

■ Siebengebirgsbahn mit Ausschank:

Die rasende Kaffeeküche



VOLKHARD
STERN

In Heft 6 des KÖLN-BONNER haben wir die eleganten silbergrauen Doppeltriebwagen der Siebengebirgsbahn vorgestellt, die 1953/54 in Betrieb gingen. Heute wollen wir uns einem besonderen Aspekt eines dieser Fahrzeuge widmen: Tw 32 verfügte bereits ab Werk über ein Buffetabteil mit Kaffeemaschine. Die „rasende Kaffeeküche“, die ständig auf der Linie H zwischen Bonn und Bad Honnef pendelte, hatte allerdings ihre Tücken.

Über die Vor- und Entstehungsgeschichte der legendären SSB-Doppeltriebwagen gibt der erwähnte Beitrag „Elegante Züge zum Siebengebirge“ und Axel Reuthers SSB-Abhandlung in Heft 34 Auskunft. Tw 32/33 war 1953 von Talbot in Aachen geliefert worden. Als „Tüpfelchen auf dem i“ und besondere Attraktion besaß der Wagen 32 ein Erfrischungsabteil, um die Fahrt am Rhein entlang und hin zum Siebengebirge noch angenehmer zu gestalten. Genauer gesagt handelte es sich um ein

Abteil mit insgesamt 14 Sitzplätzen, die über Wandklapptischchen verfügten. Außerdem gab es hier einen abgetrennten Raum, der hinter einer Milchglascheibe die Kaffeemaschine, eine Spüle, Vorrats- und Abstellmöglichkeiten sowie einen Kühlschrank beherbergte. Aufgrund dieser Sonderfläche verfügte der Tw 32 über vier Sitzplätze weniger als seine Schwesterfahrzeuge.

Soweit, so gut. Doch die praktische Umsetzung der guten Idee (die bestimmt nicht ganz billig war) brachte

Probleme im betrieblichen Alltag mit sich. Da nur einer der Züge über das „Speiseabteil“ verfügte, war der Einsatz schwer planbar und für spontane Nutzer kaum kalkulierbar. Mehr noch: Der Wegfall der vier Sitzplätze wirkte sich hinderlich aus, weil die Züge stets sehr gut ausgelastet waren. Außerdem musste Bedienpersonal vorhanden sein, um die Einrichtung zu betreuen und den frisch gebrühten Kaffee zu servieren.

Und so lief die ganze Sache sehr schleppend, genauer gesagt, mit gro-

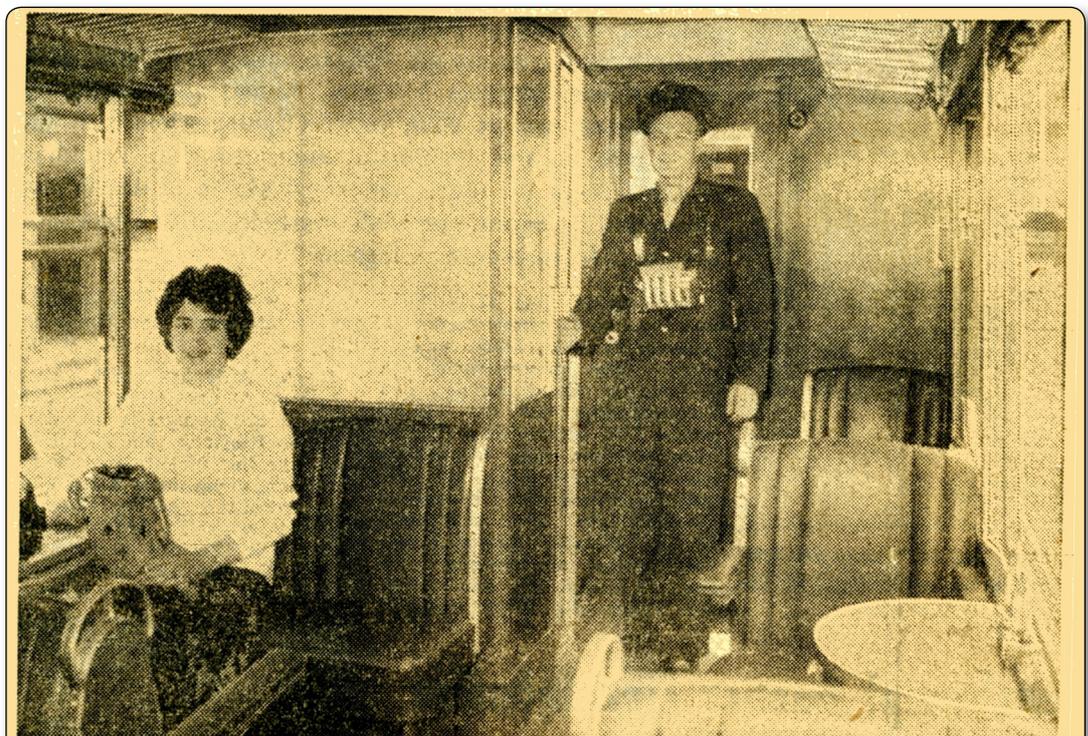


Bild 1 (linke Seite): Am Haltepunkt Longenburg, der bedingt durch die DB-Unterführung (im Hintergrund) in einem tiefen Einschnitt liegt, fotografierte Eduard J. Bouwman am 17. Juli 1956 den eleganten SSB-Doppeltriebwagen 32/33 mit seinem Buffetabteil.

Bild: Slg. Reiner Bimmermann

Bild 2 (oben): Im Mai 1961 befand sich Tw 32/33 auf der Linie S in Siegburg. Die Kaffeeküche war zu diesem Zeitpunkt schon vier Jahre nicht mehr in Betrieb und stand kurz vor dem Ausbau. Das Fahrzeug hat bereits neue Blinkleuchten und wird kurze Zeit später seinen silbergrauen, bereits arg abgeblätterten Anstrich und die erhaben aufgesetzten Buchstaben „SIEBENGEIRGSBAHN“ verlieren.

Bild: Wolfgang R. Reimann



Hinter Milchglasscheiben wartet in einem Silberzug der Rechtsrheinischen Bahnen eine Kaffeemaschine auf Beschäftigung. An ihrer Stelle ließen sich vier Sitzplätze anbringen. Für diese besteht auf der Strecke Bonn — Königswinter — Bad Honnef ein größeres Bedürfnis als für Kaffee. Aufn.: Munker

Bild 3 (rechts): Ausschnitt aus der Bonner Rundschau vom 31. Mai 1958 mit Blick auf die Kaffeeküche im Tw 32. Gut zu erkennen sind die Klappische, die bequem gepolsterten Sitze und der Schaffner (mit Galoppwechsler) neben der verschlossenen Kaffeeküche. **Bild:** Slg. Volkhard Stern

ßer Verzögerung an. 1954 waren alle Doppeltriebwagen in Dienst gestellt, doch erst zwei Jahre später war man so weit, die „rasende Kaffeeküche“ im praktischen Einsatz zu testen. Die Bonner Rundschau vom 31. Mai 1958 berichtete: „Im Frühjahr 1956 zog ein Schaffner seinen dunkelgrauen Rock aus, hängte die Dienstmütze an den Nagel und erschien stattdessen in weißem Kittel – wie ein Kellner. Das Coupé mit der Kaffeemaschine wurde zum „Erfrischungsabteil“. Außer frischem Kaffee (aus der Maschine) gab es auch geistvollere Getränke, so zum Beispiel Bier und „Kurze“. Wer im Erfrischungsabteil Platz nehmen wollte, mußte zumindest einen Kurzen nehmen. Sonst hatte er draußen vor der Tür zu blei-

ben.“ Die Erfahrungen mit der neuen Einrichtung waren wohl nicht so wie erwartet und erhofft. Vor allem um die Wirtschaftlichkeit der „rasenden Kaffeeküche“ war es schlecht bestellt. Alle Versuche, den Umsatz zu steigern – zum Beispiel durch den Einsatz um 13 Uhr ab Bonn, wenn viele Fahrgäste dem Mittagessen zustrebten –, blieben ohne Erfolg. Vielmehr wurde das Erfrischungsabteil hauptsächlich von Leuten genutzt, die sich im überfüllten Zug einen Sitzplatz sichern wollten. Dr. Alfred Hüwel, seinerzeit städtischer Beigeordneter und in Personalunion Leiter der Stadtwerke sowie der Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn Stadt, Bonn Land und des Siegkreises, zog die Konsequenzen: „ Am 3. August 1957 zog

besagter Schaffner wieder seine graue Dienstuniform an. Auf Anordnung des Bonner Beigeordneten Hüwel wurde das Erfrischungsabteil in ein normales Abteil zurück verwandelt. Die Milchglasscheibentür an der Kaffeemaschine wurde verschlossen. Wer einen „Kurzen“ heben wollte, mußte sich in die nächste Kneipe bemühen.“ Dr. Hüwel meinte, dass man lieber die 1. Klasse wie bei der KBE einführen könne als im Tw 32 ein Refugium für Trink- und Zahlwillige vorzuhalten. Dazu kam es allerdings nicht, und das Abteil rund um die Kaffeeküche wurde wieder für Alle freigegeben.

Und so fuhr die Kaffeemaschine nun im Sonderabteil der Siebengegebirgsbahn den Rhein hinauf und hinunter,

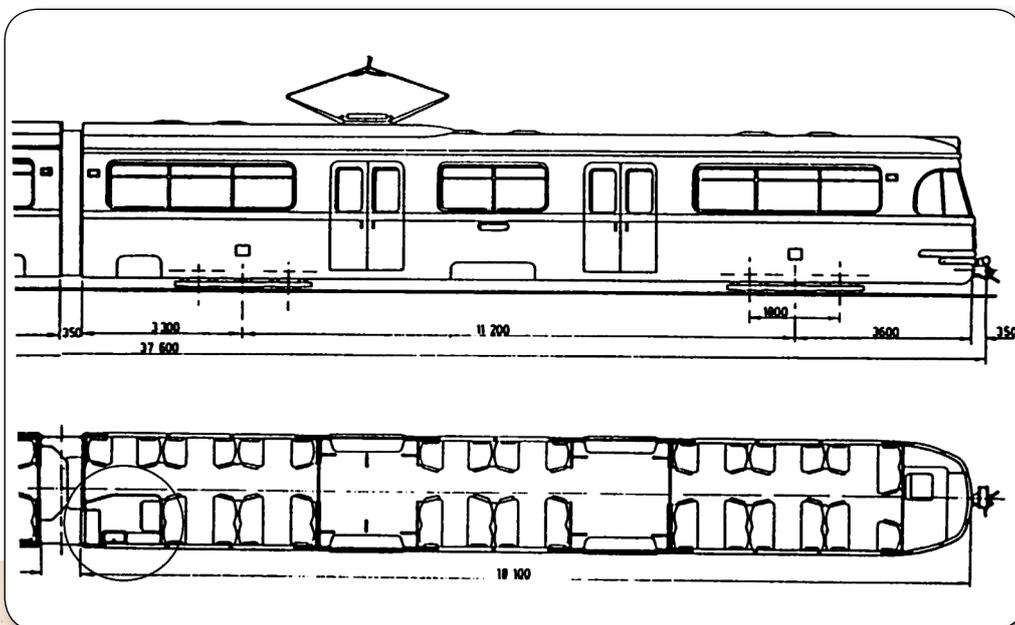


Bild 4 (links): Wagenskizze des Tw 32; das Buffetabteil mit der Kaffeeküche ist markiert.

Bild: Slg. Karl-Heinz Nauroth

Bild 5 (unten): Vier auf einen Streich: Am Pfingstsonntag, dem 17. Mai 1959, waren auf der Linie „H“ in Königswinter zwei Doppeltriebwagen in einer sonst unüblichen Doppeltraktion anzutreffen – dieser imposante Zug war mehr als 75 m lang! Für solche Einsätze war das Erfrischungsabteil als Attraktion gedacht.

Bild: Slg. Heimatverein Königswinter



ohne einen Zweck zu erfüllen. Hämisch kommentierte die Presse, die Wind von der Sache bekommen hatte: „Zwischen Bonn und Bad Honnef saust eine Kaffeemaschine hin und her. Eine gute, solide Kaffeemaschine. Sie hat auf der Siebengebirgsbahn sozusagen eine Dauerfreikarte. Sonst hat sie keine Aufgaben mehr. Sie ist einfach da, fest eingebaut in einen der modernen Silberzüge der Rechtsrheinischen Bahnen, zudem noch durch Milchglasscheiben abgetrennt, und bildet so ein hervorragendes Sinnbild für eine wahrhaft weitsichtige Investitionsplanung.“ Schließlich war das schöne Erfrischungsabteil nur ganze 15 Monate genutzt worden – Bonn hatte seinen kleinen Skandal. Wenn man damals schon geahnt hätte, was den Bür-

gern viel später an wirklich teuren Projekten ins Haus stehen sollte...

Noch gut drei Jahre ging das so mit der sinnlos dahin rasenden Kaffeeküche. Die (Er-)Lösung kam 1960 mit der Umwandlung der SSB in eine Straßenbahn nach BOStrab unter Herabsetzung der Fahrdrachtspannung von 1.000 auf 600 Volt. In diesem Zusammenhang wurden auch die drei Doppelzüge der Siebengebirgsbahn umgebaut. Sie erhielten 1960/61 eine neue cremefarbene Lackierung, und Tw 32 wurde seiner einzigartigen Kaffeeküche beraubt. Damit endete ein eher unrühmliches Kapitel in der Nachkriegsgeschichte der SSB, das gut gemeint war, viel Geld gekostet, aber der Bahn nur wenig Prestige eingebracht hatte.

Woanders klappte die Sache besser. Bereits 1924 hatte die Düsseldorfer Rheinbahn auf ihrer Fernlinie nach Krefeld den ersten Straßenbahn-Speisewagen überhaupt in Betrieb genommen. Mit kriegsbedingten Unterbrechungen wurde das beliebte Angebot bis 23. Dezember 2014 fortgeführt, zuletzt als „Rheinbahn-Bistro“ auf der Linie U 76. Ebenfalls von Düsseldorf aus lief auch auf der Strecke nach Duisburg (Linie 79) ein Speiseabteil mit. Die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) hatte für diesen Zweck von 1949 bis 1998 spezielle Fahrzeuge im Einsatz, vgl. Bild 7. Vermutlich hatte sich die Bonner SSB bei ihrer Initiative von 1953 damals die Düsseldorfer und Duisburger Straßenbahn-Speisewagen zum Vorbild genommen. ■

Bild 6 (rechts): Farbfoto vom Tw 32 am 16. April 1958 in Königswinter.
Bild: Heinz Meyer / Slg. Wolfgang R. Reimann



Bild 7 (unten): Stadtbahnwagen 4717 der Duisburger Verkehrsgesellschaft am 27. Dezember 1986 in Düsseldorf. In der zweiten Wagenhälfte befindet sich der durch eine große Aufschrift gekennzeichnete Speisewagen.
Bild: Volkhard Stern



Dieser Artikel von Volkhard Stern
stammt aus dem

**Köln-Bonner
Verkehrsmagazin**

Heft 43 - Ausgabe 2/2016

© Köln-Bonner
Verkehrsmagazin

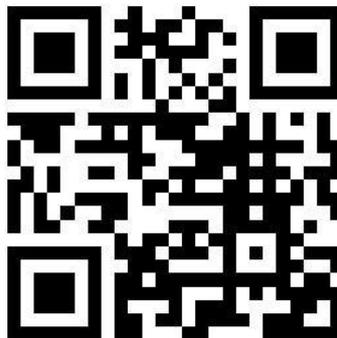
Bonn

<https://www.koeln-bonner.de/>

Zur Verfügung gestellt für unser

Virtuelles Brückenhofmuseum

Königswinter



www.virtuellesbrueckenhofmuseum.de

Integriert in den Raum

„Eisenbahnen“

