

HVSWB

aktuell *Geschichte*

Historischer
Verein **SWB** e.V.

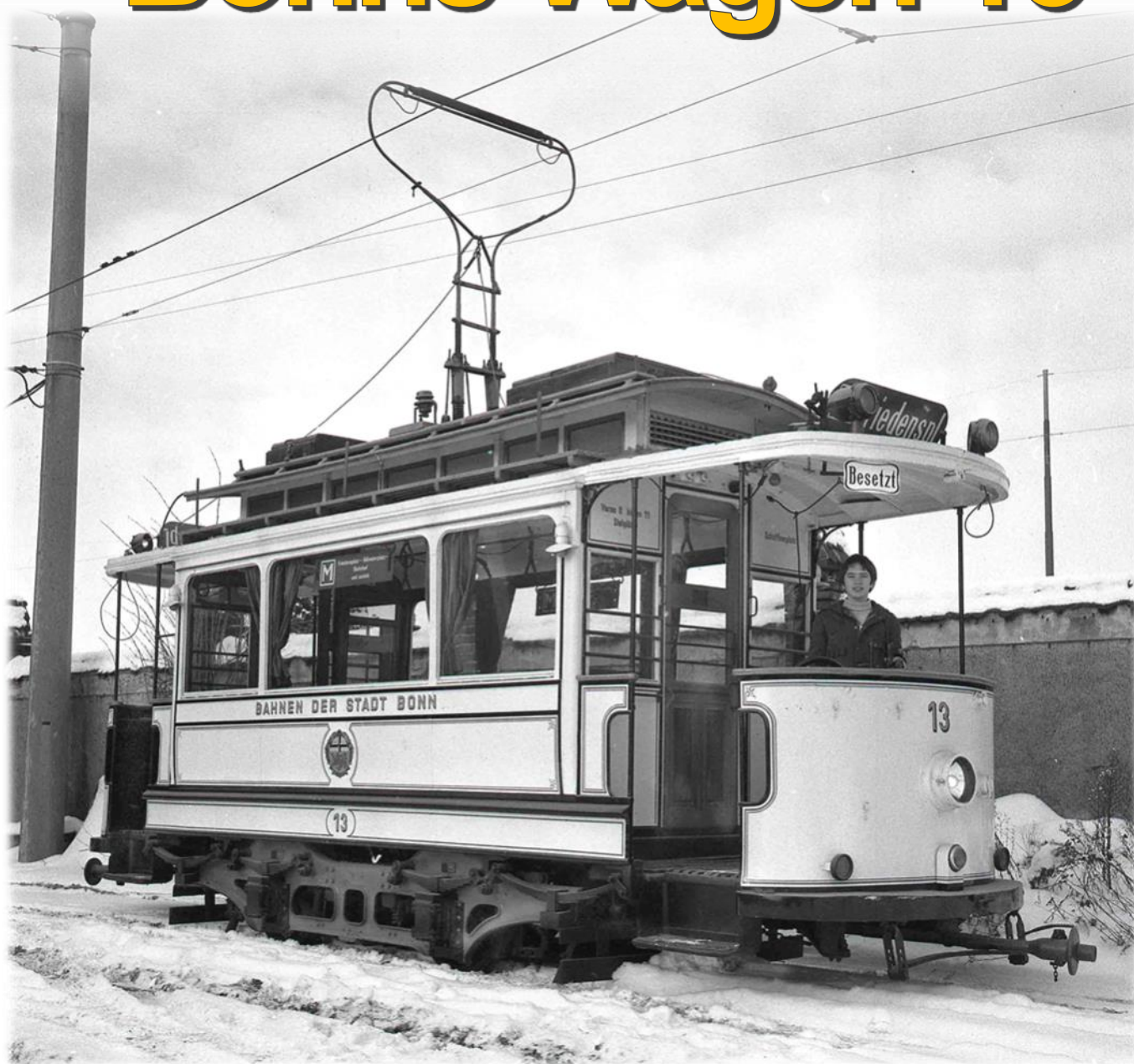


Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) 16. Jahrgang / 2023

Überarbeitete Neuauflage

Bonns Wagen 13



spezial

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



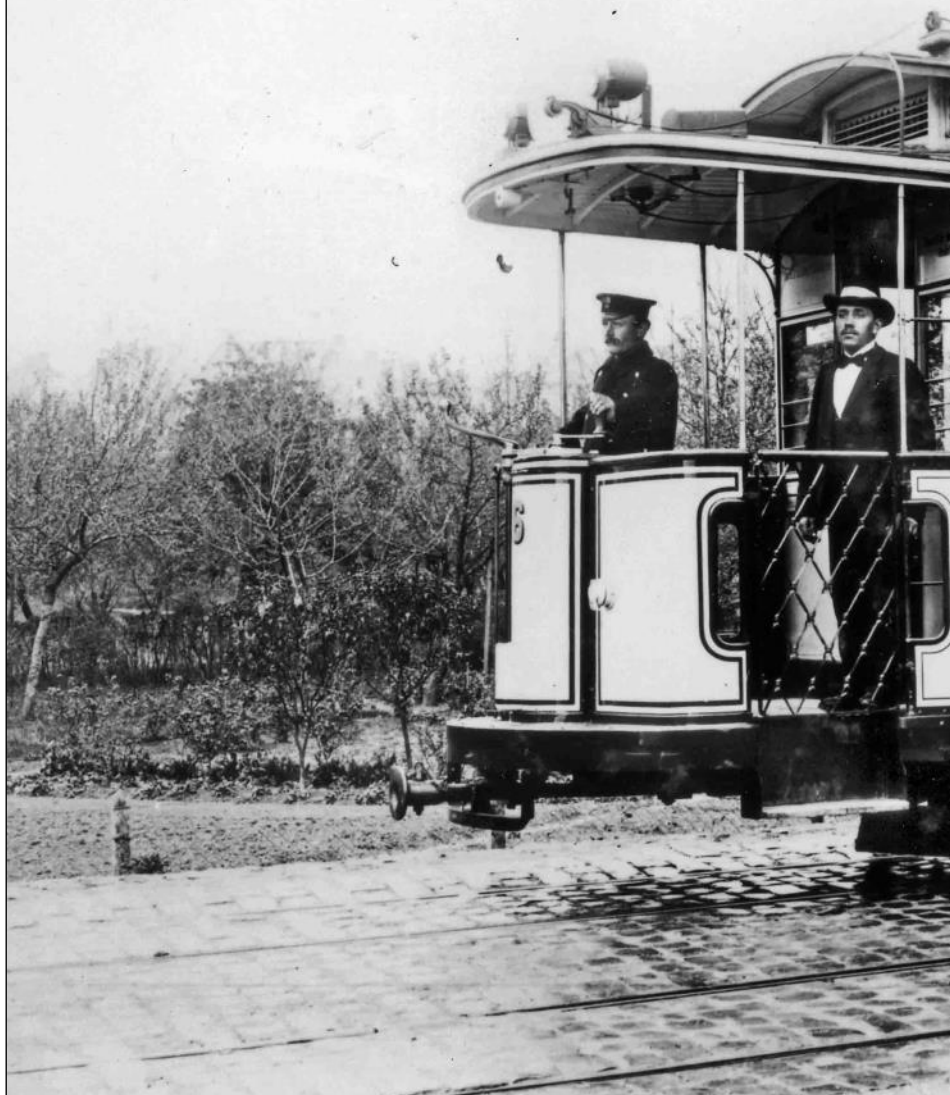
Der Bonner Museumswagen 13
um 1979 im Betriebshof Rhein-
dorf.

Auf der Plattform trotzt ein junger
Mann den winterlichen Tempera-
turen: Thomas Nehiba, der heutige
Vereinsvorsitzende des HVS WB.

■ Foto: Manfred Zaubitzer

Seit 117 Jahren auf den Schienen

Bonns Wagen 13



Den Schmalspur-Triebwagen 5 (Baujahr 1902) lichtete ein Werksfotograf im
Jahr 1903 vor dem Beueler Staatsbahnhof ab.

Wie dieser sah in den ersten Betriebsjahren auch der Wagen 13 (Baujahr 1906)
aus, allerdings war er von Anfang an ein normalspuriges Fahrzeug.

■ Foto: Siemens Archiv Glaser, Sammlung Karl-Heinz Wipperfürth,
Sammlung Axel Reuther

Der Werdegang des Triebwagens 13 wurde bereits in „HVS**WB** aktuell spezial 2016“ geschildert. Damals war das weitere Schicksal des Fahrzeugs ungewiss. Inzwischen hat man eine zufriedenstellende Lösung für den Verbleib des Wagens gefunden, die eine Überarbeitung der Ausgabe notwendig macht.



Der 1906 erbaute Bonner Straßenbahnwagen 13 fuhr, äußerlich kaum verändert, fünfzig Jahre lang im Linienverkehr, danach wurde er weitere vier Jahre als Reklamewagen verwendet. Am Ende seiner Dienstzeit hatte er die durchschnittliche Einsatzdauer eines Straßenbahnwagens deutlich überschritten.

Nahverkehrsfreunde retteten ihn vor der Verschrottung und restaurierten ihn in Eigenleistung. Bei besonderen Anlässen zeigten die Bonner Stadtwerke gern den schmucken Museumswagen. Nach dem Jubiläumsfest „100 Jahre Straßenbahn“ 1991 im Betriebshof Dransdorf verschwand er von der Bildfläche - aber es gibt ihn noch.



Der Wagen 13 wurde um 1955 im Betriebshof Beuel fotografiert. ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Die Pferdebahn war Bonns erstes Massenverkehrsmittel im auslaufenden 19. Jahrhundert. Aber schon 1902 fuhr eine elektrische Straßenbahn zwischen den Staatsbahnhöfen Bonn und Beuel. Das Ende der Pferdebahn kam 1909, da rollten bereits vierzig „Elektrische“ durch die Stadt.

Die erste elektrische Straßenbahnlinie nach Beuel wurde wie die Pferdebahnstrecken in einer Spurweite von 1000 Millimetern (Meterspur) ausgeführt.

Die Betreibergesellschaft, die „Elektrische Bahn der Stadt Bonn“, war Eigentum der Stadt Bonn. Acht Triebwagen verkehrten auf der Strecke, die den Rhein auf der 1898 fertiggestellten Bogenbrücke überquerte.

Die Bonner Stadträte erkannten die Vorteile der wesentlich schnelleren „Elektrischen“ gegenüber den Pferdebahnen. Sie beschlossen 1905, ein innerstädtisches Straßenbahnnetz anzulegen. Und sie hatten den Weitblick, diese Strecken in einer Spurweite von

1435 Millimetern, der sogenannten Normalspur, ausführen zu lassen.

In den Jahren 1906 und 1907 wurden fünf Strecken eröffnet, die Beueler Linie in Regelspur umgebaut. Die für den Betrieb benötigten vierzig Triebwagen lieferte die Kölner Firma van der Zypen & Charlier ab 1905 in mehreren Serien. Dazu kamen noch 21 Beiwagen. Alle hatten, wie damals üblich, Holzaufbauten.

Auf der Linie 3 von der Rheindorf Straße nach Endenich wurde der „Dreizehner“ um 1955 eingesetzt.

Gut zu erkennen sind die nachträglichen Verglasungen der Führerstände, die ab 1911 alle Triebwagen erhielten.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Haltestelle Friedensplatz im August 1954: Der Wagen 13 (rechts im Bild) ist auf der Linie 1 unterwegs nach Rheindorf.

Er begegnete der vom Frankenplatz kommenden Linie 3 nach Endenich.

Der Wagen 42 (Baujahr 1910) wirkt moderner wegen der geschlossenen Führerstände.

■ Foto:
Karl-Heinz Wipperfürth,
Sammlung Axel
Reuther



Im Linieneinsatz

Hier beginnt die Geschichte des fast vergessenen, inzwischen 117-jährigen Bonner Museumswagens 13. Er entstammte der aus den Wagen 9 bis 26 bestehenden Lieferserie und wurde 1906 in Betrieb genommen.

Diese Wagen hatten anfangs, wie die alten Pferdebahnwagen, noch offene Plattformen, Fahrer, Schaffner und Fahrgäste waren den Unbilden des Wetters ausgesetzt. Das änderte sich bald. Bereits um 1911 wurden die Plattformen aller Trieb- und Beiwagen dieser Lieferserie verglast.

Im Ersten Weltkrieg (1914-1918) zog man ihn und weitere Wagen kurzzeitig aus dem Linienverkehr ab und setzte ihn zum Transport verwundeter Soldaten ein.

Während seines fünfzigjährigen Einsatzes im Linienverkehr veränderte er sein Äußeres kaum. Die Einstiege blieben offen, nur mit einem Gitter gesichert. Die Fahr-schalter und die elektrische Ausrüstung wurden mehrfach erneuert. Bei Unfällen

besserten Schreiner die Holzaufbauten aus.

Am 11. November 1953 wurde die Straßenbahnlinie 4 nach Poppelsdorf stillgelegt, als letzter Wagen fuhr, so Claus von den Drieschs Aufzeichnungen, der Wagen 13.

Zum Jahreswechsel 1955/ 1956 endete sein Einsatz im Linienverkehr. Er wurde in den Dienstwagenbestand aufgenommen und zum Reklamewagen umgebaut.



Wagen 13, im April 1954 auf der Linie 1 eingesetzt, hatte die Dottendorfer Ausstiegshaltestelle in der Hausdorffstraße erreicht.

Der Triebwagen war schon für die Rückfahrt nach Rheindorf beschildert worden, der Schaffner stellte sich für den Fotografen in Positur.

■ Fotos: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Zum Ende seiner fünfzigjährigen Einsatzzeit wirkte der Wagen 13 etwas heruntergekommen.

Um 1955 ergab sich ein eher seltener Blick von oben.

Der Wagen trug die Kennung der Linie 3, die im April 1955 eingestellt wurde.

■ Fotos: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Aus der Südunterführung kommend fuhr Wagen 13 als Linie 2 nach Beuel. Er war um 1955 als Verstärkungswagen eingesetzt, wie man dem Schild „Nur bis Bahnhof“ hinter der Frontscheibe entnehmen kann.

Im Hintergrund die 1955 wieder neu errichtete Kaiserhalle, an den Bussteigen davor warteten zwei Busse der Rhein-Sieg-Eisenbahn.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Wagen 13 passierte, im Mai 1955 als Linie 1 Richtung Rheindorf unterwegs, den Ausstellungspavillon des Ford-Händlers Schiffmann in der Kölnstraße.

Die Firma gibt es hier nicht mehr, der Betrieb ist umgezogen.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Ebenfalls um 1955 entstand das Foto des auf der Linie 1 eingesetzten Wagens 13, der, von der Haltestelle am Bahnhof kommend, in die Poststraße einbog. ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Der Wagen 13, zuletzt als Linie 1 eingesetzt, wartete um 1955 vor der Wagenhalle des ehemaligen Betriebshofs Rheindorf. Auf der linken Seite fehlten die Linienlaternen und die Dachwerbung, möglicherweise der Grund für den Aufenthalt hier. ■ Fotos: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther





Der Reklamewagen

Schnäpse, Kaffee, Reisen: der Wagen 13 macht Reklame

Das deutsche Wirtschaftswunder befand sich Mitte der 1950er Jahre in voller Blüte. Produkte wollten an die Frau und an den Mann gebracht werden. Der Werbeindustrie reichten die vorhandenen Werbeflächen und Litfaßsäulen nicht mehr aus, die Werbung sollte zum Verbraucher

gebracht werden. Findige Werbefachleute hatten die Idee, ältere Straßenbahnwagen mit großen Reklametafeln auszurüsten.

Was damals revolutionär erschien, ist heute durch die Ganzreklame auf Bussen und Bahnen selbstverständlicher Anblick.

So baute man Anfang 1956 den 13er zum Reklamewagen um, für den Liniendienst konnte er nun nicht mehr verwendet werden.

Wie den Aufzeichnungen von Manfred Schoen zu entnehmen ist, warb er erstmals am 26. März 1956 für die Schweizer Marke „Nescafé“.

Am 6. Juli 1960 erhielt der Wagen 13 die letzte Reklametafel, auf ein Preisausschreiben der Zeitschrift „Constanze“ wurde dort hingewiesen.

Mitte Juli 1960 endeten diese Einsätze, die Ausmusterung des Wagens stand bevor.

linke Seite Die Firma Nestlé warb für ihren Nescafé-Bohnenkaffee aus der Blechdose - hundert Prozent Kaffeegehalt wird versprochen.

Der Triebwagen 13 überquerte im März 1956 den Friedensplatz.

■ Fotos: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Zu Beginn seiner Zeit als Reklamefahrzeug wechselte Wagen 13 der Bahnen der Stadt Bonn relativ häufig die Außenwerbung.

links:

Der Wagen 13 warb auch für Reisen mit den Bussen der Bonner Verkehrsgesellschaft (BVG-Reisen).

Der Fahrer legte am 17. Juli 1956 an der Ecke Hausdorffstraße/ Reuterstraße eine kurze Pause ein. Er versorgte sich am Kiosk rasch mit einer Erfrischung.

Der Ponton-Mercedes im Hintergrund bog gerade in die Reuterstraße ab. Das Verkehrsaufkommen an diesem Samstag war recht übersichtlich.



links Mitte: Im Juli 1956 passierte der Triebwagen den Hindenburgplatz und erreichte kurz darauf die Dottendorfer Endstelle.

■ Fotos: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Alkohol und Straßenverkehr schlossen sich damals offensichtlich nicht aus:

Wagen 13 mit Doornikaat-Werbung auf der Kennedybrücke, 18. Juni 1956.

■ Foto: Manfred Schoen



www.HVSWB.de

Technische Daten

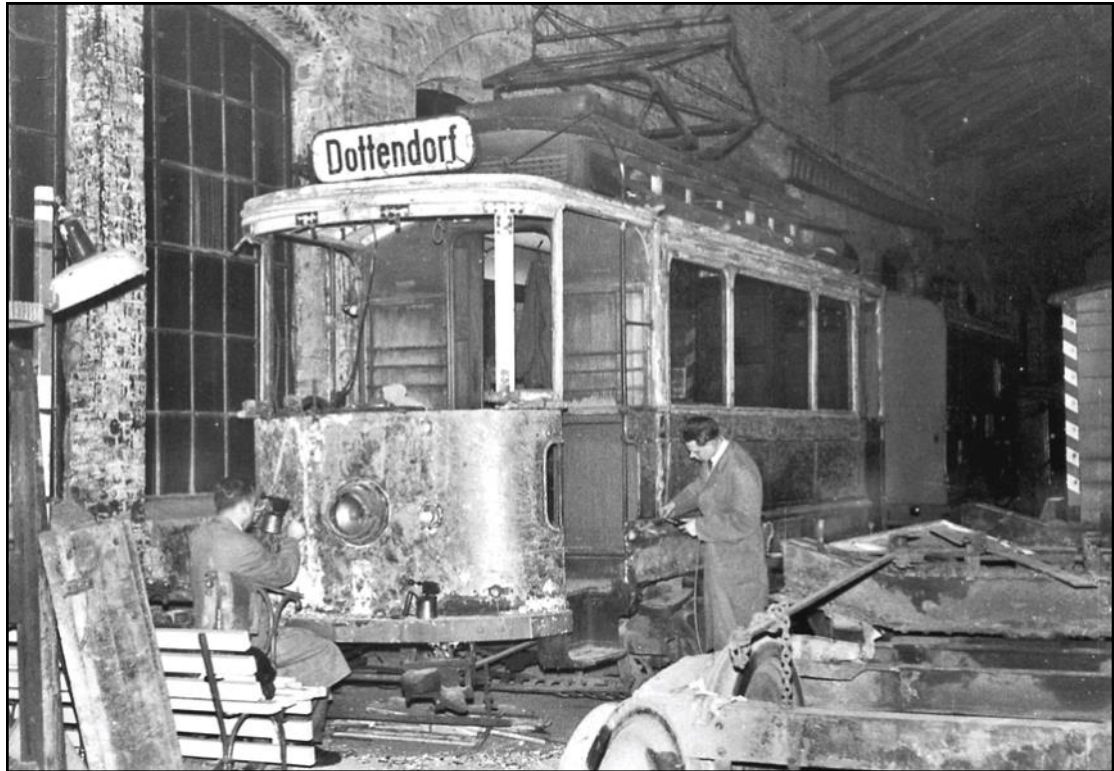
Elektrischer Straßenbahn-Triebwagen

Hersteller	van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz
Elektrische Ausrüstung	Siemens & Schuckert, Berlin
Länge	7,70 Meter
Achsstand	1,80 Meter
Achsen	2
Bremse	Handbetätigte mechanische Klotzbremse als Betriebs- bremse, Kurzschlussbremse als Gefahrenbremse
Motor	2 x SSW D 54 s
Motorleistung	58 kW bei 550 Volt
Höchstgeschwindigkeit	etwa 25 km/h
Leergewicht	8,910 kg
Sitzplätze	16 (2 Bänke in Längsrich- tung à 8 Plätze)
Stehplätze	32
Baujahr	1906
Ausmusterung	1960
Wiederinbetriebnahme	Mitte 1960er Jahre
Abstellung	1977

Arbeiten zur Restaurierung des Wagens 13 im Betriebshof Rheindorf, 1963.

Die nachgerüsteten Verglasungen der Führerstände sind entfernt, die Holzaufbauten werden fachmännisch bearbeitet.

■ Foto:
Karl-Heinz
Wipperfürth,
Sammlung
Axel Reuther



Der Museumswagen

Ende für Wagen mit Holzaufbauten

Da die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) ab 1960 den Einsatz von Fahrzeugen mit Holzaufbau im Personenverkehr untersagte, wurden Bonner Fahrzeuge mit solchen Aufbauten außer Dienst gestellt und verschrottet.

Erhalten blieben nur vier Triebwagen: Die Wagen 4, 7 und 8, ehemalige Schmalspurwagen, verwendete man weiter als Arbeitswagen.

Der Wagen 13 aber wurde für besondere Zwecke abgestellt: er sollte zum Museumswagen umgebaut werden.

Eine Gruppe von Straßenbahnfreunden, die „Bonner Verkehrsamateure“ (siehe Kasten Seite 13), restaurierte Mitte der 1960er Jahre den Wagen 13 und versetzte ihn wieder weitgehend in den Zustand von 1906 - eine Leistung, die nicht hoch genug gewürdigt werden kann.

Die Stadtwerke Bonn (SWB) zeigten den Wagen 13 gern auf Ausstellungen und Stadtfesten, letztmalig fuhr er 1977 anlässlich des Jubiläums „75 Jahre Bonner Straßenbahn“.

Weitere Fahrten waren nicht mehr möglich, da die SWB für den Einsatz moderner Stadtbahnwagen die Stromspannung der Oberleitung von 600 Volt auf 750 Volt anhob. Der Museumswagen hätte elektrisch neu verkabelt und seine Motoren ersetzt werden müssen - hierfür fehlten wohl Geld und Wille.

Der „Dreizehner“ musste als nicht mehr betriebsfähig abgestellt werden. Zunächst war er in der Wagenhalle Rheindorf untergestellt, nach Stilllegung des Betriebshofs kam er 1986 zum Betriebshof Beuel.

Auf der Veranstaltung „Tag der offenen Tür“ 1994 stellten die SWB den Wagen 13 nochmals aus, danach verschwand er wieder im Beueler Betriebshof.

Einige Jahre lang stand der Zwei-

achser in der alten Wagenhalle (der Herzschen Halle). Diese wollte man ab 2007 für das Projekt „Zweiterstellung von Stadtbahnwagen“ nutzen.

Der Wagen 13 musste weichen, man fand ihn 2008 im Außengelände abgestellt, nur mit Planen geschützt. Auf Initiative des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVS**SWB**) wurde er zunächst wieder in die Halle verbracht.

Im Jahr 2012 beschlossen die SWB, Werkstattarbeiten an Niederflurwagen nur noch im Betriebshof Beuel ausführen zu lassen, bisher wurden diese in Dransdorf wahrgenommen.

Hierfür benötigte man auch das Hallengleis, auf dem der Wagen 13 abgestellt stand. Kurzentschlossen schleppte man das Fahrzeug in den Bonner U-Bahn-Tunnel und stellte ihn im Tunnelstutzen der nie gebauten unterirdischen Straßenbahnstrecke nach Dottendorf ab.



Die Restaurierungsarbeiten im Betriebshof Rheindorf sind am 20. April 1963 in vollem Gange.

oben rechts: Foto: Eduard J. Bouwman,
Sammlung Reiner Bimmermann,

oben links: Fotos: Manfred Schoen,
Sammlung Ralf Heinzel

unten links und rechts: Fotos: Karl-Heinz Wipperfürth,
Sammlung Axel Reuther





Restaurierung des Wagens 13 im Betriebshof Rheindorf um 1963.

Rechts im Bild ist der 1902 erbaute ehemalige Schmalspur-Triebwagen 8 zu sehen, der im Sommer 1961 zum „Entstörungswagen“ umgebaut wurde und dabei den grauen Anstrich der Dienstwagen erhielt.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

Leserbrief von Karl-Heinz Wipperfürth, Bonn, im KÖLN-BONNER-Verkehrsmagazin, Heft 10:

(Zum Beitrag des HVS**SWB**, KÖLN-BONNER Heft 9, Seite 5)

„Der erste Satz in der Mitteilung über den Triebwagen 13 bedarf der Richtigstellung und Ergänzung. Es waren nicht die Mitarbeiter der Stadtwerke Bonn, die das Fahrzeug aufwändig restaurierten, sondern eine Gruppe von Straßenbahnfreunden, die sich im Jahre 1960 zu den „Bonner Verkehrsamateuren“ zusammenschlossen.

Ihr wurde nach mehreren Verhandlungen der Tw 13 einschließlich der Wagenpapiere überlassen. Der Gruppe gehörten neben meiner Person auch die Herren Gustav Hofmann, Manfred Schoen, Klaus Doehler und Gustav Gerlach an. Die beiden letztgenannten Herren waren zwar Mitarbeiter der SWB, wirkten aber ausschließlich in ihrer Freizeit an den Arbeiten mit.

Die Restaurierungsarbeiten konnten beginnen: Der alte Lack musste entfernt und das Dach mit neuem Dachleinen wieder wasserdicht gemacht werden. Diese Arbeiten wurden an Wochenenden und Feiertagen in der Wagenhalle in Rheindorf erledigt. Die Materialkosten für die Reparaturen wurden in der Hauptsache von uns selbst getragen. Herr Schoen besorgte von der Frankfurter Straßenbahn einen Lyra-Bügel und Herr Doehler von der Dürener Eisenbahn A.G. die vier Lampen neben dem Linienschild. Nach erfolgter Lackierung fertigte uns der Lackierermeister der Wagenhalle Rheindorf, Herr Rothkamp, in seiner Freizeit die Beschriftung des Wagens nach alten Vorlagen.

Während der Arbeiten hatte ich die Messingteile und Klingeln sowie Lederriemen in meinem Privatkeller „sichergestellt“. Nur die Arbeiten an der elektrischen Anlage und den Motoren übernahmen die Stadtwerke Bonn.“ □



Nach Ende der Aufarbeitung präsentierte sich am 2. Februar 1965 der fertiggestellte Wagen 13 vor der Rheindorfer Wagenhalle. Noch fehlt die Beschriftung des Triebwagens.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Ralf Heinzel

Tag der offenen Tür
8. Oktober 1972

Zum „Tag der offenen Tür“ am Sonntag, 8. Oktober 1972, war der Museumswagen 13 eine der Attraktionen. Am Friedensplatz drängen sich die Menschen, um einen Platz im Wageninneren oder auf den offenen Plattformen zu ergattern.

■ Foto: Erwin Fingerhuth, Sammlung Ralf Heinzel



Großer Andrang herrschte an diesem sonnigen 8. Oktober 1972, als der Museumswagen 13 am „Tag der offenen Tür“ in der Bonner Innenstadt unterwegs war.

Am Münsterplatz (Foto oben) hielt der Wagen vor dem Portal des Hauptpostamts, noch fahren Autos durch die engen Straßen.



Auch am Hauptbahnhof warteten viele Menschen auf die Sonderfahrt. Noch fuhren die Züge der Linie 3, der ehemaligen GM, bis zum Rheinuferbahnhof, dieser Streckenteil wurde erst im Dezember 1972 stillgelegt.

■ Fotos:
Karl-Heinz Wipperfürth,
Sammlung Axel Reuther



Wagen 13 hatte am 8. Oktober 1972 die Südunterführung verlassen, kurz darauf wird er vor dem Hauptbahnhof halten.

Der Drei-Wagen-Zug der Linie 3 (rechts im Bild) kam damals noch vom Rheinuferbahnhof. Dahinter ist der im Februar 1973 eröffnete neue Zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB) zu sehen.

■ Foto: Karl-Heinz
Wipperfürth,
Sammlung Axel Reuther

1972

Schön herausgeputzt steht der Museumswagen 13 auf dem Gelände des ehemaligen Betriebshofs Rheindorf (um 1972).

■ Foto:
Klaus Doehler



1978

links: Der Museumswagen 13 im Schlepp des auf den Namen „BERLIN“ getauften Stadtbahnwagens 7451 im Betriebshof Friesdorf.

Die Szene vom September 1978 kontrastierte die Entwicklung des Fahrzeugbaus zwischen dem damals erst vier Jahre alten Gelenktriebwagen und dem mehr als sieben Jahrzehnte älteren Straßenbahnwagen.

■ Foto: Sammlung
Volkhard Stern

1979

Eine kleine Ausstellung mit dem Museumswagen 13 am 27. Oktober 1979 im Betriebshof Beuel.

Links der SWB-Arbeits-triebwagen A 21, rechts der SSB-Stadtbahnwagen 7577.

■ Foto: Axel Reuther



1991



Am 27. April 1991 veranstalteten die SWB einen „Tag der offenen Tür“ im Betriebshof Dransdorf.

Es war das letzte mal, dass der der Wagen 13 ausgestellt wurde.

Danach verschwand aus den Augen der Öffentlichkeit.

■ Foto: Harald Flux

1986

rechts: Zur Eröffnung des ihres neuen Betriebshofs in Dransdorf präsentierten die Bonner Stadtwerke den Wagen 13 den Besuchern, 27. September 1986.

■ Foto: Michael Much



1985



Auf der letzten Ausstellung im Betriebshof Friesdorf am 29. September 1985 durfte der Museumswagen 13 nicht fehlen. Hier war er mit dem SSB-Achtachser 409 gekuppelt.

Im Jahr darauf gab es hier keine Bahnen mehr.

■ Foto: Volkhard Stern



In der Halle des Betriebshofes Beuel wurde der Wagen 13 zwischenzeitlich untergestellt.

Das Werksgleis wurde für die Modernisierung von Stadtbahnwagen benötigt, daher zog man den Wagen in ein Abstellgleis des Bonner Stadtbahntunnels.

Das Foto entstand am 16. Juni 2007.

■ Foto:
Ralf Heinzel

Zeit der Abstellung



Nur wenige Menschen hatten die Gelegenheit, einen Blick auf den im Tunnelstumpgleis abgestellten Wagen 13 zu werfen. Das gelang am 30. Juni 2013.

■ Foto:
Michael Much



Der Niederflurwagen 9470 zog am 1. Juli 2007 den Wagen 13 mit Schrittgeschwindigkeit zum Betriebshof Dransdorf. Der alte Triebwagen stand auf Hilfsgestellen. Die Aufnahme entstand bei einem Zwischenhalt in Bonn West. ■ Foto: HVS WB

Der HVS WB erwirbt den Wagen 13

Wagen 13 findet neuen Eigentümer

Nach langen Gesprächen und Verhandlungen gelang es Thomas Nehiba, dem 1. Vorsitzenden des HVS WB, Anfang 2017 den Wagen 13 für den Verein zu erwerben.

Nun musste das Fahrzeug aus dem Tunnel geholt werden. Den Transport zum Betriebshof Dransdorf beschrieb unser Vereinsmitglied Andreas Engels:

Die Bergung gestaltete sich schwierig, da der seit 1977 abgestellte „Dreizehner“ nicht mehr

ohne Weiteres über das Bonner Schienennetz rollen durfte.

Da die Auflageflächen der Radreifen zu klein waren, bestand die Gefahr, dass das Fahrzeug an den Herzstücken der Weichen entgleisen könnte.

Für den Transport des Wagens mussten daher Hilfsgestelle verwendet werden. Der Bergungsablauf erfolgte in zwei Nächten:

In der Nacht vom 30. Juni zum 1. Juli 2017 wurde der Wagen mit Hydraulikhebern, sogenannten „Büffelwinden“, angehoben und auf Hilfsgestelle gesetzt.

In der folgenden Nacht zog ein Niederflurwagen den Triebwagen

aus dem Tunnel und schleppte ihn zum Betriebshof Bonn-Dransdorf.

Tagsüber wurde der „Dreizehner“ auf eine Untersuchungsbühne gehoben und grob von Schmutz und Staub befreit. Hier konnte das Fahrzeug noch einmal von der Unterseite her begutachtet werden.

Am Montag, 3. Juli 2017, hob ein Autokran den Wagen 13 auf einen Tieflade-Auflieger. Die Bornheimer Firma Baumann transportierte die Straßenbahn in die vereins-eigene Bushalle in Birresdorf. Hier konnte er am 24. September 2017 den Vereinsmitgliedern präsentiert werden. (HF)



Um den allgemeinen Zustand begutachten zu können, stellte man das Fahrzeug auf die Hebebühne der Werkstatt des Betriebshofs Dransdorf, 1. Juli 2017.

■ Foto:
Andreas Engels

Ein Autokran hob den Wagen 13 um neun Uhr morgens auf den bereitgestellten Tieflade-Auflieger (Betriebshof Dransdorf, 3. Juli 2017).

■ Foto: HVSWB



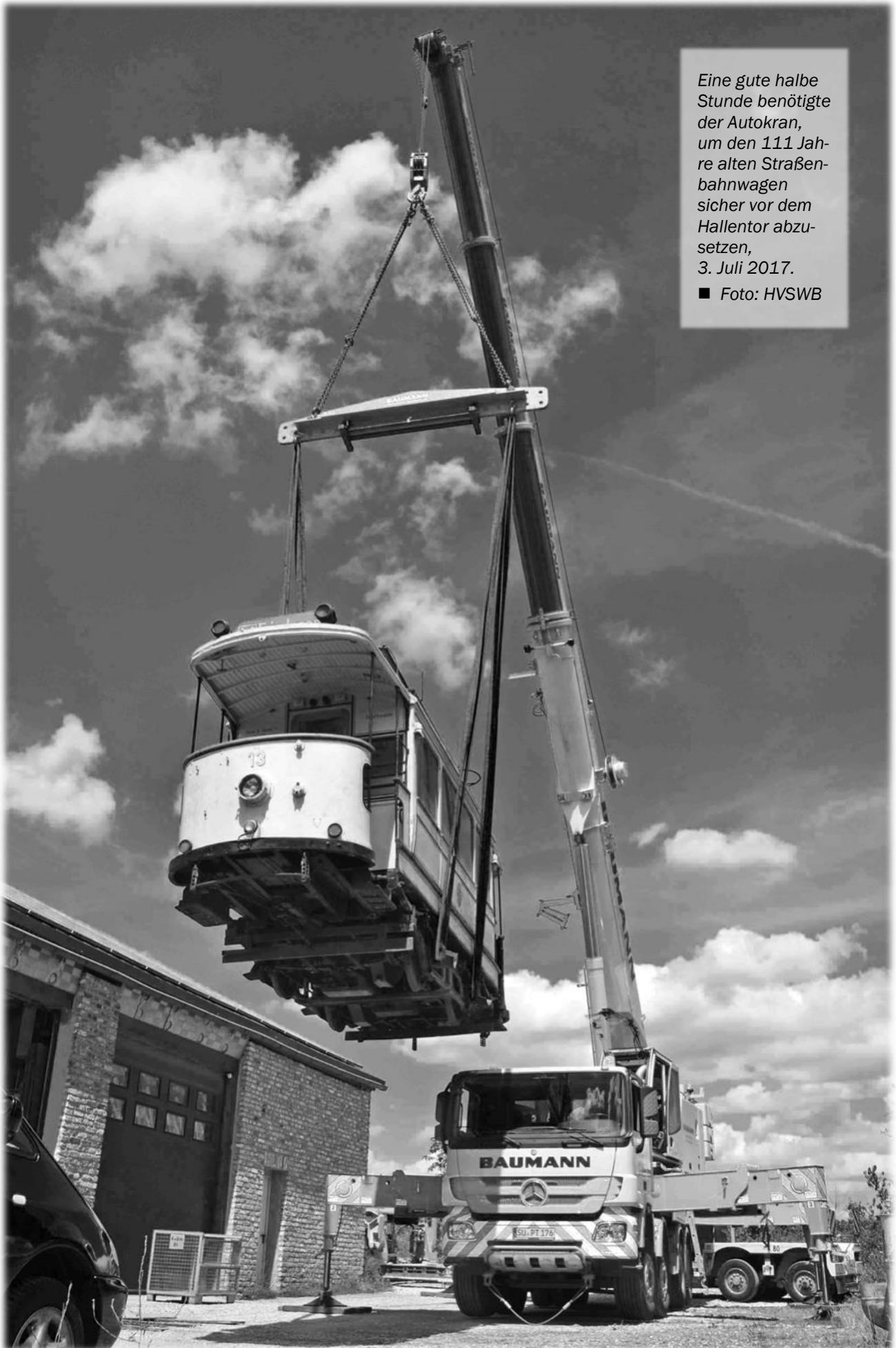
Kurz vor ein Uhr mittags stand der Schwertransport in Birresdorf zu kranen bereit, 3. Juli 2017.

■ Foto: HVSWB



Eine gute halbe Stunde benötigte der Autokran, um den 111 Jahre alten Straßenbahnwagen sicher vor dem Hallentor abzusetzen, 3. Juli 2017.

■ Foto: HVSWB





Der Wagen 13 hatte am Nachmittag des 3. Juli 2017 seine neue Heimat erreicht.

In der Bushalle Birresdorf bezog er den Standplatz neben dem HVSWB-Vereinsbus 8603.

■ Foto: HVSWB

Museumswagen im Modell



Den Umbau eines LGB-Straßenbahnmodells im Maßstab 1:22,5 gestaltete der Bildautor.

■ Foto: Michael Much, 1994

Das Hamann-Modell zeigt den Museumswagen 13 im Maßstab 1:87 (H0). Er wird von der SSB-Diesellok 101 bereitgestellt, das Modell baute Franz Gummersbach.

■ Foto: Harald Flux





Fahrgastraum des Wagens 13, Wagenhalle Rheindorf. ■ Foto: Dr. Frank Mlosch, 13. April 1986

Quellenangaben:

Stadtwerke Bonn Verkehrsbetriebe (Hrsg.), 75 Jahre Elektrische Straßenbahnen in Bonn 1902 - 1977, Bonn, 1977
Stadtwerke Bonn Verkehrsbetriebe (Hrsg.), 100 Jahre Bonner Straßenbahnen in Bonn, Bonn, 1991
Karl-Heinz Nauroth, Verlag, Straßenbahnen in Bonn, Verlag Kenning, Nordhorn 1989
KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin, diverse Ausgaben
Aufzeichnungen Claus von den Driesch und Manfred Schoen (1960, 1962)



HVSWB e.V.