

HV SWB

aktuell



Nr. 1/2019

12. Jahrgang

Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte



Niederflur-Bahnen in Bonn

Teil 1



**FAHRZEUG-
GESCHICHTE**

*Doppeldecker
in Bonn*

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)
Ralf Th. Heinzel (RH)
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

25 Jahre Niederflurbahnen in Bonn



Der Bonner Zwei-
richtungswagen
9151 während der
Ausstellung zum
„Tag der offenen
Tür“ am 27. April
1991 im Betriebs-
hof Bonn-Drans-
dorf.

■ Foto:

Michael Much



Der DÜWAG-
Prototyp der VÖV-
Niederflur-Stadt-
bahn kam in Bonn
über kurze Probefahr-
ten kaum hinaus.
Erhebliche technische
Probleme verhinderten
das.

Als der mit der SWB-
Betriebsnummer 9151
versehene Wagen am
28. Mai 1991 auf dem
Betriebshof Bonn-
Dransdorf fotografiert
wurde, lag der Tag der
offenen Tür bereits ei-
nen Monat zurück.

■ Foto:

Michael Much



Der Bremer Pro-
typ-Wagen
801 passierte
während der
Präsentations-
fahrt am 26.
April 1991 den
Bonner Haupt-
bahnhof.

■ Foto:

Volker Dibbern

bahnen in Bonn

Teil 1



Auf dem Weg zur Niederflurbahn

Das Einzelrad-Einzelfahrwerk (EEF): Eine technische Entwicklung, die sich nicht bewährte

Von 1914 bis 1960 setzte die Straßenbahn Bonn - Godesberg - Mehlem (BGM) Beiwagen ein, deren Einstiegs-höhe nur dreißig Zentimeter betrug. In allen anderen Bonner Straßenbahnen oder Bussen waren bis zu 90 Zentimeter Einstiegshöhe über drei Stufen zu überwinden.

Gut dreißig Jahre lang gab es dann in

Bonn keine Fahrzeuge mit niedrigen Einstiegen. Das änderte sich in den 1990er Jahren entscheidend: Die ersten serienmäßigen Niederflur-Busse fuhren ab 1990. Prototypen wurden bereits um 1980 erprobt.

Bei den Straßenbahnen waren 1991 die ersten Prototypen zu sehen, 1994 folgten die Serienfahrzeuge.



Ein BGM-Zug hielt am 1. Juni 1950 an der Haltestelle Reuterstraße. Bis zum Neubau der Reuterbrücke 1962 lag die Trasse in Seitenlage. Hinter dem Triebwagen 2 war der niederflurige Beiwagen 47 gereiht, der ein bequemes Einsteigen ermöglichte.

■ Foto: Dieter Walkking, Sammlung Axel Reuther

Niederflurbahnen waren für Bonn nichts Neues. In den Jahren 1914 und 1924 beschaffte die Straßenbahn Bonn-Bad Godesberg-Mehlem (BGM) fünf Niederflurbeiwagen mit den Nummern 43 bis 47. Hergestellt wurden sie im Kölner Werk van der Zypen & Charlier. Der Wagenboden war in der Fahrzeugmitte etwas höher als die

damaligen Bürgersteige. An beiden Fahrzeugenden erhöhte sich der Boden so, dass jeweils ein zweiachsiges Drehgestell darunter gebaut werden konnte. In der Wagenmitte montierte Türen ermöglichten den einfachen und bequemen Ein- und Ausstieg. Die Bonner nannten den Wagen liebevoll „Badewanne“, weil eine gewisse Ähnlichkeit bestand.

Bereits ab 1939 waren im Zusammenhang mit der Planung eines Einheitsstraßenbahnwagens bei der DUEWAG Bahnen mit niedrigen Wagenböden für Düsseldorf und Essen gebaut worden. Die damals noch recht großen Gleichstrommotoren verstaute man rechts und links am Wagen unter quer verlaufenden Sitzreihen.



Der BGM-Zug aus Mehlem hat im August 1955 die Bonner Endstation Rheinuferbahnhof erreicht.

In dieser Fahrtrichtung war der niederflurige Beiwagen, eine der sogenannten Badewannen (oder „Plattfööß“), immer am Schluss gereiht.

Rechts im Foto sind die Gleise der Siebengebirgsbahn zu erkennen, die hier in der Meckenheimer Straße (heute Thomas-Mann-Straße) ihre Endstation hatte.

■ Foto: Gerd Leimbach, Sammlung VDVA



Museumswagen 3 in Budapest 1969.

Für den Betrieb der 1896 in Betrieb genommenen Budapester U-Bahn wurden zehn Triebwagen der ungarischen Firma Schlick mit Holz- und Metallaufbauten erworben. Die elektrische Ausrüstung kam von Siemens & Halske.

Die niederflurigen Fahrzeuge waren ungewöhnlich konstruiert: Die Langträger waren in Schwanenhalsform ausgeführt, zwischen den Drehgestellen war der Fahrgastraum aufgehängt. Das war notwendig, weil die Tunnel wegen eines darunterliegenden Abwassersammelkanals nur eine lichten Höhe von 2,85 Metern besaßen. Strom erhielten die Züge in der U-Bahn aus einer zweipoligen Deckenstromschiene, auf dem oberirdischen Abschnitt gab es zweipolige Einfachfahrleitung. Die Fahrdrahtspannung betrug nur 350 Volt.

■ Foto: Fortepan, Wikipedia

Ab Anfang der 1980er Jahre gelang es, durch Stromstellertechnik den Fahrleitungsgleichstrom im Fahrzeug in Drehstrom umzuwandeln. Drehstrommotoren haben höhere Wirkungsgrade, sind kleiner und benötigen keine Kohleschleifer.

Am Institut für Schienenfahrzeuge in Aachen begann Professor Fritz Frederich mit der Entwicklung einer Niederflur-

straßenbahn: Seine Idee war, ein Schienenfahrzeug so leicht wie einen Linienbus zu bauen und darunter als Fahrwerk eine modifizierte Lkw-Vorderachse zu setzen: das Einzelrad-Einzelfahrwerk (EEF). Es besteht aus einer schwenkbaren Radeinheit, die radial angelenkt und durch einen kompakten Drehstrom-Einzelrad-Motor angetrieben wird.

Die maximale Achslast von fünf Tonnen zwang zu extremen Leichtbau.

Das Fahrwerk musste ausgiebig getestet werden. Ein vierachsiger Triebwagen der Rheinbahn Düsseldorf, der 2106, diente als Versuchsfahrzeug. Der Tausch mit dem herkömmlichen Drehgestell erfolgte bei DUEWAG. Vom Januar 1989 bis Juni 1990 fanden Probefahrten im Düsseldorfer Straßenbahnnetz statt.

Der Museumszug der Düsseldorfer Rheinbahn mit Triebwagen 267 und Beiwagen 316 hielt am 31. Juli 1988 in der Schleife „Rheinbahnhaus“ im Stadtteil Oberkassel. Sein Fahrtziel war der Hauptbahnhof.

Die 1937 gebauten Fahrzeuge gehörten zu einer Serie von niederflurigen Straßenbahnwagen und waren bis Mitte der 1970er Jahre im planmäßigen Einsatz.

■ Foto: Harald Müller





Als Erprobungsträger für das EEF hatte DUEWAG den Wagen 2106 der Düsseldorfer Rheinbahn AG gewählt. Hier war er im Frühjahr 1989 auf Probefahrt kurz vor dem Hauptbahnhof der Landeshauptstadt zu sehen.

■ Foto: Dirk Pohl

Die Neukonstruktion des EEF erwies sich als tauglich, so dass DUEWAG drei Versuch-Niederflurbahnen baute: für **Düsseldorf** (Normalspur, zweiteiliges Einrichtungsfahrzeug), für **Bonn** (Normalspur, zweiteiliges Einrichtungsfahrzeug) und für **Mannheim/Ludwigshafen** (Schmalspur 1000 mm, dreiteilige Einrichtungsbahn, mit vier EEF).

Bonn erhielt das hochmoderne Straßenbahnfahrzeug im Sommer 1991. Versuchsfahrten auf dem SWB-Betriebshof Bonn-Dransdorf zeigten aber ein sehr problematisches Fahrverhalten. Schon bei geringer Geschwindigkeit schaukelte sich der Wagenkasten hoch und geriet in Vibrationen.

Zu einer Ausstellung vor dem

Siegburger Bahnhof konnte der Neuling nur mit einem Unimog geschleppt werden. Der musste mehrfach abbremsen, um das immer wieder einsetzende Aufschaukeln zu verhindern.

Das Fahrzeug mit der Betriebsnummer 9151 wurde am Tag der offenen Tür am 27. April 1991 im Betriebshof Dransdorf der Öffentlichkeit gezeigt, zu-



Die VÖV-Niederflur-Stadtbahn der Düsseldorfer Firma DUEWAG.

Der Wagen mit der SWB-Betriebsnummer 9151 wurde am 27. April 1991 auf dem Tag der offenen Tür auf dem SWB-Betriebshof Bonn-Dransdorf gezeigt.

■ Foto: Harald Flux

Der Bremer MAN/GHH-Prototyp 801 fuhr am 26. April 1991 als Präsentationsfahrt zwischen Dottendorf und Beuel, die Aufnahme entstand in der Thomas-Mann-Straße.

Am rechten Bildrand ist ein Postauto zusehen, ein Mercedes-Benz Transporter T2 (gebaut 1967 bis 1986). Das Besondere: Es ist ein gepanzerter Werttransporter, zu erkennen am kleinen Fenster an der rechten Ladetür.

■ Foto:
Michael Much



sammen mit einem ebenfalls neuen Niederflurwagen vom Typ MAN/GHH GT3/6 der Bremer Straßenbahn.

Die Bremer Niederflurbahn war zuvor in Bonn sogar als Präsentationsfahrt mit Fahrgästen eingesetzt worden und zeigte im Gegensatz zum VÖV-Wagen keinerlei Störungen oder Mängel. Den Technikern der Stadtwerke Bonn war sehr schnell klar, dass die VÖV-Bahn als Verkehrsmittel ungeeignet war. Die Versuchsfahrten in Düsseldorf funktionier-

ten etwas besser, weil das vorhandene hintere Drehgestell der Bahn Stabilität verlieh.

Drei EEF-Fahrwerke unter einem ultraleichten Wagenkasten (wie beim Bonner Niederflurwagen) konnten eine Laufruhe einfach nicht gewährleisten. Auch andere Verkehrsbetriebe sahen diese Entwicklung skeptisch und wandten sich von diesem Niederflurtyp mit den Einzelradeinzelfahrwerken ab.

Ähnlich wie bei der eingangs beschriebenen „Badewanne“ fa-

vorisierten die Besteller dreiteilige Bahnen mit einem Niederfluranteil von 70 Prozent, die mit im vorderen und hinteren Wagenteil je ein herkömmliches Drehgestell besaßen.

Den mittleren Wagenkasten trugen an den jeweiligen Enden montierte lose Lauffahrwerke.

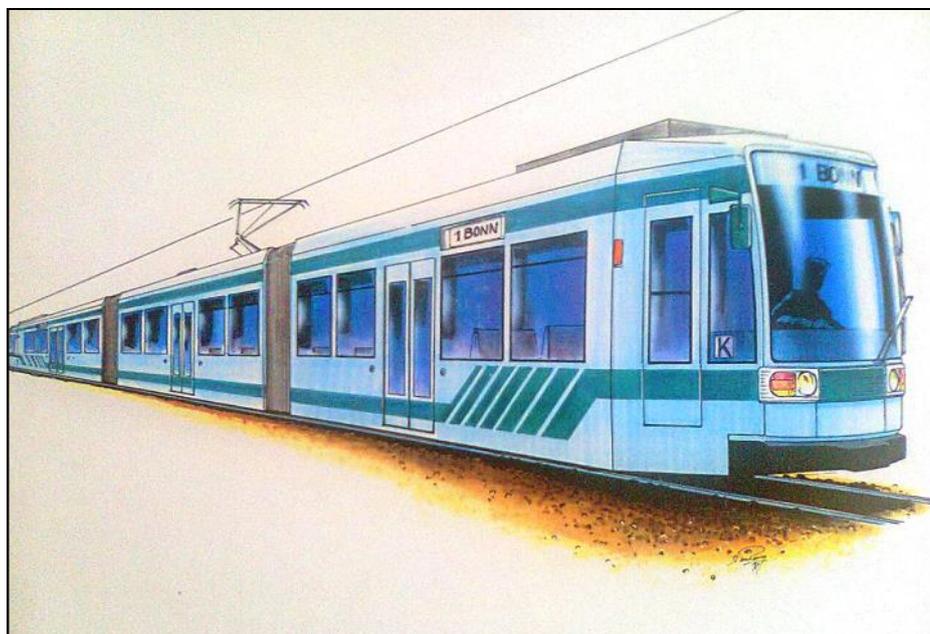
So kam es schließlich zur Bestellung von den Niederflurbahnen des Typs R 1.1-Bonn beim Hauslieferanten DUEWAG. (VD)

Nach der enttäuschenden Vorstellung des DUEWAG-Prototyps entschieden sich die Bonner Stadtwerke 1994 doch wieder für ein Produkt der Düsseldorfer Firma.

Das Fahrzeug erhielt an den Wagenenden Drehgestelle, Einzelrad-Laufräder wurden nur unter den Gelenken eingebaut. So wurde die nötige Laufruhe erreicht.

Die vorliegende Entwurfszeichnung zeigt den Wagen noch mit geplanter Fahrerstandtür, die bei der Serie entfiel.

■ Sammlung:
Michael Much



T4 (Rheinbahn)

EEF-Erprobungsträger



Wagen 2106 der Düsseldorfer Rheinbahn, Versuchsträger für das EEF, bog im Frühjahr 1989 von der Straße Am Steinberg in die Merowingerstraße ab.

Links im Hintergrund sind die Gebäude des Depots Am Steinberg im Stadtteil Bilk zu sehen.

Im eingeklinkten Foto ist das anfangs noch unverkleideten Einzelrad-Gestell deutlich zu erkennen.

■ Fotos: Dirk Pohl

Großraumtriebwagen 2106

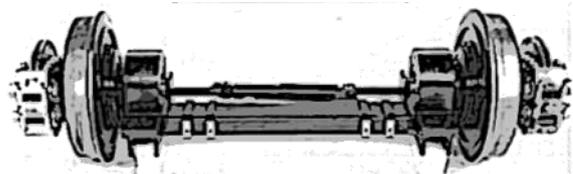
DÜWAG lieferte zwischen 1953 und 1955 insgesamt 34 vierachsige Großraumtriebwagen vom Typ T 4 an die Düsseldorfer Rheinbahn. Sie erhielten zunächst die Betriebsnummern 2001 bis 2034.

Einige dieser sogenannten Einrichtungswagen wurden in den 1960er Jahren zu Beiwagen umgebaut. Die übriggebliebenen Triebwagen erhielten 1970 die Betriebsnummern 2101 bis 2118.

Triebwagen 2106 wurde bis Mitte der 1980er Jahre im Linienverkehr eingesetzt. 1989 und 1990 diente er als Erprobungsträger für das Einzelrad-Einzelfahrwerke (EEF). 1993 musterte ihn die Rheinbahn aus. (hf)

Radpaar-Träger mit EEF-Laufradeinheit

■ Grafik: Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Dissertation Dipl.-Ing. Yunfan Wei



NF 3 (Prototyp)

DUEWAG, Waggon-Union, LHB, MBB, Siemens



Oben:

Der vermeintliche Nachfolger und sein Vorgänger: Die beiden DUEWAG-Triebwagen 9151 (Baujahr 1990) und 234 (Baujahr 1959) standen am 28. Mai 1991 im Betriebshof Bonn-Dransdorf einträchtig nebeneinander.

■ Foto: Michael Much

Links:

Detailaufnahme des EEF am Wagen 9151 (27. April 1991, SWB-Betriebshof Bonn-Dransdorf).

■ Foto: Harald Flux



oben

Der Düsseldorfer Wagen 3601 ist seit 2002 im Betriebs-
hof Heerdt unterge-
stellt.

Foto vom 13. Juni
2015.

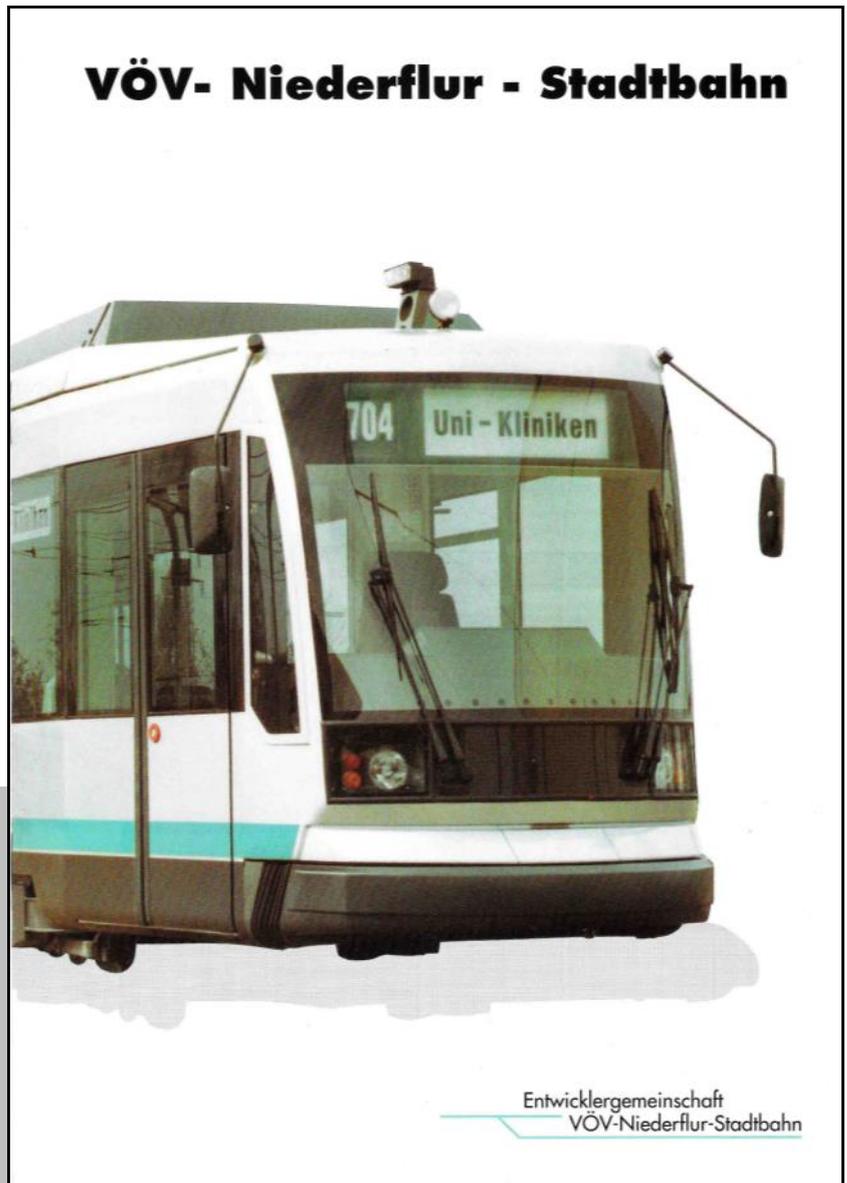
■ Foto: HVSWB

oben

Herstellerprospekt
des VÖV-Stadtbahn-
wagens aus dem
Jahr 1990.

Auf dem Titelblatt ist
der Düsseldorfer
Wagen 3601 abge-
bildet.

■ Sammlung
Harald Müller



Der Düsseldorfer VÖV-Proto-
typ II im derzeit
aktuellen Zu-
stand.

Der nicht fahr-
fähige Wagen
wurde am 8.
Mai 2010 im
Betriebs-
hof Heerdt ge-
zeigt.

■ Foto:
Hans Männel,
Linie D

VÖV-NIEDERFLUR-STADTBAHN	PROTOTYP I	PROTOTYP II	PROTOTYP III
Bauart	Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen Stahl-Leichtbauweise	Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen Stahl-Leichtbauweise	Zwei richtungs-Doppelgelenk-Triebwagen Aluminiumbauweise
Einsatzort	Mannheim/Ludwigshafen	Düsseldorf	Bonn
Inbetriebnahme	1991	1991	1991
Rückgabe an Hersteller	bis 1992	bis 1992	bis 1992
Verschrottung	nach 1994	Museumsfahrzeug	nach 1994
Länge	26.690 mm	20.190 mm	20.190 mm
Breite	2.300 mm	2.400 mm	2.400 mm
Höhe	3.240 mm	3.240 mm	3.240 mm
Spurweite	1.000 mm	1.435 mm	1.435 mm
Einstiegshöhe	290mm	290mm	290mm
Sitzanordnung	2+1 (quer)	2+1 (quer)	2+2 (quer)
Sitzplätze	74	55	51
Stehplätze	79	59	67
Gesamtplätze	153	114	118
Gangbreite	740 mm	740 mm	520 mm
Leergewicht	23.980 kg	17.750 kg	16.800 kg
EEF-Fahrwerke	4	3	3
davon angetrieben	3	2	2
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	80 km/h	80 km/h
Anfahrbeschleunigung	1,1 m/s ²	1,1 m/s ²	1,1 m/s ²
Motorleistung pro Rad	6 x 60kW	4 x 60kW	4 x 60kW

Quelle: DUEWAG-Prospekt



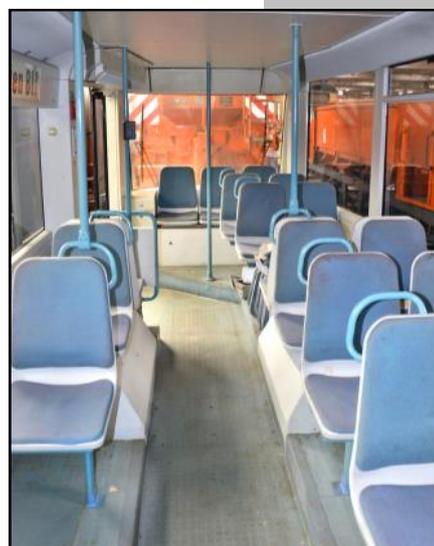
links

Einstiegsbereich des Bonner Wagens 9151 (27. April 1991).

unten

Innenansicht des Düsseldorfer Wagens 3601 (13. Mai 2015).

■ Fotos: Volker Dibbern (links), HVSWB



GT6N (Prototyp)

MAN/Gutehoffnungshütte GHH/ Kiepe



Die beiden Niederflur-Prototypen, die Triebwagen 801 (BSAG, links) und 9451 (SWB, rechts) werden eingerahmt vom Bonner Museums-wagen 13 (Baujahr 1906, ganz links) und vom Kölner Pferde-bahnwagen 211 (Baujahr 1894, ganz rechts) .

Das Foto entstand am 27. April 1991, dem „Tag der offenen Tür“ im Betriebshof Bonn-Dransdorf.

■ Foto:
Michael Much

Niederflurwagen 801 (BSAG Bremen)

10.01.1990 Als Neufahrzeug nach Bremen geliefert
Juli 1990 Bremen Linieneinsatz

22.04.1991 **Bonn** (7 Tage) bis 29.04.1991

30.04.1991 Bremen

29.05.1991 Stockholm (Schweden) - 14 Tage

12.06.1991 Göteborg (Schweden) - 6 Tage

18.06.1991 Bremen

02.11.1991 Magdeburg - 9 Tage

12.11.1991 Berlin - 11 Tage

23.11.1991 Bremen

27.05.1992 Schwerin - 14 Tage

09.06.1992 Bremen

20.09.1992 Warschau - 5 Tage

26.09.1992 Krakau - 3 Tage

01.10.1992 Posen - 5 Tage

07.10.1992 Prag - 5 Tage

16.10.1992 Bremen

20.04.1993 Amsterdam - 28 Tage

19.05.1993 Bremen

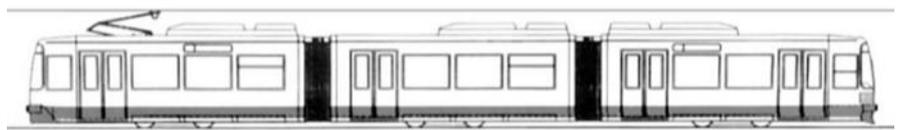
Mai 1998 Hauptuntersuchung

Juni 1998 mit modifiziertem Aussehen zu Test- und Fahrschulzwecken eingesetzt

16.06.1998: Abgabe nach Norrköping, Schweden mit der Betriebsnummer 3801.

12.07.2011: Rückkehr nach Bremen, mit Betriebsnummer 801 im Bremer Straßenbahnmuseum ausgestellt

Quelle: Freunde der Bremer Straßenbahn (FdBS)



VÖV-NIEDERFLUR-STADTBAHN

GT6N PROTOTYP

Bauart	Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen Stahl-Leichtbauweise
Einsatzort	Bremen/Norrköping
Inbetriebnahme	1990
Ausmusterung	bis 2011
Verschrottung	Museumsfahrzeug
Länge	26.500 mm
Breite	2.300 mm
Höhe	3.290 mm
Spurweite	1.435 mm
Einstiegshöhe	300 mm
Sitzanordnung	2+1 (quer)
Sitzplätze	67
Stehplätze	103
Gesamtplätze	170
Leergewicht	26.800 kg
Drehgestelle	3
Radsatzfolge	(1A)+(A1)+(A1)
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Motorleistung pro Rad	3 x 85kW

Quelle: Freunde der Bremer Straßenbahn (FdBS)



ganz oben: Der Bremer Wagen 801 im April 1991 vor der Halle des Betriebshofs Bonn-Dransdorf. Der Wagen trug noch die Bremer Beschilderung. ■ Foto: Volker Dibbern

oben: Im November 1991 war der gleiche Wagen in Berlin. Ordentlich beschildert als Sonderzug war er mit Fahrgästen unterwegs - und voll besetzt. ■ Foto: Roehrensee/Wikipedia



Der Bremer Niederflur-Prototypwagen 801 wurde ab 22. April 1991 für eine Woche in Bonn erprobt.

Als er am 26. April 1991 an der Haltestelle Stadthaus fotografiert wurde, setzte man ihn zu Präsentations- und Probefahrten zwischen Beuel und Dottendorf ein.

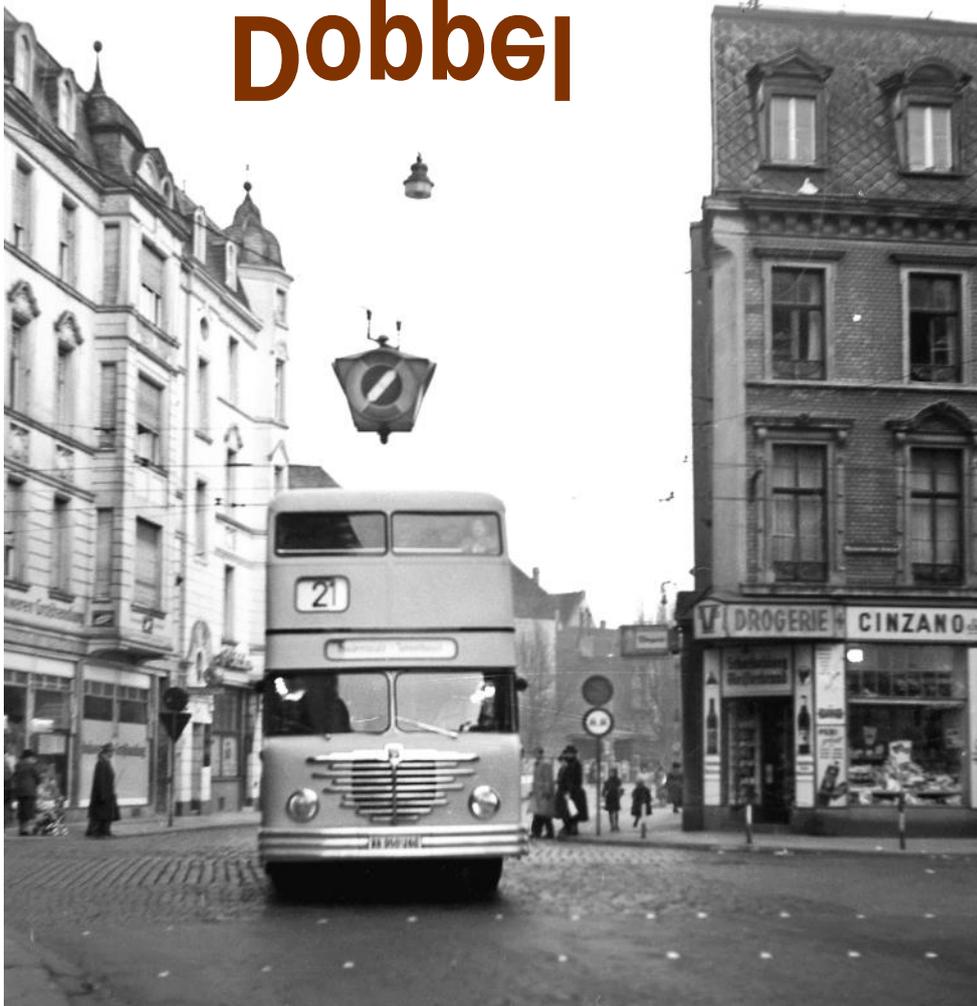
Am Tag darauf konnte er beim Tag der offenen Tür besichtigt werden.

Links ist ein Teil des Krannachbaus aus der Römerzeit zu erkennen, der hier von 1989 bis 1996 stand. Hinter der Litfaßsäule befand sich damals der Treppenaufgang zur später abgerissenen Stadthausbrücke.

■ Foto: Volker Dibbern

Doppeldecker in Bonn

Doppel



Als Probewagen war ein Berliner Doppeldecker im November 1955 im Bonner Linienverkehr eingesetzt.

Vom Friedensplatz kommend fuhr der Bus als Linie 21 durch die Bornheimer Straße (heute Budapester Straße) Richtung Tannenbusch.

Soeben hatte er die Gleise der Linie H überquert, die in der Meckenheimer Straße (heute Thomas-Mann-Straße) lagen.

Den Straßenverkehr regelte damals die bekannte Heuer-Ampel, die über der Straßenkreuzung angebracht war.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

Ohne ihre Doppeldeckerbusse sind Metropolen wie London oder Berlin kaum vorstellbar. In Westdeutschland gab es weitere Städte, in denen Doppeldecker im Linienverkehr fuhren: größere wie Frankfurt am Main, kleinere wie das norddeutsche Lübeck.

Im Rheinland, in Köln, Aachen oder Bonn, wurden die etwas niedrigeren Anderthalbdecker eingesetzt, hier gaben oft die Durchfahrthöhen der Eisenbahnunterführungen den Ausschlag.

BERLINER STADTBUSSE

In Bonn waren allerdings von Zeit zu Zeit klassische Doppelstockbusse zu sehen.

Das erste Mal fuhr im November 1955 ein Büssing-Doppeldecker vom Typ D2U mit offener Heckplattform durch Bonn. Der Berliner Bus, Kennzeichen KB 050 260, wurde damals drei Wochen lang erprobt und war auf der

Linie 21 zwischen Friedensplatz und Tannenbusch eingesetzt. Zu einer Beschaffung kam es nie.

Der nächste Doppeldecker war zur „Berliner Woche“ 1965 in Bonn. Ein Berliner Büssing DF 4, Wagennummer 650, fuhr vom 21. bis 30. Oktober auf der Bad Godesberger Linie 3 (Mehlem Markt - Stadttheater - Zentralfriedhof). Siehe auch HVSWB aktuell 5/2015.

Auf den nächsten Berliner Doppelstockbus musste wieder zehn Jahre lang gewartet werden. Dafür kamen sie im Doppelpack: zwei MAN SD 200, die Wagen 2623

und 2627 der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG).

Die beiden Busse fuhren ab Sommer 1975 im Auftrag der Stadt Berlin als sogenannte „Arbeitskräftewagen“ in viele Städte des Bundesgebiets. Die geteilte Stadt benötigte dringend Fachkräfte, die durch diese Werbeveranstaltung zum Umzug bewegt werden sollten.

Die beiden Doppeldecker waren im Juni 1975 für einige Tage auf dem Bonner Münsterplatz aufgestellt. Siehe auch HVSWB aktuell 1/2016.

Fortsetzung auf Seite 17



Theaterplatz Bad Godesberg, 1965: Der Berliner Doppeldecker wartete an der Haltestelle „Stadttheater“. Auf dem Werbeständer links neben dem Bus wurde für die Berliner Woche geworben...
 ■ Foto: Matthias Eulgem, Sammlung Claus Lesclinier

Der Berliner Werbebus 2627 wartete im Juni 1975 auf dem Bonner Münsterplatz auf Interessenten. Im Hintergrund ist rechts die Hauptpost zu sehen, links das Kaufhaus Hertie (heute Karstadt). Stütze und Dach im Vordergrund gehörten zum „Milchhäuschen“, das in dieser Bauform von 1965 bis 2004 hier stand. Heute ist hier das Café „MIDI“. ■ Foto: Volker Dibbern



Wiking-Modellbus von 1985, Sammlung Ralf Th. Heinzl. ■ Foto: Harald Flux

Cabrio-Doppeldecker der Firma Willms aus Neunkirchen-Seelscheid, der ehemalige Berliner Wagen 3827, fuhr im Mai 2008 als Stadtrundfahrt. Der Bus wartete am Bonner Zentralen Busbahnhof auf Fahrgäste, an dieser Haltestelle hielt auch die Linie 800 nach Rheinbach.

■ Fotos: HVSWB



links:

Werbeprospekt der Bonner City Tour von 2008.

■ Sammlung HVSWB

rechts:

Oberdeck des Cabrio-Doppeldeckers der Firma Willms, Mai 2008.

■ Fotos: HVSWB



Nur kurzzeitig wurde der Doppelstockbus der Firma Berlin City Tour in Bonn eingesetzt. Auch dieser Bus hält an der Haltestelle der Linie 800, Juli 2009.

■ Fotos: HVSWB



Der Doppelstockbus des Vereins „Omnibus für direkte Demokratie“ stand am 18. April 2018 auf dem Bonner Münsterplatz. Im Hintergrund links ist das Bonner Münster zu sehen. ■ Foto: Harald Flux

Fortsetzung von Seite 14

STADTRUNDFAHRTEN

Seit den 1990er Jahren sah man in Bonn, wie überall in Deutschland, immer mehr umgebaute ehemalige Linienbusse, die nun für Stadtrundfahrten genutzt wurden. Darunter waren viele Doppelstockbusse.

Ab Mai 2008 übernahm die Firma Willms die Bonn Stadtrundfahrten

unter dem Namen „Bonner City Tour“. Eingesetzt wurden Cabrio-Doppelstockbusse, ehemalige Berliner MAN SD 202: die Wagen K-CT 1157 (ex BVG 3675) und K-CT 1159 (ex BVG 3827). Zusätzlich fuhr im Sommer 2009 eine weitere MAN SD 202 mit dem Kennzeichen B-DP 3725 (ex BVG 3725), der der Firma „Berlin City Tour“ gehörte. Nach der Saison 2009 gab Willms die Fahrten auf.

INFOBUS

Am 18. April 2018 stand wieder ein Doppelstockbus auf dem Münsterplatz. Der ehemalige Berliner MAN SD 200 gehört seit 2000 Werner Küppers, der mit dem weißen Bus jahrein, jahraus durch Deutschland fährt und mit seinem Verein „Omnibus für direkte Demokratie“ für Volksabstimmungen wirbt. (HF)



Aus anderer Perspektive nochmals der Doppelstock-Werbebus am 18. April 2018 auf dem Bonner Münsterplatz.

Im Hintergrund das Warenhaus Galeria Kaufhof, dessen Zukunft derzeit ungewiss erscheint.

■ Foto: Harald Flux

Samba-Tour durch Bonn

Stadtrundfahrt im VW Bulli, April 2018 am Poppelsdorfer Schloss. ■ Foto: Bonn City Tours



Es ist das typische Geräusch des Boxermotors, mit dem ein türkisblauer VW Bus in den Gassen der Altstadt auf sich aufmerksam macht.

Lieferwagenfahrer würden jetzt böse Blicke ernten, nicht aber der Fahrer dieses Kleinbusses. Im Gegenteil: interessierte Blicke sind die Reaktionen der Fußgänger.

Was hier zu beobachten war, ist das Ergebnis einer außergewöhnlichen Idee: Christoph Nettekoven und Daniel Friesen hatten die Idee, eine Stadtrundfahrt in einem VW Bus anzubieten.

Nun gibt es schon länger Stadtrundfahrten durch Bonn, insofern ist es keine neue Idee. Aber diese hier bietet etwas Besonderes: Der

VW Bus ist kurz, schmal und wendig, man erreicht mit ihm Ziele, die die großen Omnibusse nicht anfahren können. Die Gassen der Altstadt (der südlichen Nordstadt),

Kontakt

Daniel Friesen
Bonn City Tours
Kaiserstraße 135
53113 Bonn

E-Mail:
bonnacitytours@web.de

die engen Straßen der Südstadt können die „normalen“ Busse der Stadtrundfahrt nicht erreichen.

Nettekoven fährt den achtsitzigen

VW Bus, Friesen, ein Historiker, bietet mit „Bonn City Tours“ schon länger Touristenführungen an - zu Fuß, seit letztem Jahr aber auch im Kleinbus. Zwei bis drei Stunden lang fahren die beiden mit ihren Gästen durch Bonn.

Hauptdarsteller ist ein VW Bus vom Typ T1, ein als „Samba“ bezeichnetes Sondermodell, 1966 gebaut und in die USA exportiert. Christoph Nettekoven erwarb den T1, reimportierte ihn und arbeitete ihn in Eigenleistung auf: Schweißarbeiten, Aufpolsterung der Sitze, Gardinen - alles selbstgemacht. Der Bus besitzt ein Faltdach und aufklappbare Frontscheiben, sogenannte Safari-Fenster. (HF)



■ Fotos:
Christian Nettekoven

Foto: Harald Flux



Weihnachtsfeier des HVSWB

Die Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) trafen sich am Samstag, 8. Dezember 2018 zur Weihnachtsfeier im Kantinenraum des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf.

Schon vor 15 Uhr füllte sich der Raum. Thomas Nehiba, der 1. Vorsitzende, begrüßte die fünfzig Anwesenden und bat anschließend zum Buffet.

Zeit für Gespräche, Zeit zum Kennenlernen. Ein willkommene Unterbrechung war die Tombola, die manch schönes Geschenk bescherte.

Gegen acht Uhr abends lichteten sich die Reihen, fleißige Hände machten sich ans Aufräumen. Ein besonderer Dank gilt allen fleißigen Helfern, die das Buffet ergänzten und nett arrangierten. (HF)

Mitgliederversammlung 2019

Die Mitgliederversammlung ist das oberste Vereinsorgan des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB).

Um die Aufgaben und Pflichten dieser Versammlung wahrnehmen zu können, trafen sich 23 Vereinsmitglieder am Donnerstag, 14. März 2019, in der Kantine des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf.

Pünktlich um halb sieben Uhr abends eröffnet Thomas Nehiba, 1. Vorsitzender des Vereins, die Versammlung. Nach den Berichten des Präsidiums und der Kassenprüfer wurden beide durch die Mitglieder entlastet.

Turnusgemäß waren drei Präsidiumsmitglieder und die beiden Kassenprüfer neu zu wählen. In ihren

Ämtern bestätigt wurden Thomas Nehiba (1. Vorsitzender) und Ralf Heinzel (1. Beisitzer), sowie Dr. Frank Mlosch und Klaus-Rainer Nagel (Kassenprüfer).

Als Nachfolger für den zurückgetretenen Geschäftsführer Christian Nolden wurde Carsten Melcher vorgeschlagen und gewählt.

Ein Antrag eines Vereinsmitglieds lag der Mitgliederversammlung vor, in dem der Erwerb eines ehemaligen Schienenschleifwagens (Baujahr 1911) gefordert wurde. Daran schloss sich eine konstruktive Diskussion an. Die Mitgliederversammlung beschloss, hierüber nicht abzustimmen, da eine mögliche Abstellung im Betriebshof Bonn-Beuel wahrscheinlich ist. (HF)

Vor 50 Jahren...

..., am 15. August 1969, lieferte Mercedes-Benz die ersten zehn Standard-Linienbusse an die Stadtwerke Bonn. Im Jahr 1969 wurden insgesamt 22 Standardbusse, Wagen 6901 bis 6922, in Betrieb genommen. Diese und die folgenden Lieferserien trugen noch den in Bonn üblichen beige-farbenen Lack mit moosgrünen Kontraststreifen.

Der Wagen 6901 trug allerdings schon ab Werk das künftige weißgrüne/moos-grüne Farbkleid. Aus der 69er-Serie waren die Wagen 6901 und 6905 die ersten mit Bordfunk ausgerüsteten Bonner Omnibusse, zu erkennen waren sie an den Topfantennen auf dem Dach und der Kennung „F“ unter dem Frontfenster. (HF)



HVSWB e.V.
MWSM



Auch zehn Jahre nach seiner Inbetriebnahme wurde Wagen 6915 noch im Linienverkehr eingesetzt. Der Bus stand am 15. August 1979 als Linie 36 an der Haltestelle Ippendorf Altersheim. Eine Funkeinrichtung besaß er damals nicht.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

Terminkalender

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

16. Juni 2019 Busfahrt zum Nahverkehrsmuseum in Lüttich/ Belgien.

6. Juli 2019 Grillfest in Birresdorf. Gemütliches Beisammensein für Vereinsmitglieder an der Bushalle in Grafschaft-Birresdorf.

Info-Treff für Mitglieder

Regelmäßiger Info-Treff im Restaurant „Il Borgo“ (DB-Bahnhof Bonn-Oberkassel).



Linien 62 und 66.



„Oberkassel Nord“, kurzer Fußweg Richtung Rhein zum DB-Bahnhof.

Donnerstag, 10. Januar 2019
Donnerstag, 14. Februar 2019
Donnerstag, 11. April 2019
Donnerstag, 9. Mai 2019
Donnerstag, 13. Juni 2019

Donnerstag, 11. Juli 2019
Donnerstag, 12. September 2019
Donnerstag, 10. Oktober 2019
Donnerstag, 14. November 2019

Termine:

Beginn
jeweils um
18:00 Uhr