

Hundert Jahre Autobus-Linienverkehr in Bonn



■ **Geschichte:**
SWB-Betriebshof Dransdorf
Seite 14



■ **Fahrzeuggeschichte:**
Schienenreinigung
Seite 24



Impressum

HVSWB aktuell

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB)

Redaktionsadresse:

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

Ralf Th. Heinzel (RH)

Dr. Frank Mlosch (FM)

Volkhard Stern (VS)

Layout und Gestaltung

Harald Flux

Erscheinungsart

HVSWB 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 BVG-Wagen 25 war 1927 im Linienverkehr eingesetzt.

Vermutlich war er auf der noch unbefestigten Landstraße zwischen Röttgen und Meckenheim unterwegs.

■ Foto: Sammlung Volkhard Stern



Quellen:

Gustav Hofmann, Karl-Heinz Wipperfürth, 75 Jahre Autobus-Linienverkehr, August 2000

Volkhard Stern, Die frühen Jahre des BVG-Kraftverkehrs - 1925 bis 1945, Köln-Bonner Verkehrsmagazin 1/2012 (Heft 23 - siehe Bild Seite 13))

50 Jahre Kraftpost beim Postamt Siegburg, 1970

Das Foto von den Betriebshöfen der BVG und der BGM in Friesdorf datiert von 1927.

Dem Fotografen war wohl der Vordergrund zu leer, mittels einer aufwendigen Retuschier- und Kopierarbeit fügte er mindestens zehn Busse in das Foto ein. Nicht bei allen gelang das perspektivisch.

■ Foto: Alex Keller, Sammlung Volkhard Stern

Hundert Jahre Autobus-Linienverkehr in Bonn



Rasch aus dem Haus, die Straße überqueren, kurzer Blick auf den Fahrplan und die Armbanduhr — ah, da kommt er ja schon, der große Gelenkbus...

Was uns heutzutage selbstverständlich erscheint, glich vor einhundert Jahren einem Abenteuer. Man ging zu Fuß, etwas wohlhabendere Menschen schlugen den Weg zur nächsten Straßenbahnhaltestelle ein. Besser gestellte Bürgerinnen und Bürger nahmen eine Mietdroschke, Reiche besaßen eine Kutsche.

Es war schon aufsehenerregend, was 1925 begann: Kraftomnibusse verbanden kleinere (Vor-)Orte mit der Stadt Bonn, und das nach einem geregelten Fahrplan. Dieses wichtige Ereignis erzählen wir hier nach.



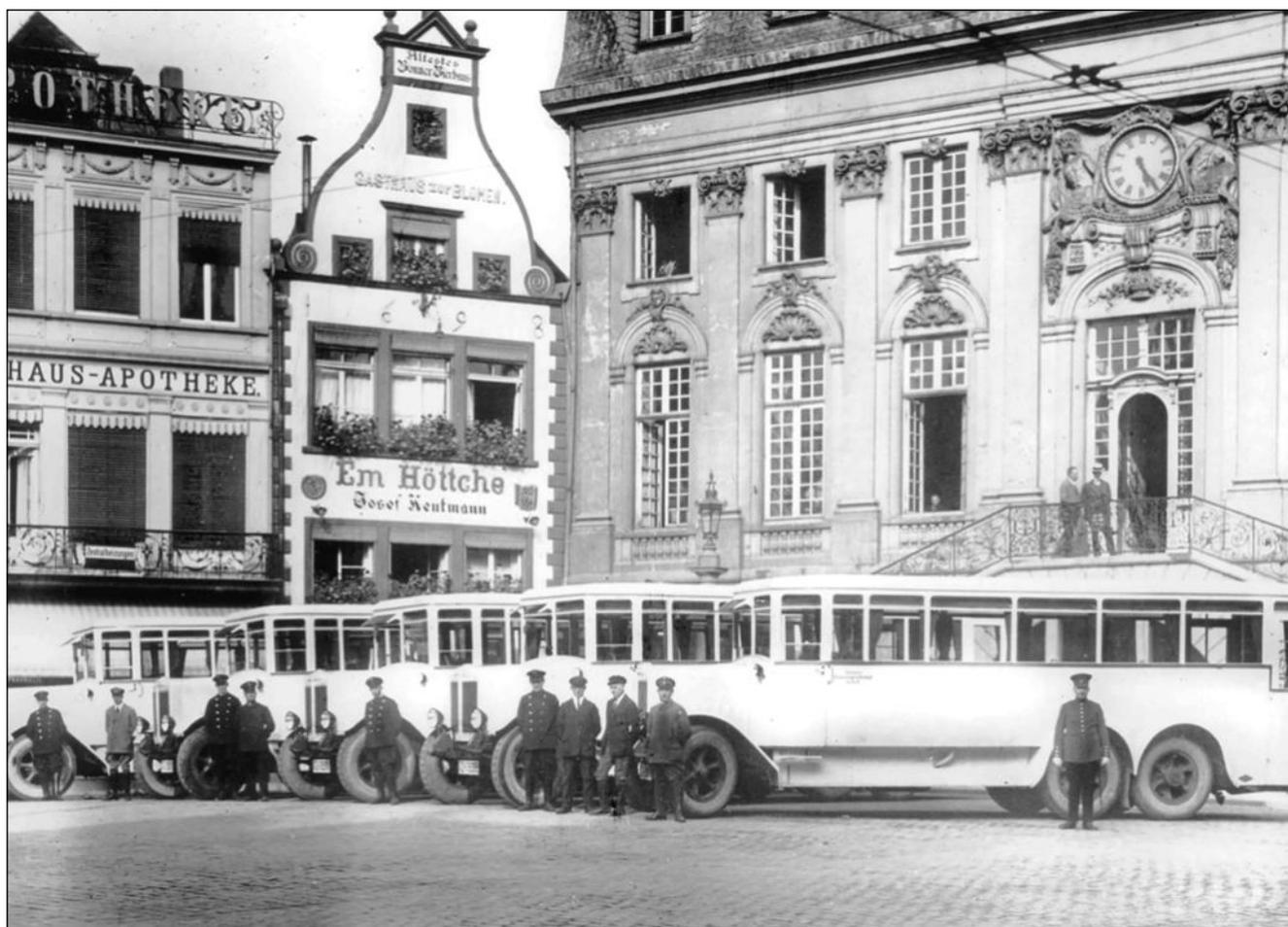
Netzplan der BVG (Stand 1928), ergänzt durch die Strecken der elektrischen Fernbahnlinien von BGM und SSB.

■ Grafik: Harald Flux, 2025
Basis: Fahrplansammlung Ralf Heinzl

unten: Fahrplan der BVG-Buslinie 2 (Stand 1928).

■ Abbildung: Sammlung Ralf Heinzl

Kraftverkehrslinie 2: Bonn (Rheinuferbahn)-Meckenheim-Gelsdorf-Altenahr																										
W										A																
W	533	548	628	744	800	1006	1130	1300	1430	1600	1730	1900	2100	845	1075	1145	1375	1445	1615	1745	1915	2045	2245	043		
W	533	548	628	744	800	1006	1130	1300	1430	1600	1730	1900	2100	806	930	1109	1290	1400	1530	1706	1830	2009	2206	000		
ab	552	605	637	800	830	1109	1230	1400	1530	1700	1830	2000	2200	ab	737	839	1045	1215	1345	1508	1650	1815	1955	2130	2145	2316
ab	554	607	639	802	832	1102	1232	1402	1532	1702	1832	2002	2202	ab	735	823	1043	1213	1343	1506	1648	1813	1953	2128	2143	2314
ab	558	611	643	806	836	1106	1236	1406	1536	1706	1836	2006	2206	ab	731	819	1039	1209	1339	1485	1644	1809	1949	2124	2139	2310
ab	600	613	648	808	838	1108	1238	1408	1538	1708	1838	2008	2208	ab	729	817	1037	1207	1337	1483	1642	1807	1947	2122	2137	2308
ab	603	616	648	811	841	1111	1241	1411	1541	1711	1841	2011	2211	ab	726	814	1034	1204	1334	1480	1639	1804	1944	2119	2134	2305
ab	606	621	653	816	846	1116	1246	1416	1546	1716	1846	2016	2216	ab	721	809	1029	1199	1329	1475	1634	1799	1939	2114	2129	2300
ab	612	625	657	820	850	1120	1250	1420	1550	1720	1850	2020	2220	ab	717	805	1025	1195	1325	1471	1630	1795	1935	2110	2125	2296
ab	617	630	702	825	855	1125	1255	1425	1555	1725	1855	2025	2225	ab	712	800	1020	1190	1320	1466	1625	1790	1930	2105	2120	2291
ab	621	634	706	829	859	1129	1259	1429	1559	1729	1859	2029	2229	ab	708	806	1016	1186	1316	1462	1621	1786	1926	2101	2116	2287
ab	625	638	710	833	863	1133	1303	1433	1563	1733	1903	2033	2233	ab	704	802	1012	1182	1312	1458	1617	1782	1922	2097	2112	2283
ab	641	713	836	1006	1136	1436	1606	1736	1906	2036	2236	ab	701	846	1009	1139	1309	1427	1614	1739	1919	2045	2109	2240	ab	
ab	650	722	845	1015	1145	1445	1615	1745	1915	2045	ab	652	840	1000	1130	1300	1418	1605	1730	1910	2045	2100	ab	ab		
ab	733	ab	ab	1136	ab	1436	ab	1736	1936	ab	ab	ab	ab	ab	ab	1249	ab	1554	ab	1859	2034	ab	ab	ab		
ab	736	ab	ab	1139	ab	1439	ab	1739	1939	ab	ab	ab	ab	ab	ab	1246	ab	1551	ab	1856	2031	ab	ab	ab		
ab	752	ab	ab	1218	ab	1518	ab	1818	1943	ab	ab	ab	ab	ab	ab	1232	ab	1537	ab	1842	2017	ab	ab	ab		
ab	ab	ab	ab	1218	ab	1518	ab	1818	1943	ab	ab	ab	ab	ab	ab	1230	ab	1535	ab	1840	2015	ab	ab	ab		



Die BVG stellte im Sommer 1925 einige ihrer dreiachsigen Fernlinienbusse auf dem Bonner Marktplatz vor.

Rechts das historische Rathaus, erbaut 1738, fertiggestellt 1780. Links daneben die Traditionsgaststätte „Em Höttche“, dem alten Gasthof „Zur Blumen“. ■ Foto: Büssing Werkfoto, Sammlung Volkhard Stern

Beginnen wollen wir mit dem Vorwort der beiden Autoren Gustav Hofmann und Karl-Heinz Wipperfürth, die in ihrem Heft „75 Jahre Autobus-Linienverkehr“ viele Informationen zum Busbetrieb in Bonn veröffentlichten:

„Diese kleine Geschichte des Autobus-Linienverkehrs in und um Bonn lässt auch etwas von jener Stadt Bonn erahnen, als Bonn noch nicht so groß, das Bonner Umland noch nicht durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen und der private Autoverkehr noch nicht so verbreitet war wie jetzt.

Da waren die Autobusse der „Bonner Verkehrsgesellschaft“ eine Sehenswürdigkeit. Personal und Fahrzeuge mussten gut funktionieren, um den Wünschen der Fahrgäste gerecht zu werden. Schnell und sicher wollten sie ans Ziel gebracht werden, damals wie heute.“

Der BVG-Cabriobus 32 wurde um 1930 in Kreuzberg / Ahr aufgenommen. Im Hintergrund ist die Burg Kreuzberg zu erkennen, die auch heute noch bewohnt wird.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern



Fuhrunternehmen, die Reisende vom alten Bonner Bahnhof der Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft in die von einer Mauer umschlossene Stadt Bonn brachten, hatte es bereits seit 1844 gegeben. Das geschah mit Pferdeomnibussen, betrieben durch Hotels oder private Fuhrunternehmer.

Diese mussten den Weg entlang der Stadtmauer über den unteren Teil der Poppelsdorfer Allee (ab 1874 Kaiserplatz) und durch das Neutor (ab 1903 die Straße Am Neutor) nehmen. Ein direkterer Zugang vom Bahnhof zur Stadt war nur Fußgängern durch eine schmale Pforte möglich.

Nahverkehr nach Fahrplan, wie wir ihn heute verstehen, gab es in Bonn erstmals 1891 durch die Pferdebahn, ab 1902 durch die elektrische Straßenbahn.

Gründung der Bonner Verkehrsgesellschaft m.b.H. (BVG) 1925

Das Ende der Postkutschen- und Pferdeomnibus-Zeit hatte sich um 1910 angekündigt, Kraftomnibusse traten an ihre Stelle. Der Erste Weltkrieg (1914 - 1918) verhinderte eine rasche Umstellung.

Es ist bemerkenswert, dass um 1925 der Busverkehr in Deutschland einen gewaltigen Aufschwung nahm. Ob im hessischen Frankfurt (1925), Köln (1925), bei der rechtsrheinischen Rhein-

-Sieg-Eisenbahn (1925) oder die erste Kraftpostlinie im Bezirk der Oberpostdirektion Köln (1920). Gründe hierfür lagen sicher im Wirtschaftsaufschwung der 1920er Jahre (die „goldenen Zwanziger“), und wohl auch am besseren Ausbau der Straßen auf dem Land.

Der erste Bonner Omnibusbetrieb wurde 1925 als Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) gegründet – als „Bonner Verkehrsgesellschaft m.b.H.“, abgekürzt BVG. Gesellschafter waren die Stadt Bonn, der Landkreis Bonn, der Siegkreis und die Kreise Ahrweiler, Adenau, Altenkirchen sowie die Rhein-Sieg-Eisenbahn A.G. (RSE). Die BVG konzentrierte sich auf die linksrheinischen Gebiete, auch, um eine Konkurrenz zum Mitgesellschafter RSE zu vermeiden.

Zu Beginn standen der BVG 26 Omnibusse des Herstellers Büssing/Uerdingen zur Verfügung: sieben Stadtbusse, 16 Fernlinienbusse und drei Reisebusse mit zu öffnendem Verdeck. Alle Bustypen wurden auch im Gelegenheitsverkehr eingesetzt.

Die Reisebus-Aktivitäten des jungen Unternehmens waren bedeutender als der Nah- und Fernlinienverkehr. Für mehr als zwanzig Ausflugsfahrten mit ihren modernen Bussen warb die BVG bereits 1926, Ziele waren das Rheintal, Ahrtal und Moseltal, die Eifel, der Westerwald und der Taunus.

Im Prospektheft schrieb der damalige BVG-Direktor Kotschenreuther:

„Die Romantik der alten Postkutschen gehört der Vergangenheit an. Die vierspänner

Reisekutschen, angefüllt mit ausgelassenen Reiselustigen sind von der Landstraße verschwunden und die einzige Möglichkeit für solche, die reisen wollen und kein Motorfahrzeug besaßen, war die Eisenbahn. Viele waren gehindert die ganze Schönheit einer Landschaft zu genießen, wenn kein Bahnanschluss vorhanden war. Dieser unglückliche Zustand der Dinge hat sich vollkommen verändert, als der neue Motor-Omnibus den Reisenden ermöglicht hat, die Schönheiten der Rheinischen Landschaft zu erleben und gleichzeitig etwas von dem nieder zu erleben, was die Romantik der alten Postkutschentage brachte.“

Innerhalb der Stadt Bonn sollten die Omnibusse der BVG das bestehende Straßenbahnnetz ergänzen. Wichtiger aber waren die Anbindungen des Nordrandes der Eifel und des Ahrtales durch sogenannte Fernlinien, die oft den Wegen der ursprüngliche Postkutschenlinien folgten. Entlang der Ahr ersetzten Bonner Busse die seit 1905 bestehende, nach Abbau der Oberleitung 1917 nicht mehr betriebsfähige, „Elektrische gleislose Bahn“ - eine Obus-Verbindung zwischen Walporzheim und Bad Neuenahr.

Ab 1932 bot die BVG verschiedene Fahrten innerhalb Deutschlands und ins benachbarte Ausland an. Dokumentiert ist eine Fahrt nach Amsterdam. Vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 konnte man mit BVG-Bussen die „Kunstdenkmäler Belgiens“ und die „Schlachtfelder Flanderns“ besuchen - ganz im Sinne des damaligen politischen Zeitgeistes.

Die Reklame-Postkarte der BVG warb ebenfalls für die Ausflugsfahrten. Auf der Rückseite zeigen zwei Fotos Bonner Busse, links die Wagen 21 und 15 auf der Kalenborner Höhe, rechts ein Fernlinienbus vor dem Niedertor in Ahrweiler.

■ Postkarte: Sammlung Klaus Kemp



Kalenborner-Höhe



Ahrweiler, Niedertor



Auf dem Adolf-Hitler-Platz (dem heutigen Friedensplatz) waren 1935 nur ein BVG-Bus und drei Straßenbahnzüge zu sehen.

Links hielt ein Zug der Linie 1 mit dem Beiwagen 103, im Hintergrund begegnen sich auf der Sternstraße zwei Solotriebwagen der Linie 3.

Nach Abriss des alten Sterntors erhielt der Standort des Viehmarkts ab 1899 den Namen „Friedrichsplatz“. In der Zeit der Weimarer Republik benannte man ihn 1922 in „Friedensplatz“ um, den Namen trug er bis 1933 und wieder ab 1945. Dazwischen erhielt er den Namen des NS-Diktators.

■ Foto: Sammlung Klaus Kemp

Der BVG-Linienverkehr 1925

Die BVG nahm den Linienverkehr am 3. August 1925 mit acht Linien auf:

Stadtlinien Bonn

Linie 5	Friedenssplatz - Nordfriedhof - Mondorfer Fähre
Linie 8	Rheinuferbahnhof - Poppelsdorf - Ippendorf

Stadtlinien Bad Godesberg

Linie 3	Plittersdorf - Bahnhof - Muffendorf - Lannesdorf - Mehlem Rheinufer
Linie 7	Friesdorf - Mineralbrunnen - Rheinallee - Rheinufer

Fernlinien

Linie 1	Bonn - Bad Godesberg - Remagen - Sinzig - Bad Neuenahr - Dernau - Ahrweiler <ul style="list-style-type: none"> ● Pendelverkehr Remagen/ Sinzig - Kripp (Fähre) ● zwischen Walporzheim und Bad Neuenahr ersetzte sie die alte Obus-Strecke)
Linie 2	Bonn - Röttgen - Meckenheim - Gelsdorf - Altenahr
Linie 4	Bonn - Duisdorf - Buschhoven - Morenhoven - Dünstekoven - Kuchenheim - Euskirchen

Meckenheimer Fernlinie

Linie 6	Meckenheim - Adendorf - Arzdorf - Fritzdorf - Leimersdorf - Nierendorf - Bad Neuenahr - Ahrweiler - Altenahr
---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Einschnitte im Linienverkehr 1931

Ab 1931 musste die Linie 4 einen anderen Linienweg nehmen, da die Deutsche Reichsbahn ältere Rechte zur Personenbeförderung an der Strecke nach Euskirchen geltend machte:

Fernlinien

Linie 4 (ab 1931)	Bonn - Duisdorf - Buschhoven - Morenhoven - Miel - Ollheim/Flerzheim - Heimerzheim
-------------------	------------------------------------------------------------------------------------

Im gleichen Jahr entzog die Stadt Bad Godesberg der BVG die Konzessionen für die Stadtlinien 3 und 7. Die Konzession erhielt dann der Godesberger Fuhrunternehmer Georg Eßwein, der die BVG-Linienwege unverändert übernahm.

Die BVG richtete daraufhin zwei neue Linien ein:

Fernlinien

Linie 3 (ab 1931)	Ahrweiler - Leimersdorf - Fritzdorf - Meckenheim
Linie 7 (ab 1931)	Bonn - Duisdorf - Alfter



An der bis 1945 bestehenden Abfahrtstelle in der Bahnhofstraße warteten um 1940 die BVG-Reisebusse 37 (Krupp OD 5,5, 1936), 35 (Büssing, 1938) und 9 (Opel/Ludewig Blitz, 1936) als Sonderwagen auf Fahrgäste. Vorn rechts, angeschnitten, ist die Abfahrtsfelde der Fahrten zu sehen.

In der Bildmitte, am Beginn der Gangolfstraße, sind im rechten Häuserblock die 1934 eröffneten „GangolfLichtspiele“ zu erkennen. Das 1944 zerstörte Gebäude konnte 1951 neu errichtet werden, das Kino eröffnete im gleichen Jahr. Endgültig geschlossen wurden die Lichtspiele im Jahr 2000.

■ Foto: Sammlung Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern



Der BVG-Linienbus 29, ein Büssing 550 N, wurde 1938 auf der Godeshöhe, im Bad Godesberger Ortsteil Schweinheim gelegen, aufgenommen.

Im Hintergrund ist die Silhouette des Siebengebirges zu erkennen - links der Petersberg, rechts der Drachenfels.

■ Foto: Sammlung Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

Übernahme von Gesellschaftsanteilen 1935

Die Stadt Bonn erwarb 1935 die GmbH-Anteile der Kreise Ahrweiler, Adenau, Altenkirchen und Bonn-Land sowie die der RSE. Die neue Gesellschaft, der die Stadt Bonn und der Siegkreis angehörten, firmierte als „Bonner Verkehrsgesellschaft - Stadt Bonn“. Die Abkürzung „BVG“ blieb erhalten und damit der Markenname.

Der BVG-Linienverkehr 1936 bis 1939

Die BVG betrieb 1936 weiterhin acht Linien: Zwei Stadt-/ Vorortlinien nach Mondorfer Fähre und zum Venusberg und sechs Fernlinien mit den Zielen Altenahr / Bad Neuenahr / Heimerzheim / Alf-ter / Röttgen. Stützpunkte für insgesamt 24 Omnibusse gab es in Bonn und Bad Neuenahr. Beschäftigt wurden 58 Mitarbeiter.

Bis zum Kriegsausbruch am 1. September 1939 bestand das Liniennetz unverändert. Die Anzahl der

Busse erhöhte sich bis dahin, auch durch den ausgeweiteten Reiseverkehr, auf 37 Fahrzeuge, von denen 15 in Bad Neuenahr stationiert waren. Daneben besaß die BVG noch vier Busanhänger, einen einachsigen Gepäckanhänger, einen Lastwagen und einen Personenkraftwagen.

Kriegs- und Nachkriegszeit, Ende der BVG

Im Krieg wurden einige Bonner Busse von der Wehrmacht beschlagnahmt, einige lagerte die BVG aus, einige durch Kriegseinwirkungen zerstört. Ein geregelter Linienverkehr war praktisch nicht mehr umsetzbar.

Nach Kriegsende standen noch 14 Fahrzeuge, mehr oder weniger einsatzfähig, zur Verfügung. Die im Ahrtal verbliebenen Busse gehörten zur französischen Besatzungszone und konnten in Bonn nicht eingesetzt werden.

Vier Buslinien wurden notdürftig eingerichtet, sie fuhren zur Stadtrandsiedlung (Auerberg), nach Röttgen, Gielsdorf und Heimerzheim.

Nach der Währungsreform und dem Beginn des westdeutschen Wirtschaftswunders 1948, der Gründung der Bundesrepublik am 24. Mai 1949 und der Entscheidung für Bonn als Regierungssitz begannen auch für die BVG bessere Zeiten.

Die Kraftverkehrslinien wurden im November 1949 neu geordnet, es gab nun zwei innerstädtische Linien, fünf Linien zu den angrenzenden Gemeinden und fünf Fernlinien. Als Liniennummern vergab man die „21“ bis „34“.

Die nächste Änderung des Busliniennetzes startete 1955: Sieben innerstädtische Linien (21 bis 28) wurden durch acht Fernlinien (30 bis 39) ergänzt.

Das Ende der Bonner Verkehrsgesellschaft kam 1965: Sie ging in den neu gegründeten Eigenbetrieb der Stadt Bonn, die Stadtwerke Bonn (SWB), über.

Die BVG übergab einen Fahrzeugbestand von mehr als siebzig Linienebussen an die SWB, bis auf 13 Wagen von Mercedes-Benz stammten alle vom Hersteller Büsing. (HF)

Das Foto vom Adolf-Hitler-Platz (Friedensplatz) ist mit dem Jahr 1939 bezeichnet.

In der Bildmitte ist ein Straßenbahnwagen der Linie 2 auf dem Weg nach Beuel zu sehen.

Links davon hält ein BVG-Bus – vermutlich handelt es sich um einen der drei Büsing 500 T.

Diese wurden mit den Nummern 14 bis 16 allerdings erst 1941/ 1942 geliefert.

■ Foto: Sammlung Klaus Kemp



Einer der ältesten BVG-Busse, der Wagen 6 von 1926, hatte den Krieg überstanden.

Als er 1950 in der Bonner Innenstadt aufgenommen wurde, diente er noch als fahrbereiter Bauwagen.

Beheizt wurde er offensichtlich durch einen Kanonenofen, dessen Ofenrohr ragte aus dem hinteren Fenster in den Bonner Himmel.

■ Foto: Claus von den Driesch, Sammlung Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern



Am Bonner Friedensplatz pulsierte 1955 wieder das Leben. Die Halteplätze der Busse und Bahnen wurden umgebaut, die Bushaltestelle erhielt einen überdachten Wartebereich.

Der Straßenbahnzug der Linie 2 mit Wagen 23 fuhr zur Argelanderstraße. Am Bussteig hielt ein Anhängerzug mit einem Krauss-Maffei KMO 131 als Zugfahrzeug.

Im links angeschnittenen Gebäude befanden sich bis zum Abriss die städtischen Verkehrsbetriebe (1959 entstand der Neubau der Städtischen Sparkasse), das daneben stehende Gebäude existiert noch heute hier.

Das 1897 errichtete Gebäude mit der Kuppel (Bildmitte) ist ebenfalls noch erhalten, hier lag das ehemalige Hotel Central.

■ Foto: Sammlung Klaus Kemp

Das Foto von 1950 zeigt den Bonner Bahnhof, ein BVG-Bus passierte eben die Szene.

An den Bahnsteigen im Vordergrund hielten damals die Bonner Straßenbahnlinien und die Züge der BGM.

■ Foto: Sammlung Klaus Kemp





Bonn. Hauptbahnhof



Der Bonner BVG-Wagen 32 (Baujahr 1953) fuhr im Herbst 1961 als Solidaritätsbus in Berlin.

Das Foto entstand an der Kreuzung Kurfürstendamm/Joachimsthaler Straße und zeigte ihn als Einsatzwagen auf der Linie A19.

■ Fotos: BVG Berlin, Sammlung Wolfgang Kramer, Archiv Axel Reuther



Für weitere Informationen über die BVG-Busse empfehlen wir Volkhard Sterns Beitrag im KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin 1/2012 (Heft 23). (HF)



Die Postkarte von 1957 zeigt den schönen Bonner Bahnhof (noch mit Bahnhofsgaststätte). Und durch Zufall die wichtigsten hier verkehrenden Verkehrsunternehmen.

Von links nach rechts: Der Obus 203 (Bahnen der Stadt Bonn), ein Büssing/Ludewig-5000 T (BVG), der Wagen 38 (Bahnen der Stadt Bonn) als Einlegewagen und ein Solotriebwagen der BGM.

■ Foto: Sammlung Klaus Kemp

Die BVG erwarb 1955 fünf Büssing/Elze 6500 T, die bis 1974 im Einsatz waren.

Das Foto mit Wagen 44 entstand am 9. März 1963 im Bonner Betriebshof Karlstraße.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern



Der SWB-Betriebshof Dransdorf



Quellen:

Karl-Heinz Nauroth,
Straßenbahnen in Bonn, Verlag Kenning 1989

HVSWB-Zeittafel
<https://www.hvswb.de/web/historische-schatzkiste>

Edmund Lauterbach, Bahnen in Bonn
https://www.myway.de/e.lauterbach/bonn/bn_extra.html

Informationssammlung Andreas Engel

Eduard Bündgen,
Die Köln-Bonner-Eisenbahnen 1891 - 1992,
EK-Verlag GmbH, 1994

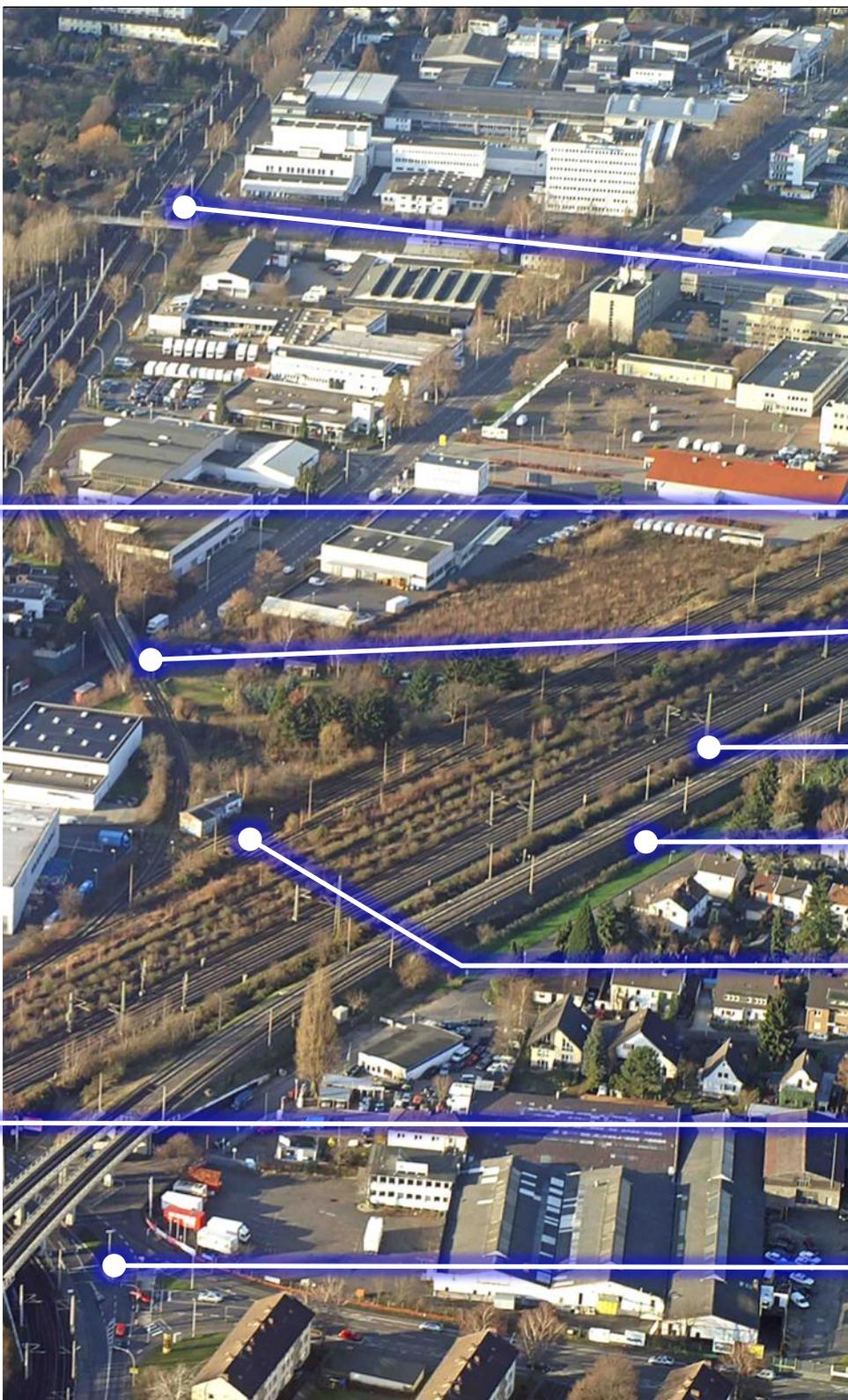
Stellwerksdatenbank
<https://stellwerke.info/stw/stw.php?id=20231>
<https://stellwerke.info/stw/stw.php?id=28748>

Hans-Peter Arenz,
KBE-Archiv (Sammlung)

STADTBahnBETRIEBSHOF DRANSDORF,
©Stadt Bonn, Juli 1986

*In westlicher Flug-
richtung entstand
diese Luftbild-
aufnahme des
Betriebshofs Drans-
dorf am 14. Januar
2007.*

■ Foto: Joachim
Eckhardt



Haltepunkt
Robert-Kirchhoff-Straße,
SWB-Strecke der Linien
18 und 68

SWB-Betriebshof
Dransdorf

ehemaliges
Verbindungsgleis zum
KBE-Güterbahnhof
Bonn-Bendenfeld

Linke Rheinstrecke (DB)

SWB-Strecke der Linien
16 und 63

ehemaliges Stellwerk
KBE-/HGK-Bahnhof
Bonn-Bendenfeld

Voreifelbahn (DB)

Brühler Straße

Im heutigen Betriebshof Dransdorf der Stadtwerke Bonn (SWB), gelegen im gleichnamigen Bonner Ortsteil und durch die Gerhart-Hauptmann-Straße angebunden, sind alle Bonner Stadtbahnwagen beheimatet. Hier stehen auch zwei große Instandsetzungshallen.



Nach der Eröffnung des Betriebs hofs Dransdorf veranstalteten die Stadtwerke Bonn am 28. September 1986 einen „Tag der offenen Tür“ für die Bonner Bevölkerung.

Der Zugang erfolgte über das Tor an der Gerhart-Hauptmann-Straße.

■ Foto: Harald Müller



oben: Die östlichen Abstellgleise des Betriebs hofs Dransdorf teilten sich etliche Jahre Bonner Stadtbahnwagen und die DUEWAG-Achtachser der SSB.

■ Foto: Volkhard Stern, 28. September 1986

unten: Ebenfalls am 28. September 1986, dem Tag der offenen Tür, konnte das neue Stellwerk „DRA“ fotografiert werden. ■ Foto: Harald Müller



Im heutigen Betriebs hof Dransdorf der Stadtwerke Bonn (SWB), gelegen im gleichnamigen Bonner Ortsteil und durch die Gerhart-Hauptmann-Straße erreichbar, sind alle Bonner Stadtbahnwagen beheimatet. Hier stehen auch zwei große Instandsetzungshallen.

Der Neubau des Stadtbahn-Betriebs hofs entstand auf dem Gelände des 1897 für die schmalspurige Vorgebirgsbahn errichteten Betriebsbahnhof mit Bahnbetriebswerk in Dransdorf (ab 1929 nur noch dem Normalspurbetrieb dienend) der Cöln-Bonner-Kreisbahnen (CBK), die 1919 in Köln-Bonner-Eisenbahnen AG (KBE) umbenannt wurden.

Anlass für die erhebliche Baumaßnahme war die für Mitte der 1970er Jahre geplante Aufnahme des Bonner Stadtbahnverkehrs durch die SWB und die Anbindung Kölns über die Strecken der Rheinuferrahn und der Vorgebirgsbahn.

Für die vorgesehene Menge der zu beschaffenden Fahrzeuge reichten der von der Straßenbahn Bonn - Bad Godesberg - Mehlem (BGM) übernommene Betriebs hof in Friesdorf und der Beueler Betriebs hof der Elektrischen Bahnen der Stadt

Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises (SSB) nicht aus.

Die Stadt Bonn entschied Anfang der 1970er Jahre, das Gelände des von der KBE nicht mehr benötigten ehemaligen Bahnbetriebswerks Bonn-Dransdorf zu erwerben und umzubauen. Die Planungen begannen 1972, der Kaufvertrag konnte 1977 unterzeichnet werden. Die für fünf Jahre geplante Bauphase begann 1980.

Mit Aufnahme des Stadtbahnbetriebs auf der Vorgebirgsbahn (Linie 18) am 26. Oktober 1985 zwischen Hauptbahnhof und Schwadorf wurden im Bonner Stadtbereich die bisherigen Streckengleise von der Eisenbahn zur Straßenbahn umkonzessioniert, und nach der nun gültigen Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) betrieben.

Nun konnte auch der neue SWB-Betriebshof Dransdorf abschnittsweise in Betrieb genommen werden. Auf dem gut 65.000 Quadratmeter großen Areal wurden 7.200 Meter Gleis verlegt.

Die offizielle Eröffnung fand am 8. Juni 1986 statt. Im selben Jahr wurde das alte KBE-Stellwerk stillgelegt. Das auf dem Betriebshof errichtete neue SWB-Drucktastenstellwerk „DRA“ der Bauart Sie-



Das Foto vom 17. Januar 2023 zeigt den aktuellen Außenanstrich des Dransdorfer Stellwerks. ■ Foto: Harald Müller

mens Sp Dr S U, ein Relaisstellwerk, übernahm den Stellbereich im Betriebshof.

Die Überwachung der parallel zum Betriebshof verlaufenden Streckengleise lagen zunächst beim Stellwerk „NVB“ im Bonner Nahverkehrsbahnhof, das wiederum aus der SWB-Leitstelle ferngesteuert wurde. Das blieb so bis 2015, dann ersetzte das Elektronisches Stellwerk (ESTW) „Vorgebirgsstrecke“ der Firma Siemens, Bauart El S

(SICAS ECC), die alte Relaischnik. Im Stellwerksgebäude blieb ein sogenannter Notbedienplatz erhalten.

Der SWB-Betriebshof Dransdorf liegt nur zweieinhalb Kilometer vom Nahverkehrsbahnhof (Hauptbahnhof) entfernt. Die Gleisanlagen ermöglichen morgendliche Aus- und abendliche Einfahrten in sogenannten „Fließrichtungen“, so dass sich so diese Fahrten nicht



Eine Sonderfahrt mit dem neu abgelieferten SWB-Wagens 0365 pasierte, vom östlichen Umfahrgleis kommend, das Dransdorfer Stellwerk.

Die Aufnahme entstand am 26. Juli 2003.

■ Foto: Volkhard Stern



Vor der westlichen Hallenseite mit den Gleisen 321 bis 323 stand am 22. Januar 2017 der Partywagen 14 „Bönnsche Bimmel“.

Nach der an diesem Tag erfolgten Sonderfahrt wurde der Wagen außer Betrieb genommen, es war eine Abschiedsfahrt.

■ Foto: Harald Flux

unten: Auf dem am 2. Juni 2012 veranstalteten Tag der offenen Tür konnten die Werkstattbereiche des Betriebshofs Dransdorf besichtigt werden - hier die Radsatzpresse. ■ Foto: Harald Flux



kreuzen und dadurch gegenseitig behindern. Als Besonderheit kann das 730 Meter lange Schnellfahrgeleis angesehen werden, auf dem Prüffahrten mit bis zu 80 km/h erlaubt sind. Eine geplante weitere Ausbaustufe hätte Platz für etwa 50 weitere Fahrzeuge geschaffen, wurde aber bisher nicht realisiert.

Aktuell sind im SWB-Betriebshof Dransdorf etwa 70 Mitarbeiter in unterschiedlichen Abteilungen tätig. Derzeit werden hier 78 Fahrzeuge gewartet und abgestellt, darunter 75 Stadtbahnwagen (Typ K 5000, Typ B und Zweiterstellung).

Die beiden großen Instandsetzungshallen sind aufgeteilt in die Hauptwerkstatt und eine Revisionshalle.

In der Hauptwerkstatt sind Instandhaltungsarbeiten an Großbauteilen von Schienenfahrzeugen wie den Federspeicherbremsen (ein Bremssystem bei Bahnen und Bussen) oder Drehgestellen möglich. Durch drei Hebestände wird das Anheben ganzer Stadtbahnwagen ermöglicht, hier können die Wagen getrennt und von den Drehgestellen abgehoben werden.

In der Revisionshalle arbeiten gleichzeitig mehrere Arbeitsgruppen an den Fahrzeugen. Die Wartungs- und Inspektionsarbeiten erfolgen tagsüber, nachts werden alle Fahrzeuge einer sogenannten „täglichen Durchsicht“ unterzogen und für den nächsten Betriebstag vorbereitet.

Daneben gibt es noch die Lackierabteilung, die in drei großen Hallen untergebracht ist: Eine Karosseriehalle und zwei Lackierhallen. In denen kann jeweils ein ganzes Fahrzeug lackiert werden.

Im Betriebshof Dransdorf fanden von Beginn an Hauptuntersuchungen (HU) von SWB-Straßen- und Stadtbahnfahrzeugen statt.

Bis Ende der 1990er Jahre wurden nach den gesetzlichen Vorgaben die Wagen nach 500.000 Kilometer Fahrtstrecke oder acht Jahren Einsatzzeit komplett zerlegt und alle Baugruppen durch überholte oder neue Teile ersetzt. Damals arbeiteten hier etwa hundert Personen mehr als heute. Im Rahmen eines Kooperationsvertrags mit der Kölner-Verkehrsbetriebe AG (KVB) wurden damals auch Stadtbahnwagen der KVB-Serie 2100 in Dransdorf hauptuntersucht.

Ab den 2000er Jahren teilte man die Inspektionen nach BoStrab (so heißt die HU offiziell) in mehrere Teile auf und verdoppelte die Wartungsintervalle.



Blick in eine der Instandsetzungshallen mit den Werkständen. Das Foto entstand am 2. Juni 2012. ■ Foto: Harald Flux

ein bis zwei Monate wird ein Fahrzeug der Inspektion oder der Wartung zugeführt. Dabei prüft und pflegt man verschiedene Komponenten.

Dadurch können im gesetzlichen Rahmen die Fahrzeuge mehrmals hauptuntersucht werden. Außerdem erhält man so eine bessere Übersicht über den Zustand der Wagen.

Blick zurück:

(Fortsetzung auf Seite 20)

Information:

Die **Untersuchungen von Straßenbahnfahrzeugen (Hauptuntersuchungen)** sind in Deutschland durch die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) vorgeschrieben.

Stand 1987 müssen Straßenbahnfahrzeuge spätestens alle 8 Jahre planmäßig wiederkehrend untersucht werden.

https://www.gesetze-im-internet.de/strabbo_1987/BJNR026480987.html

Am SWB-Wagen 7751 musste, nach Ausbau des vorderen Drehgestells, der Wagenkasten abgestützt werden. Aufnahme vom 2. Juni 2012.

■ Foto: Harald Flux





(Fortsetzung von Seite 19)

Die Geschichte des KBE-Bahnhofs Dransdorf (später Bonn-Dransdorf)

(Archiv Hans-Peter Arenz)

1897 nahm die Aktiengesellschaft der Vorgebirgsbahn Cöln-Bonn (später: Cöln-Bonner-Kreisbahnen [CBK]) den Zugverkehr auf der Teilstrecke Bonn – Brühl der damals noch schmalspurigen Vorgebirgsbahn auf. 1898 erfolgte die Eröffnung der Gesamtstrecke bis Köln. Außer in Hermülheim befand sich auch in Dransdorf ein Betriebshof für den Schmalspurverkehr.

1906 wurde ein normalspuriges Gütergleis parallel zur Schmalspurstrecke zwischen Bonn Ellerbahnhof und Dransdorf nebst Anschluss an den Bonner Staatsgüterbahnhof in Betrieb genommen. Dransdorf wurde zum Übergabebahnhof.

1908 Verlängerung des vorgenannten Gütergleises bis in Höhe der Personenhaltestelle Dransdorf nebst Einrichtung einer Güterladestelle (Ladestraße).

1918 wurde die Unternehmensbezeichnung „Aktiengesellschaft der Cöln-Bonner Kreisbahnen“ in „Cöln-Bonner Eisenbahnen AG“ umgewandelt. Ein Jahr später folgte die Umbenennung in „Köln-Bonner

Eisenbahnen AG“ – aus CBK wurde KBE.

1927 ließ die KBE ein normalspuriges Gütergleis von Dransdorf nach Alfter verlegen, welches die Verbindung der neuen Güterladestelle Roisdorf-Alfter an den Ellerbahnhof herstellte.

1929 wurde die Vorgebirgsbahn zwischen Bonn und Waldorf auf Normalspur umgestellt, der Schmalspurbetrieb entfiel. Den Personenverkehr übernahmen nun die von der Rheinuferbahn her bekannten elektrischen Trieb- und Steuerwagen. Der Dransdorfer Betriebshof diente fortan als Bahnbetriebswerk für Reparaturen und Hauptuntersuchungen von normalspurigen



oben: Ein kurzer Zug mit Fahrzeugen aus der Anfangszeit des elektrischen Betriebs der KBE (1905) hatte um 1955 den Bahnübergang Grootestraße überquert und erreichte nun den Bahnsteig in Dransdorf. Es war als Zwischenkurs nach Bornheim eingesetzt.

Im Hintergrund links ist das noch heute erhaltene Haus Bendenweg 1 zu erkennen.

■ Foto: Ulrich Theurer, Sammlung Axel Reuther-

links: Ein Vier-Wagen-Zug der KBE nach Köln, gezogen vom Altbau- Triebwagen 508, wurde um 1950 zwischen den Bahnübergängen Gutsweg und Grootestraße aufgenommen (siehe Plan Seite 22). Hinter dem letzten Fahrzeug liegt die Einfahrweiche in den Übergabebahnhof Dransdorf.

■ Foto: Sammlung Hans-Peter Arenz

KBE-Dampflokomo-
tiven. Der Bahnhof
„Dransdorf“ wurde
umbenannt in "Bonn-
Dransdorf".

1967 wurden die Gü-
terabfertigung und das
Betriebswerk geschlos-
sen und später einge-
ebnet. Erste größere
Freiflächen entstan-
den.

1985 ging der
SWB-
Betriebshof Dransdorf
an dieser Stelle in Be-
trieb.

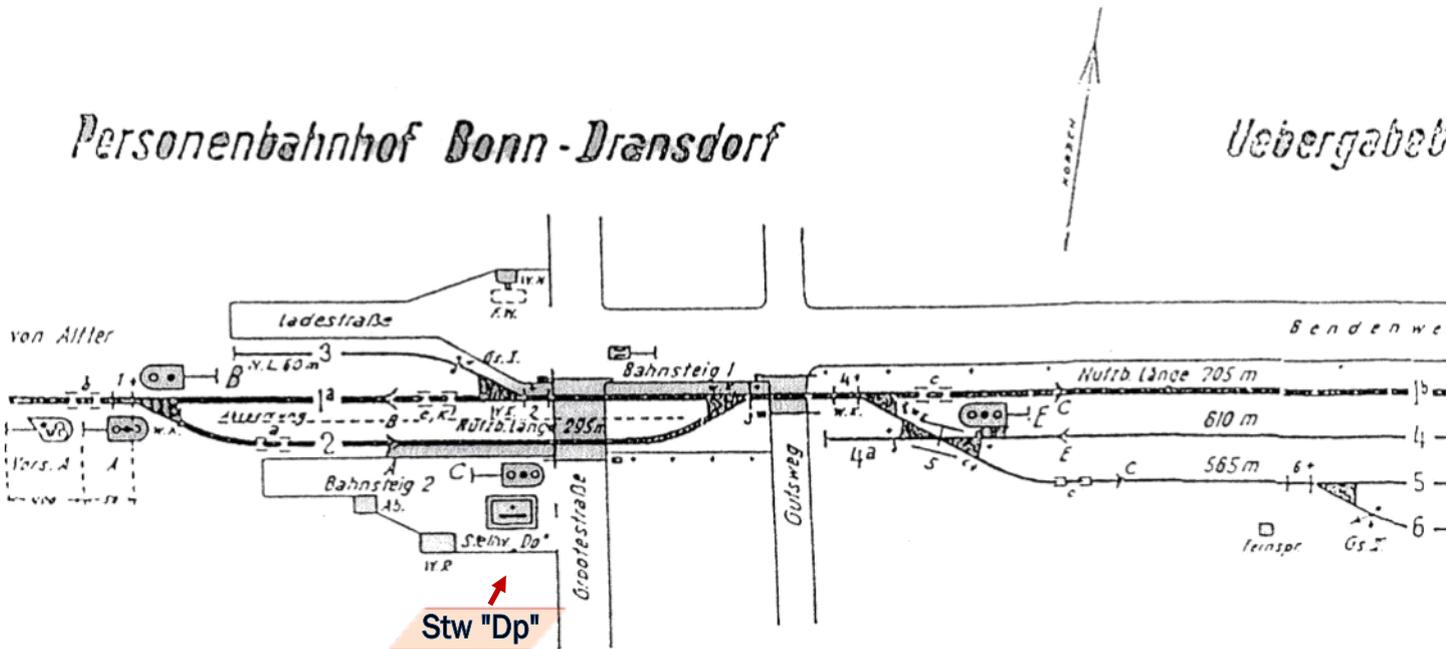
(HF)

Der von Brühl kommende Güterzug, gezogen von der KBE-Dampflok 82 (Baujahr 1938), passierte am 3. November 1955 das Stellwerk „Dp“ des Bahnhofs Dransdorf.

■ Foto: Hans Mirgeler, Sammlung KBEF



66/60--}



oben: Gleislageplan des KBE-Bahnhofs Dransdorf vom Juni 1932 mit dem Bahnhofsteilen Personenbahnhof (links) und Übergabebahnhof sowie dem Werkstattgelände (rechts).

Markiert sind das Wärterstellwerk „Dp“ (links) und das Fahrdienstleiter-Stellwerk „Dü“.

Grün unterlegt ist der ungefähre Standort der heutigen Werkstätten des Betriebshofs Dransdorf.

■ Grafik: Sammlung Hans-Peter Arenz

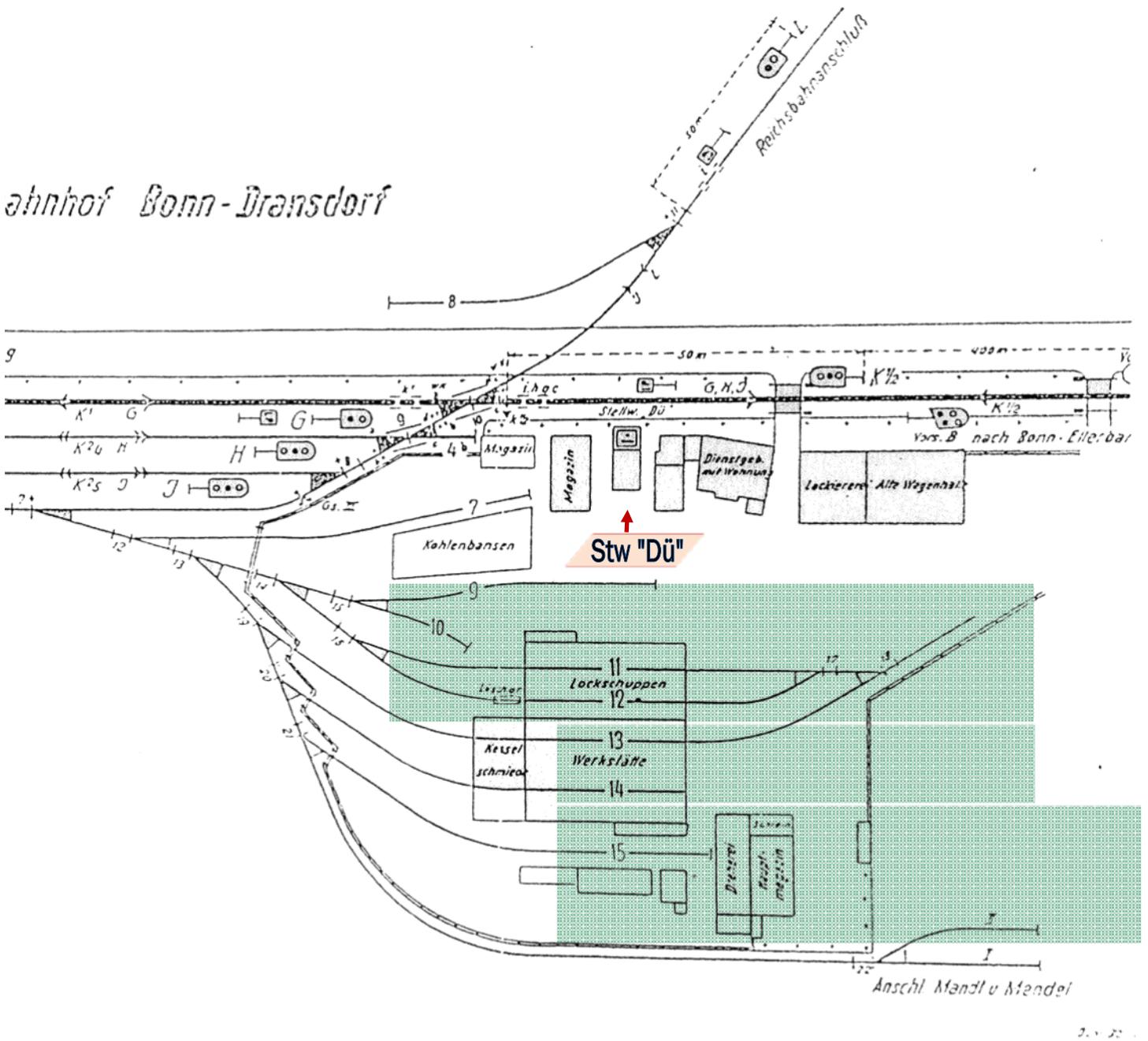
unten: Ein KBE-Personenzug, gebildet aus einem Doppeltriebwagen und einem Steuerwagen, wurde 1972 im Bereich der westlichen Weichenstraße der Übergabebahnhofs Bonn-Dransdorf fotografiert. Der Zug befindet sich kurz vor der abzweigenden Weiche zum KBE-Bahnhof Bonn-Bendenfeld.

Gegenüber dem Lageplan von 1932 wurden hier die doppelten Kreuzungsweichen durch einfache Weichen ersetzt. Hinter dem Prellbock des Stumpfgleises ist der helle Bau des Fahrdienstleiter-Stellwerks „Df“, bis 1959 als „Dü“ bezeichnet, zu sehen.

Die Gleise zu den Werkhallen rechts und zum Kohlebansen weisen auf die Nichtnutzung und den Verfall hin. Die heutigen Werkstätten der SWB stehen fast an der gleichen Stelle.

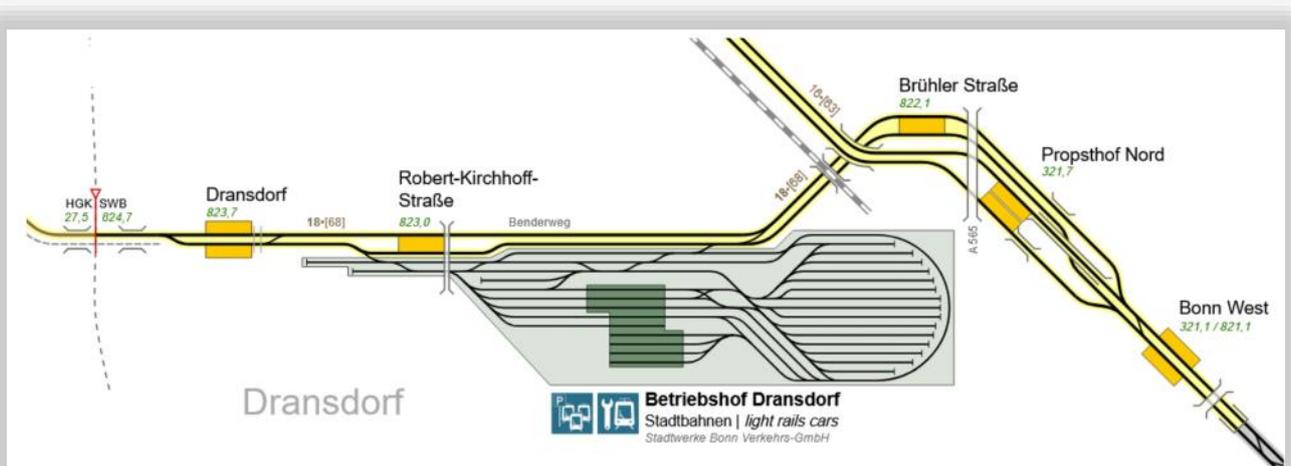
■ Foto: Sammlung Frank Tümmeler, Dransdorf, Sammlung Hans-Peter Arenz





unten: Die informative Internetseite von Christian Stade enthält den aktuellen Gleisplan des Betriebshof Dransdorf.

■ Grafik: <https://gleisplanweb.eu>





Schienenreinigung im Straßenbereich

Die Pflege der Schienen ist Aufgabe jedes Straßenbahnbetriebs. Schienen werden gereinigt, Weichen ebenso.

In Kurven werden Schienen sogar geschmiert, damit die Räder der Fahrzeuge nicht so laut quietschen.





Großes Foto: In Bonn wird aktuell ein ercedes-Benz Antos 1840, Kennzeichen BN-SW 3059, zur Schienenreinigung eingesetzt. Der Maschinen- aufbau trägt die Nummer 106. Das gut 400 PS starke Zweiwegefahr- zeug reinigte am 9. Dezember 2020 die Gleise in der Straße „Am Haupt- bahnhof“.

Im Hintergrund ist das Empfangsge- bäude des Bonner Hauptbahnhofs zu sehen.

Die beiden Kräne gehören zum im selben Jahr eröffneten, aber noch nicht komplett fertiggestellten Bau- projekt „Urban Soul“ (links).

■ Foto: Volkhard Stern

Das Reinigen der Rillenschienen in Handarbeit war bis in die 1950er Jahre Aufgabe der „Ritzenschieber“. Diese Arbeit war zwar wichtig für einen sicheren Betrieb, sie wurde aber allgemein als minderwertig angesehen.

Die Aufnahme (um 1950) zeigt einen Würzburger Arbeiter mit seinem Arbeits- instrument, einer schmalen Schaufel. Markant ist seine Warmmütze.

■ Foto: Historisches Foto- archiv der WVV



Bei Eis und Schnee war die Schienenreinigung besonders wichtig, vereiste Rillenschienen bedeuteten Entgleisungsgefahr.

rechts: Ein zweiachsiger Triebwagen der Bahnen der Stadt Bonn zog am 20. Februar 1955 den mit einem Schneeräumer versehenen Salzwagen 203 über die vereisten Schienen. Die Aufnahme entstand zwischen der Poppelsdorfer Allee und der Kronprinzenstraße (heute Prinz-Albert-Straße). Hinter der Frontscheibe zeigte ein Schild „Dienstwagen“ an. Ziel und Liniennummer hatten bei diesem Einsatz keine Bedeutung..

linke Seite, unten: Die Mannschaft des Salzwagens 203 bestand aus vier Straßenbahnern. Der karnevalistisch gekleidete Herr in der Bild- mitte gehörte nicht dazu, er hatte sicher ein anderes Ziel - der Tag der Aufnahme, 20. Febru- ar 1955, war der Karnevalssonntag.

■ Fotos: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther





Im Bereich eines Überwegs verlegte Rillenschienen.

Die Aufnahme entstand im April 2013 im Karlsruher Albtalbahnhof. ■ Foto: Harald Flux

Eine kurze Schienenkunde

Eine normale Schiene besteht aus dem Schienenkopf, dem Schienensteg und dem Schienenfuß.

Der **Schienenkopf** bildet die Fahrkante, also die Führungskante des Spurkranzes des Rades.

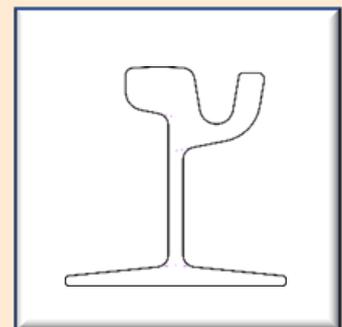
Der **Schienensteg** verbindet Schienenkopf und -fuß.

Der **Schienenfuß** überträgt den auf der Schiene lastenden Druck auf den tragenden Untergrund.

Die *Rillenschiene* wird überwiegend bei Straßenbahngleisen verwendet. Diese Schienen werden im Erdreich versenkt eingebaut, damit Straßenfahrzeuge diese Bereiche problemlos befahren können.

Da der Fahrbahnbelag bis dicht an die Schiene geführt wird, muss ein Spurkanal für das Rad freigehalten werden. Deshalb wird am **Schienenkopf** zusätzlich eine **Rille** eingewalzt, in der der Spurkranz eines Rades rollen kann.

In diesen Rillen sammelt sich jedoch Schmutz jeder Art: vom Baustellenschutt über Laub bis zum Bremsand der Straßenbahnen. Das Gemisch wird durch die Räder und das Gewicht der Fahrzeuge verdichtet, so dass es im ungünstigsten Fall zur Entgleisung kommen kann. (HF)



Quellen:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Schienenreinigungsfahrzeug>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Schiene_\(Bahn\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schiene_(Bahn))

<https://www.trambahn.de/schoerling>

<https://www.trambahn.de/gleispflege>

Karl-Heinz Nauroth, Straßenbahnen in Bonn, Verlag Kenning 1989



oben: In der Wagenhalle des Betriebs-
hofs Friesdorf standen im Oktober 1969
der BGM-Arbeitswagen A 31 und hinter
ihm eines der ersten Schienenreini-
gungsfahrzeuge, aufgebaut auf einem
Mercedes-Benz L 311 (Baujahre 1955 -
1961).

■ Foto: Graham Feakins,
Sammlung Volkhard Stern



Als Basis für den Aufbau als Schienenrei-
nigungsfahrzeug verwendete die Firma
Schörling um 1970 den Mercedes-Benz
Kurzhauber L 710, der auf den beiden
Fotos zu sehen ist.

Mitte: Das Bild zeigt KVB-Wagen 949 am
14. Juni 1989 im Einsatz bei der Rillen-
schienenreinigung auf der sogenann-
ten „Gürtelstrecke“ in Köln-Sülz im Bereich
Sülzgürtel/Wichterichstraße. Er befand
sich kurz vor der Endhaltestelle der Linie
13, die damals noch über die Häuser-
blockschleife wendete.

Die im Hintergrund sichtbare Häuserzeile
existiert heute noch.

■ Foto: Michael Vogel



unten: Hier ist der Wagen der Stadtwerke
Bonn zu sehen (Kennzeichen BN-6162),
der am 29. Juni 1983 die Straßenbahn-
gleise vor dem Bonner Hauptbahnhof be-
fährt.

Die langsame Fahrweise verursachte ei-
nen kleinen Stau.

■ Foto: Harald Müller



oben: Die Bonner Stadtwerke bevorzugten Zweibegefahrzeuge zur Schienenreinigung. Hier ist ein dreiachsiger Mercedes-Benz UNIMOG 1200 (Baujahre 1976 - 1988), Kennzeichen BN-6144, zu sehen.

Am Heck ist die Warntafel „Achtung, Schienenfahrt!“ angebracht.

Am 21. August 1994 rangierte er auf dem Betriebshof Beuel einen Schienenschleifwagen. Bei diesem handelte es sich um den ehemaligen Wagen 206 der Bahnen der Stadt Bonn, der 1966 an die SSB abgegeben und dort mit „A43“ bezeichnet wurde. ■ Foto: Harald Müller



Mitte: Hier begegnete am 5. Januar 2015 ein Mercedes-Benz Atego 1828, Kennzeichen BN-SW 3055, in der Kölnstraße dem Fotografen, kurz hinter der Einmündung der Irmintrudisstraße.

Der Schörling-Aufbau trug die Nummer 106.

rechts: Am 7. Februar 2022 war der Nachfolger des Ategos, ein Mercedes-Benz Antos 1840, Kennzeichen BN-SW 3059, im Bereich der Haltestelle „Innenministerium“ (Graurheindorfer Straße) unterwegs.

Hier war nur der kurze, mit Rillenschienen versehene, Bereich des Fußgängerübergangs zu reinigen.

■ Fotos: Volkhard Stern



Das Weichen gereinigt werden müssen, klingt logisch. Die Weichenzungen müssen korrekt anliegen, damit die Bahnen nicht entgleisen. Und der Antrieb mit dem Gestänge darf nicht blockieren.

Bei Schienen ist das auf den ersten Blick nicht ganz so einleuchtend. Beim zweiten Blick aber wird es einfacher - gemeint sind besondere Schienen: Die Rillenschienen.

Rillenschienen gab es schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Und seit damals mussten die Rillen regelmäßig gereinigt werden.

Zunächst setzte man Hilfsarbeiter ein, die mit dem respektlosen Namen „Ritzenschieber“ bedacht wurden. Diese damals eher dunkel gekleideten Männer waren mit Kratzern, Schaufeln und einem Handkarren ausgerüstet. Kenntlich gemacht waren sie durch ein weiß-rotes Warnband um ihre Mützen.

Es folgte der Einsatz von speziellen Straßenbahnwagen. Viele Betriebe rüsteten ältere, nur noch als Dienstwagen verwendete, Fahrzeuge mit mechanisch absenkbar Kratzern und Besen aus. Entfernt wurde der Schmutz allerdings weiterhin in Handarbeit, bis zu vier Arbeitern (und der Fahrer) gehörten zur Begleitmannschaft.

Ab den 1970er Jahren verwendeten die Betriebe zunehmend speziell ausgerüstete Lastwagen, die als *Schienenreinigungsfahrzeuge* bezeichnet

wurden. Nun war nur noch der Fahrer nötig.

Diese Fahrzeuge waren mit Schienenrädern ausgerüstet, die hydraulisch auf die Schienen gepresst wurden. Dadurch hob sich die Vorderachse von der Fahrbahn, die Schienenräder sorgten für die Spurführung. Die Hinterachse verblieb auf der Fahrbahn zum Antrieb und zur Bremsung des Fahrzeugs.

Auf der Unterseite des Wagens ist ein Kratzmeißel befestigt, der den Schmutz in der Rille auskratzt. Mit einem Wasserstrahl wird die Rille ausgespült. Den gelockerten Dreck saugt die Maschine auf.

Für den Betrieb der Sonderfahrzeuge gilt die Bau- und Betriebsordnung Straßenbahnen (BOStrab). Sie müssen auf dem Dach orangefarbene Rundumkennleuchten tragen und, da sie als Straßenbahn gelten, muss ein Signallicht auf dem Führerhausdach angebracht sein (das Dreilicht-Spitzensignal der Schienenfahrzeuge). Der Fahrer benötigt eine spezielle Ausbildung.

Hergestellt wurden die Schienenreinigungswagen meist von der Firma Schörling (Sehnde/ Niedersachsen), einem Spezialisten für derartige Fahrzeuge. Nach der Insolvenz von Schörling 1994 und mehrfachem Firmenwechsel stellt seit 2018 die Firma „ZWEIWEG International GmbH & Co. KG“ (Leichlingen) die Sonderaufbauten her. (HF)



oben: Die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) setzten schon früh Schienenfahrzeuge zur Gleisreinigung ein. Der Arbeitstriebwagen 3003 hatte am 28. März 1955 den Neumarkt verlassen und fuhr zum Rudolfplatz.

■ Foto: Peter Boehm, Sammlung Axel Reuther

Mitte: Der 1999 umgebaute Gleispflegewagen der KVB, Wagen 6405, war am 22. Juli 2006 als Sonderzug eingesetzt, hier während eines kurzen Aufenthalts auf dem Neumarkt. Seine Schienenreinigungs-Aufgaben übernahm inzwischen ein Zweibegefahrzeuge. Der Zug erhielt 2014 eine neue Lackierung.

■ Foto: Manfred Ritschel, Bildsammlung VDVA



links: Das KVB- Schienenreinigungsfahrzeug 947, ein Magirus-Deutz 130M13, säuberte am 26. Mai 1986 die Schienen auf der Luxemburger Straße.

■ Foto: Manfred Ritschel, Bildsammlung VDVA

10
Mai

Samstag, 10. Mai 2025

Bergbaumuseum „Grube Georg“ in Willroth

Busfahrt mit dem Vereinsbus zum Bergbaumuseum „Grube Georg“ in Willroth, einem 1965 stillgelegten ehemaligen Eisenerzbergwerk.

■ Nicht barrierefrei! Bitte für geeignete Kleidung und Schuhwerk sorgen!



Der HVSWB-Vereinsbus 9808 parkte am 10. Mai 2025 vor dem Fördererturm der Grube Georg in Willroth. ■ Foto: Ralf Heinzel

Bei schönstem Wetter begann am 10. Mai 2025 gegen 10 Uhr die erste Vereinsfahrt des Jahres mit dem HVSWB-Vereinsbus 9808 in Richtung Westerwald. An Bord waren 14 Vereinsmitglieder und unser Busfahrer, Uwe Wipperfürth.

Erster Halt war der **Alvenslebenstollen** bei Burglahr. Bei diesem handelt es sich um einen sogenannten Erb-stollen - diese dienen der Entwässerung. Der Alvenslebenstollen wurde in den 1950er Jahren zugeschüttet und 1987 wieder für Besucher restauriert. Unter fachkundiger Führung konnten wir ihn auf einer Länge von 500 Metern besichtigen.

Nach einer Mittagspause im Gasthaus „Willrother Alm“ ging es weiter zur nächsten Besichtigung: Der **Grube Georg** in Willroth, einem ehemaligen Eisenerzbergwerk, heute ein Industriedenkmal.

Hier informierte ein Dia-Vortrag über die Geschichte des 1965 stillgelegten Bergwerks.

Für schwindelfreie Teilnehmer bot sich anschließend die Gelegenheit, den 56 Meter hohen Fördererturm zu besteigen, von dem sich eine grandiose Weitsicht in alle Himmelsrichtungen bot.

Gegen 17 Uhr wurde gut gelaunt die Heimreise angetreten. (RH)

Mitgliederversammlung 2025

25 stimmberechtigten Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) kamen am Donnerstag, 13. März 2025, zur Mitgliederversammlung in die Kantine des SWB-Betriebshofs Dransdorf.

Nach den Berichten des Präsidiums und der Kassenprüfer wurden beide Gremien durch die Mitglieder entlastet.

Turnusgemäß waren vier Präsidiumsmitglieder und die beiden Kassenprüfer neu zu wählen bzw. im Amt zu bestätigen:

- Thomas Nehiba (1. Vorsitzender), bestätigt.
- Carsten Melcher (Geschäftsführer), bestätigt.

- Daniel Michler (Schatzmeister), neu gewählt.
- Ralf Heinzel (1. Beisitzer), bestätigt.
- Wolfgang Krett (Kassenprüfer), neu gewählt.
- Patrick Nagel (Kassenprüfer), bestätigt.

Zwei schriftliche Anträge wurden eingereicht:

- Prüfen der Möglichkeiten zum Erstellen einer Druckausgabe des „HVSWB aktuell“. Zustimmung der Mitgliederversammlung.
- Verwendung der im Vereinsarchiv vorhandenen Fotos für die Öffentlichkeitsarbeit des Vereins. Zustimmung der Mitgliederversammlung. (HF)

Umrahmt von zuckenden Blitzen am Horizont fand am 14. Juni 2025 das gut besuchte Grillfest des HVSWB in Birresdorf statt.

Bei köstlichem Grillgut und Salaten, kühlen Getränken sowie umrahmt von Livemusik der bestens aufgelegten Band „Next Alley“ ließen es sich die Besucher gut gehen und blieben auch, trotz dunkler Wolken, von Regen verschont. (VS)

14 Juni

Samstag, 14. Juni 2025

Grillfest des Vereins in Birresdorf

Die Vereinsmitglieder sind zu einem gemütlichen Beisammensein an der vereinseigenen Bus- und Bahnhof in Grafschaft-Birresdorf eingeladen.



oben: Das traditionelle Grillfest des HVSWB fand auch in diesem Jahr an der Fahrzeughalle des Vereins in Birresdorf statt.

Das Foto zeigt Thomas Nehiba, 1. Vorsitzender, im Gespräch. Rechts im Hintergrund ist der vereinseigene historische Wagen 13 zu sehen.

links: Die beiden Vereinsbusse, die Wagen 8603 und 9808, waren vor der Halle abgestellt.

■ Fotos: Volkhard Stern

Vorstand, Stand: 13. März 2025

- Thomas Nehiba (1. Vorsitzender)
- Siegfried Neumann (2. Vorsitzender)
- Carsten Melcher (Geschäftsführer)
- Daniel Michler (Schatzmeister)

Präsidium: Stand 13. März 2025

- Mitglieder des Vorstands
- Ralf Th. Heinzel - 1. Beisitzer
 - René Brücker - 2. Beisitzer
 - Christian Nolden - 3. Beisitzer

Kassenprüfer: Stand 13. März 2025

- Wolfgang Krett
- Patrick Nagel

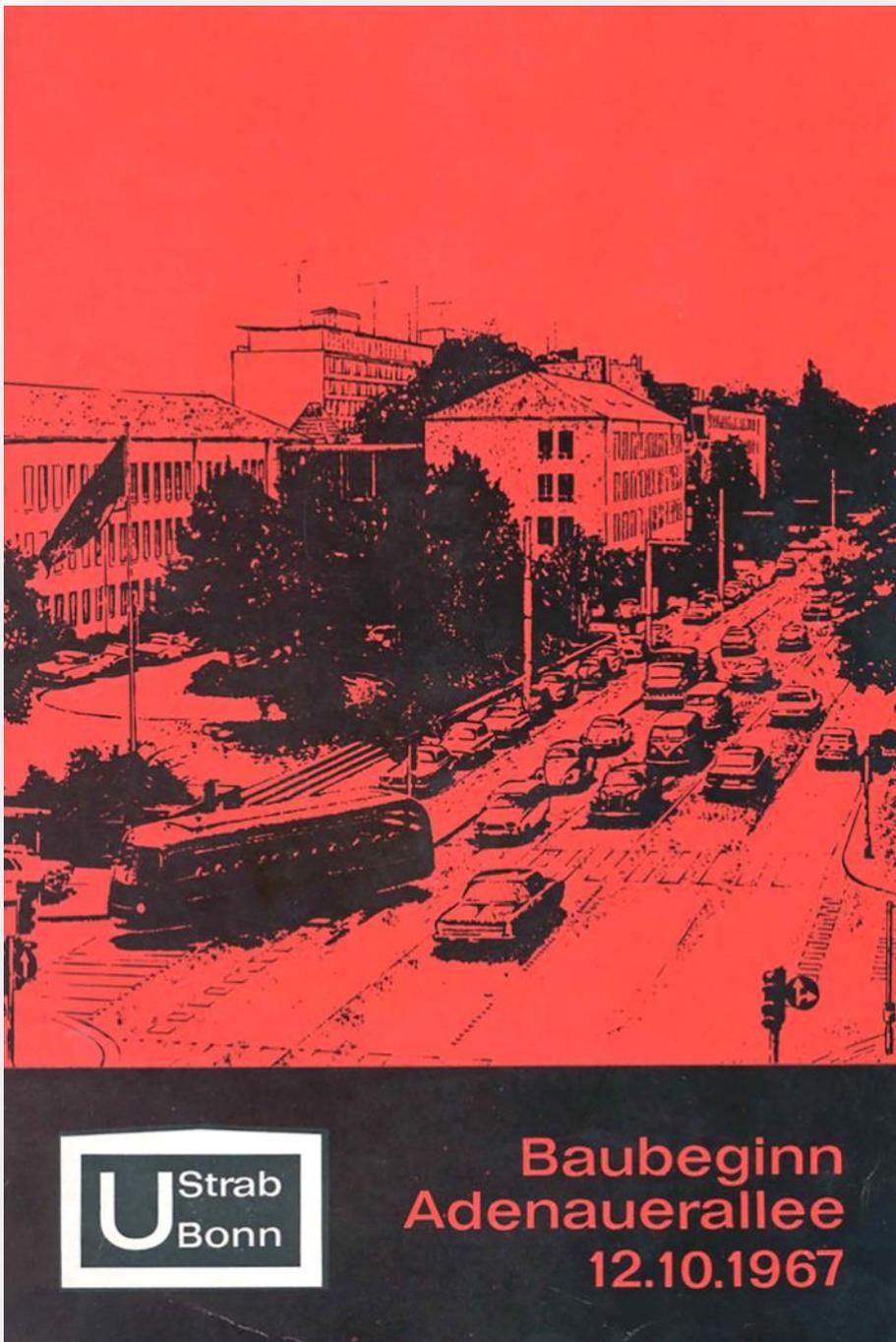
Vorankündigung:



HVSWB
Veranstaltung
100 Jahre
Autobus-Linienverkehr in Bonn
25.10.2025

Rundfahrten
mit historischen Bussen





Im Jahr 1967 war es soweit: Startschuss für die Bauarbeiten zur künftigen Bonner U-Bahn. Das bedeutete gleichzeitig den Entfall der hier verkehrenden Obus-Linie 15 zur Gronau. Das Gebäude links gehörte damals zum Bundesministerium für Post und Fernmeldewesen (heute ist hier der Bundesrechnungshof), der Bus biegt gerade in die Zweite Fährgasse ein. Etwa an dieser Stelle erfolgte der erste Rammschlag. ■ Broschüre der Stadt Bonn, Sammlung Volkhard Stern



HVSWB e.V.

Info-Treff für Mitglieder

Termine und **Treffpunkte** werden gesondert bekanntgegeben.