

aktuell spezial

2017

10. Jahrgang

Der Vierzehner



Impressum

HVS WB aktuell

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

Volker Dibbern (VD)
Ralf Th. Heinzel (RH)
Dr. Frank Mlosch (FM)
Volkhard Stern (VS)

Layout und Gestaltung

Harald Flux

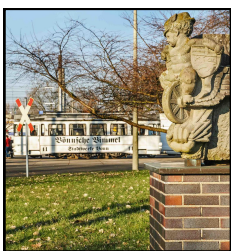
© Alle Rechte vorbehalten;
Nachdruck, Reproduktion
oder Vervielfältigung, auch
auszugsweise und mithilfe
elektronischer Datenträger,
nur mit schriftlicher Genehmi-
gung des Vereins.

Für unverlangt eingesendete
Beiträge wird keine Haftung
übernommen. Eingesandte
Beiträge und Fotos dürfen
künftig anderweitig verwendet
werden, auch in digitalen
Online- und Offline-
Produktionen.

Sämtliche Angaben ohne
Gewähr.

TITELSEITE

Der Vierzehner



Die „Bönnsche Bimmel“ steht
am 22. Januar
2017 abfahrbe-
reit vor der Halle
des Betriebshofs
Dransdorf.
Es war wohl ihre
letzte Fahrt, kurz
darauf wurde
das Aus für die
Partybahn bestä-
tigt.

■ Foto:
Harald Flux

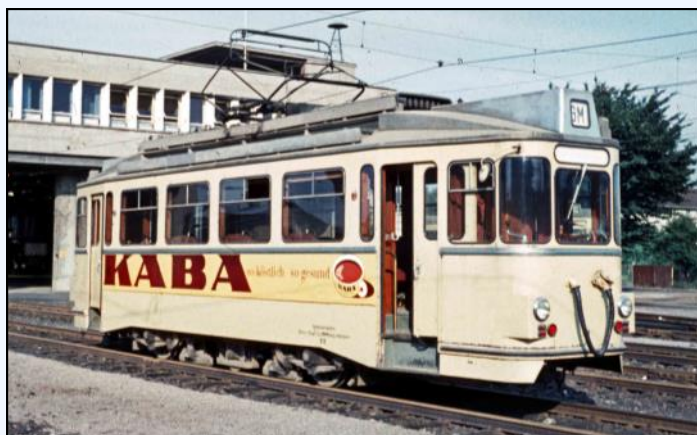
Kurz nach der Ablieferung im Februar 1950 wurden die beiden
„Zwillinge“ (Wagen 14 rechts) festlich geschmückt im Betriebs-
hof Friesdorf vorgestellt. Die BGM-Mitarbeiter freuen sich über
ihre neuen Fahrzeuge.

■ Foto: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther



Vom "Zwilling" zur

Für die Bonner Partybahn „Bönnsche Bimmel“ scheint das Ende ihrer Einsatzzeit
gekommen zu sein. Die bevorstehende Hauptuntersuchung des Straßenbahn-
wagens und das Ausbessern der Außenschäden sollen 140.000 Euro kosten.
Das ist dem Eigentümer, den Stadtwerken Bonn (SWB), zu teuer.



Links: Bereits an das SWB-Num-
mernsystem angepasst steht
BGM-Wagen 313, der andere
„Zwilling“, um 1966 im Betriebs-
hof Friesdorf. ■ Foto: Dr. Gün-
ther Boeld, Sammlung KBEF

Mitte: Arbeitswagen A32 (ex BGM-
Wagen 14) steht 1985 im Be-
triebshofs Friesdorf.

■ Foto: Claus Lesclinier

Rechts: Die „Bönnsche Bimmel“
stand am 29. Januar 2017 im Be-
triebshof Dransdorf.

■ Foto: Harald Flux



"Bönnschen Bimmel"

Die spontane Fahrt von Mitgliedern des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVS**WB**) am 22. Januar 2017 scheint wohl die Abschiedstour der „Bimmel“ gewesen zu sein. Der fast dreißigjährige Einsatz als Partywagen und das für einen Straßenbahnwagen hohe Alter von knapp siebzig Jahren sollen Anlass sein, auf die Geschichte dieses Fahrzeug zurück zu blicken.





BGM-Zug mit dem Beiwagen 32 hält vor dem Bonner Bahnhof. So sah auch der Beiwagen 38 aus, der zum Triebwagen 14 umgebaut wurde.

■ Foto: Friedrich Grünwald Sammlung Axel Reuther

Anfang als Beiwagen

Genau genommen ist die „Bönnsche Bimmel“ oder der Wagen mit der Nummer 14 in diesem Jahr bereits 106 Jahre alt, denn er entstammt einem Fahrzeug aus dem Jahr 1911. Als die am 22. Mai 1892 eröffnete Straßenbahn Bonn-Godesberg-Mehlem (BGM) am 14. Juli 1911 von dampfbetriebenen Zügen auf elektrischen

Betrieb umstellte, erhielt sie 12 zweiachsige Triebwagen und 12 ebenfalls zweiachsige Beiwagen, darunter auch den Beiwagen 38. Er wurde in Zwei- oder Drei-Wagen-Zügen eingesetzt und fuhr im Linienverkehr zwischen Bonn und Mehlem oder auch verkürzt von Bonn nur bis Godesberg, Rüngsdorf und Mehlem, Rheinfähre. Als

die BGM ab 1914 vierachsige Niederflur-Beiwagen, von Fahrgästen gern Badewannen genannt, geliefert bekam, waren die zweiachsigen Beiwagen in Richtung Mehlem gewöhnlich am Zugschluss eingestellt. Auf der Rückfahrt nach Bonn liefen sie dann in der Mitte des Drei-Wagen-Zuges.



BGM-Beiwagen 35 steht um 1955 an der Endhaltestelle Bonn Rheinuferrahnhof bereit zur Fahrt nach Mehlem.

Auch er war baugleich mit dem Beiwagen 38, der 1949 zum Triebwagen 14 umgebaut wurde.

■ Foto: M. Schoen, Sammlung A. Reuther

Die neu gelieferten „Zwillinge“, die Wagen 13 und 14, stehen im Februar 1950 im Betriebshof Friesdorf bereit zur Abfahrt.

■ Foto: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther



Umbau zum Triebwagen

Auch wenn der Beiwagen 38 unbeschädigt zwei Kriege überstand, hatte die BGM 1945 als Folge des letzten Krieges zwei Triebwagen und fünf Beiwagen verloren, von denen nur zwei Beiwagen aus anderen Städten ersetzt werden konnten.

Um einen Betrieb wie zu Vorkriegszeiten durchführen zu können, musste Ersatz für die abgängigen Fahrzeuge geschaffen werden. Ende der 1940er Jahre wurde der Bedarf an wei-

teren Fahrzeugen umso dringender als sich mit der Wahl Bonns zur vorläufigen Bundeshauptstadt eine deutliche Zunahme des Straßenbahnverkehrs abzeichnete.

Es lag nahe, beim Hersteller der vorhandenen Triebwagen, der Firma van der Zypen & Charlier, nachzufragen. Dieses Unternehmen war allerdings in den 1928 gegründeten „Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken“, kurz Westwaggon, aufgegangen. Deren

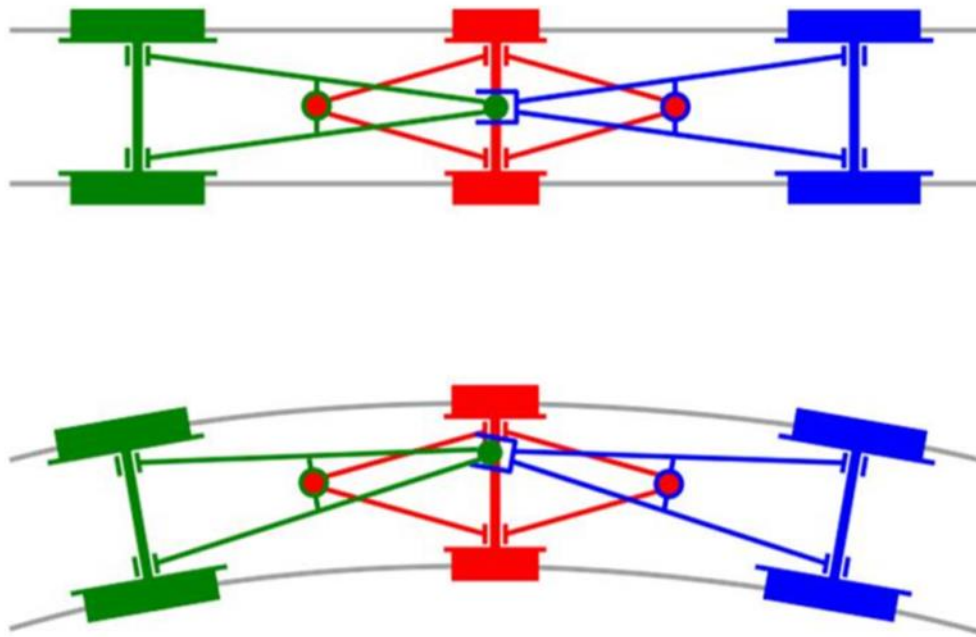
Spezialität war mittlerweile die Fertigung dreiachsiger Lenkuntergestelle, die bereits seit 1946 bei der Münchener Straßenbahn unter umgebauten Straßenbahnwagen Verwendung fanden. Entsprechende Fahrzeuge hatte Westwaggon bislang nicht selbst hergestellt.

Schließlich kamen BGM und Westwaggon 1949 überein, die beiden Beiwagen 33 und 38 jeweils zu Triebwagen mit dreiachsigen Lenkuntergestellen umzubauen.

Innenansicht des Wagens 14, aufgenommen im Betriebshof Friesdorf im Februar 1950.

■ Foto: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther





Prinzipzeichnung
eines
Lenkdreiachs-
Fahrgestells

■ wikimedia -
Fritz-F - Eigenes
Werk, CC BY-SA
3.0

Umbaumaßnahmen im Einzelnen

Die hölzernen Wagenkästen wurden auf dreiachsige Lenkuntergestelle gesetzt und die Plattformen verlängert, wodurch die Fahrzeuge um 1,10 m länger wurden. Die Laternendächer baute man zu den Führerständen hin als Schleppdächer aus. Beide Führerstände hatten jetzt einen Fahrersitz und waren zu den Plattformen geschlossen. Die Anzahl der Fahrgastsitze blieb unverändert.

Die Wagen wurden von je zwei Siemens-Motoren angetrieben, von denen jeder eine Leistung von 60 kWh hatte. Als Bremsen dienten die übliche Kurzschlussbremse, eine handbetätigte Bosch-Luftdruckbremse, eine Schienenbremse und eine Handbremse, die schon in den Beiwagen eingebaut war. Neu für Straßenbahnfahrzeuge in Bonn waren die Rollband-

Zielanzeige und der Liniennummernkasten auf dem Dach. Allerdings wurde der Liniennummernfilm bereits Ende der 1950er Jahre durch eine transparente Glasscheibe ersetzt, auf der die Linie stets mit „GM“ bezeichnet war.

Eine Bonner Tageszeitung vom 14. Februar 1950 schwärmt von den beiden neuen Wagen: *Die schnittigen Wagen können sich sehen lassen. Sie sind mit allerlei technischen Neuerungen ausgestattet: optisch-akustische Signalanlage, Schienenbremse, Trittbrettbeleuchtung, abgetrennte Führerstände. Der Fahrer sitzt bequem vor einem Schaltbrett, das recht kompliziert aussieht. Vieles an dem neuen Wagentyp erinnert an einen Autobus: die abblendbaren Scheinwerfer, die typischen Autopolster (der*

Sitze), das Dreiachs-Lenkgestell, welches dem Wagen die günstigste Schienenlage sichert.

Was der Verfasser des Artikels nicht erwähnte, war der Einbau einer sogenannten Zugsteuerung, die eine gemeinsame Steuerung der beiden Triebwagen ermöglichte, ab 1953 noch mit einem speziell angepassten Beiwagen (Wagen 51) der späteren Serienlieferung in der Mitte des Zugverbands. Dies war außen deutlich sichtbar: Obwohl die bei der BGM übliche Kompakt-Kupplung mit einem Aufsatz für die Elektrik versehen war, hatte man die Steuerstromleitung nicht integriert. Auffällig war ihre Anbringung an Vorder- und Rückseite der Wagen.

Triebwagen 13 und 14 zurück nach Bonn

Nach ihrer Fertigstellung wurden beide Dreiachser, jetzt als Wagen 13 und 14 bezeichnet, am 13. und 14. Februar 1950 auf der Straße nach Bonn gebracht.

Den Transportweg beschreibt wieder die Bonner Tageszeitung:

Ein Kran hebt den Bügel ab, sonst wäre der Wagen nicht unter der Autobahnbrücke durchgekommen. Ueber die Autobahn mußte er, weil die Räder der neuen Wagen zu schmale Bandagen für die Köln-Bonner Strecke der Rheinuferbahn (Eisenbahnstrecke nach EBO, die Red.) aufweisen. Mit einem Drahtseil war mittlerweile der

Wagen auf eine Schiebebühne gezogen worden. Einige Geleise weiter nahm ihn eine Diesel-Lok im Empfang. Am Ausgang des Werkes stand ein Straßenbahnwagen, der den „Neuen“ über den Rhein ziehen sollte. Dr. Wallraff und Diplomingenieur Henny überwachten die Arbeiten.

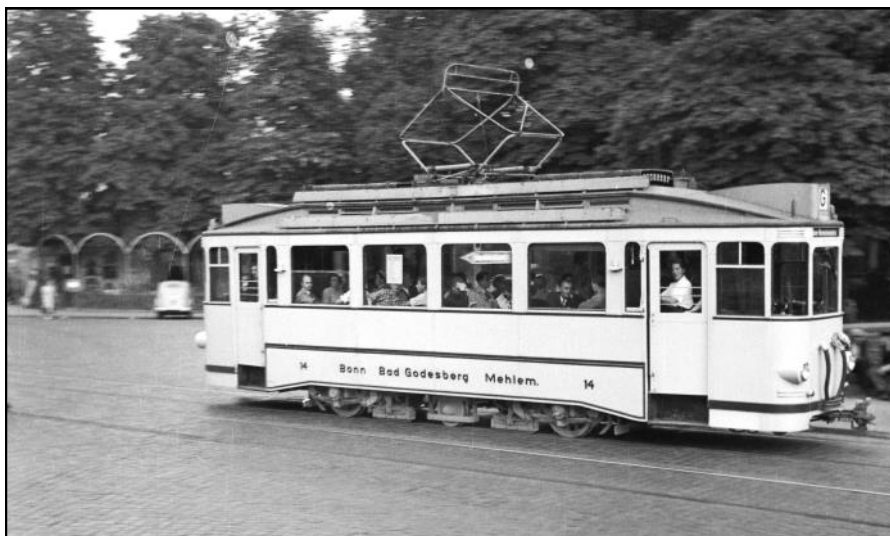
Dann ging die Fahrt durch Köln-Deutz, über die neue Deutzer Rheinbrücke, über den Neumarkt durchs Hahnentor zum Ring und von dort zur Bonner Straße, wo das Kuhlemer-Gerät (Culemeyer-Straßenroller, die Red.) bereitstand, das auf einer Reihe kleiner Räder mit Vollgummireifen ruht. Der 15 Tonnen schwere

Wagen mußte auf einer schrägen Bahn etwa einen Meter hoch.

Nun ging es über die Autobahn - und zwar auf rollenden Schienen! In Wesseling kam ein kritischer Punkt, die Brücke über die Autobahn. Haarscharf ging's drunter her. In Bonn liefen die Schulkinder dem merkwürdigen Gefährt nach. Polizei geleitete den neuen Wagen bis zur Kaiserstraße. In der Nähe der Weberstraße wurde er auf dem dritten Gleis „abgeladen“. Ohne Zwischenfall rutschte er hinunter. Da der Bügel fehlte, ging es im Schlepptau weiter in die Halle nach Friesdorf.

BGM-Wagen 14 im September 1951 in der Endhaltestelle Bonn, Rheinuferbahnhof. Er ist eingesetzt als Zwischenkurs der Linie G nach Bad Godesberg. ■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther





Der voll besetzte Wagen 14 im September 1951 am Bonner Kaiserplatz. Er wurde an diesem Tag als Linie G eingesetzt, ein Zwischenkurs nach Bad Godesberg.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

Betriebseinsatz zwischen Bonn und Mehlem

Die Triebwagen wurden anfangs meist paarweise eingesetzt und deshalb vom Personal gern „Zwillinge“ genannt. Sie wirkten mit ihrem Einsatz maßgeblich auf die folgende Bestellung der Neubaufahrzeuge mit Dreiachslenkuntergestellen ein. Mit der ersten Lieferung von Neubaufahrzeugen im Jahr 1953 erhielten die beiden Triebwagen den

Beiwagen 51, der eigens für sie adaptiert worden war. In den 1950er Jahren waren die „Zwillinge“ mit „ihrem“ Beiwagen 51 in gemeinsamen Umlaufplänen mit den Serien-Dreiaxsern eingesetzt, im folgenden Jahrzehnt eher in Zwischenkursen oder als Verstärkungsfahrten.

Die Umzeichnung in das Nummernsystem der SWB erfolgte

1966: aus dem Wagen 13 wurde der 313, Wagen 14 hieß nun 314. Ein Jahr später schieden die „Zwillinge“ aus dem Betriebsbestand aus. Der Beiwagen 351 wurde dagegen wieder in den Zustand der übrigen Beiwagen zurück versetzt und kam erst nach dem schweren Unfall am 13. September 1973 nicht mehr zum Einsatz.



Ein Dreiwagenzug der BGM verlässt um 1955 die Haltestelle Mehlem Rheinfähre in Richtung Endhaltestelle Mehlem-Ort.

Zwischen den „Zwillingen“ 14 und 13 ist der Beiwagen 51 eingereiht.

■ Foto: Erwin Rock, Sammlung Axel Reuther

Von Mehlem kommend fährt im Dezember 1955 ein BGM-Dreiwagenzug mit Wagen 14 an der Spitze in die Endhaltestelle Bonn Rheinuferbahnhof ein. Links ist noch die längst verschwundene Gaststätte „Hansa-Eck“ zu sehen.

■ Foto:
Karl-Heinz.Wipperfürth,
Sammlung Axel Reuther



„Zwillings“-Zug der BGM vor 1965 im Betriebshof Friesdorf, vorn steht der Wagen 14, dahinter der Beiwagen 51 und Triebwagen 13.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

SWB-Dreiwagenzug war um 1966 im Betriebshof Friesdorf zu bewundern. Links Triebwagen 313, dann der Beiwagen 351 und Triebwagen 314.

■ Foto:
Clive Haines,
Sammlung Klaus Kemp





Nach den ersten Umbau an den BGM-Wagen 13 und 14 um 1953 wird der Dreiwagenzug wieder im Linienverkehr eingesetzt.

Am 27. März 1954 hat er die Haltestelle Johanniter-Krankenhaus fast erreicht, links ist die Friedrich-Wilhelm-Straße zu erkennen.

■ Foto:
Manfred Schoen,
Sammlung Axel
Reuther

Erste Umbauten: Zierleisten, Lampen, Linienkasten

Um 1953 erfolgten erste kleinere Umbauarbeiten an den „Zwillingen“, um sie den 1953 gelieferten Dreiachs-Serienwagen (BGM-Wagen 15 bis 18) und Beiwagen (Wagen 51 bis 53) anzupassen.

Im Frontbereich erhielten sie die kleinen Brems- und Schlusslichter der ersten Serienfahrzeuge, statt der seitli-

chen alten Fahrtrichtungsleuchten wurden moderne Blinker eingebaut.

Die grünen Zierlinien unterhalb der Fenster wurden durch verchromte Bänder ersetzt, ebenso diejenigen im Frontbereich oberhalb der Kupplungen.

Die alten Zielbänder wurden gegen besser lesbare (schwarze Schrift auf weißem Hinter-

grund) ausgetauscht.

Die Führerstandfenster neben den Türen wurden mit Schiebefenstern versehen, um eine bessere Belüftung der Führerstände sicherzustellen und beschlagene Scheiben zu vermeiden.

Als Eigentumsmerkmal war jetzt am unteren Wagenkasten „Straßenbahn Bonn - Bad Godesberg - Mehlem“ zu lesen.



Ebenfalls am 27. März 1954 hält der Dreiwagenzug mit den „Zwillingen“ in Höhe des Betriebs hofs Friesdorf.

Vor ihm steht Wagen 8 von 1911 als Zwischenkurs nach Rüngsdorf. Er wurde ebenfalls modernisiert: Die beiden Frontscheiben wichen einem dreiteiligen Fenster mit Gummieinfassung.

■ Foto:
Manfred Schoen,
Sammlung Axel Reuther

Umbau am BGM-Wagen 14 im November 1958 im Betriebshof Friesdorf. Verändert wurden vor allem der Linienkasten und der Scheinwerferbereich.

■ Foto:
Manfred Schoen,
Sammlung Axel
Reuther



Zum Jahresende 1958 wurden an den „Zwillingen“ wieder mehrere Umbauten vorgenommen.

Der Linienkasten wurde vergrößert und konnte nun auch Linienkennungen mit zwei Buchstaben („GM“) anzeigen. Alle Fenster und der Zielanzei-

ger erhielten Gummieinfassungen mit abgerundeten Ecken. In die Fenster der Fahrgasträume wurden Schiebefenster zu besserer Belüftung eingebaut.

Der Umbau des Scheinwerferbereichs veränderte die Front erheblich. Zwei Kästen wurden angebaut, die neben den mo-

dernen Scheinwerfern und Schlusslichtern auch Bremslichter enthielten. Zusätzlich wurde ein „Katzenaugen“ angebracht.

Außerdem fielen die den Neuwagen entsprechenden Eckzierleisten weg.

Tag der offenen Tür am 18. Oktober 1959 im Betriebshof Friesdorf. Die BGM präsentierte ihre Fahrzeuge: Neben dem Wagen 14 mit seinem Beiwagen 51 auch den umgebauten Triebwagen 1 (links) und rechts einen Dreiwagenzug der Vorkriegszeit, in der Zugmitte die bekannte „Badewanne“.

■ Foto:
Manfred Schoen,
Sammlung Axel
Reuther



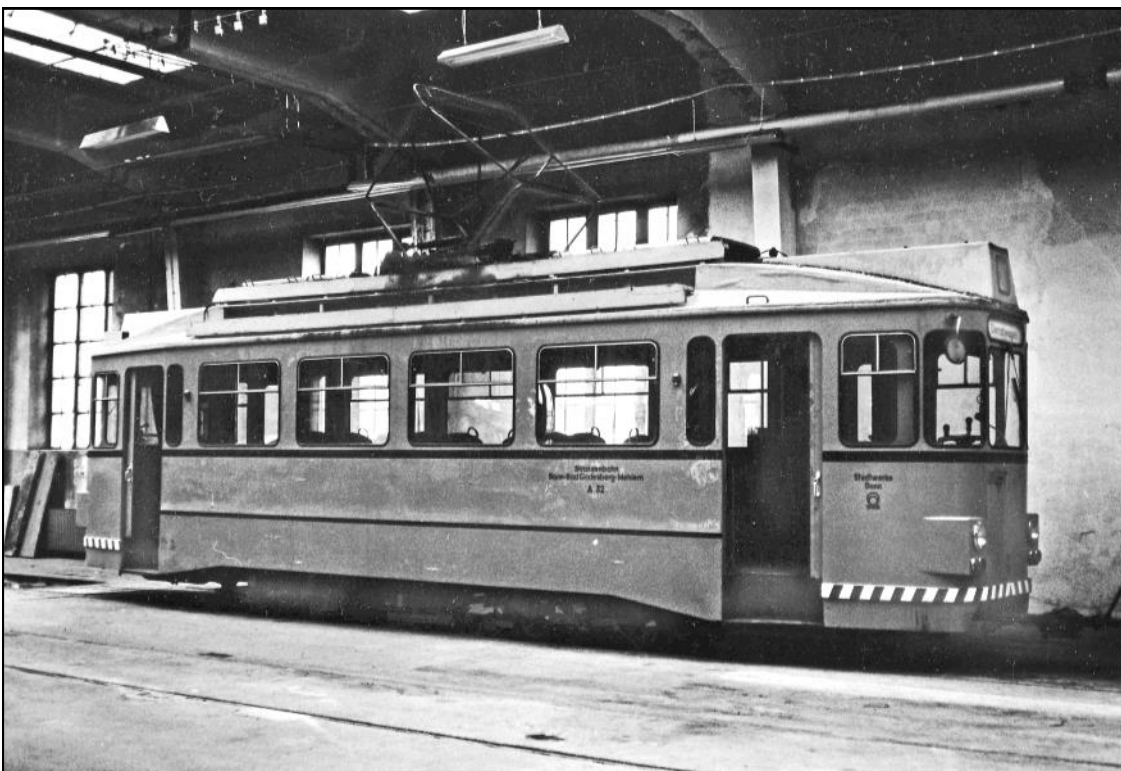


Zweiter Umbau: Der Arbeitstriebwagen

Beide Dreiachser wurden 1975 dem Arbeitswagenpark zugewiesen und zu Werkstatt- und Schweißwagen umgebaut. Wagen 314, der im Gegensatz zu Wagen 313 nur geringfügig an seine neue Aufgabe angepasst wurde, wurde in A32 umgezeichnet, während Wagen 313 zur Nummer A31 wurde. Bei ihm hatte man die

Fenster verschlossen und die Seiten mit Schiebetüren versehen.

Beide Fahrzeuge waren bis zu ihrer Ausmusterung in Friesdorf stationiert. Während Wagen A31 bald an das Straßenbahnmuseum Wehmingen abgegeben wurde, verblieb der A32 im Betriebshof Friesdorf.



Oben: Die Arbeitswagen: vorn der A32, der ehemalige Wagen 14, dahinter der Wagen A31 (ex-Wagen 13) mit dem Gerätewagen A44.

■ Foto: Peter Boehm
Sammlung Axel Reuther

Links: Der Arbeitswagen A32 steht am 18. September 1976 im Betriebshof Friesdorf.

■ Foto: Thomas F. Faber
Sammlung Ralf Th. Heinzel

SWB-Arbeitswagen
A32 steht 1985 im
Betriebshof Friesdorf.

■ Foto:
Claus Lescrinier



Am SWB-Arbeitswagen
A32 wurden neue Blinker,
Brems- und Schlussleuch-
ten angebaut. Betriebshof
Friesdorf, 19. März 1986.

■ Foto: Dr. Frank Mlosch





*Umbau des Arbeits-
triebswagens A32
zur Partybahn.
Ohne sein dreiach-
siges Lenkgestell
steht er im Mai
1987 auf der Ar-
beitsplattform im
Betriebshof Fries-
dorf.
Die Scheinwerfer
wurden schon dem
Anlieferungszu-
stand angepasst.*

■ Foto:
Claus Lescrinier

Dritter Umbau: Die „Bönnsche Bimmel“

Es erwies sich als Glücksfall, dass der ehemalige Triebwagen 14 bis zu seiner Abstellung keine wesentlichen baulichen Veränderungen erfahren hatte. Man konnte sich damals dem historischen Wert des Fahrzeugs nicht einfach verschließen. Auf Betreiben des damaligen kaufmännischen

Werkleiters entschied man sich für den Umbau in eine Partybahn. Das machten in den achtziger Jahren viele deutsche Straßenbahnbetriebe, so auch die Kölner Verkehrsbetriebe mit ihrem „Sambawagen“.

Mit dem 1987 beginnenden Umbau erhielt Wagen 14 eine

dem Partyzweck dienende Inneneinrichtung (Zapf- und Musikanlage), durch die das Fahrzeug nur noch 19 Sitzplätze hatte.

Von der ursprünglichen Technik konnten Fahrschalter, Motoren und Getriebe beibehalten werden. Die Luftdruckbremse



Anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Straßenbahnen in Bonn“ gab es im April 1991 eine große Ausstellung der Bonner Stadtwerke im Betriebshof Bonn-Dransdorf. Hier wurde auch die Partybahn „Bönnsche Bimmel“ gezeigt, der ehemalige Wagen 14 der BGM.

■ Foto: Harald Flux

Die Sonderfahrt mit der „Bönn-schen Bimmel“ führte am 28. März 2016 durch die Beueler Oberer Wilhelmstraße.

■ Foto:
Dr. Frank Mlosch



wurde nunmehr durch Pedal betätigt. Fahrzeugaufbau und Fahrgestell mussten dagegen angepasst werden.

Da das Fahrzeug im derzeitigen Streckennetz zu hoch war, musste der Dachaufbau geändert und das Fahrgestell niedriger gesetzt werden. Der Holzaufbau des Daches konnte wegen der erhöhten Brandgefahr nicht beibehalten werden.

Das gesamte Dach wurde mit Blechen abgedeckt und mit der Wagenmasse verbunden. Wegen der Brandsicherheit wurden bis auf einige nicht zu verändernde Holzverkleidungen und Bauteile neu angepasste, schwer entflammable Materialien verwandt, nichtmetallische Baustoffe mit entsprechenden Anstrichstoffen bearbeitet und auch bei Vorhängen, Polstersitzen und Bezügen auf das Material geachtet.

Sonderfahrt des HVS**WB** im November 2009.

Die „Bönnische Bimmel“ hat die Kreuzung Kennedyallee/ Hochkreuzallee überquert und passiert das hoch aufragende Hochkreuz, die Kopie eines Wegekreuzes, das um 1340 unter dem Einfluss der Kölner Dombauhütte entstand.

Das Original befindet sich im Rheinischen Landesmuseum Bonn.

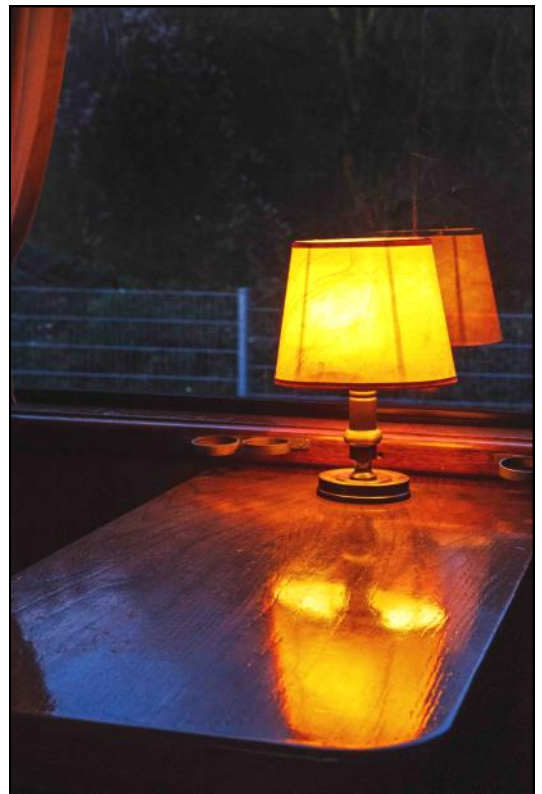
■ Foto: Ralf Th. Heinzel





Die beiden Stimmungsbilder aus der „Bönnschen Bimmel“ entstanden am 22. Januar 2017.

■ Fotos:
Harald Flux



Oben: Letzter Flyer der Bimmel Touristik Bonn (BTB) von 2011.

Links: Werbeflyer der Stadtwerke Bonn für die „Bönnsche Bimmel“ (um 2000).

Weil das Fahrzeug alle Bonner Straßenbahnstrecken befahren, aber auch auf den Streckennetzen der KBE/HGK und der KVB eingesetzt werden sollte, mussten die Radreifenprofile der Spurführungstechnik des Streckennetzes angepasst werden. Wie bei Regelfahrzeugen war deshalb auch der Einbau der magnetischen Fahrsperrung, der induktiven Meldeeinrichtung und einer Funkanlage notwendig.

Das Äußere des Fahrzeugs erinnert nicht mehr an die BGM-Zeiten, der ursprünglich cremefarbene Anstrich war einem weißen gewichen.

Bei der Umfrage nach einem Namen für die Partybahn wurde in vielen Zuschriften die Bezeichnung „Bönnsche Bimmel“ vorgeschlagen.

Diesen Namen brachte man in Frakturschrift an allen Wagen-seiten an. Auch die ehemalige Wagennummer 14 wurde mehr-

Oben rechts : Tag der offenen Tür am 2. Juni 2012 in Bonn-Dransdorf.

■ Foto: Volkhard Stern

Mitte rechts : Besuch des HSK Köln im Oktober 2014 .

■ Foto: HVS**WB**

Unten rechts: Die letzte Fahrt der „Bönnchen Bimmel“ am 22. Januar 2017.

■ Foto: Harald Flux



fach deutlich am Fahrzeug angezeigt.

Ab 9. März 1989 konnte die Bimmel gemietet werden zum Preis von 395 DM für die ersten zwei Stunden und 135 DM für jede weitere Stunde.

2002 planten die SWB, die Partybahn stillzulegen und zu verkaufen. Die Bahn sei insbesondere wegen der geringen Zahl der Fahrgastplätze unwirtschaftlich, wurden die Stadtwerke im Bonner General-Anzeiger zitiert. Weil jedoch immer noch Nachfrage nach Fahrten mit der Bahn bestand, lief der defizitäre Fahrbetrieb weiter.

Im Jahre 2010 gründete der ehemalige Bezirksbürgermeister Ulrich Hauschild die Bimmel Touristik Bonn (BTB) und begann mit der Vermarktung der historischen Bahn, bei der von ihm durchgeführte Gourmet-Fahrten im Vordergrund standen.





Nach der wohl letzten Fahrt am 22. Januar 2017 rollt Wagen 14, die „Bönnsche Bimmel“, in die Halle des Betriebshofs Dransdorf. Kurz darauf wurde das Aus für die Partybahn bestätigt.

■ Foto: Harald Flux

Endgültiges Aus (?)

Die Notwendigkeit einer Hauptuntersuchung, nicht zu übersehende Außenschäden, vor allem aber fehlende Investoren führen Anfang 2017 zum Abstellen des dreiachsigen Triebwagens. Über das künftige Schicksal des historischen Fahrzeugs ist derzeit nichts bekannt. (HF/FM)



Zumindest auf Modellbahngleisen fährt die „Bimmel“ weiter. Franz Gummersbach setzte dem Wagen 14 ein Denkmal im Maßstab 1:87 (H0).

■ Foto: Harald Flux

Quellen

Nauroth, Straßenbahnen in Bonn, Verlag Kenning
 Straßenbahnmagazin 2/01 Westwaggon Dreiachser
 Straßenbahnmagazin 7/11 100 Jahre Straßenbahn Bonn - Bad Godesberg - Mehlem
 Köln-Bonner Verkehrsmagazin 1/2013 bis 3/2013 Die Straßenbahn Bonn - Bad Godesberg - Mehlem
 SWBintern 2/89

Typische...

...BGM-Züge der 1950er Jahre an der Endhaltestelle Mehlem Ort. Das rechte Gleis dient dazu, den Triebwagen des von Bonn angekommenen Zuges an die andere Zugseite umzurangieren. Dahinter liegt die Villa Friede, in der sich damals das MELI-Kino (Mehlemer Lichtspiele) befand. Links ist das Postamt zu sehen, rechts die Mainzer Straße (die Bundesstraße 9). (HF)

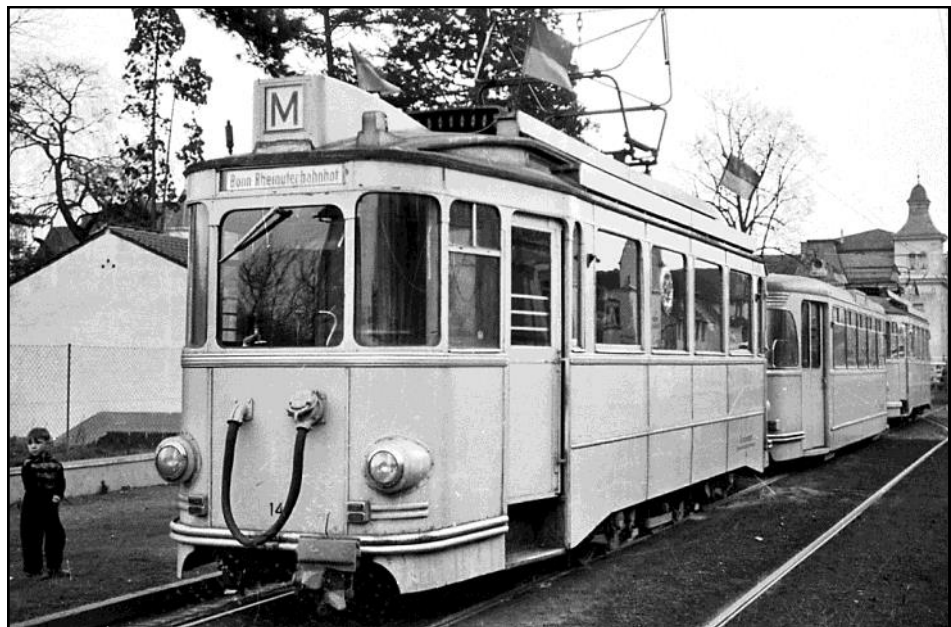


Foto oben rechts:

Der Triebwagen von 1911 stand am 6. Juli 1958 bereit zur Fahrt nach Bonn. Hinter ihm ein gleich alter Beiwagen, am Zugende der beliebte Niederflurbeiwagen von 1914, die „Badewann“. Bei diesem Triebwagen wurden keine Zielschildkästen nachgerüstet. .

■ Foto: G. Wolff, Sammlung Volkhard Stern

Foto Mitte rechts:

Ebenfalls Mitte der 1950er Jahre waren die „Zwillinge“ . mit ihrem speziellen Beiwagen 51 auf der Linie M nach Bonn eingesetzt. Es führt der Wagen 14.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Hans-Peter Arenz

Foto unten rechts:

Dreiteiliger Zug aus 1953 gelieferten Lenkdreiaxlern am 3. Juni 1956. Wagen 17 wurde mit den anderen beiden Fahrzeugen 1976 ausgemustert.

■ Foto: Peter Boehm, Sammlung Axel Reuther





Ende der Einsatzzeit. Die Tore des Betriebshofs Dransdorf haben sich am 22. Januar 2017 symbolhaft hinter der „Bönnschen Bimmel“ geschlossen. ■ Foto: Harald Flux