

HVSWB

aktuell



Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) 15. Jahrgang Nr. 4/2022

Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

SERIE



Grafik: Harald Flux

Beuel



■ **Blicke über den Zaun:**
Kunst im öffentlichen Raum

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

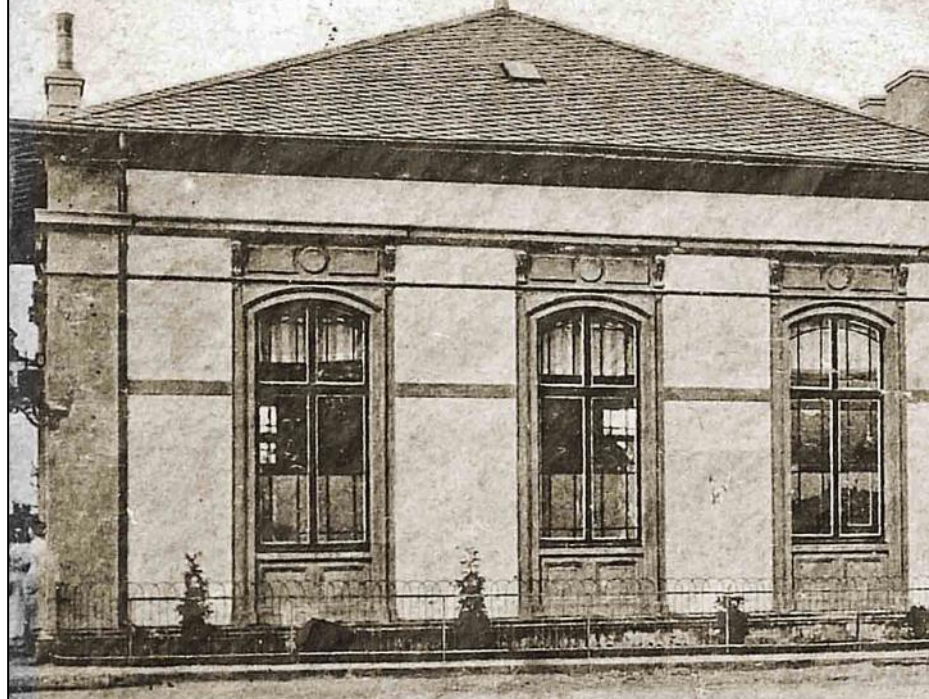


Endhaltestelle am Beueler Bahnhof: Im Juli 1957 stand ein Zug der Linie 2 mit Triebwagen 46 zur Fahrt nach Dottendorf bereit. Rechts im Bild ist die von einem weiteren Zug besetzte Rangier- und Abstellanlage zu erkennen. Die künftige Wendeschleife war noch nicht fertiggestellt.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

Beuel



Als der Triebwagen 1 im Jahr 1905 vor dem Beueler Bahnhof abgelichtet wurde, verband die Straßenbahn bereits seit drei Jahren die Staatsbahnhöfe in Beuel und Bonn.

■ Foto: Sammlung Klaus Kemp

Beuel.

Quellenangaben:

75 Jahre Elektrische Straßenbahnen in Bonn 1902 - 1977, Stadtwerke Bonn Verkehrsbetriebe, Bonn 1977

Franzen, Die erste Bonner Rheinbrücke, Entstehung, Ausführung und Geschichte, Bonn o. J.

Vogt, Der Betriebshof der Straßenbahn Bonn-Beuel war kein ungenutzter Fabrikbau, in Bonner Geschichtsblätter, Bd. 43/44 SS. 399-403

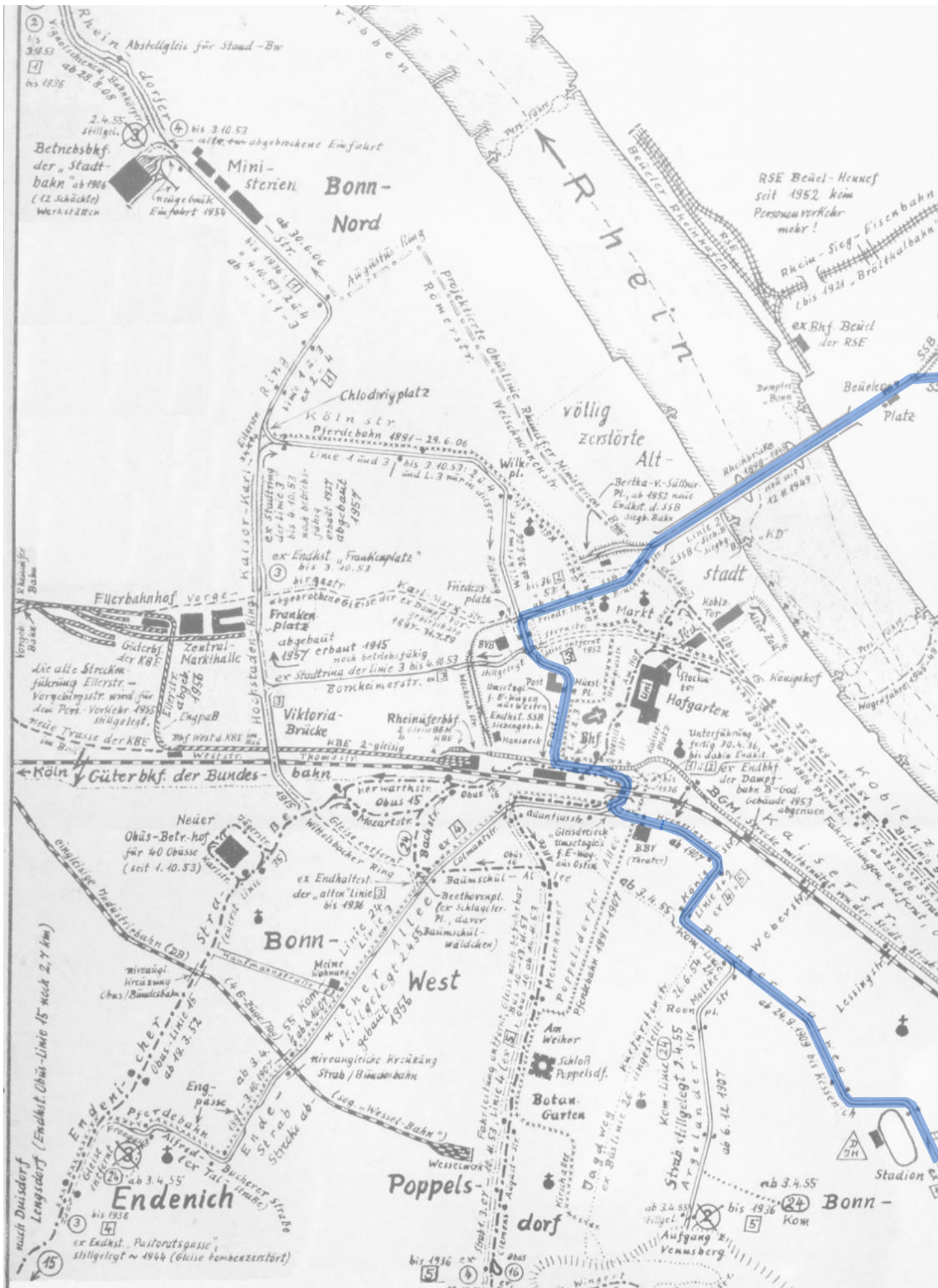


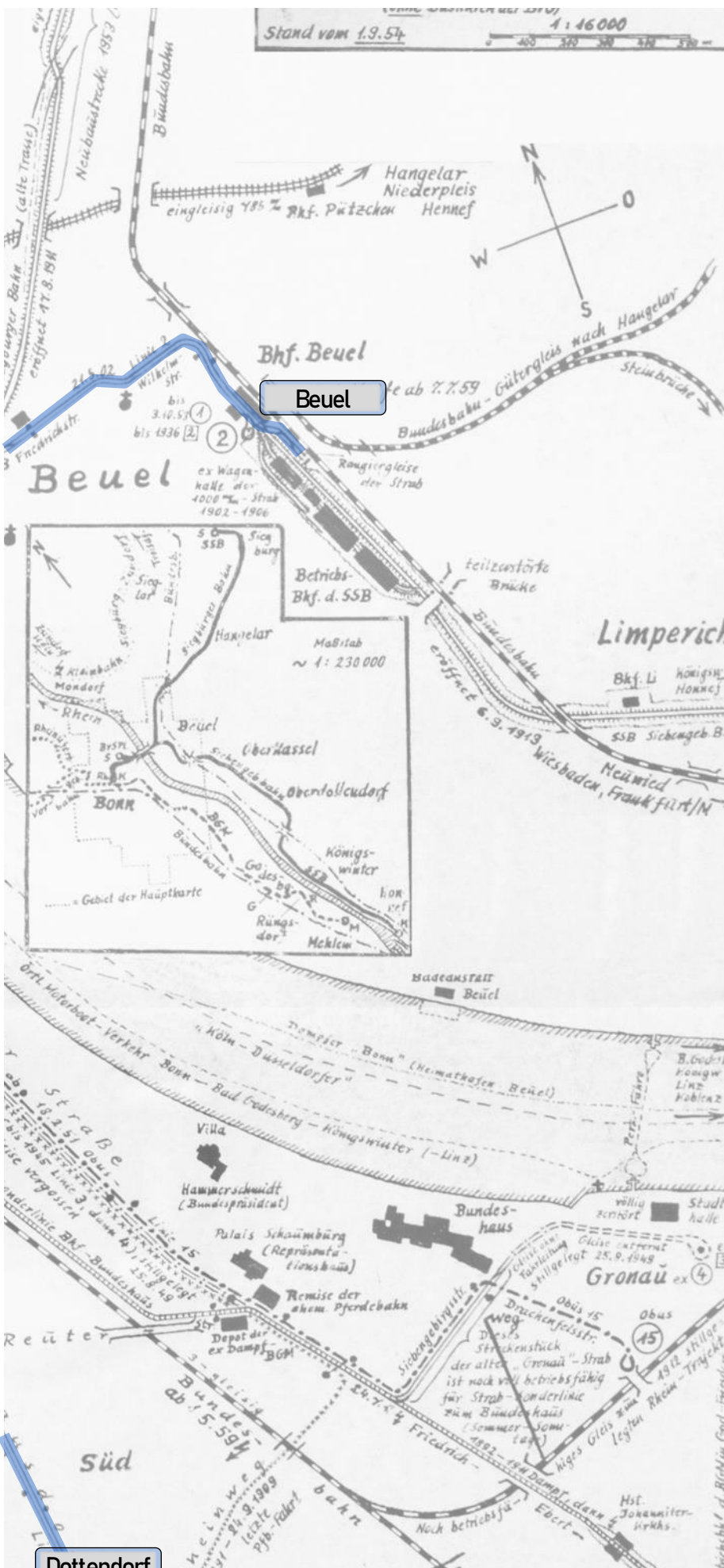


Staatsbahnhof und elektrische Bahn.



Die Endhaltestelle Beuel war von Anfang an der Schluss einer durchgängig elektrifizierten Straßenbahnstrecke – der ersten im Bonner Netz. Ihre Lage am Beueler Bahnhof hat sich im Lauf der Zeit nicht wesentlich verändert. Trotzdem ist sie heute kein Linien-Endpunkt mehr, wird aber von den Linien 62 und 65 angefahren.





Dottendorf



Alle Rechte vorbehalten!

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

Linie 2 nach „Dottendorf“ 1936



Der Schmalspur-Triebwagen 6 wartete 1902 vor dem Beueler Staatsbahnhof auf die Abfahrt nach Bonn. Links ist das Gebäude des Bahnhof-Hotels (heute Hotel Willkens) zu erkennen. Hinter dem Wagen bot sich noch ein freier Blick auf die Häuser des Beueler Stadtkerns; hier entstand 1905 die Kronprinzenstraße (seit 1978 Goetheallee).

■ Foto: Siemens Archiv, Sammlungen Karl-Heinz Wipperfürth/ Axel Reuther

Erst spät wurde Beuel mit Bonn durch die Schiene verbunden. Zwar hatte die Rheinische Eisenbahn 1871 Beuel erreicht und es gab bereits ein Jahr zuvor eine Eisenbahnverbindung über ein Trajekt von Oberkassel nach Bonn.

Für eine unmittelbare Verbindung der beiden heutigen Stadtbezirke Bonn und Beuel musste aber erst der Rhein als Hindernis überwunden werden. Bis dahin transportierten Gierponten und Dampfschiffe die Fußgänger und Fuhrwerke. Durch diesen von den meisten als unzulänglich empfundenen Fährbetrieb wurde die wirtschaftliche Entwicklung im rechtsrheinischen Umkreis Bonns erheblich gehemmt.

Weil in Bonn die Stimmen für den Bau einer Rheinbrücke immer lauter wurden, bildete sich im Jahr 1889 ein Ausschuss, der in der

Folgezeit mit der Errichtung einer festen Brücke für Fußgänger-, Fuhrwerks- und Schienenverkehr befasst war.

Es dauerte allerdings noch fast sieben Jahre, ehe man am 6. April 1896 mit dem Bau der Brücke begann. Um später eine Pferde-, Dampf- oder elektrische Straßenbahn betreiben zu können, wurden Gleise in Meterspur verlegt, wobei man in der Mitte der Brücke auch eine Kreuzungsweiche einbaute, die einen Gleiswechsel ermöglichen sollte.

Bonns erste „Elektrische“

Als die Brücke am 17. Dezember 1898 vollendet war, fuhr noch keine Straßenbahn nach Beuel. Die Stadt Bonn hatte sich aber am 11. März desselben Jahres vom Regierungspräsidenten in Köln den Bau und Betrieb einer elektrisch angetriebenen Klein-

bahn in Meterspur zwischen den Bahnhöfen Bonn und Beuel genehmigen lassen.

Eröffnet wurde diese Linie dann am 21. Mai 1902. Sie hatte ihren Ausgangspunkt am Staatsbahnhof Bonn, eigentlich am Kaiserplatz, und führte durch Poststraße, Münsterplatz, Viehmarkt (heute Friedensplatz), Friedrichstraße, Gudenaugasse über die Rheinbrücke nach Beuel, wo sie über Friedrichstraße (heute Friedrich-Breuer-Straße) und Wilhelmstraße (heute Obere Wilhelmstraße) ihre Endhaltestelle am Staatsbahnhof Beuel erreichte.

Die dafür eingesetzten Fahrzeuge, acht Triebwagen und sechs Beiwagen, waren in einer eigens gebauten zweigleisigen Abstellhalle untergebracht, die nach Bau der Wagenhalle Rheindorf aufgegeben und 1909 an das Unternehmen Herz vermietet wurde.

**ENDHALTESTELLE**

Begegnung von zwei Zügen der Linie 2 im März 1955 an der Beueler Endhaltestelle.

Links ist der Wagen 3 (Baujahr 1902) zu erkennen, rechts der Beiwagen 114 (Baujahr 1907).

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Noch heute nutzen die Stadtwerke Bonn (SWB) das denkmalgeschützte Gebäude als Lagerhalle auf dem Gelände des Betriebshofs Beuel.

Die Bahn wurde von den Fahrgästen so gut angenommen, dass trotz Beiwagenbetriebs die Fahrtabstände von einem 10-Minuten-Takt auf siebeneinhalb Minuten verkürzt werden mussten.

Auf Grund des Beschlusses der Stadt Bonn, das Pferdebahnnetz in der Stadt zu elektrifizieren und auf Normalspur umzustellen, fuhr die

Straßenbahn nach Beuel ab 8. September 1906 mit der Spurweite von 1435 mm. Die Erweiterung des Wagenparks um die neuen Normalspur-Fahrzeuge ließ jetzt die Verkürzung des Takts auf sechs Minuten zu.

Eine Abstellanlage entsteht

Als fünf Jahre später die Strecke der Siebengebirgsbahn gebaut wurde, erkannte man, dass die Straßenbahn-Triebwagen vor dem Beueler Bahnhofsgebäude nicht mehr umsetzen konnten, ohne die Fahrten der Siebengebirgsbahn zu

beeinträchtigen. Deshalb richtete man südlich der Bahnhofsanlage bergseitig neben der Trasse der Siebengebirgsbahn eine zweigleisige Abstellanlage ein, die am 18. November 1911 gleichzeitig mit der Strecke nach Oberdollendorf in Betrieb genommen wurde.

In Beuel und Bonn nutzten städtische Straßenbahn und Siebengebirgsbahn gemeinsam die Gleise. 30 Jahre lang fuhr die Bahn als Linie 2 von Beuel aus zum Staatsbahnhof Bonn (Kaiserplatz). Nachdem am 1. Mai 1936 die Südunterführung fertiggestellt

ABSTELLANLAGE

In der Abstellanlage rangierte 1952 der ehemalige Schmalspur-Triebwagen 1 (Baujahr 1902) auf der damals nach Beuel verkehrenden Linie 1. Der Schaffner bereitete den Beiwagen 114 für das Ankuppeln des Triebwagens vor.

Der aus Richtung Oberdollendorf kommende Zug der Linie H, geführt von Wagen 21 (Baujahr 1910), passierte die Szenerie. Vorn ist die abzweigende Weiche zum Betriebshof zu sehen.

■ Foto: Peter Boehm, Sammlung Axel Reuther



STRECKENUNTERBRECHUNG

Vor dem Bonner Staatsbahnhof stand um 1949 ein Wagen der Linie 2 mit dem Ziel-schild „Brückenstraße“.

Damals war die zerstörte Rheinbrücke noch nicht neu aufgebaut.

■ Foto: Fotograf unbekannt, Stadtarchiv und Stadthistorische Bibliothek Bonn



war, verlängerte man die Linie nach Dottendorf.

Streckenunterbrechung

Zum Ende des Krieges hatte ein Ereignis einschneidende Wirkung auf die Straßenbahn nach Beuel: Am 8. März 1945 sprengten Pioniere der deutschen Wehrmacht die bis dahin unbeschädigte Rheinbrücke.

Obwohl schon seit Anfang des

Jahres in der ganzen Stadt keine Bahnen mehr fuhren, stand jetzt fest, dass die Verbindung ins Rechtsrheinische noch lange auf sich warten lassen würde.

Die Endhaltestelle am Beueler Bahnhof wurde nur von den Bahnen der SSB angefahren. Sie verkehrten ab August 1946 zwischen Bad Honnef und Siegburg und wechselten am Beueler Platz (heute Konrad-Adenauer-Platz) die Fahrtrichtung. Die Linie 2 fuhr

in dieser Zeit auf der gegenüberliegenden Uferseite nur bis zur Brückenstraße.

Die Wendeschleife

Als am 12. November 1949 die neue Rheinbrücke eröffnet wurde, war es nun die Linie 1, die von Dottendorf zum Bahnhof Beuel fuhr. Erst 1953 kam wieder die Linie 2 nach Beuel, nunmehr von der Argelanderstraße.

**WENDESCHLEIFE**

Zwei Altbauzüge der Linie 2 standen um 1959 in der neuen Wendeschleife.

Im Hintergrund ist die fensterlose Rückseite des Gebäudes der Paul-Gerhardt-Schule zu sehen.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

UMGESTALTETE HALTESTELLE

Vor Umstellung auf Niederflurbahnen fuhren auf der Linie 62 nochmals die vierachsigen Großraumwagen, die ihrerseits in den 1950er Jahren die alten Zweiaxser abgelöst hatten.

Für die letzte Fahrt der „alten“ Hochflurwagen wurden am 24. September 1994 Wagen 201 und Beiwagen 281 eingesetzt.

Der Zug wartete an der 1985 Haltestelle „Beuel Bahnhof“ auf die Abfahrtszeit.

■ Foto: Dr. Frank Mlosch



Vier Jahre später lieferte die DÜWAG vier Großraumtriebwagen, mit denen sich Bonn zeitgemäß für die Umstellung der zwei verbliebenen Straßenbahnlinien auf Einrichtungsbetrieb entscheiden hatte.

Dies machte auch in Beuel den Bau einer Wendeschleife notwendig, die 1958 als letzte von insgesamt drei im Netz der Bahnen der Stadt Bonn fertiggestellt war.

Für die Fahrgäste blieb die Situation unverändert: Eigenstiegen wurde von der nur stadteinwärts vorhandenen Haltestelleninsel aus, während man auf der anderen Seite der Endhaltestelle ohne Abgren-

zung vom Autoverkehr aus der heutigen Goetheallee aussteigen musste.

Umgestaltung und „Ende“ einer Endhaltestelle

Erst mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Jahr 1985 änderte sich dies. Die Haltestelle wurde etwa 50 Meter nach Norden verschoben und in beiden Fahrtrichtungen mit Bahnsteigen eingefasst. Der östliche war mit einem großzügigen Fußgängerbereich um das Bahnhofsgebäude verbunden.

Am 24. September 1994, exakt um 13:56 Uhr, war die Zeit der

ältesten „elektrischen“ Endhaltestelle in Bonn zu Ende. Die letzte planmäßige Bahn hatte „Beuel, Bhf.“, wie es auf den Zielanzeigen in den letzten Jahren hieß, verlassen.

Nach 92 Jahren trugen nur noch die Einrückfahrten der Linien 62 und 65 den Namen der Endhaltestelle als Zielbezeichnung.

Das Gleis der Wendeschleife lag lange Zeit ungenutzt, bis es im Februar 2007 abgebaut wurde. Nur zwei Gleisreste auf dem Weg zum Betriebsbahnhof erinnern noch an die einstige Beueler Wendeschleife.

(FM)

**UMGESTALTETE HALTESTELLE**

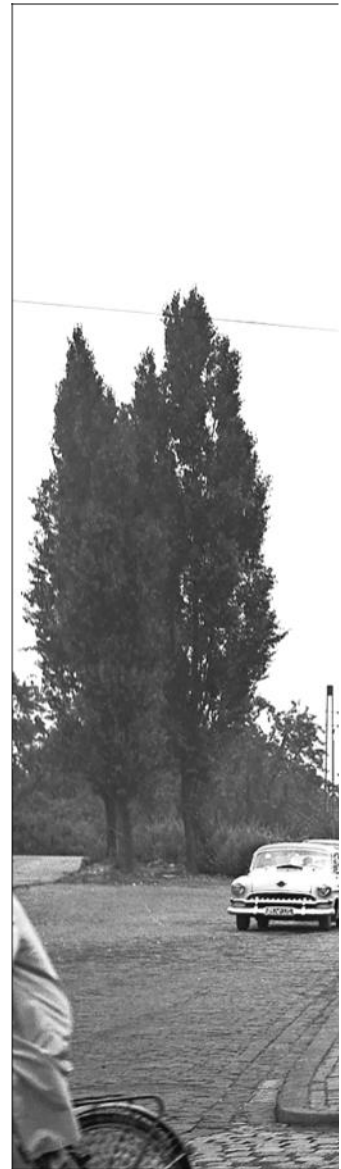
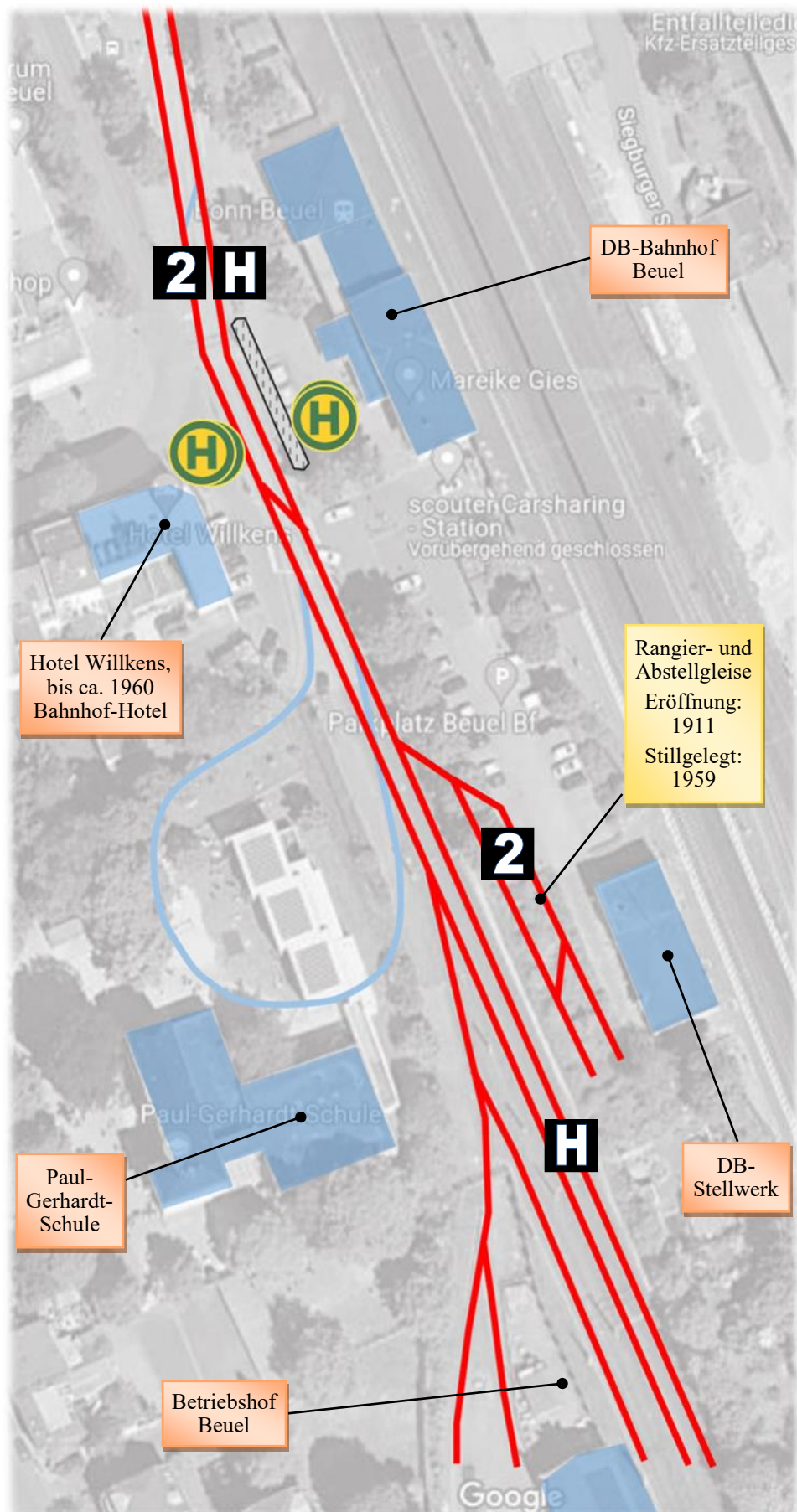
Ein Verstärker-Zug (Linienkennung „V“), bestehend aus dem Großraumwagen 213 und Beiwagen 283, hielt am 29. Juli 1988 an der Endhaltestelle „Beuel Bahnhof“.

■ Foto: Harald Müller

Lageplan der Endhaltestelle Beuel mit Abstellanlage

Stand: ab 1911
(nicht maßstäblich)

Grafik: Harald Flux
Hintergrundfoto:
Google Maps



Endhaltestelle und Abstellanlage [1911 - 1958]



Mitten im Jahrzehnt des Wirtschaftswunders, am 17. Juli 1956, entstand dieses Foto vor dem Beueler Bahnhof. Die Autos zeigen deutlich den erreichten Wohlstand. Rechts im Bild ist das Bahnhof-Hotel zu sehen. An der Haltestelle standen zwei Züge der Linie 2: Der Wagen 48 (links) hatte noch eine modernisierte Zielanzeige erhalten, der rechte Zug mit Beiwagen 119 wird gleich zur Abstellanlage vorfahren. ■ Foto: Eduard J. Bouwman, Sammlung Reiner Bimmermann



Der Wagen 8, als letztes Schmalspurfahrzeug 1902 geliefert, war im Juli 1957 an der Endhaltestelle in Beuel angekommen.

Wenige Jahre zuvor war er noch modernisiert worden: Die Liniensignale und der umklappbare Zielanzeiger auf dem Dach wurden durch eine Rollbandanzeige ersetzt.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Direkt an die Endhaltestelle Beuel schloss sich bis etwa 1959 eine zweigleisige Abstellanlage an. Auf dem Foto vom Juni 1961 kann man links der Streckengleise die Lage noch gut erkennen, auch wenn die einst an den Masten entlang verlaufende Gleise bereits abgebaut waren.

Die Situation hinter der Endhaltestelle stellte sich damals so dar:

Geradeaus führen die Streckengleise der Linie H Richtung Oberdollendorf, nach rechts zweigt das Gleis der Wendeschleife ab. Dahinter liegt nach rechts abzweigend die Zufahrt zum Betriebshof mit der Herzschen Halle.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther





Mit drei Zügen der Linie 2 war am 1. September 1958 die von 1911 bis 1958 betriebene Abstellanlage voll ausgelastet. Der Triebwagen im rechten Gleis musste seinen Beiwagen noch umfahren. Vorn stand ein ausfahrbereiter Zug mit Wagen 47 (Baujahr 1914, Herbrand), der eine Rollbandanzeige erhalten hatte. ■ Foto : Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Schon ein wenig heruntergekommen wirkte Wagen 48, der 1914 als letzter zweiachsiger Triebwagen geliefert worden war.

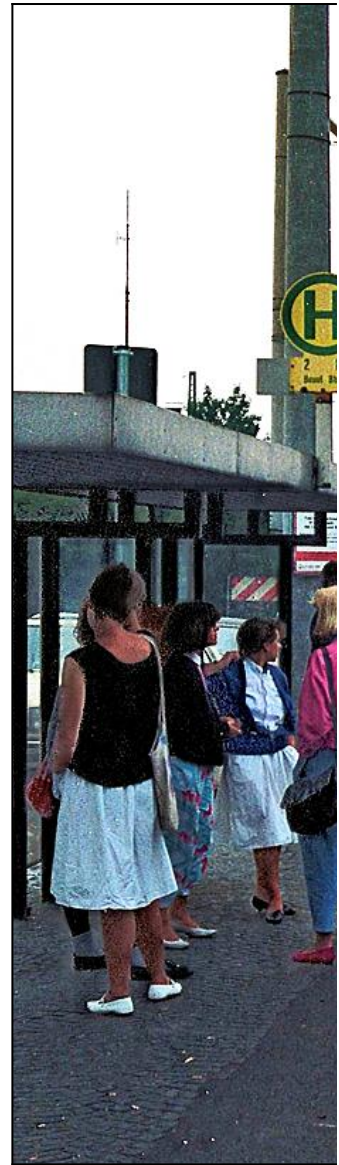
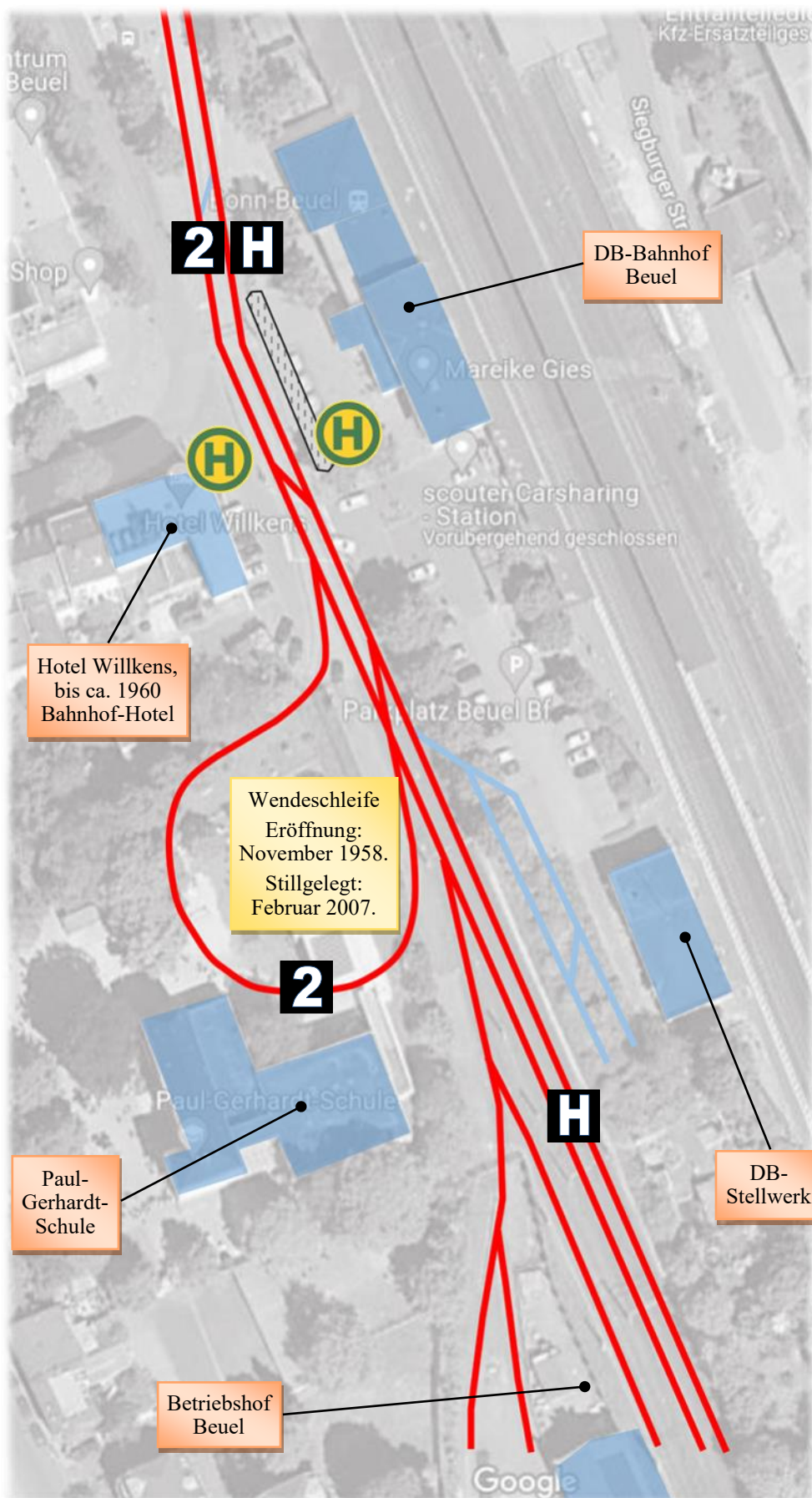
Am 6. Mai 1954 kuppelte er in der Abstellanlage an seinen gerade umfahrenen Beiwagen an.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Lageplan der Endhaltestelle Beuel mit Wendeschleife

Stand: ab 1958
(nicht maßstäblich)

Grafik: Harald Flux
Hintergrundfoto:
Google Maps



Endhaltestelle und Wendeschleife [1957 - 1985/2007]



SWB-Wagen 240 verließ am 24. August 1985 die Schleife und fuhr zur Einstiegsseite der Endhaltestelle, um von dort als Linie 2 nach Dottendorf zu fahren. Das Bild zeigt den Übergangszustand während des Neubaus der Bahnsteige, Pflaster und Bordstein sind zum Teil entfernt. Noch hielten hier die Straßenbahnen.

■ Foto: Harald Müller

Ähnliche Situation vor dem DB-Bahnhof Bonn-Beuel:

Der SWB-Gelenkwagen 232 hatte im Juni 1978 als Linie 2 von Dottendorf kommend die Endhaltestelle „Beuel Bahnhof“ erreicht.

Der Wagen hielt vor der Einfahrweiche der Wendeschleife. Der Fahrer hatte sein Fahrzeug schon für die Rückfahrt beschildert.

■ Foto: Harald Flux





Der kurz zuvor gelieferte sechsachsige DÜWAG-Triebwagen 137 war am 13. März 1960 in die Wendeschleife am Bahnhof Beuel eingefahren. Dieser Wagentyp war hier bis 1993 fast täglich zu sehen, an Sonntagen und in den Abendstunden wurden allerdings eine Zeitlang die vierachsigen Großraumwagen auf der Linie 2 eingesetzt.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Die Ablösung der alten Straßenbahnen kündigte sich an:

Hinter dem Zug der Linie 2 mit Triebwagen 6 (Baujahr 1902) stand am 18. Oktober 1959 der zwei Jahre zuvor gelieferte DÜWAG-Großraumwagen 103 in der Beueler Wendeschleife.

■ Foto: Peter Boehm, Sammlung Axel Reuther

Der SWB-Gelenkswagen 239 wurde im Juni 1978 in der Wendeschleife abgelichtet.

Hinter dem Triebwagen sind die Gebäude der Paul-Gerhardt-Schule zu sehen - rechts der Altbau, links ein Anbau aus den frühen 1960er Jahren.

■ Foto: Harald Flux





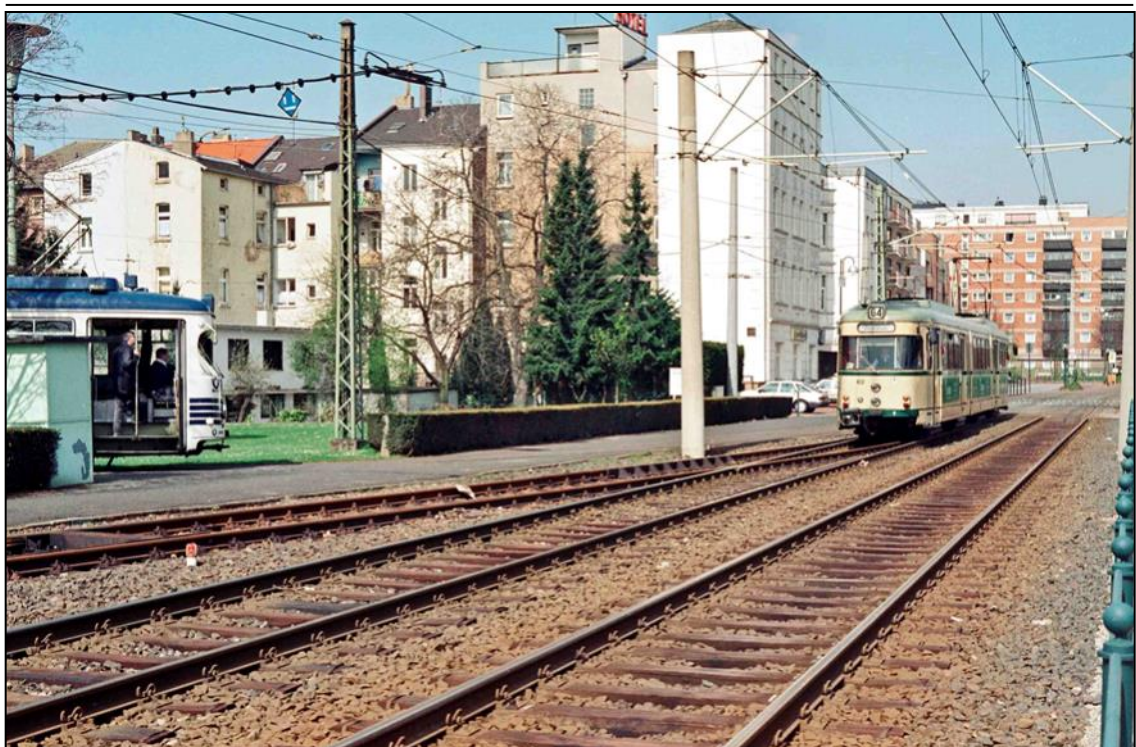
Ein SSB-Doppeltriebwagen passierte als Linie H um 1960 die südliche Einfädelung der Beueler Wendeschleife, wo ein Großraumtriebwagen des Baujahrs 1957 wartet. Links neben dem Triebwagen ist gut der Bereich der ehemaligen Abstellanlage zu erkennen.

Die Doppeltriebwagen von 1953/54 veränderten sich damals äußerlich durch den Anbau von Brems- und Blinkleuchten (wie hier bereits zu sehen) und dem Verschließen der ursprünglich ausstellbaren Seitenfenster des Führerstandes. Kurz darauf erhielten sie die cremefarbene Lackierung der Straßenbahnen mit grauen Zierstreifen.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

Der SSB-Achtachser 412 war am 9. April 1993 als Linie 64 auf dem Weg nach Oberkassel Süd. Links in der Schleife steht der SWB-Sechssachser 240 mit Telekom-Ganzreklame.

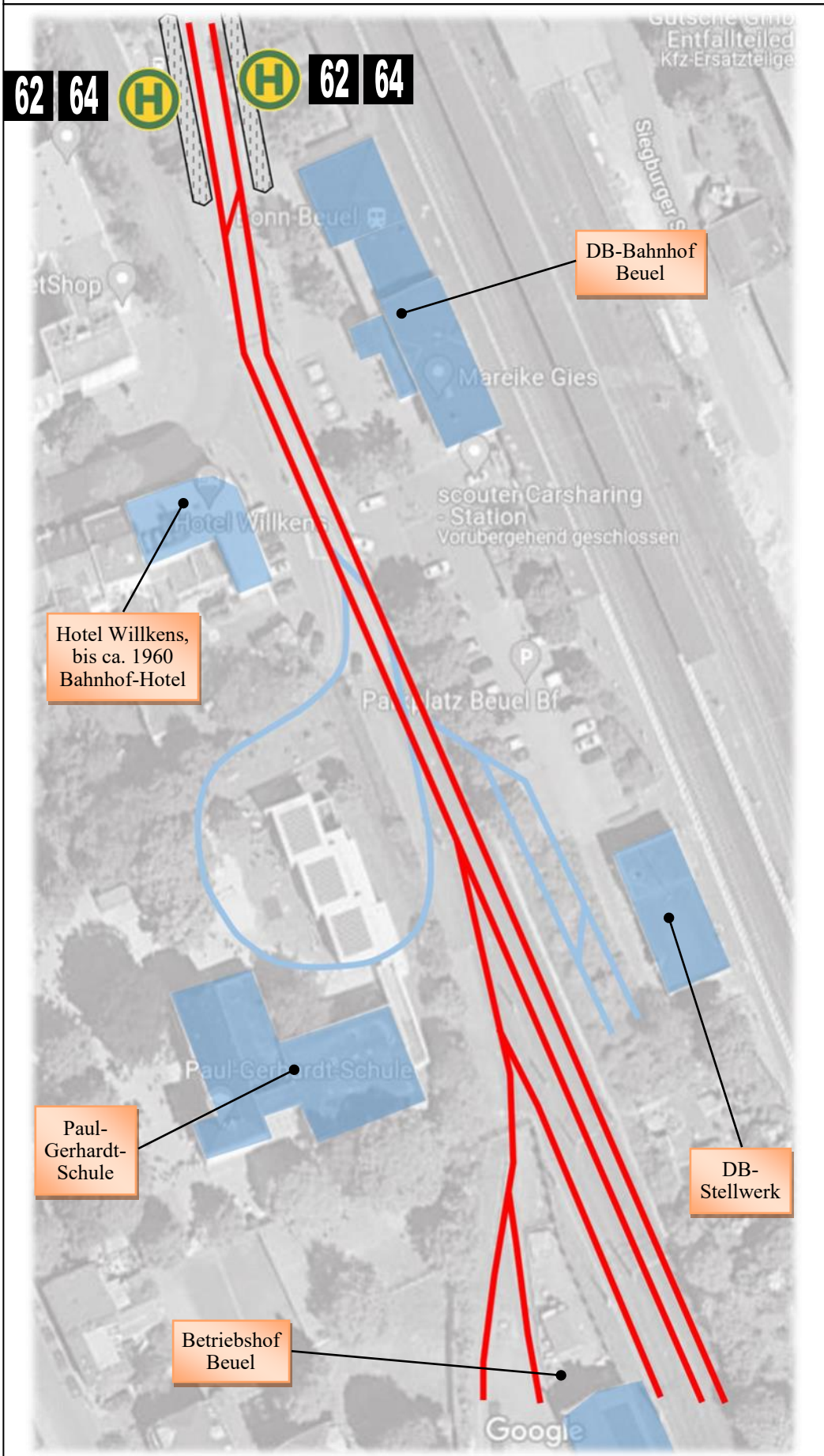
Mit Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) 1987 wurde die Linie H in 64 umbenannt. Als ab 1991 die Stadtbahnlinie 66 bis Bad Honnef fuhr, verkehrte die Linie „64“ nur noch zwischen Bonn Hbf und Oberkassel. Die neue Linie 62 übernahm 1994 deren Weg. ■ Foto: Harald Müller



Lageplan der Haltestelle Beuel Bahnhof

Stand: ab 1994
(nicht maßstäblich)

Grafik: Harald Flux
Hintergrundfoto:
Google Maps



oben und rechts:
Die Umgestaltung des Beueler Bahnhofsvorplatzes hatte mit dem Abbau der alten und dem Verlegen der neuen Bahngleise begonnen.

Die Züge der Linien H und 2 (hier SSB-Triebwagen 402) befuhren den Abschnitt schon wieder. In der Wendeschleife hinten ist ein SWB-Gelenkzug zu erkennen.

■ Fotos vom 3. Juni 1985 : Klaus Drosdowski

Die neue
Endhaltestelle
[ab 1985]





Am im Vorjahr neu errichteten Bahnsteig hielt am 19. Oktober 1986 der SSB-Wagen 408 als Linie H. Im Hintergrund ist das Hotel Willkens zu sehen. ■ Foto: Klaus Drosdowski

Mehr als zwanzig Jahre später, am 3. Februar 2007, wurde in ähnlicher Situation der SWB-Niederflurwagen 9455 auf der Linie 62 abgelichtet. ■ Foto: Harald Müller





Impressionen an der Haltestelle Beuel Bahnhof:

oben: Der auf der Linie 62 eingesetzte SWB-Gelenkwagen 232 hatte am 27. April 1991 seine Endhaltestelle erreicht. Der Fahrer hat schon die Zielbeschilderung für die Rückfahrt gewechselt. Die Bonner Sechssachser wurde ab 1983 mit Ganzreklame versehen, hierzu starteten die Stadtwerke sogar eine Fahrgastbefragung. Die Aktion hieß: „Bonns Bunte Bahnen“.

unten: Fast auf den Tag genau zehn Jahre später, am 10. April 2001, trafen sich hier als neue Linie 62 die SWB-Niederflurwagen 9453 nach Oberkassel (links) und 9461 nach Dottendorf (rechts). Für die Linie 62 war es keine Endhaltestelle mehr, die lag nun in Oberkassel.

■ Fotos: Harald Müller





Rückbau der Wendeschleife [2007]

Der Rückbau der Wendeschleife erfolgte im Frühjahr 2007, die Fotos entstanden am 17. Mai 2007.

■ Fotos: Harald Müller



Von der Wendeschleife blieben nur diese Gleisreste in der Straßendecke zurück.

■ Foto Harald Müller
(10. Mai 2008)



Vier Jahre später war der Bereich der Schleife überbaut, wie das Foto vom 17. März 2012 zeigt. Die Gleisreste liegen nach wie vor im Straßenbelag. ■ Foto: Harald Müller



In Verlängerung der Beueler Wilhelmstraße (heute Obere Wilhelmstraße) unterquert bis heute eine Fußgängerunterführung die Eisenbahnstrecke. Hier gab es bis weit in die 1970er Jahre die Haltestelle „Unterführung“, an der die Straßenbahn hielt, nicht jedoch die Züge der Siebengebirgsbahn. Sie lag nur 200 Meter von der Haltestelle „Beuel Bahnhof“ entfernt.

Auf dem Foto (um 1955) hatte Triebwagen 4 mit Beiwagen 114 eben die Haltestelle in Fahrtrichtung Argelanderstraße verlassen. ■ Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Dr. Frank Mlosch



■ Foto: Volhard Stern, 30. März 2021.

KUNST im öffentlichen Raum

Kunst – immer wieder gerne ein „Aufreger“, selten umstritten und doch prägend, zumal, wenn sich die Zurschaustellung im öffentlichen Raum befindet. Dabei bleibt auch ein Zusammentreffen mit dem ÖPNV nicht aus, und so ergeben sich bisweilen reizvolle Motive.

ARC'89

Auf dem Bonner Trajektknoten, der offiziell Helmut-Schmidt-Platz heißt, steht seit 2016 eine monumentale Stahl-Skulptur namens ARC'89. Es handelt sich um eine Leihgabe der Stiftung Kunst und Kultur, wohl im Hinblick auf die schräg gegenüberliegende Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland.

Die im Bonner Volksmund respektlos „Pommes“ genannten rostigen Eisenbögen kommen normalerweise nicht mit dem ÖPNV in Berührung, führt hier doch der

Nord-Süd-Stadtbahntunnel quasi zwei Etagen tiefer entlang.

Als Ersatzbus für die Linie 66 kam jedoch Wagen 1413 am 30. März 2021 des Weges und schlug einen Bogen um den ARC'89.

Mann mit Kopf in der Wand

Ein anderes Kunstwerk findet sich in der Fritz-Erler-Straße in der Gronau, nicht weit vom ARC'89 entfernt. Installiert ist hier die Statue „Mann mit Kopf in der Wand“ von Thomas Geiger.

Ein praktisch lebensgroßer Mann mit Koffer in Bronzeß steckt seinen Kopf in die Wand des Bürogebäudes „Tower-Parc-Offices I“ („Haus Nil“ der Deutschen Post DHL). An der Hausfassade befindet sich eine Tafel mit der Inschrift: „Wer das Denken nicht stoppt kann die Sterne nicht sehen.“

Diese Stelle passieren Umleiterkurse der Linien 610 und 611, so

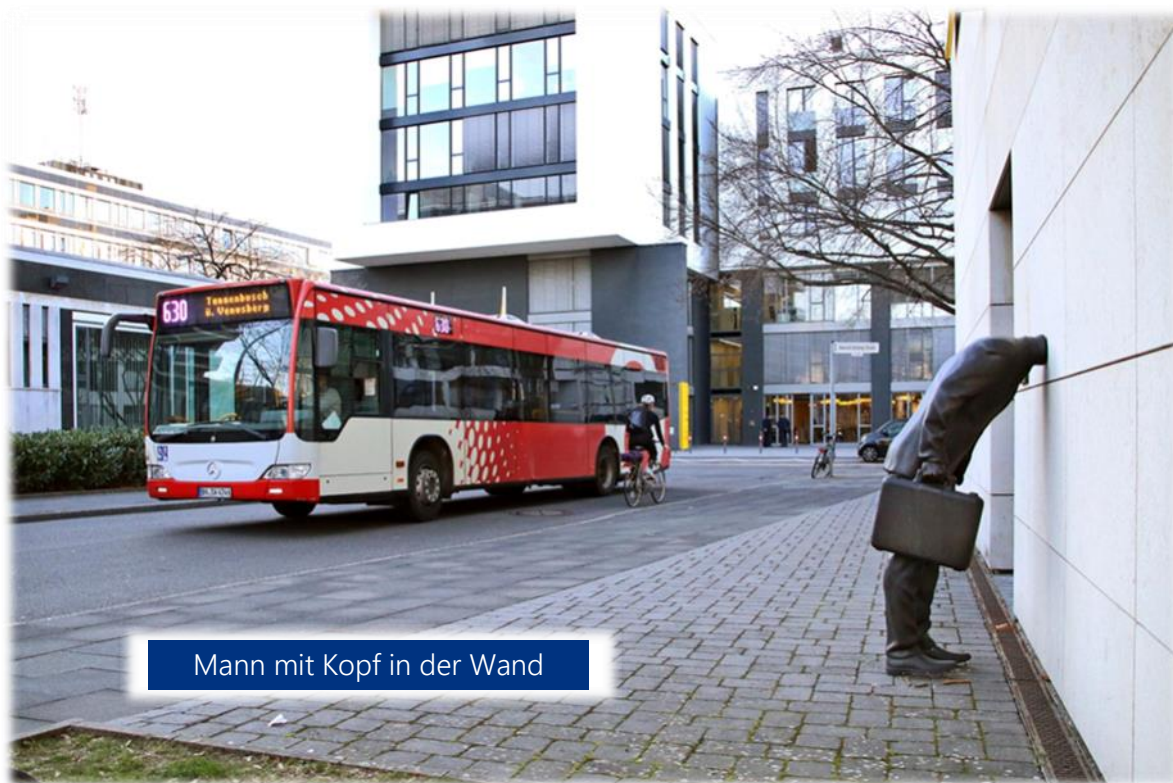
wie Wagen 1206 am 27. Februar 2019.

Walking Bag

Noch ganz neu ist die „Walking Bag“, eine bewusst provokante Installation des Künstlers Erwin Wurm, sehr exponiert mitten in der City am Martinsplatz und schräg gegenüber vom Bonner Münster gelegen. Eine Persiflage auf die Konsumgesellschaft? Hier kann sich jeder seinen Teil denken.

Auf alle Fälle haben sämtliche Fahrgäste der zahllosen Buslinien von SWB und RSVG, die diese Stelle auf dem Weg von der Haltestelle „Markt“ in Richtung Hauptbahnhof passieren, Gelegenheit, die knallrote „Walking Bag“ zu bewundern – wie etwa die Passagiere des Wagens 0810 am 5. September 2022.

(VS)



Mann mit Kopf in der Wand

■ Foto: Volhard Stern, 27. Februar 2022.

■ Foto: Volhard Stern, 5. September



Walking Bag



oben: Eingang zum „TimeRide“-Spektakel am Alter Markt in Köln.

■ Foto: Harald Flux

Mitte: „TimeRide“-Handzettel.

unten: Szenerie im Innenraum.

■ Fotos: Thomas Nehiba/HVSWB e.V.

Samstag, 17. September 2022

Vereinsfahrt zu „Köln 1926“

Die Fahrt mit dem Vereinsbus hatte einen besonderen Stadtrundgang zum Ziel: Wir sollten mittels moderner Technik das Köln des Jahres 1926 erleben.

Mittels computergenerierter „virtueller Realität (VR)“ nehmen Interessierte an einer Straßenbahnfahrt durch die Kölner Innenstadt des Jahres 1926 teil. Das ermöglicht eine sogenannte VR-Brille.

„TimeRide“, am Alter Markt gelegen, bietet dieses Vergnügen an. Gestaltet ist die Inneneinrichtung im Stil der 1920er Jahre, so zum Beispiel die Hutmacherei ❶ der Familie Riedschneider.

Dann hieß es Platz nehmen in einer nachgeahmten Straßenbahn ❷, hier wurden die VR-Brillen aufgesetzt.

Anschließend begann die virtuelle Straßenbahnfahrt, begleitet durch zwei fiktive Personen: der Hutmacherin Tessa Riedschneider und Pitter, dem Straßenbahnfahrer.

Die halbstündige Fahrt führte vom historischen Alter Markt entlang des alten Hauptbahnhofs und vorbei am Dom zum Neumarkt. Dort beendete der erste nach Ende des Ersten Weltkriegs stattfindende Karnevalszug die Fahrt.

(HF)



Neues Zielband für den „8603“

Im HVS WB-Vereinsbus „8603“ war das seitliche Zielband durch Sonneneinstrahlung brüchig geworden. Es konnte kaum noch bewegt werden und musste deshalb ausgetauscht werden.

Das neue Band zeigt die Linienwege von 1985. Damit ist es zehn Jahre älter als das bisher verwendete, allerdings in einem wesentlich besseren Zustand.

Das eingebaute Seiten-

zielband ist etwa 29 Meter lang und enthält fünfzig Zielangaben, jeweils für Innen- und Außenanzeigen. Dem gegenüber kann das Frontzielband bis zu hundert Ziele enthalten.

Das Umrüsten der Zielbänder mussten früher die Werkstattmitarbeiter in Handarbeit erledigen.

Bei rund 200 SWB-Omnibussen bedeutete



■ Foto: Harald Flux

das einen erheblichen Kraft- und Zeitaufwand. Heute reichen einige

Tastenklicks zum Umstellen der Anzeigen. (RH)



links: Besonders an den Enden war das alte Band sehr brüchig geworden. ■ alle Fotos: Ralf Heinzel

unten: Nach dem Abspulen des alten Bandes wurde das neue aufgezogen.

links Mitte: Wichtig für einen leichtgängigen Lauf ist eine gute Schmierung der Zahnräder.

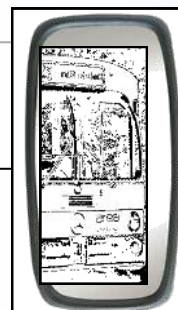


oben: Das neue Linienverzeichnis.

unten links: Das neue Band ließ auf Leerfeldern noch Platz für zusätzliche Beschriftungen, die im Museumsbetrieb oft genutzt werden.



SWB-Großprojekt „Zweiterstellung“



Überführung
des ersten
„zweiterstellten“
Stadtbahnwagens
am 13. Mai 2011 vom
Betriebshof Dransdorf zum
Betriebshof Bonn-Beuel.

Der neulackierte Wagen 7459,
gezogen vom fast zwanzig Jah-
re jüngeren SWB-Wagen 9360,
hatte sein Ziel fast erreicht.

■ Foto: Volkhard Stern

Die Idee, vorhandene DÜWAG-Stadtbahnen zu überholen und zu modernisieren, wurde nachgerechnet. Ergebnis: Die Modernisierung würde nur ein gutes Drittel der Kosten einer Neuanschaffung ausmachen.

Im Betriebshof Beuel wurde eine Halle für die Modernisierung der Fahrzeuge eingerichtet und ein Arbeitsteam zu-

sammengestellt. Durch den großen Arbeitsaufwand dauert es rund ein Jahr, bis aus einem Stadtbahnwagen des Typs B eine zweiterstellte Bahn wird. Fast alle Demontagearbeiten müssen per Hand ausgeführt werden.

Die Modernisierung beginnt mit der Zerlegung des Fahrzeuges, an deren Ende fast nur noch die Karosserie steht.

Nach dem Entkernen und Vergrößern der Fahrerkabine, wird die Bahn ohne Fenster und Türen zum Betriebshof Dransdorf geschleppt. Dort wird die Karosserie grundiert und lackiert.

Anschließend geht es zurück in den Betriebshof Beuel, wo die Modernisierung beginnt. (HF)

Quelle: www.swb-busundbahn.de

Der „zweiterstellte“ SWB-Stadtbahnwagen 7459 wurde anlässlich des Tags der offenen Tür am 2. Juni 2012 im Betriebshof Dransdorf präsentiert.

Er wurde mit einer Werbefolie beklebt, die das SWB-Konzept „Aus alt macht neu“ vorstellte.

■ Foto: Harald Flux



Terminkalender

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

**3. Dezember
2022**

Busfahrt ins Bergische Land nach Odenthal-Altenberg.
Besuch des Adventsmarkts am Altenberger Dom.

**10. Dezember
2022**

Weihnachtsfeier des HVSWB im Betriebshof Bonn-Dransdorf.
Beginn: 15 Uhr.

Info-Treff für Mitglieder

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

HVSWB