

HVSWB

# aktuell



Historischer  
Verein SWB e.V.

Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) 14. Jahrgang Nr. 2/2022

Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

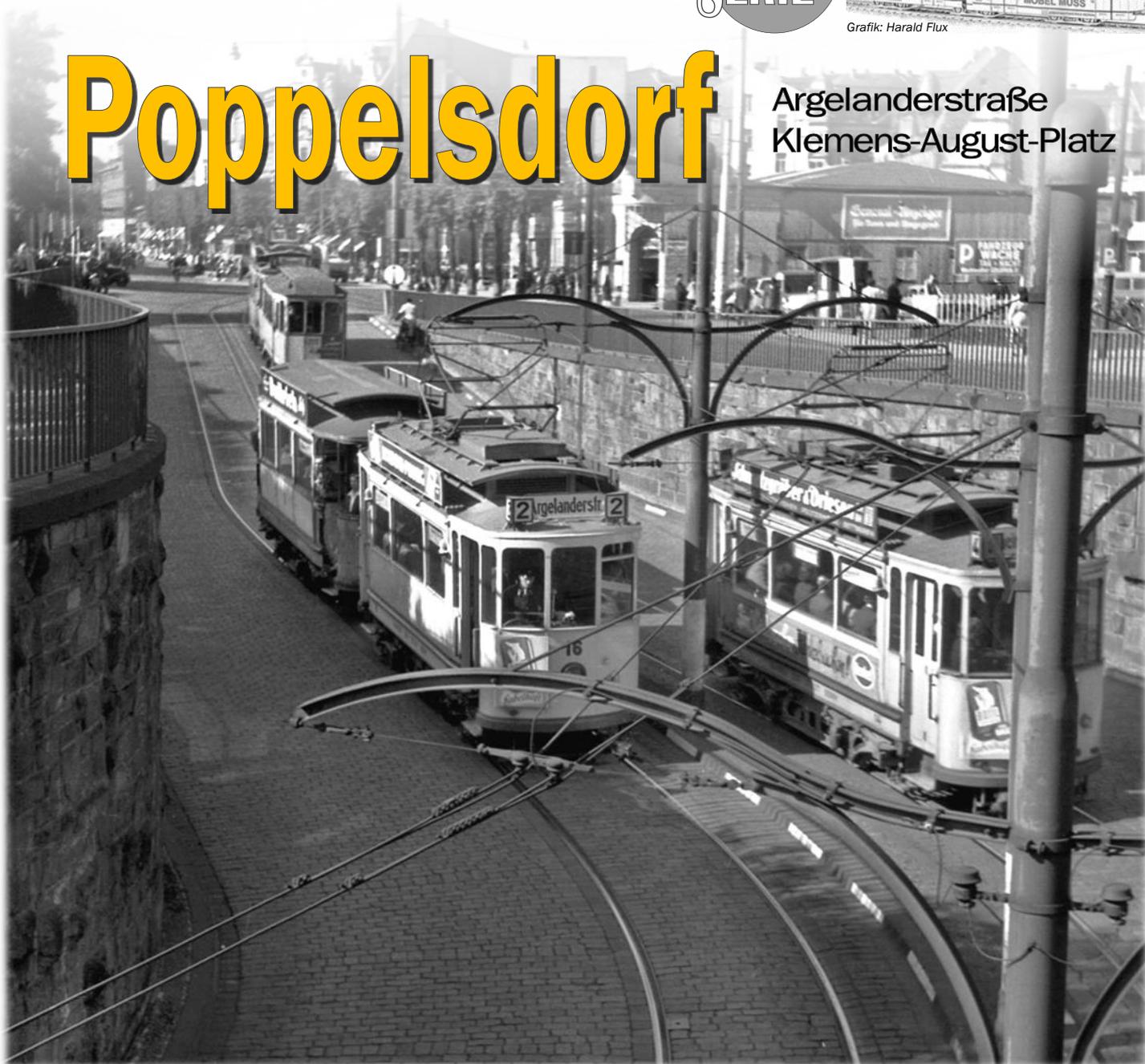
SERIE



Grafik: Harald Flux

# Poppelsdorf

Argelanderstraße  
Klemens-August-Platz



**Fahrzeuggeschichte:**  
Vor 30 Jahren:  
Bonner Dreitürer

## Impressum

### HVS**WB** aktuell

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVS**WB**)

### Redaktionsadresse:

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

Ralf Th. Heinzel (RH)

Dr. Frank Mlosch (FM)

Volkhard Stern (VS)

### Layout und Gestaltung

Harald Flux

### Erscheinungsart

**HVS**WB** 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



Auf der Rampe der Sünderferführung am Bonner Bahnhof begegneten sich am 22. September 1951 ein Zug der Linie 2 zur Argelanderstraße (mit Wagen 16) und die von Poppelsdorf kommende Linie 4 mit Triebwagen 14, der zur Rheindorfer Straße unterwegs war.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

## Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

# Poppelsdorf

Argelanderstraße

Klemens-August-Platz



### Quellenangaben:

Wipperfürth, Karl-Heinz: Elektrische Straßenbahnen in Bonn 1902 - 1977, Bonner Nahverkehrsgeschichte Heft 2, Bonn 1977

Wipperfürth, Karl-Heinz: Die Geschichte der Bonner Straßenbahn, Bonner Nahverkehrsgeschichte Heft 1, Bobb 1977

Nauroth, Karl-Heinz: Straßenbahnen in Bonn, Kenning, Nordhorn 1989

Edmund Lauterbach: Bahnen in Bonn, <<http://www.myway.de/e.lauterbach/bonn/>>

Ruland: Zwischen Melb und Weiher - Poppelsdorf, 2. Aufl. 1987 und Teil 2, 1987

Art/Faber/Kleist/Uessem: Poppelsdorf, Chronik 1984 - 2004

Festschrift 100 Jahre Ortsteil von Bonn, 2004





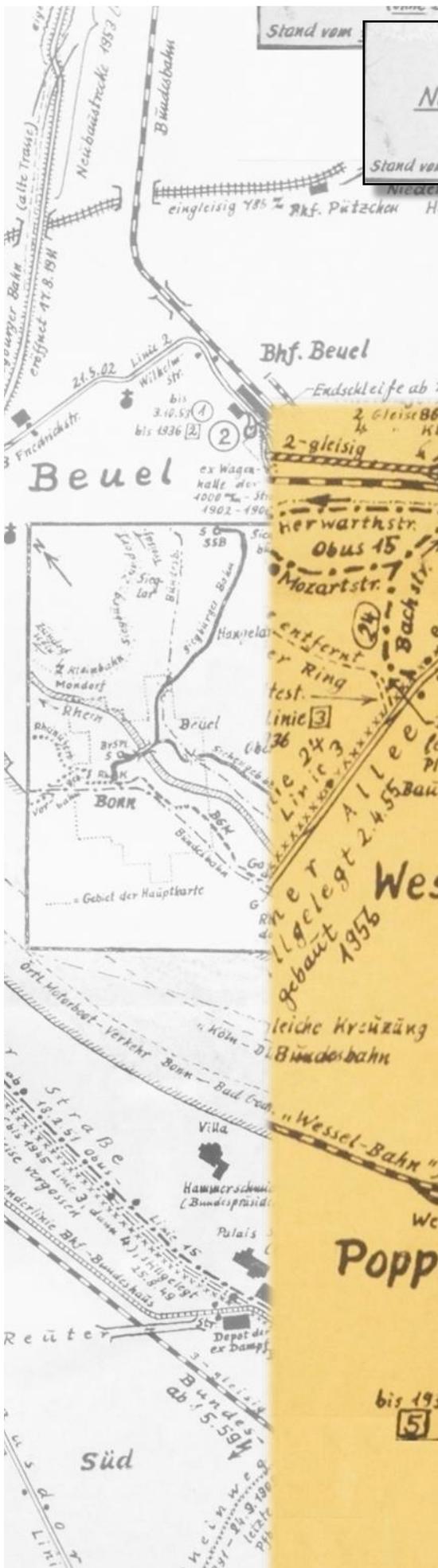
Der Triebwagen 11 (Baujahr 1906) wurde um 1933 an der Endhaltestelle der Linie 5 in der Argelanderstraße aufgenommen.

Der Wagen war bereits für die Rückfahrt nach Poppelsdorf vorbereitet: Die Beschilderung wies das neue Ziel aus, die Gitter an den Einstiegen, die diese immer in Fahrtrichtung links sicherten, waren auf diese Fahrzeugseite versetzt worden.

Die bei Lieferung noch offenen Plattformen waren seit 1911 verglast. Die später fest eingebauten Frontscheinwerfer wurden, wie damals üblich, tagsüber entfernt.

■ Foto: Rosen, Sammlung Claus von den Driesch - Archiv Axel Reuther





Stand vom

# Bonn

## Netz-, Gleis- u. Linienplan

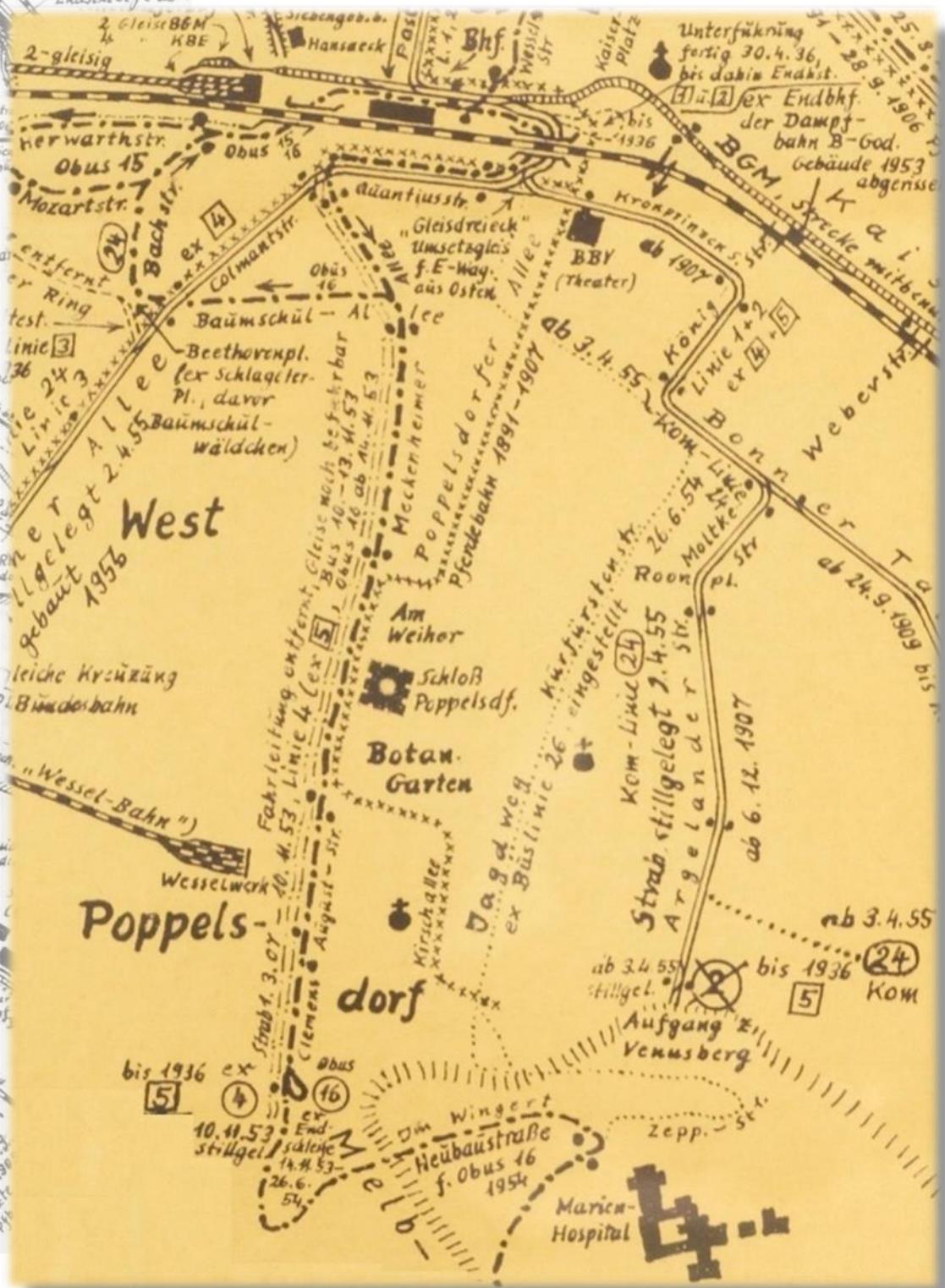
der Nahverkehrsmittel  
(ohne Basistlinien der BVG)

Stand vom 1.9.54 1:46000

*Alle Rechte vorbehalten!*

*Entworfen und gezeichnet  
vom Dipl.-Ing. M. Schoen,  
Bonn, am 1.9.54.*

Manfred Schoen zeichnete 1954 diese Karte, in der neben den Bonner Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken auch die Obus-Strecken eingezeichnet sind. Ein Meisterwerk! ■ Sammlung Volkhard Stern



## Anfang als Pferdebahn

Auch in Bonn kam wie in anderen Städten der Wunsch auf, den Nahverkehr innerhalb der Stadt und in die Nachbargemeinden zu beschleunigen. Die Stadt Bonn schloss deshalb 1890 mit der inzwischen gegründeten Bonner Straßenbahn Havestadt, Contag & Cie. einen Vertrag über den Bau einer Pferdebahnlinie nach Poppelsdorf.

Die Bahn sollte von der Louisenstraße an der Kreuzung mit der noch zu bauenden Verlängerung der Argelanderstraße am Venusbergaufgang beginnen und über das damalige Hotel Jägerhof, die Poppelsdorfer Allee und den Kaiserplatz zum Markt fahren.

Als jedoch die Pferdebahn am 19. April 1891 ihren Betrieb eröffnete, war die tatsächliche Endhaltestelle das Hotel Jägerhof. Von dort fuhr die Bahn, wie in der ursprünglichen Planung vorgesehen, auf der Meckenheimer Straße (heute Meckenheimer Allee) stadteinwärts, ehe sie am Hotel Lücking auf die Poppelsdorfer Allee einbog.

Fünf Jahre später verlegte man die Bahn auf Betreiben des Schreibwarenfabrikanten Friedrich Soenneken in die Kessenicher Straße (heute Sternenburgstraße) an die Ecke Jagdweg. Sie bog von der bisherigen Endhaltestelle Jägerhof links in die Friedrichstraße, der heutigen Straße „Am Botanischen Garten“, und durchfuhr die damals Kirschenallee genannte Straße vorbei an der Villa Soenneken und dem gerade fertiggestellten Poppelsdorfer Rathaus bis an die Ecke Jagdweg in der Kessenicher Straße.

## Elektrischer Betrieb bis Kriegsende

Mit der Umstellung der Strecke auf Normalspur und ihrer gleichzeitigen Elektrifizierung erfuhr die Poppelsdorfer Linie ihre größte Veränderung. Nach rund einem halben Jahr Bauzeit wurde am 1. März 1907 der Betrieb vom Be-

ginn der Poppelsdorfer Allee aus durch Quantiusstraße, Meckenheimer Allee, Klemens-August-Straße zum Nachtigallenweg am Klemens-August-Platz eröffnet.

Die Errichtung einer weiteren Endhaltestelle – im Süden des Ortsteils Poppelsdorf – folgte ein halbes Jahr später: Am 6. Dezember 1907 fuhr erstmals eine Straßenbahn zum Fuße des Venusbergs.

Wie die Linie zum Nachtigallenweg nahm sie ihren Anfang am stadtseitigen Ende der Poppelsdorfer Allee. Sie führte in südliche Richtung durch Kronprinzen- und Königstraße, Bonner Talweg, Moltke- und Argelanderstraße an den Venusbergaufgang.

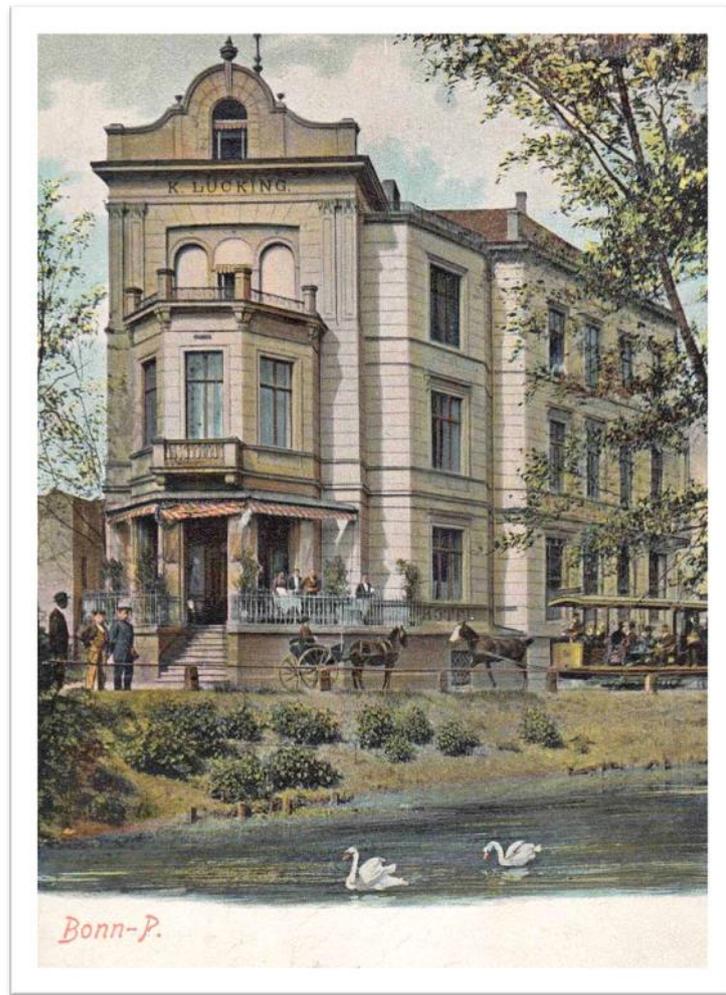
Beide Poppelsdorfer Strecken waren durch die Sternenburgstraße

nur etwa 700 Meter Luftlinie voneinander entfernt.

Zuvor war schon die Strecke von der Poppelsdorfer Allee nach Endenich in Betrieb genommen worden, sodass westlich der Staatsbahn jetzt mit zwei Linien der Straßenbahnverkehr betrieben werden konnte.

Diese beiden Linien, die „4“ und die „5“, wechselten mehrfach ihre Endpunkte, insbesondere als am 24. November 1909 die Strecke vom Bonner Talweg nach Kessenich dem Verkehr übergeben wurde.

Ab 1915 war die Linie 5 auf die Bedienung der Strecke von Poppelsdorf, Nachtigallenweg zum Venusberg in der Argelanderstraße festgelegt. Als man die Linien-



Die handkolorierte Postkarte zeigt das Hotel Lücking, den „Kaiserhof“, im Jahr 1899. Es lag an der Einmündung der Poppelsdorfer Allee in die Meckenheimer Allee. Rechts im Bild ist eine Pferdebahn zu erkennen, die stadtauswärts in Richtung Jägerhof fährt.

■ Foto: Verlag Louis Glaser, Leipzig - Repro Stadtarchiv und Stadthistorische Bibliothek

nummern der Straßenbahnen mit Farben verknüpfte, erhielt die Linie 5 eine gelbe Kennzeichnung.

Der Bau der Südunterführung Mitte der 1930er Jahre bot die Gelegenheit, die Trennung des Straßenbahnnetzes durch die Eisenbahn zu überwinden. Gleichzeitig ließ sich die Zahl der Linien auf vier beschränken.

Die jetzige Linie 4 mit gelbem Linienchild fuhr ab 1. Mai 1936 von Poppelsdorf durch die Südunterführung zum Bahnhof. Schon zwei Monate später gab es eine erneute Änderung im Liniennetz: Weil die Linie 3 nicht mehr über die Viktoriabrücke nach Endenich fuhr, verlängerte man die „4“ über Adolf-Hitler-Platz (heute Friedensplatz) und Bornheimer Straße zum Frankenplatz. Dabei nutzte sie auf dem Hochstadening ein Betriebsgleis, das 1927 zwischen Bornheimer Straße und Kölnstraße gebaut worden war.

Mit dieser Neuordnung durchfahren alle vier Bonner Straßenbahnlinien gemeinsam den Streckenabschnitt von der Südunterführung zum damaligen Adolf-Hitler-Platz. Die vormalige Endhaltestelle Venusberg der Linie 4 wurde aktuell von der Linie 1 angefahren.

Die Kriegsjahre brachten vor allem durch Bombardierungen Beeinträchtigungen des Betriebs. Nach dem schweren Luftangriff auf Bonn am 18. Oktober 1944 war der Straßenbahnverkehr für eine Woche auf den Abschnitt Bahnhof - Frankenplatz beschränkt. Anfang 1945 musste der gesamte Betrieb eingestellt werden.

## Nachkriegszeit bis zur Betriebseinstellung

Nach dem Ende des Krieges musste der Straßenbahnbetrieb mit Personalnot und Fahrzeugmangel kämpfen. Es fehlte auch überall an Ersatzteilen wie etwa Fensterscheiben. Zwar konnte die Strecke vom Bahnhof nach Poppelsdorf zum Klemens-August-Platz am 1. März 1945 wieder befahren

werden. Aber zum Venusberg konnte wegen der Beschlagnahme des Stadtgebiets um die Argelanderstraße von der Moltkestraße an keine Bahn verkehren.

Die Bedingungen für einen halbwegs normalen Straßenbahnbetrieb verschlechterten sich noch durch den frost- und schneereichen Winter 1946/47. Auf die schlechten Witterungsbedingungen versuchte der Verkehrsbetrieb mit einer veränderten Linienführung der Straßenbahnen zu reagieren.

Es wurde am 13. Februar 1947 ein Notbetrieb mit einer Linie von Rheindorf nach Poppelsdorf und einer weiteren von Dottendorf nach Endenich beschlossen.

Ab 17. Juli 1947 hätte die Straßenbahn als Linie 4 von Poppelsdorf zur Drachenfelsstraße fahren können. Personalmangel verhinderte jedoch über Wochen die beabsichtigte Betriebseröffnung.

Die 550 Meter lange Strecke von der Ecke Drachenfelsstraße zur Stadthalle war ohnehin nicht wiederhergestellt worden. Die Fahrten in die Gronau – jetzt durch das Stockentor und sogar mit Beiwagen – währten allerdings nicht lange. Die Straßenbahn wurde in der Koblenzer Straße, der heutigen Adenauerallee, von Seiten des Bun-

des als Hindernis empfunden.

Am 28. August 1949 wurde der Streckenast vom Friedensplatz durch die Koblenzer Straße zur Siebengebirgsstraße aufgelassen und die Straßenbahn durch den Bus, später durch den Obus ersetzt.

Durch die Einrichtung zweier Bundesministerien an der Rheindorfer Straße (heute Graurheindorfer Straße) sahen sich die Verkehrsbetriebe gezwungen, die Verkehrsdichte zu erhöhen. Aus diesem Grund führte man die immer noch aus Poppelsdorf kommende Linie 4 vom Friedensplatz zum Betriebshof in der Rheindorfer Straße.

Vier Jahre lang bestand diese Verbindung, ehe am 10. November 1953 zum letzten Mal die „4“ mit ihren gelben Linienlaternen zum Klemens-August-Platz in Poppelsdorf fuhr. Auch auf diesem Streckenabschnitt war der Obus nach vier Tagen Busverkehr der Nachfolger.

Im Süden Poppeldorfs war die Argelanderstraße noch kurze Zeit Endpunkt der Linie 2. Als am 3. April 1955 die Strecke durch die Moltkestraße bis zur Argelanderstraße stillgelegt wurde, gab es in Poppelsdorf keine Straßenbahn mehr. (FM)



Ein Zug der Linie 5 nach Poppelsdorf hielt 1933 an der Haltestelle vor dem 1910 eröffneten Vereinshaus des Bonner Bürgervereins, das 1969 abgerissen und 1972 durch das Hotel Bristol ersetzt wurde.

■ Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Dr. Frank Mlosch



## Poppelsdorf



Linienweg entlang der Meckenheimer Allee zur Endhaltestelle am Nachtigallenweg/ Klemens-August-Platz (letzterer schrieb sich ab den 1960er Jahren wieder mit „C“). Hierhin fuhren wechselweise die Linien 4 und 5.

An der Strecke lag eine Porzellanfabrik, 1755 gegründet, die später die Bezeichnung Porzellan- und Steingutfabrik Ludwig Wessel trug.

■ Foto: Stadtplan Bonn, um 1930 - Sammlung Harald Flux



Die Endhaltestelle am Klemens-August-Platz in Poppelsdorf lag in der Trierer Straße, hierhin fuhren die Straßenbahnlinien mit der Zielbeschriftung „Poppelsdorf“. Zwei Wagen der Linie 4 waren hier am 18. Oktober 1953 angekommen.

Der Wagen 19 (links), an diesem Tag als Verstärkungsfahrt nur bis zum Bahnhof eingesetzt, war eben abgefahren und wechselte gerade über die Weichenverbindung in das Richtungsgleis nach Bonn. Der planmäßige Linienvagen 42 mit Ziel „Rheindorfer Straße“ rangierte kurz darauf bis zur Einstiegshaltestelle hinter der Weiche. Auf dem leeren Platz im Vordergrund wendeten nach Stilllegung der Straßenbahn vorübergehend die Obusse der Linie 16. Das Foto links zeigt eine Sonderfahrt der Linie 16 mit Obus 209, der am 14. November 1953 hier kurz hielt.

- Großes Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther,
- Foto links: Sammlung Verkehrsbildarchiv Hans-Peter Arenz

Der 1906 gelieferte Triebwagen 19 steht 1933 an der Endhaltestelle Klemens-August-Platz/ Trierer Straße.

Eingesetzt war er auf der Linie 5, das Personal hat den Zielanzeiger noch nicht auf „Argelanderstraße“ umgestellt.

■ Foto: Rosen, Sammlung Claus von den Driesch - Archiv Axel Reuther



Nochmals der oben gezeigte Wagen 19, am 18. Oktober 1953 war er als Verstärkungswagen mit dem Hinweis „Nur bis Bahnhof“ eingesetzt.

Hinten wartet der planmäßige Wagen 42 auf die Abfahrt des 19er, um dann dessen Platz an der Abfahrtstelle einzunehmen.

Zwischen beiden Wagen ist die Weichenverbindung zu erkennen.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Im Sommer 1951 hat Triebwagen 28 seinen Beiwagen 106 umfahren und wird sich vor ihn setzen. Der Schaffner - in einer der Jahreszeit entsprechenden Uniformjacke - unterstützt den Wagenführer beim Kuppelvorgang.

■ Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Dr. Frank Mlosch

Triebwagen 26 fährt 1952 durch die Klemens-August-Straße, in der sich auf der rechten Seite das 1750 erbaute „Wasserträgerhaus“ befindet, das einzige aus der kurfürstlichen Zeit erhaltene Wohnhaus.

■ Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Dr. Frank Mlosch



In der Klemens-August-Straße begegnet 1953 Triebwagen 35 dem Wagen 19, der ohne Ziel-schild unterwegs ist.

Auf der linken Straßenseite befand sich das 1938 gegründete Kino „Union Theater“.

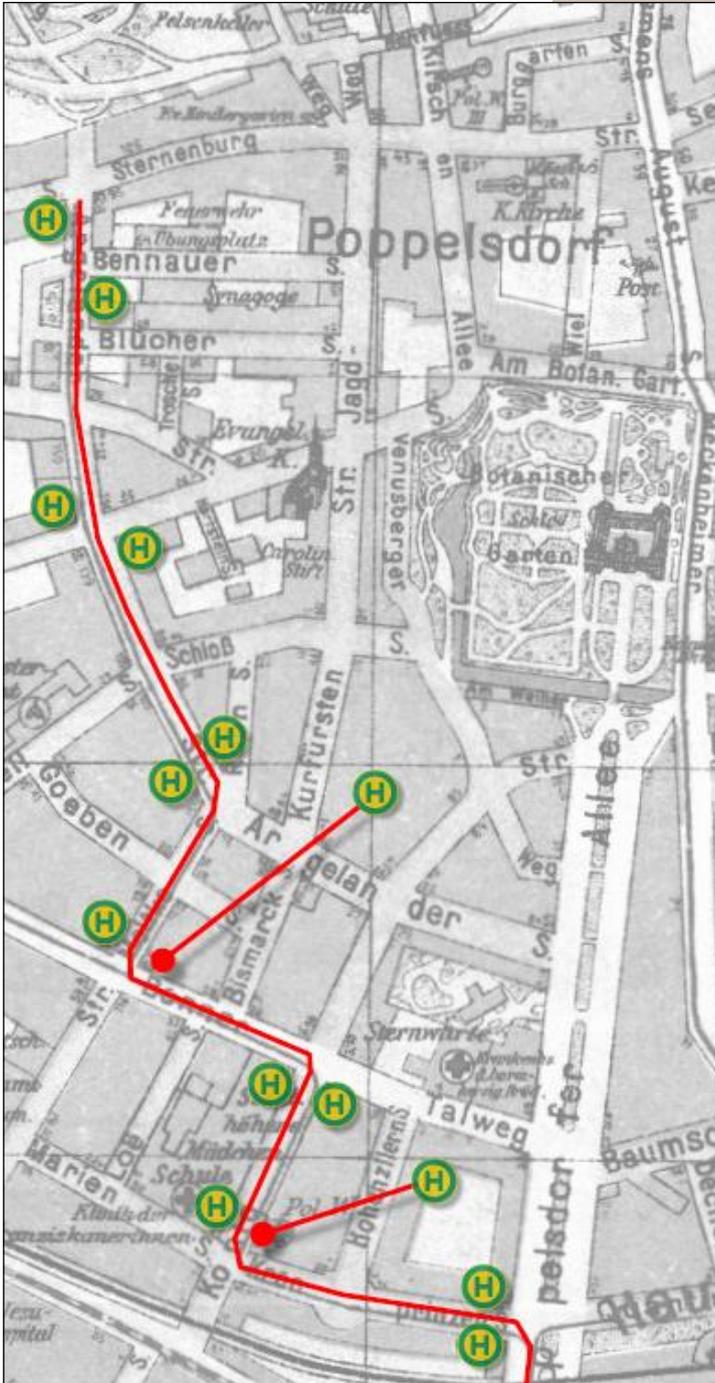
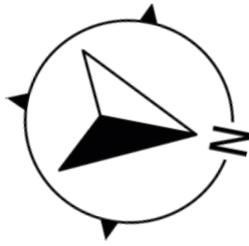
■ Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Dr. Frank Mlosch



Der Triebwagen 40 war am 26. August 1953 in der Klemens-August-Straße auf dem Weg nach Poppelsdorf.

Aus der Freifläche rechts entstand später der Poppelsdorfer Platz. Früher fand hier die jährliche Kir-mes statt, zu der am Wo-chenende viele Besucher mit der Linie 4 kamen.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Linienweg entlang der Argelanderstraße zur Endhaltestelle an den Einmündungen der Sternenburgstraße und der Lotharstraße. Diese wurden wechselseitig von den Linien 1, 2, 4 und 5 angefahren.

Von dort aus war das oberhalb der Sternenburgstraße gelegene Marienhospital rasch erreichbar.

■ Foto: Stadtplan Bonn, um 1930 - Sammlung Harald Flux

## Argelanderstraße

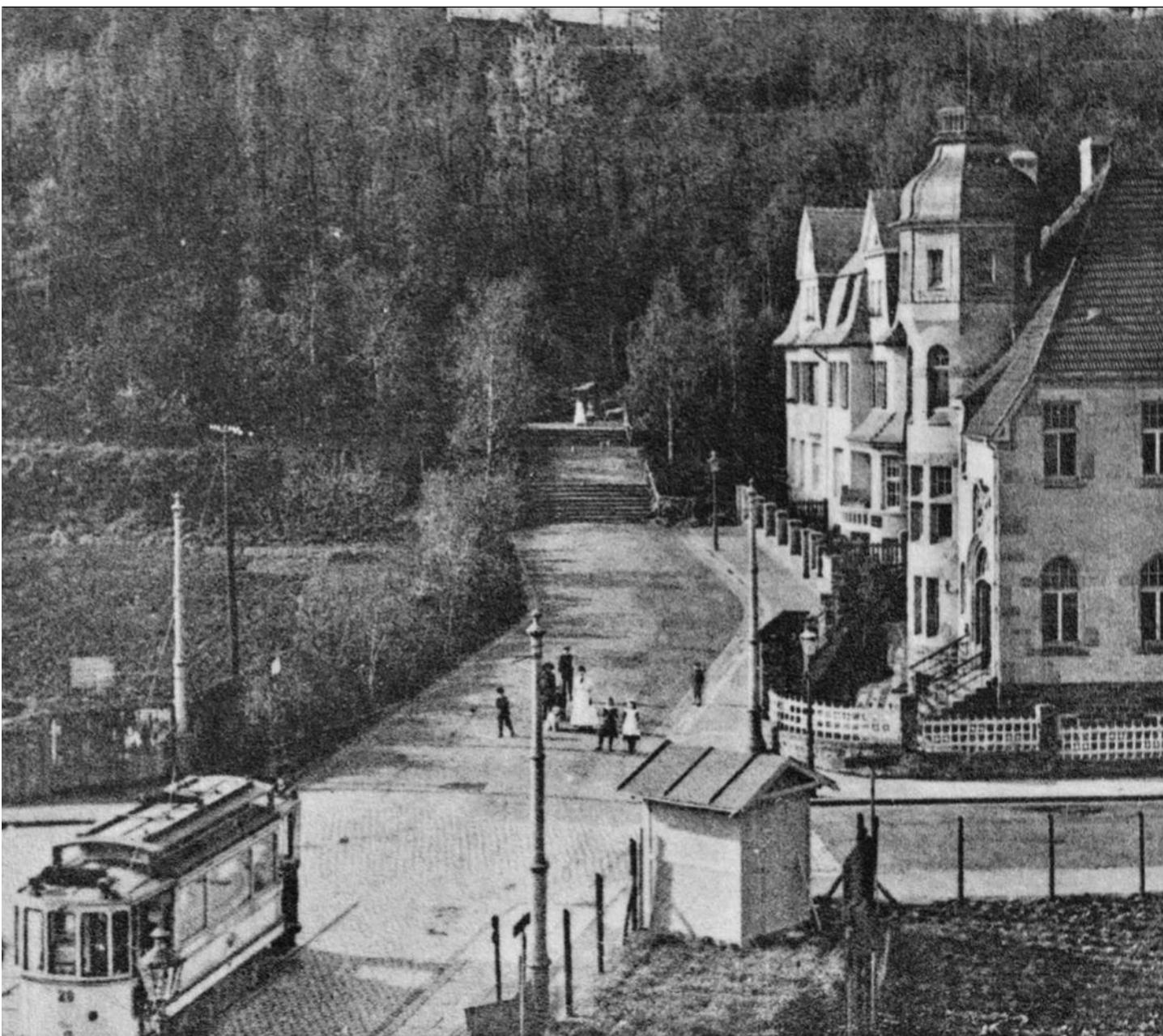


Die Gleise der Endhaltestelle in der Argelanderstraße endeten direkt vor der Kreuzung mit der Lotharstraße (links) und der Sternenburgstraße (rechts).

Die Straßenbahnlinien, die hierhin führen, hatten zunächst die Zielbeschriftung „Venusberg“, später „Argelanderstraße“.

Triebwagen 26 (Baujahr 1906) wartete um 1913 vor der Weichenverbindung, um auf diesem Weg zur Einstiegshaltestelle vorzufahren und die Rückfahrt als Linie 5 nach Enderich anzutreten.

■ Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Dr. Frank Mlosch



Die Endhaltestelle in der Argelanderstraße am 27. August 1953 mit einem Zug der Linie 2. Sie lag zwischen den Kreuzungen mit der Bennauer Straße/ Julius-Plücker-Straße und der Lotharstraße/ Sternenburgstraße.

Der Triebwagen 39 hatte gerade seinen Beiwagen umfahren und wartete abfahrbereit zur Rückfahrt nach Rheindorf.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Der ehemalige Schmalspur-Triebwagen 7, Baujahr 1902; war 1954 als Linie 2 unterwegs.

Am Roonplatz biegt der Zug aus der Moltkestraße kommend in die Argelanderstraße ein.

Das Fahrzeug hatte geschlossene Führerstände und Rollbandanzeigen erhalten.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

Ein Zug der Linie 2 zur Argelanderstraße bog im Mai 1954 aus der Königstraße in den Bonner Talweg ein.

Bis zur Moltkestraße nutzten die Linien 1 und 2 dieselbe Trasse.

Den Triebwagen 47 lieferte die Kölner Firma Herbrand 1914 nach Bonn.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



In der Königstraße passiert ein Zug der Linie 2 (links) im Mai 1954 einem Zug - vermutlich - der Linie 1.

Der Triebwagen 5 der Linie 2, ein ehemaliger Schmalspurwagen von 1902, trug wie der Beiwagen 117 eine Werbetafel für „Botil“, einem längst vergessenen Waschmittel der 1950er Jahre..

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

Ein Zug der Linie 2 (Triebwagen 46 mit Beiwagen) biegt im Jahr 1954 von der Argelanderstraße in die Moltkestraße ein.

■ Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Dr. Frank Mlosch



Der Zug fährt am Roonplatz in die Gegenrichtung.

Die breite Einmündung der Roonstraße in die Argelanderstraße ist erst nach dem letzten Krieg mit „Roonplatz“ bezeichnet worden.

Im Jahr 1974 wurde er wieder Teil der Straße, die in Wilhelm-Levison-Straße umbenannt wurde.

■ Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Dr. Frank Mlosch

An der Endhaltestelle Argelanderstraße scheinen die Vorbeigehenden nicht in den abfahrbereiten Zug der Linie 2 einsteigen zu wollen (1954).

■ Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Dr. Frank Mlosch





SWB-Bus 9203 hatte am 8. August 1993 das Godesberger Rheinufer erreicht. Noch gut hundert Meter musste er bis zur Endhaltestelle Godesberg Fähre zurücklegen. Eingesetzt wurde er auf der Linie 615 zwischen Waldkrankenhaus und Niederdollendorfer Fähre. ■ Foto: Volkhard Stern

Bonner Verkehrsbetriebe

## Bonns letzte dreitürige Solo-Dieselbusse



Vor dreißig Jahren, am 5. Oktober 1992, wurden vier dreitürige Omnibusse vom Typ MAN NL 202, die Wagen 9201 bis 9204, bei den Stadtwerken Bonn (SWB) zugelassen. Mit den drei Jahre später beschafften Erdgasbussen 9501 und 9502 waren es die letzten dreitürigen Solo-busse in Bonn.

Die SWB - Vorgängerbetriebe verfügten über mehrere dreitürige Busserien (siehe Seite 17): Die Bonner Verkehrsgesellschaft (BVG) betrieben drei Bustypen, die Bahnen der Stadt Bonn zwei Obus-Typen; die Stadt Bad Godesberg hatte zwei Dieselbus-Bauarten.

Die SWB selbst beschafften ab 1965 dreitürige Anderthalbdecker.

Die Wagen 9201 bis 9204 verfügten als erste (und bisher einzige) Bonner Busse über *automatische* Rollstuhlrampen. Die Busse wurden als letzte Neufahrzeuge mit hellgrün/dunkelgrün gestreiften Polstersitzen ausgerüstet. Anders als die bisher in Bonn eingesetzten Busse erhielten diese Fahrzeuge nicht den typischen Dachauspuff. Eine elektronische

Haltestellenansage wurde 1996 nachgerüstet.

Die vier Wagen fuhren zunächst vorzugsweise auf der Linie 615, die das Evangelische Waldkrankenhaus in Schweinheim mit dem



Rietze HO-Modelle der Wagen 9201 und 9204



Bad Godesberger Rheinufer verband. Entlang der Route liegt ein neurologisches Reha-Zentrum, hier erwarteten die SWB viele Rollstuhlfahrer, die die Linie nutzen wollten.

Ab 1998 wurden die vier Omnibusse hauptsächlich im Stadtbezirk Bonn auf der Linie 623 nach Lessenich eingesetzt, gemeinsam mit baugleichen Bussen der Firma Legner. Die automatischen Rampen legte man still, da die Legner-Busse nicht über solche Einrichtungen verfügten.

Im Januar 2000 erhielten die vier Wagen neue Kennzeichen: aus den Behördenkennzeichen BN-6437 bis BN-6440 wurden die privaten SWB-Kennzeichen BN-SW 4072 bis BN-SW 4075.

Vier Jahre später wurden alle vier Busse ausgemustert.

Erwähnt werden sollen die ebenfalls dreitürigen Gelenkbusse, die in erheblich größerer Stückzahl in Bonn fahren. (HF)



Der BVG-Bus 27, ein Büssing/Bauer 5000 TU, Baujahr 1951, wurde um 1955 auf dem Betriebshof Karlstraße abgelichtet.



BVG-Wagen 44, ein Büssing/Graaf 6500 T, Baujahr 1955, wartete am 9. März 1963 auf dem Betriebshof Karlstraße auf seinen nächsten Einsatz.



Vom BVG-Wagen 29, einem Büssing TU 11, Baujahr 1956, liegt leider kein Foto vor. Er war baugleich mit dem hier abgebildeten Kölner Wagen 142, der 1956 vor dem Kölner Gürzenich aufgenommen wurde.

■ Fotos links und Mitte: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

■ Foto: Archiv Straßenbahnmuseum Thienenbruch, Sammlung Axel Reuther



■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



■ Foto: Werner Schedlbauer, Sammlung Volkhard Stern

Am alten Bonner Busbahnhof hielt 1963 Wagen 221, ein Büssing/Uerdingen/Kiepe ÜB III s, Baujahr 1953, als Linie 16 zur Gronau (links). Gegenüber stand Wagen 225 als Linie 15 nach Poppelsdorf.

Wagen 129, Büssing/Uerdingen/Kiepe ÜB IV s, Baujahr 1960, war am 3. Mai 1969 in der Meckenheimer Allee unterwegs als Linie 16 zum Venusberg.



■ Foto: Horst Michelke, Sammlung Volkhard Stern

Wagen 7 der Stadt Bad Godesberg, ein Mercedes-Benz O 6600 H, Baujahr 1953, war am 6. August 1958 als Linie 4 nach Plittersdorf unterwegs. Fotografiert wurde er in der Poststraße.



■ Foto: Joachim Klinge

Wagen 23 der Stadt Bad Godesberg, ein Mercedes-Benz O 317, Baujahr 1961, fuhr im Mai 1970 als Linie 8 zwischen Stadttheater und der Giselherstraße in Mehlem.



■ Foto: Werner Schedlbauer, Sammlung Volkhard Stern

SWB-Anderthalbdecker 109, Baujahr 1967, bog am 4. April 1973 von der Bahnhofsstraße in die Nordunterführung ab. Er fuhr an diesem Tag als Linie 35 nach Lengsdorf.



■ Foto: Volkhard Stern

SWB-Wagen 9502, ein Erdgasbus vom Typ MAN NL 232 CNG, Baujahr 1995, am 15. April 1996 als Linie 618 nach Ramersdorf. Haltestelle Bad Godesberg Stadthalle.



## Vereinsfahrt zur Ahrtalbahn

Nach einer langen Zwangspause war es dem Historischen Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) wieder möglich, eine Ausflugsfahrt mit dem Vereinsbus anzubieten und durchzuführen.

Am Samstag, 26. März 2022, stand für 27 Teilnehmer der Vereinsbus „9808“ an der Bad Godesberger Stadthalle bereit. Der Start war um 10 Uhr, das Ziel waren verschiedene

Bahnhöfe und Stellwerke der DB Netz AG im Ahrtal.

Wolfgang Groß von der Interessengemeinschaft „Freunde der Ahrtalbahn“ begleitete die Teilnehmer bei den Besuchen der Stellwerke in Bad Bodendorf, Heimersheim, Bad Neuenahr, Ahrweiler, Walporzheim und Dernau. Groß erläuterte die Technik und ergänzte seine Ausführungen mit einer Betrachtung über die Vergangenheit und Zukunft der Ahrtalbahn.

Ein abschließender Besuch galt dem Bahnhof Kreuzberg, dessen Gebäude und Stellwerk immer noch verwaist sind.

Von Kreuzberg aus ging es - entlang der ehemaligen, hinter Hönningen (Ahr) längst abgebauten, Strecke der Ahrtalbahn - über Dümpelfeld bis Schuld. In Rheinbach wurden wir zum Essen erwartet, zurück in Bad Godesberg waren wir gegen 19 Uhr. (RH)



**oben:** Halt vor dem Bahnhof Bad Neuenahr. Der Vereinsbus „9808“ parkte gegenüber der Halle des Raiffeisen-Marktes.

Wolfgang Groß (links im gelben Poloshirt) begleitete die Bonner Besucher.

■ Foto: Volkhard Stern

**links:** Zwischenstopp vor dem Empfangsgebäude des flutgeschädigten Bahnhofs Heimersheim (26. März 2022).

■ Foto: Ralf Heinzel



Die Übergabe der Spende an den HVSWB erfolgte am 8. April 2022 in der Fahrzeughalle Birresdorf (links Jochen Reeh-Schall, neben ihm Thomas Nehiba). ■ Foto: Volkhard Stern

## Stadt Bonn fördert die Arbeit des HVSWB

Der Bürgermeister des Stadtbezirks Bonn, Jochen Reeh-Schall (SPD), besuchte am 8. April 2022 das Vereinsdomizil des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) in Birresdorf.

Er war gekommen, um eine Spende von 600 Euro an den Verein zu überreichen. Die Bezirksvertretung hatte entschieden, dem HVSWB diesen Betrag zu übergeben, damit dieser den vereinseigenen Triebwagen 13 aus dem Jahr 1906 erhalten kann. Die Straßenbahn mit den alten Bonner Stadtwappen auf den Seitenwänden ist ein Stück Bonner Zeitgeschichte.

Reeh-Schall war beeindruckt vom Zustand des 116 Jahre alten Wagens. Er lies es sich nicht nehmen, in Begleitung des 1. Vorsitzenden des HVSWB, Thomas Nehiba, die Position des Straßenbahnführers an der Fahrkurbel einzunehmen (Foto rechts, Volkhard Stern). (RH)



### Aus der Internetseite des Kulturamts:

Die Bundesstadt Bonn fördert kulturelle Projekte aus den Bereichen Musik, Theater, Tanz, Bildende Kunst, Literatur, Film/Video und Rock- und Popkultur sowie Projekte für Kinder und Jugendliche. Außerdem können Projekte, die geeignet sind Menschen zu erreichen, die bisher nicht oder nicht in ausreichendem Maße am kulturellen Leben teilhaben konnten, gefördert werden.

Über die Verteilung der zur Verfügung stehenden Fördermittel wird zweimal jährlich auf der Grundlage der fristgerecht eingegangenen, vollständigen Anträge entschieden.



## Das Kanzelstellwerk der SWB



Auf dem Gelände der Firma Wirtz steht nun das Bonner Kanzelstellwerk und, links daneben, eine der Straßenampeln.

■ Foto: Volkhard Stern, 1. Januar 2022

Wilfried Wirtz, Geschäftsführer der Bornheimer Speditionsfirma Wirtz, sammelt aus Leidenschaft Eisenbahnzubehör. Auf dem Grundstück seiner Firma stehen Eisenbahnwagen und Signale - und seit 2017 auch ein Straßenbahnstellwerk.

Die Rede ist vom Kanzelstellwerk der Stadtwerke Bonn (SWB), das bis zu seinem Abbau 2017 am Abzweig der Stadtbahnstrecke zur Rheinaue stand.

Das Gebäude begann seine „Karriere“ 1964 als Kanzelbau, von dem aus die Straßenampeln am Bundeskanzlerplatz durch die Verkehrspolizei gesteuert werden konnten, wenn hier Staatsgäste oder Regierungskolonnen unterwegs waren. Mit Inbetriebnahme der Bonner U-Bahn 1975 wurde der Platz umgestaltet, die nun nicht mehr benötigte Verkehrskanzel übernahmen die SWB.

Als 1979 der Abzweig zur Rheinaue in Betrieb

ging, steuerte der zum Kanzelstellwerk umgebaute Hochstand die Weichen und Signale - zunächst örtlich besetzt, später ferngesteuert und nur noch bedarfsweise besetzt. Mit Inbetriebnahme der Bad Godesberger U-Bahn-Strecke 1994 wurde das Kanzelstellwerk endgültig überflüssig, da der Abzweig nun vollständig ferngesteuert war.



Am 28. März 2017 stand die von Wirtz beauftragte Firma Baumann vor dem Kanzelbau (Foto links, Volkhard Stern), am nächsten Tag war das Gebäude nach Roisdorf abtransportiert worden.

Der neue Besitzer ließ das Kanzelstellwerk aufarbeiten, seit letztem Jahr steht es auf dem Hof der Firma Wirtz.

[siehe auch HVSWB aktuell 5/2016 und 1/2017] (HF)

## Terminkalender

Anmeldungen per E-Mail unter „[info@hvswb.de](mailto:info@hvswb.de)“ oder telefonisch unter 0228 2862 8811.

**1. Mai 2022** Fahrt mit Stadtbahnwagen nach Köln und Siegburg. Veranstaltung mit HSK Köln.

**12. Mai 2022** Ordentliche Mitgliederversammlung des HVSWB um 18 Uhr in der Kantine des Betriebshofs Bonn-Dransdorf.

**14. Mai 2022** Fahrt zum Lava-Dome in Mendig. Besuch des Vulkanmuseums.

## Info-Treff für Mitglieder

Die Info-Treffs des HVSWB fallen bis auf weiteres aus.

HVSWB e.V.