16. September die Gegenrichtung aus der Poststraße, Münsterplatz, Vivatsgasse, Friedensplatz und untere Wilhelmstraße in die Thomas-Mann-Straße/ Oxfordstraße verlegt.

Damit war das Ende von 83 Jahren Straßenbahn in der Poststraße gekommen. Es folgte ihre Umgestaltung zur Fußgängerzone als letzter Teil des zusammenhängenden Bonner Fußgängerbe-



reichs. Sie war allerdings erst 1977 abgeschlossen, weil im Abschnitt unmittelbar vor dem Hauptbahnhof weder Südüberbauung noch U-Bahnhof früher fertiggestellt worden waren. Heute erinnern nur noch vereinzelte Wandrosetten der Fahrdrahtaufhängung an die große Zeit der Straßenbahn in der Poststraße.

Quellen:

Höroldt/van Rey (Hg.) *Bonn in der Kaiserzeit 1871-1914*, Bonn 1986

Nauroth, *Straßenbahnen in Bonn*, Nordhorn 1989

Wipperfürth, *Die Geschichte der Bonner Straßenbahn Havestadt, Contag & Cie., Bonn* 1977

Wipperfürth, *Elektrische Straßenbahnen in Bonn 1902-1977*, Bonn 1977

Aufzeichnungen Dr. Frank Mlosch



Oben: Ein Einsatzwagen der Linie 1 biegt aus der Poststraße in die Bahnhofstraße ein.

Bei Fahrten, die nicht den vollständigen Linienweg bedienten, wurde das Zielschild - hier „Nur bis Bahnhof“ - ins rechte Frontfenster gestellt und die Zielanzeigen auf dem Dach umgeklappt.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther, 18. August 1959

Links: Ein Jahr später an der selben Stelle, den Verkehr regelt nun eine Ampelanlage.

Der gerade neu erworbene DÜWAG-Gelenkwagen 133 ist soeben an der Haltestelle „Bahnhof“ abgefahren.

■ Eduard J. Bouwman, Sammlung Reiner Bimmermann, 10. Juli 1960



Oben: Blick von der Bahnhofstraße auf die südliche Ecke der Poststraße mit dem Tabakwarengeschäft Palm - einer von fünf Tabakläden seinerzeit in der Poststraße (1967). ■ Foto: Fingerhuth, Stadtarchiv Bonn

Unten: Heutiger Zustand der Straßenecke. Die Südüberbauung mit dem Hotel Continental ist näher an den Hauptbahnhof gerückt. ■ Foto: Dr. Frank Mlosch, 4. September 2016



Bonner Straßenbahnen



Seit 1995 fahren Bonner Straßenbahnfahrzeuge in der bulgarischen Hauptstadt Sofia. In Berichten darüber mischte sich die Bewunderung ihrer Laufleistung mit der Befürchtung, ihr Einsatz sei bald zu Ende. Erst vor kurzem wurde bekannt, dass die vier- und sechssachsigen Einrichtungswagen durch Fahrzeuge aus Prag ersetzt werden sollen.

Vier Mitglieder des HVSWB machten sich im August 2016 auf den Weg nach Sofia, um festzustellen, welche Bonner Fahrzeuge noch im Einsatz sind. Durch Streckenbeobachtung, einem Besuch des Straßenbahnbetriebshofs Iskar

und Gesprächen mit Personal aus dem Verkehrsbetrieb konnten sie sich ein Bild von der gegenwärtigen Situation der Bonner Straßenbahnen machen.

Betriebsfähig vorhanden waren alle Sechssachser,

also die Wagen 231 bis 240 (ehemalige Bonner Nummerierung). Daneben gibt es noch die vierachsigen Triebwagen 205 bis 214, wovon 205 und 208 allerdings abgestellt sind. Die vierachsigen Beiwagen 281 bis 289 sind bis auf die Wagen 281 und 284 alle einsetzsfähig.

Im Betriebshof Iskar steht seit seiner Anlieferung als Ersatzteilsponder immer



Oben: Der Wagen 4236 (Ex-Bonn 236) überholt am 21. August 2016 einen modernen Skoda/Solaris-Obus der Linie 4 in der Krakrastraße.

Links: Ehemaliger SSB-Achtachser 401 wartet am 20. August 2016 an der Endhaltestelle Druzha II auf dem Boulevard Kopenhagen die Rückfahrt zum Jugendtheater ab.

■ Fotos: Dr. Frank Mlosch, August 2016

Der ehemalige SWB-Sechssachser 238 wartet am 20. August 2016 in der Wendeschleife Krasna Poliana auf die Rückfahrt.

■ Foto: Martin Wolf



noch der achtsachsig Zweirichtungswagen 408, inzwischen fast aller verwertbaren Teile beraubt. Ausgesondert ist nach Unfallschaden Wagen 412. Von den Achtsachsern sind noch die Wagen 401, 405, 410, 411, 413 und 415 im Einsatz.

Die Vier- und die Sechssachser fahren auf der Linie 22, deren Fahrplan im Zuge von Einsparungen auf einen 15-Minuten-Takt reduziert wurde. Auf der Linie 23, auf der ausschließlich die ehemaligen SSB-Achtsachser verkehren, ist der 33/34-Minuten-Takt in Ferienzeiten auf ein 54-Minuten-Intervall zurückgenommen worden. Zwei Kurse sind dafür ausreichend.

Wegen der Einschränkung des Verkehrsangebots ist die Zahl der Reservefahrzeuge hoch. Die Linie 22 wird zudem gemeinsam mit 1987 gelie-

ferten TATRAS bedient. Außerdem sind bisher sechs Prager KT 6 eingetroffen, im August 2016 allerdings noch nicht im Einsatz.

Die Linie 23 scheint an Attraktion eingebüßt zu haben, obwohl eine Verlängerung bereits baulich vorbereitet ist. Es heißt aber auch, dass die Achtsachser durch Kauf von Gebrauchtfahrzeugen fremder Betriebe ersetzt werden sollen.

Was die Zukunft der Bonner Fahrzeuge angeht, lässt sich ihr Alter von über 55 Jahren nicht verleugnen. Ob sich Ausfälle ewig durch einen großen Reservepark ausgleichen lassen, lässt sich nicht mit Sicherheit vorhersagen. Vieles spricht für ein nicht mehr fernes Ende ihres Einsatzes. Aber: Totgesagte leben oft länger ... (FM)

Der Bonner Vierachser 213 ist mit dem Beiwagen 286 am 20. August 2016 auf dem Boulevard Fürst Alexander Dondukow unterwegs.

■ Foto: Dr. Frank Mlosch



Stellwerk Abzweig B9



Eine Aufsicht hat sich hier seit Jahren nicht blicken lassen - wozu dann die Aufsichtskanzel an der Godesberger Allee in Höhe des Maritim-Hotels an der Abzweigung der Stadtbahnstrecke zur Südbrücke?

Tatsächlich ist das Stellwerk "Abzweig B 9", das bei Bedarf von der recht markanten Kanzel aus manuell gesteuert werden konnte und vermutlich bereits 1979 mit Eröffnung der Teilstrecke zur Bundesgartenschau (Rheinaue) in Betrieb ging, seit Einweihung der Godesberger U-Bahn 1994 ohne Funktion. Das ferngesteuerte Stellwerk „Wurzerstraße“ hat seine Aufgabe übernommen. Im Erdreich unter der Aufsichtskanzel befand sich in einem nie genutzten Tunnelstück der Relaisraum.

Heute ist das Bauwerk noch gut in Schuss, hat aber quasi nur noch Denkmalswert. Denn es gibt eine Vorgeschichte: Ende 1967 erhielt der Bundeskanzlerplatz (bis dahin Ecke Reuterstraße/Koblenzer Straße) seinen heutigen Namen, und eine neue - nämlich die besagte - Kanzel für die Verkehrsüberwachung durch die Polizei. Der elegante Zweckbau ersetzte eine offene Polizeikanzel aus den 50er Jahren. Von hier aus konnten bei Bedarf Ampelschaltungen für die freie Fahrt von Regierungskolonnen vorgenommen werden.

Bekanntlich gibt es in Bonn keine solchen Wagenkolonnen mehr. Nachdem der Bundeskanzlerplatz mit Eröffnung der U-Bahn 1975 umgestaltet wurde, erhielten die Stadtwerke Bonn (SWB) die elegante

Kanzel und versetzte sie an die eingangs beschriebene Stelle.

Den Bedienraum etwa fünf Meter oberhalb des Straßenniveaus betritt man über eine Wendeltreppe aus Metall. Im Inneren sieht es trist aus, der Stelltisch ist verschwunden, Kabel liegen offen und ein altes Wählscheibentelefon steht auf dem Boden. Doch die vollverglaste Kanzel gewährt noch immer einen hervorragenden Blick in alle Richtungen. (VS)



Oben: Auf der Fahrt nach Siegburg passiert der vierzig Jahre alte Stadtbahnwagen 7652 das Stellwerk „Abzweig B 9“.

Links: Blick aus der Stellwerkskanzel.

■ Fotos: Volkhard Stern, Juli 2016

Tagebuch**Mit dem Vereinsbus 8603
auf Tour**

■ Grafik: Harald Flux

■ Grafik: Wikipedia

**Samstag, 6. August 2016****Besuch in der Benediktiner-Abtei Maria Laach**

Die Abteikirche der bekannten hochmittelalterlichen Klosteranlage am Laacher See zählt zu den am besten erhaltenen romanischen Bauwerken Deutschlands.

Der HVS**WB**-Vereinsbus fuhr, mit 39 Teilnehmern voll besetzt, pünktlich um 10 Uhr von der Haltestelle Stadthalle ab, zurück ging es ab Maria Laach gegen 16 Uhr.

Als Fahrer war an diesem Tag Stefan Jostes eingeteilt, die Busbegleiter waren Robin Much und Martin Wolf. (HF)

Samstag, 10. September 2016**Besuch des LVR-Freilichtmuseum in Kommern (Eifel)**

Immer einen Ausflug wert ist das 1961 eröffnete Museum mit über sechzig Gebäuden aus dem 19. Jahrhundert, typische Bauten der Region. 35 Interessierten bestiegen um 9 Uhr morgens den grünen Vereinsbus, acht Stunden später endete die Fahrt wieder am Ausgangspunkt in Bad Godesberg. Für die Betreuung der Fahrgäste waren Christoph Beckmann als Fahrer sowie Ralf Heinzl und Martin Wolf als Busbegleiter zuständig. (HF)



■ Grafik: Wikipedia

Samstag, 1. Oktober 2016**Ausflugsfahrt an die Ahr ...**

... entlang der Linienwege der ehemaligen Bonner Überland-Buslinien 41 und 44 nach Mayschoß. Wer wollte, konnte in der Mittagspause den dortigen Weinkeller der örtlichen Winzergenossenschaft besichtigen.

An der Godesberger Stadthalle ging es um 9 Uhr los, kurz nach 15:30 Uhr war die Ausflugsfahrt beendet.

Mit 25 Teilnehmern war Martin Koldehoff als Fahrer unterwegs, unterstützt wurde er von Thomas Nehiba und Martin Wolf als Busbegleiter. (HF)



■ Grafik: Harald Flux

**Wussten
Sie schon,
dass ...**

... es einst auf der Siebengebirgsbahn, heute Teil des Liniennetzes der „66“, Eilzüge gab?

Im Sommer 1954 fuhren zu Hauptverkehrszeiten sieben Zugpaare zwischen Bonn Rheinuferbahnhof und Bad Honnef. Die Züge hielten außerhalb von Bonn und Beuel nur in Ramersdorf, Oberdollendorf, Königswinter (Düsseldorfer Hof) und Rhöndorf. Die Fahrzeit für die 16 Kilometer lange Strecke reduzierte sich von 43 auf 36 Minuten.

27 Elektr. Bahn Bad Honnef—Königswinter—Bonn

Bad Honnef	530	609	614	626	656	708	708	718	728	738	748	808	1708	1720
Rhöndorf	533	609	617	629	659	711	711	721	731	741	751	811	1711	1723
Königsw., Denkmal	536	606	620	632	702	714	724	734	744	754	814	814	1714	1726
" Rheinf.	538	608	622	634	704	716	726	736	746	756	816	816	1716	1728
" D'dorf.-H.	515	540	610	628	635	653	705	716	728	746	748	818	1718	1730
Langenburg	519	544	614	627	639	657	709	722	732	752	802	822	1722	1734
Oberdollendorf	522	547	617	630	642	700	712	722	735	752	805	825	1725	1737
Römlinghoven	525	550	620	633	645	703	715	728	738	758	808	828	1728	1740
Oberkassel	527	552	627	639	647	705	717	730	740	760	810	830	1730	1742
Ramersdorf	530	555	625	638	648	708	720	733	743	763	813	833	1733	1745
Küdinghoven	532	557	627	640	650	710	722	735	745	765	815	835	1735	1747
Limperich	533	558	628	641	651	711	723	736	746	766	816	836	1736	1748
Beuel-Bahnhof	536	601	614	631	641	701	713	726	736	756	806	826	1739	1751
Beuel-Beueler Platz	539	604	617	634	644	704	716	729	739	759	809	829	1742	1754
Bonn-Rheinbrücke	543	608	621	638	648	708	720	733	743	763	813	833	1746	1758
Bonn-Friedensplatz	545	610	623	640	650	710	722	735	745	765	815	835	1748	1760
Bonn-Rheinuferbhf.	548	613	626	643	653	713	725	738	748	768	818	838	1751	1763

E = Eilzug, hält nicht an allen Haltestellen

Der Eilzugverkehr lief nicht problemlos. Schon bei geringen Verspätungen kam es insbesondere auf dem eingleisigen Streckenabschnitt zu Behinderungen im Betriebsablauf. Außerdem nutzte nur eine geringe Anzahl von Fahrgästen das Zugangebot, weil weniger Haltestellen angefahren wurden.

Die Eilzüge fuhren nicht lange. Mit der Einstellung des beschleunigten Verkehrs fiel für viele Fahrgäste ein Ärgernis weg: Die Wartenden an Stationen, an denen die Eilzüge nicht hielten, schauten erwartungsvoll der sich nähernden Bahn entgegen, mussten aber dann einem durchrasenden Eilzug und seiner Staubwolke hinterher sehen. (FM)

Terminkalender

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

**10. Dezember
2016**

Weihnachtsfeier des HVS WB im Betriebshof Bonn-Dransdorf.
Bitte beachten Sie: Wir feiern an einem Samstag..

Info-Treff für Mitglieder

Regelmäßiger Info-Treff jeden zweiten Donnerstag im Monat im Restaurant „Il Borgo“ (DB-Bahnhof Bonn-Dransdorf) 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.

**Nächster Info-Treff
erst im Februar 2017!**