

HVSWB

aktuell *Geschichte*

Historischer
Verein **SWB** e.V.

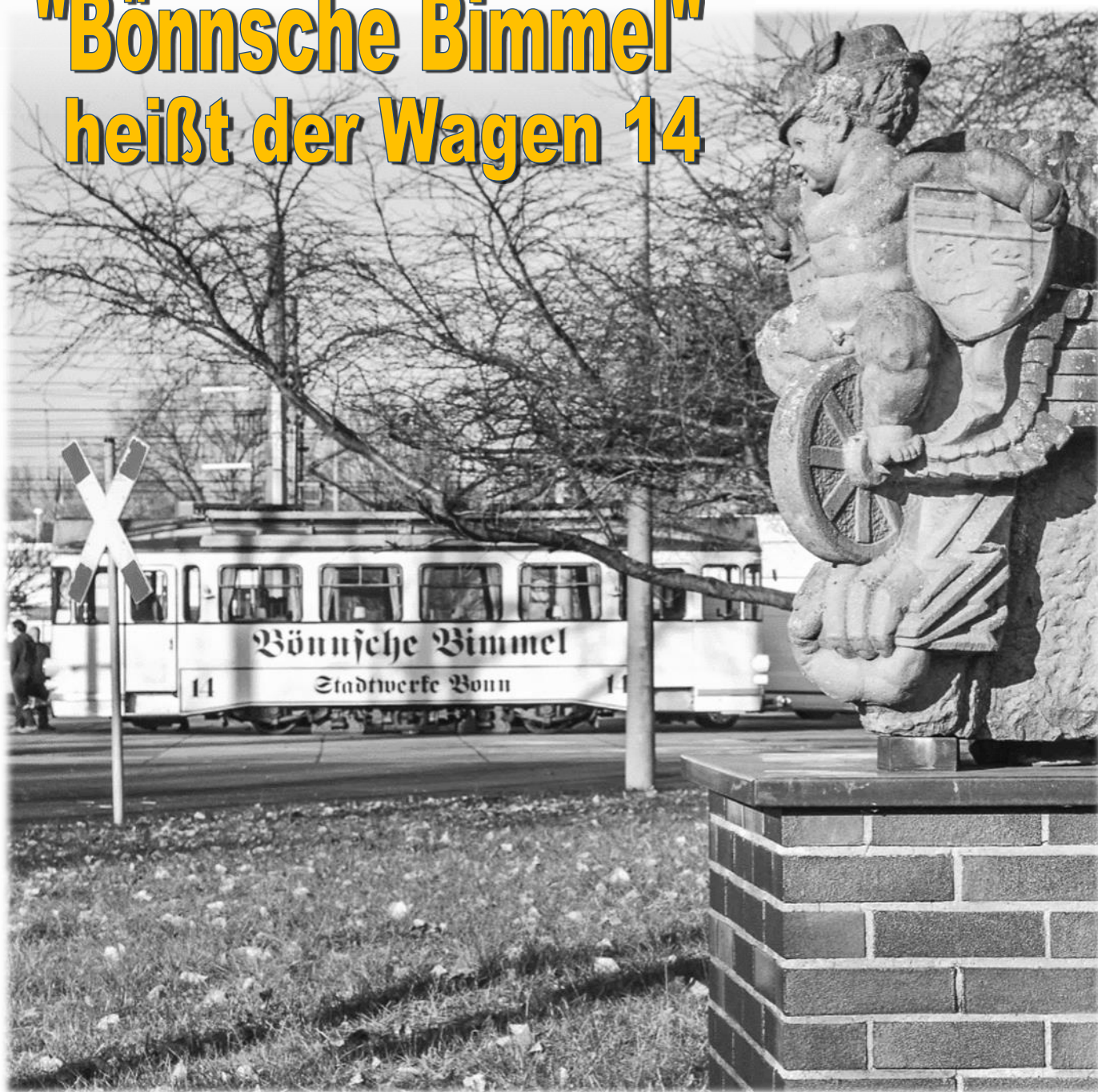


Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

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

Überarbeitete Neuauflage

"Bönnsche Bimmel" heißt der Wagen 14



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



Die „Bönnsche Bimmel“ stand am 22. Januar 2017 abfahrbereit vor der Halle des Betriebshofs Dransdorf.

Es sollte ihre letzte Fahrt werden, kurz darauf wurde die ehemalige Partybahn stillgelegt. ■ Foto: Harald Flux

67 Jahre lang auf den Schienen unterwegs

"Bönnsche Bimmel" heißt der Wagen 14



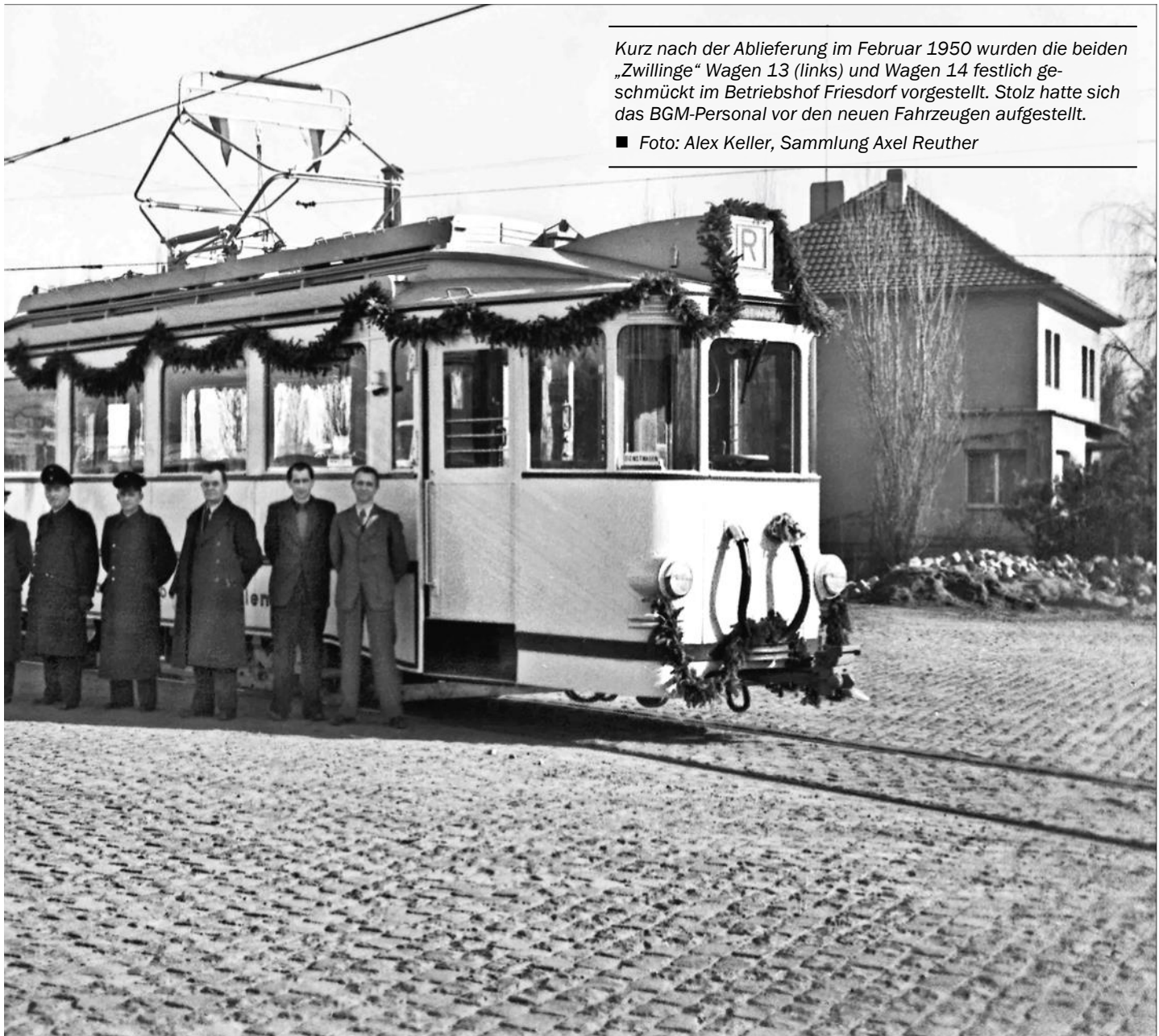
Schon „HVS WB aktuell spezial 2017“ behandelte die Geschichte des „Vierzehners“. Die Kosten eines Weiterbetriebs verhiessen für die Zukunft des Fahrzeugs nichts Gutes. Zuletzt erhielt der Wagen doch noch wenigstens einen gesicherten Unterstellplatz, was in der jetzigen Erweiterung der Ausgabe dargestellt wird.

Die Bonner Partybahn „Bönnsche Bimmel“ wurde Ende Januar 2017 als nicht mehr verkehrssicher eingestuft und abgestellt. Die veranschlagten Kosten von 140.000 Euro für die anstehende Hauptuntersuchung und das Ausbessern von Außenschäden waren dem Eigentümer, den Stadtwerken Bonn (SWB), zu hoch.

Eine spontane Fahrt von Mitgliedern des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVS WB) am 22. Januar 2017 wurde unversehens zur Abschiedstour der „Bimmel“. Das für einen Straßenbahnwagen hohe Alter von 67 Jahren und der fast dreißigjährige Einsatz als Partywagen sind Anlass genug, auf die Geschichte dieses Fahrzeugs zurückzublicken.

Kurz nach der Ablieferung im Februar 1950 wurden die beiden „Zwillinge“ Wagen 13 (links) und Wagen 14 festlich geschmückt im Betriebshof Friesdorf vorgestellt. Stolz hatte sich das BGM-Personal vor den neuen Fahrzeugen aufgestellt.

■ Foto: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther



unten links: Der ehemalige BGM-„Zwilling“ Nummer 13 wartete um 1966 im Betriebshof Friesdorf. Der Wagen war kurz zuvor mit der SWB-Nummer 313 beschriftet worden und trug noch die Linienbezeichnung „GM“, aus der 1970 die „3“ wurde.

■ Foto: Dr. Günther Boeld, Sammlung KBEF



unten rechts: Der BGM-„Zwilling“ Nummer 14, zuletzt im Linienverkehr mit der SWB-Nummer 314 eingesetzt, erhielt nach dem Umbau zur Partybahn 1987 wieder seine alte BGM-Nummer 14. Der auf „Bönnsche Bimmel“ getaufte Triebwagen stand am 29. Januar 2017 auf dem Betriebshof Dransdorf.

■ Foto: Harald Flux





Der Beiwagen 40 stand 1958 in der Halle des BGM-Betriebshofs Friesdorf.

Er war baugleich mit dem Beiwagen 38, der zum Triebwagen 14 umgebaut wurde.

■ Foto:
Gerd Leimbach,
Sammlung VDVA/
Axel Reuther

Der Beiwagen 38

Genau genommen ist die „Bönnsche Bimmel“ oder der Triebwagen 14 in diesem Jahr bereits 112 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 zwölf zweiachsige Triebwagen und zwölf ebenfalls zweiachsige Beiwagen, darunter der Beiwagen 38.

Er wurde im Linienverkehr der BGM in Zwei- oder Drei-Wagen-Zügen zwischen Bonn und Mehlem eingesetzt. Als ab 1914 vierachsige Niederflur-Beiwagen ge-

liefert wurden (von den Fahrgästen gern Badewannen genannt), waren die zweiachsigen Beiwagen in Fahrtrichtung Mehlem gewöhnlich am Zugschluss eingestellt. Auf der Rückfahrt nach Bonn liefen sie dann in der Mitte des Drei-Wagen-Zuges.

Ein typischer Drei-Wagen-Zug der BGM hielt am 1. Juni 1950 an der Haltestelle Reuterstraße. Der zweiachsige Beiwagen befand sich in Fahrtrichtung Mehlem am Schluss des Zuges.

■ Foto:
Dieter Waltking,
Sammlung
Axel Reuther





Erster Umbau: ein Triebwagen entsteht

Auch wenn der Wagen 38 unbeschädigt zwei Kriege überstanden hat, 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 weiteren Fahrzeu-

gen 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 eigene Fahrzeuge hatte Westwaggon bislang nicht hergestellt.

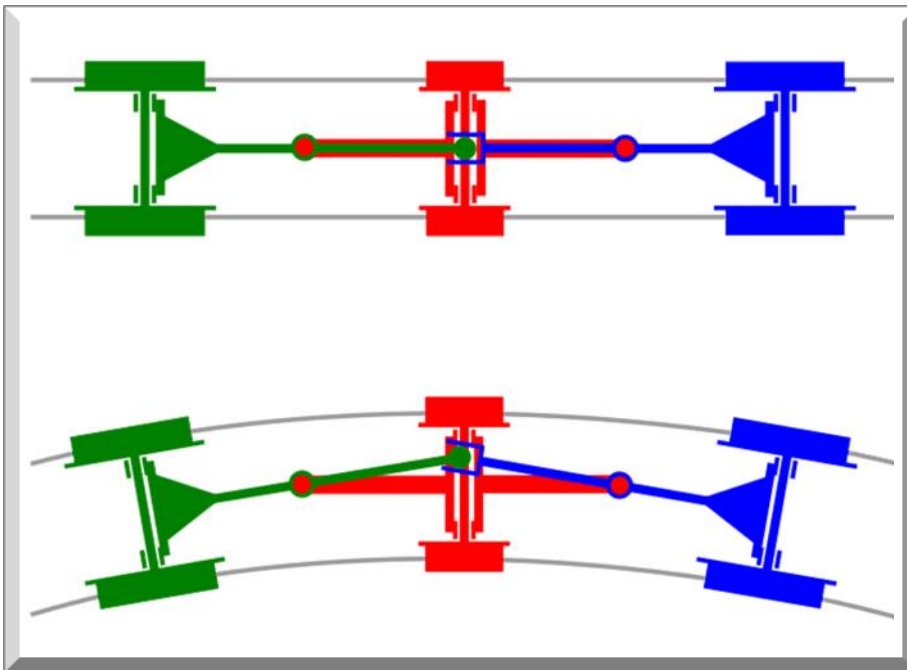
Schließlich kamen die BGM und Westwaggon 1949 überein, die beiden Beiwagen 33 und 38 jeweils zu Triebwagen mit dreiachsigen Lenkuntergestellen umzubauen.



oben: Nochmals die „Zwillinge“, Wagen 13 (rechts) und 14, im Betriebshof Friesdorf, Februar 1950.

links: Innenansicht des Triebwagens 14, aufgenommen im Betriebshof Friesdorf im Februar 1950.

■ Fotos: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther



Prinzipzeichnung eines Lenkdreiachs-Fahrgestells.

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

Die hölzernen Wagenkästen wurden auf dreiachsige Lenkuntergestelle gesetzt und die Plattformen verlängert, wodurch die Fahrzeuge um 1,10 Meter länger wurden. Die Laternendächer baute man zu den Wagenenden hin als Schleppdächer aus. Beide Führerstände jedes Fahrzeugs 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 und eine Handbremse, die schon in den ehemaligen Beiwagen eingebaut war.

Die Dreiachsler erhielten eine sogenannte Zugsteuerung, die die

gemeinsame Steuerung der beiden Triebwagen ermöglichte.

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.

Die Bonner Rundschau 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.

Beiwagen 51

Ab 1953 wurde der Zugverband um den Beiwagen 51 ergänzt, der äußerlich der ersten Serienlieferung der Westwaggon-Wagen entsprach und mit diesen geliefert wurde.

Allerdings wurde er technisch an die beiden Triebwagen angepasst: Er erhielt neben der auch bei den Serienwagen übliche Kompakt-Kupplung (mit elektrischer Leitung für die Zugsteuerung) Bremschläuche für die Druckluftbremse. Mit den Serienwagen konnte er damals nicht eingesetzt werden.

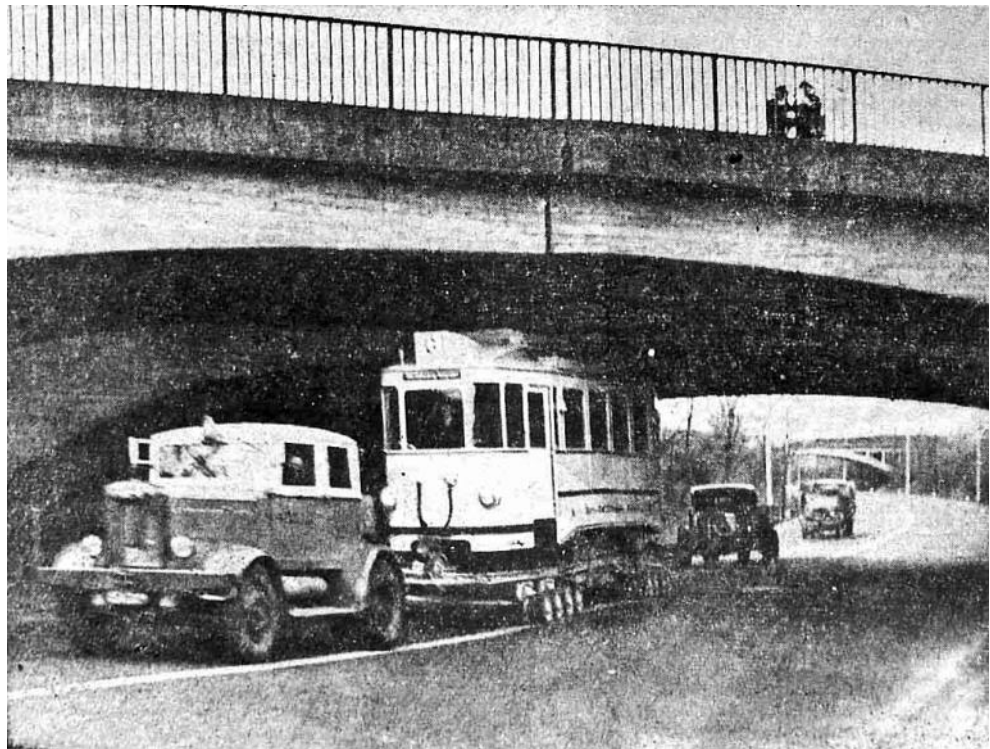
BGM-Zug mit den Wagen 13 (links) und 14, in der Mitte einreicht der Beiwagen 51. Der Zug mit Ziel Mehlem Ort, als Linie „G“ bezeichnet, hatte am 11. Januar 1957 die Haltestelle vor dem Bonner Bahnhof verlassen.

■ Foto: Peter Boehm, Sammlung Axel Reuther



Per Straßenroller kamen die „Zwillinge“ nach Bonn.

■ Foto:
Bonner Rundschau vom 14.
Februar 1950



Lieferung und Betriebseinsatz

Überführung der Wagen

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 Rundschau:

Ein Kran hebt den Bügel ab, sonst wäre der Wagen nicht unter der Autobahnbrücke durchgekommen. Über 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 Diplom-Ingenieur 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 Kuhlemeier-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 gings 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.

Betriebseinsatz

Anfangs wurden die Triebwagen meist paarweise eingesetzt und deshalb vom Personal „Zwillinge“

genannt. Die Betriebserfahrungen wirkten sich maßgeblich auf die bevorstehende Bestellung der Serien-Dreiachser mit Lenkuntergestellen aus.

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 den übrigen Westwaggon-Beiwagen angepasst. Beim Unfall vom 13. September 1973 wurde er so schwer beschädigt, dass er nicht mehr eingesetzt werden konnte.



Der voll besetzte Wagen 14 im September 1951 am Bonner Kaiserplatz.

Er wurde an diesem Tag als Linie „G“ eingesetzt, einem Zwischenkurs nach Bad Godesberg.

■ Foto:
Manfred Schoen,
Sammlung Axel Reuther



Nochmal der BGM-Wagen 14 als Zwischenkurs Linie „G“.

Im September 1951 wartete er an der Endhaltestelle Bonn, Rheinuferrahnhof.

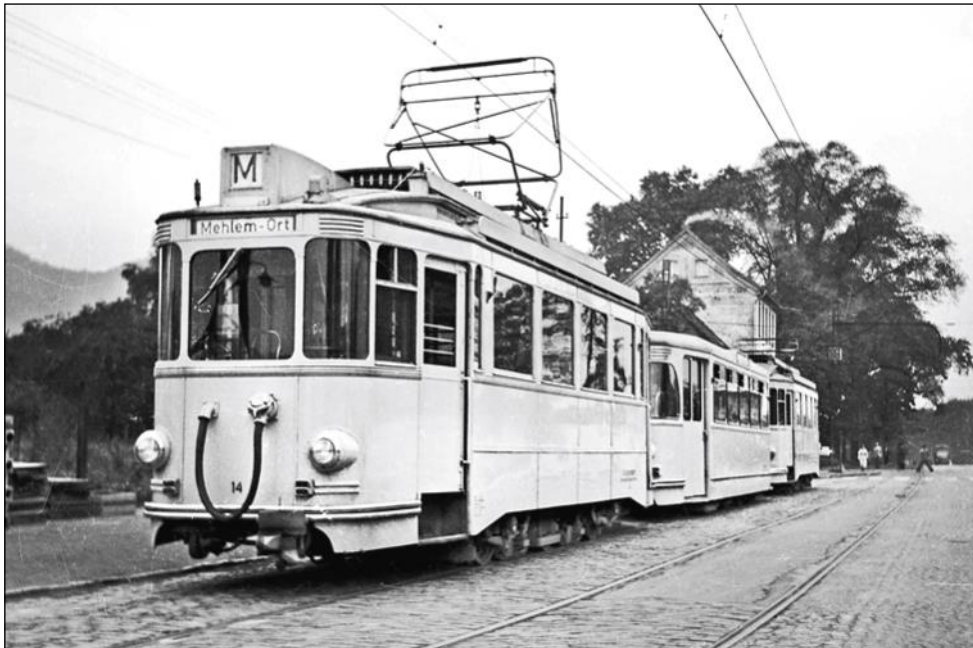
■ Foto:
Manfred Schoen,
Sammlung Axel Reuther

Nach dem ersten Umbau der BGM-Wagen 13 und 14 von 1953 wurde der Dreiwagenzug wieder im Linienverkehr eingesetzt.

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

■ Foto: Manfred Schoen,
Sammlung Axel Reuther





links: Ein Dreiwagenzug der BGM mit den Wagen 14, 51 und 13 hielt an der Haltestelle „Mehlem Rheinfähre“. Er war um 1955 als Linie „M“ unterwegs zur Endhaltestelle „Mehlem-Ort“.

■ Foto: Erwin Rock, Sammlung Axel Reuther

Mitte rechts: Am 27. März 1954 hielt ein BGM-Zug mit den „Zwillingen“ in Höhe des Betriebshofs Friesdorf.

Vor ihm steht Wagen 8 (Baujahr 1911) als Verstärkungsfahrt nach Rüngsdorf. Auch er wurde modernisiert: Die beiden Frontscheiben (siehe auch Seite 4) wichen einem dreiteiligen Fenster mit Gummieinfassung.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

Zweiter Umbau: an die Serienwagen angepasst

Um 1953 erfolgten erste kleinere Umbauarbeiten an den „Zwillingen“, um sie den im gleichen Jahr gelieferten Serienwagen der Westwaggon-Lenkdraachser (Triebwagen 15 bis 18 und Beiwagen 51 bis 53) anzupassen.

Im Frontbereich erhielten sie kleine Brems- und Schlusslichter, an der Längsseite baute man statt der alten Fahrtrichtungsleuchten moderne Blinker ein.

Die Zierlinien unterhalb der Fenster und im Frontbereich wichen verchromten Zierleisten.

Die Zielbänder wurden gegen besser lesbare (schwarze Schrift auf weißem Hintergrund) ausgetauscht.

Die Führerstandfenster neben den Türen erhielten schon vorher Schiebefenster, um eine bessere Belüftung der Führerstände sicherzustellen und beschlagene Scheiben zu vermeiden.

Das Eigentumsmerkmal war jetzt in kleiner Schrift jeweils neben der vorderen rechten Tür angebracht: „Straßenbahn Bonn - Bad Godesberg - Mehlem“.

Die Wagennummer stand nun auch an der Front.



unten rechts Ein BGM-Zug der Linie „M“ geführt von Wagen 14 hatte im Dezember 1955 die Endhaltestelle „Bonn Rheinuferbahnhof“ erreicht.

Links ist die längst verschwundene Gaststätte „Hansa-Eck“ zu sehen.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Der BGM-Wagen 14 stand im November 1958 fast komplett entkernt im Betriebshof Friesdorf. Verändert wurden vor allem der Linienkasten und der Scheinwerferbereich.

■ Foto:
Manfred Schoen,
Sammlung Axel Reuther

Dritter Umbau: Modernisierung

Zum Jahresende 1958 nahm man an den „Zwillingen“ erneut mehrere Umbauten vor.

Der Linienkasten wurde vergrößert und konnte nun auch die Linienkennung mit zwei Buchstaben („GM“) anzeigen.

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

Der Umbau des Scheinwerferbereichs veränderte die Front er-

heblich. Zwei Kästen wurden angebaut, die neben modernen Scheinwerfern und Schlusslichtern auch Bremsleuchten enthielten. Zusätzlich wurden Rückstrahler, sogenannte „Katzenaugen“, angebracht.

Tag der offenen Tür am 18. Oktober 1959 im Betriebshof Friesdorf.

Die BGM präsentierte ihre Fahrzeuge: Hinter dem neu aufgebauten Triebwagen 1 (links angeschnitten) stand der Wagen 14 mit dem Beiwagen 51.

Vor der Halle ist ein aus Altbauwagen gebildeter Dreiwagenzug zu sehen – kurz vor seiner Ausmusterung. In der Zugmitte eingereiht ist die bekannte „Badewann“.

■ Foto:
Manfred Schoen,
Sammlung Axel Reuther





Die Aufnahme des Triebwagens 14 entstand 1958 im Betriebshof Friesdorf.

Im Vorjahr begann der Bau des Erweiterungsbaus mit der neuen Wagenhalle. In dieser konnten nun alle Dreieckschse der BGM untergestellt werden, die vorher in der alten Halle keinen ausreichenden Platz fanden.

■ Foto: Gerd Leimbach, Sammlung Axel Reuther

Nach 1965 erhielten die Fahrzeuge der BGM das Nummernschema der SWB, die auch die Betriebsführung für die BGM wahrnahmen. Die Wagen 13 und 14 hießen nun 313 und 314.

Mitte rechts: Auf diesem Foto ist der Triebwagen 313 um 1965 im Betriebshof Friesdorf zu sehen.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

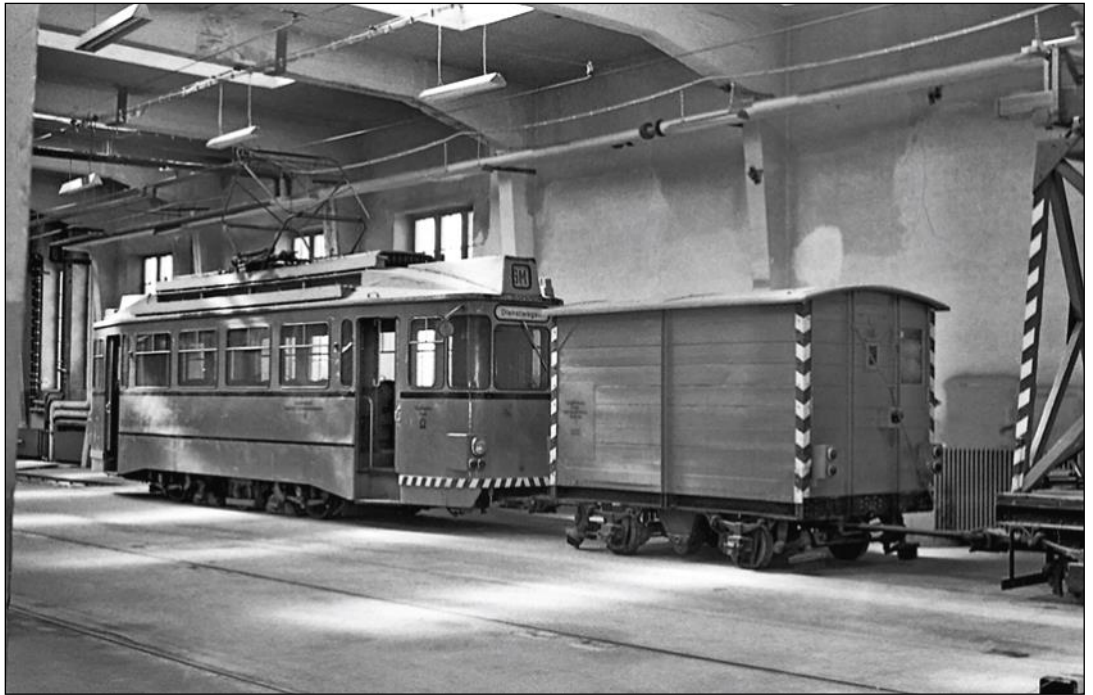
unten rechts: Der „Zwillings“-Zug um 1965 im Betriebshof Friesdorf, vorn steht der Wagen 14, dahinter Beiwagen 51 und Triebwagen 13.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Eine Gruppe von Arbeitswagen stand 1976 in der Halle des Betriebshofs Friesdorf: der Triebwagen A 32 (umgenummert aus Wagen 314), der Schleifwagen A 67 und (angeschnitten) ein Turmwagen.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Vierter Umbau: Arbeitswagen

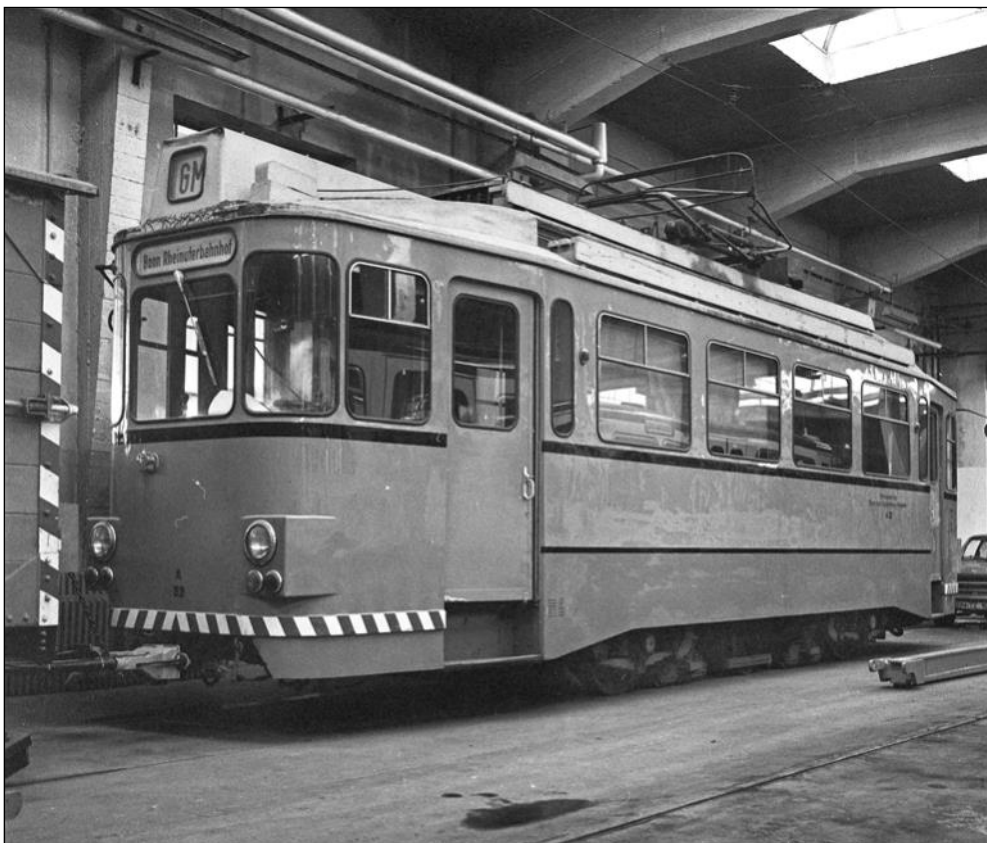
Beide Dreiachser wurden 1975 dem Arbeitswagenpark zugewiesen und zu Werkstatt- und Schweißwagen umgebaut.

Während Wagen 314 (nun Wagen A 32) nur geringfügig an seine neue Aufgabe angepasst wurde,

erhielt Wagen 313 (nun A 31) Schiebetüren an den Längsseiten, die Seitenfenster verschloss man bis auf die oberen Schiebefenster.

Beide Fahrzeuge waren bis zu ihrer Ausmusterung 1986 in Friesdorf stationiert.

Während Wagen A 31 bald an das Straßenbahnmuseum Wehmingen abgegeben wurde, verblieb der A 32 im Betriebshof Friesdorf.



BGM Arbeitswagen A 32 in der Halle des Betriebshofs Friesdorf (nach 1975).

■ Foto: Manfred Zaubitzer



Die Arbeitstriebwagen der ehemaligen BGM am 19. August 1977 im Betriebshof Friesdorf: Vorne stand Wagen A 32, dahinter Wagen A 31 mit einem Gerätewagen.

■ Foto: Bernd Duetsch



oben: Der SWB-Arbeitswagen A 32 stand 1985 in der Halle des Betriebshofs Friesdorf. ■ Foto: Claus Lescrinier

rechts: Für den Einsatz mit Arbeitswagen wurden zeitweise separate Blink-, Brems- und Schlussleuchten am Dienstwagen A 32 angebaut. Betriebshof Friesdorf, 19. März 1986. ■ Foto: Dr. Frank Mlosch



Der SWB-Arbeitstriebwagen A 31 war bereits 1984 im damaligen Deutschen Straßenbahnmuseum (DSM) in Sehnde-Wehmingen (bei Hannover) angekommen.

Am 5. August 1984 stand er inmitten weiterer abgestellter Straßenbahnen auf dem Museumsgelände.

Die Sammlungsgestaltung des DSM war damals chaotisch. Nach dem Konkurs des DSM übernahm ab 1987 ein neu gegründeter Verein einen Großteil der Fahrzeuge, es entstand das Hannoversche Straßenbahn-Museum.

■ Foto: Harald Müller





links: Umbau des Arbeitstriebwagens A 32 zur Partybahn. Ohne sein dreiachsiges Lenkgestell stand der Wagenkasten weitgehend entkernt im Mai 1987 auf Hebepindeln im Betriebshof Friesdorf.

Die Scheinwerfer wurden schon dem Zustand der Anlieferung angepasst.

■ Foto: Claus Lescrinier

unten links: Der Arbeitswagen A 32 wurde am 10. Februar 1987 in der Friesdorfer Werks-halle auf den Umbau zur Partybahn vorbereitet. Alle Fenster-scheiben wurden bereits entfernt.

■ Foto: Harald Müller

Fünfter Umbau: Die „Bönnsche Bimmel“



Es erwies sich letztlich als Glücksfall, dass der ehemalige Triebwagen 14, nun Arbeitswagen A 32, bis zu seiner Abstellung keine wesentlichen baulichen Veränderungen erfahren hatte. Man erkannte damals den historischen Wert des Fahrzeugs und entschied sich auf Betreiben des damaligen kaufmännischen SWB-Werkleiters für den Umbau in eine Partybahn.

Das machten in den achtziger Jahren viele deutsche Straßenbahnbetriebe, so beispielsweise auch die Kölner Verkehrsbetriebe mit ihrem „Sambawagen“.

Mit dem 1987 beginnenden Umbau erhielt der Wagen 14 eine gastronomischen Zwecken dienende Inneneinrichtung (Zapf- und Musikanlage). Dadurch verfügte das Fahrzeug nur noch über 19 Sitzplätze.

Von der ursprünglichen Technik konnten Fahrshalter, Motoren und Getriebe weiterverwendet werden. Die Luftdruckbremse wurde nun durch ein Pedal betätigt, nicht mehr mittels eines handbetätigten Führerbremssventils.

Fahrzeugaufbau und Fahrgestell mussten angepasst werden. Da das Fahrzeug für das Bonner Streckennetz zu hoch war, musste der Dach-



Anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Straßenbahnen in Bonn“ gab es am 27. April 1991 eine große Ausstellung der Bonner Stadtwerke im Betriebshof Dransdorf. Hier wurde auch die Partybahn „Bönnsche Bimmel“ gezeigt, der ehemalige Wagen 14 der BGM. ■ Foto: Harald Flux

aufbau geändert und das Fahrgestell niedriger gesetzt werden.

Der ursprüngliche Holzaufbau des Daches und des Wagenkastens konnte stellte eine Brandgefahr dar und konnten nicht erhalten bleiben. Das gesamte Dach wurde mit Blechen abgedeckt. Der Wagenkasten wurde, mit Ausnahme einiger nicht veränderbaren Holzverkleidungen und Bauteile, mit schwer entflammbaren Materialien ausgestattet, nichtmetallische Baustoffe bearbeitete man mit entsprechenden Anstrichmaterialien. Bei Vorhängen, Polstersitzen und Bezügen wurde auf schwer entzündliches Material geachtet.

Weil das Fahrzeug nicht nur alle Bonner Straßenbahnstrecken befahren, sondern auch auf den Streckennetzen von HGK und KVB eingesetzt werden sollte, mussten die Radreifenprofile den Profilen der EBO-Strecken angepasst werden. Um den Triebwagen auf diesen Strecken einsetzen zu können, war der Einbau der magnetischen Fahrsperre, der induktiven Meldeeinrichtung und einer Funkanlage notwendig.

Das Äußere des Fahrzeugs erinnerte nach der Fertigstellung nicht mehr

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

Die „Bönnsche Bimmel“ hatte die Kreuzung Kennedy-/Hochkreuzallee überquert und passierte eben das hoch aufragende Hochkreuz.

Unter dem Einfluss der Kölner Dombauhütte entstand um 1340 ein Wegekreuz. Hier steht eine Kopie, das Original befindet sich im Bonner Rheinischen Landesmuseum.

■ Foto: Ralf Heinzel





Die Sonderfahrt mit der „Bönnschen Bimmel“ führte am 28. März 2016 durch die Beueler Obere Wilhelmstraße.

■ Foto:
Dr. Frank Mlosch

an die BGM-Zeiten, der ursprünglich cremefarbene Anstrich war einem weißen gewichen.

Eine Umfrage sollte bei der Namens-Suche für die Partybahn helfen, Kunden und Zeitungsleser schlugen in vielen Zuschriften „Bönnsche Bimmel“ vor. Diesen Namen, der in Bonn bis zu diesem Zeitpunkt nie verwendet wurde, brachte man schließlich in Frakturschrift an allen Wagenseiten an. Auch die ehemalige Wagennummer „14“ wurde mehrfach deutlich

am Fahrzeug angezeigt.

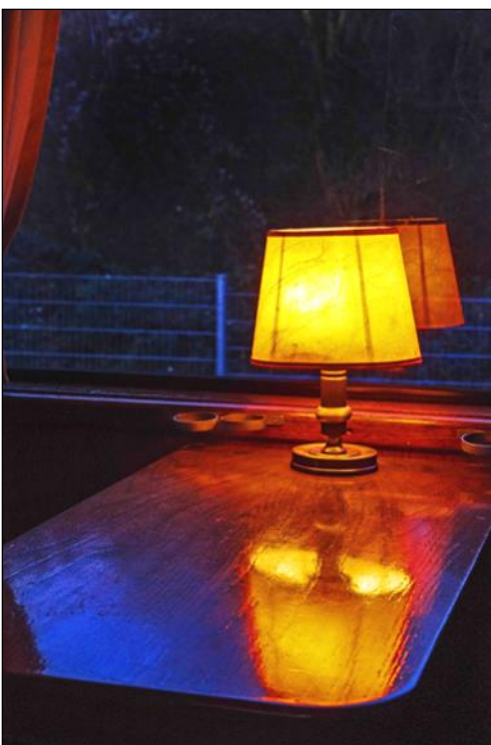
Ab 9. März 1989 konnte die „Bimmel“ gemietet werden zum damaligen Preis von 395 DM für die ersten zwei Stunden und 135 DM für jede weitere Stunde.

2002 planten die SWB, die Partybahn stillzulegen und zu verkaufen. Die Bahn sei insbesondere wegen der geringen Anzahl der Fahrgastplätze unwirtschaftlich, wurden die Stadtwerke im Bonner

General-Anzeiger zitiert.

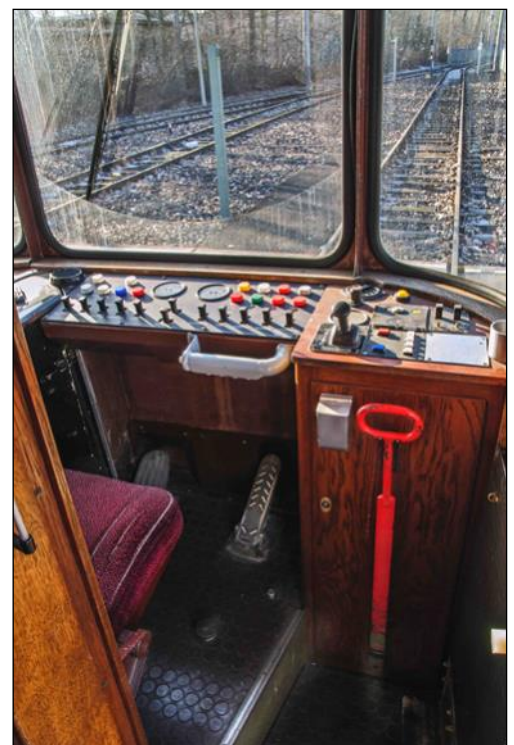
Weil jedoch immer noch Nachfrage nach Fahrten mit der Bahn bestand, lief der Fahrbetrieb trotz Defiziten weiter.

Im Jahre 2010 gründete der ehemalige Bonner 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.



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

■ Fotos: Harald Flux



„Tag der offenen Tür“
am 2. Juni 2012 in
Bonn-Dransdorf.

■ Foto:
Volkhard Stern



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

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

Die „Bimmel“ auf großer Fahrt: In Bonn, um Bonn und um Bonn herum



Betriebshof
Dransdorf

VRS-Streckenkarte 2021.

■ Sammlung: Harald Flux



oben: Über die HGK-Querbahn von Wesseling nach Brühl-Vochem fuhr der Wagen 14 - am 29. Februar 2002. Hier überquerte er die Brücke über den Brühler DB-Güterbahnhof.

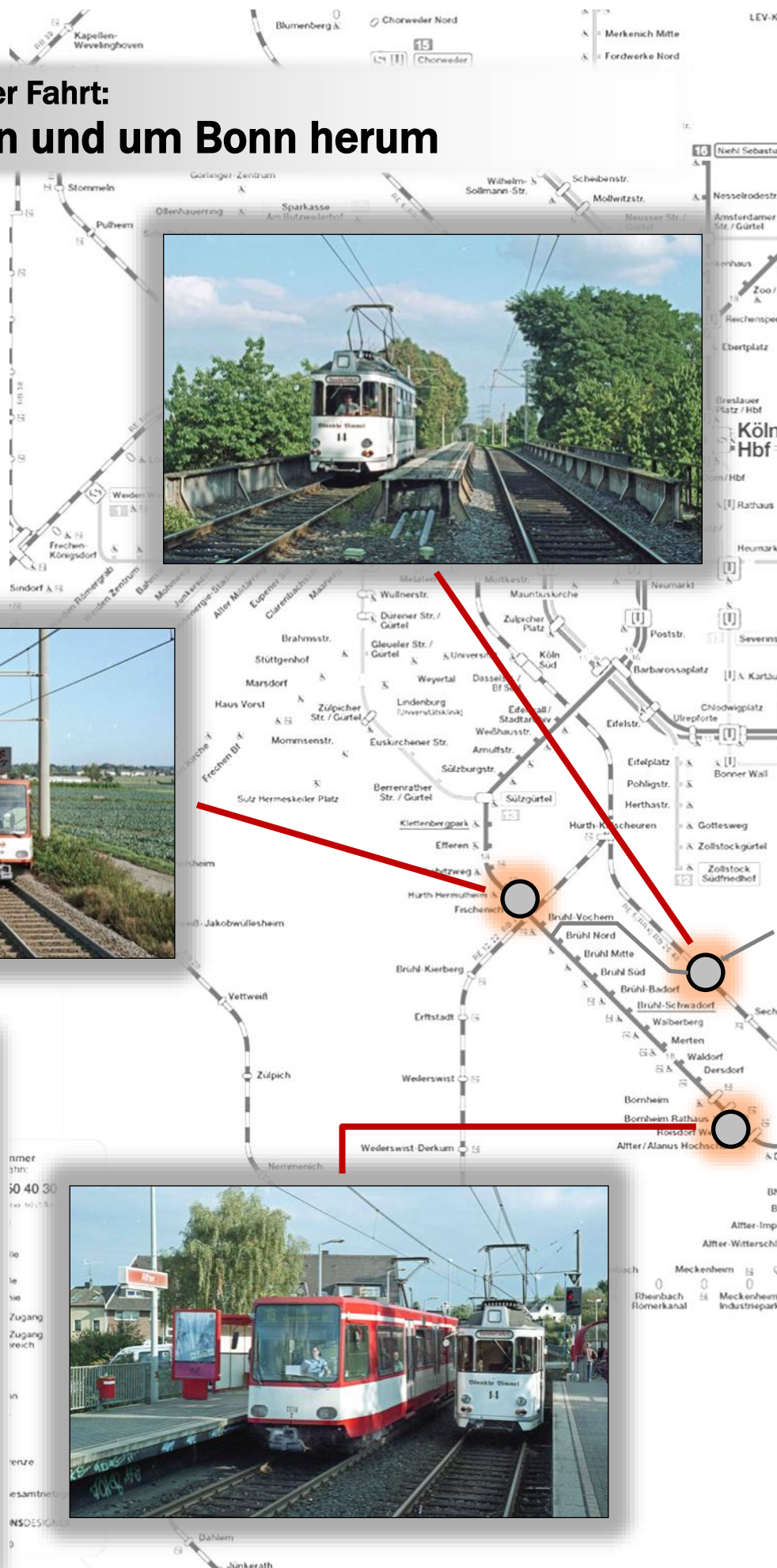
■ Foto: Volkhart Stern

Mitte: Eine Sonderfahrt am 10. September 2006 führte den Triebwagen 14 nach Köln. Auf der Fahrt Richtung Brühl begegnete er in Fischenich einem Zug der Linie 18 mit KVB-Wagen 2318.

■ Foto: Volkhart Stern

unten: Am Nachmittag des 29. Februar 2002 war die „Bönnsche Bimmel“ auf der Rückfahrt zum Betriebshof Dransdorf. Im Bahnhof Alfter musste er die Kreuzung mit einem Zug der Linie 18 abwarten.

■ Foto: Volkhart Stern



oben: Der SWB -Triebwagen 14 brachte am 10. September 2006 eine Besuchergruppe ins Kölner Straßenbahnmuseum Thienenbruch.

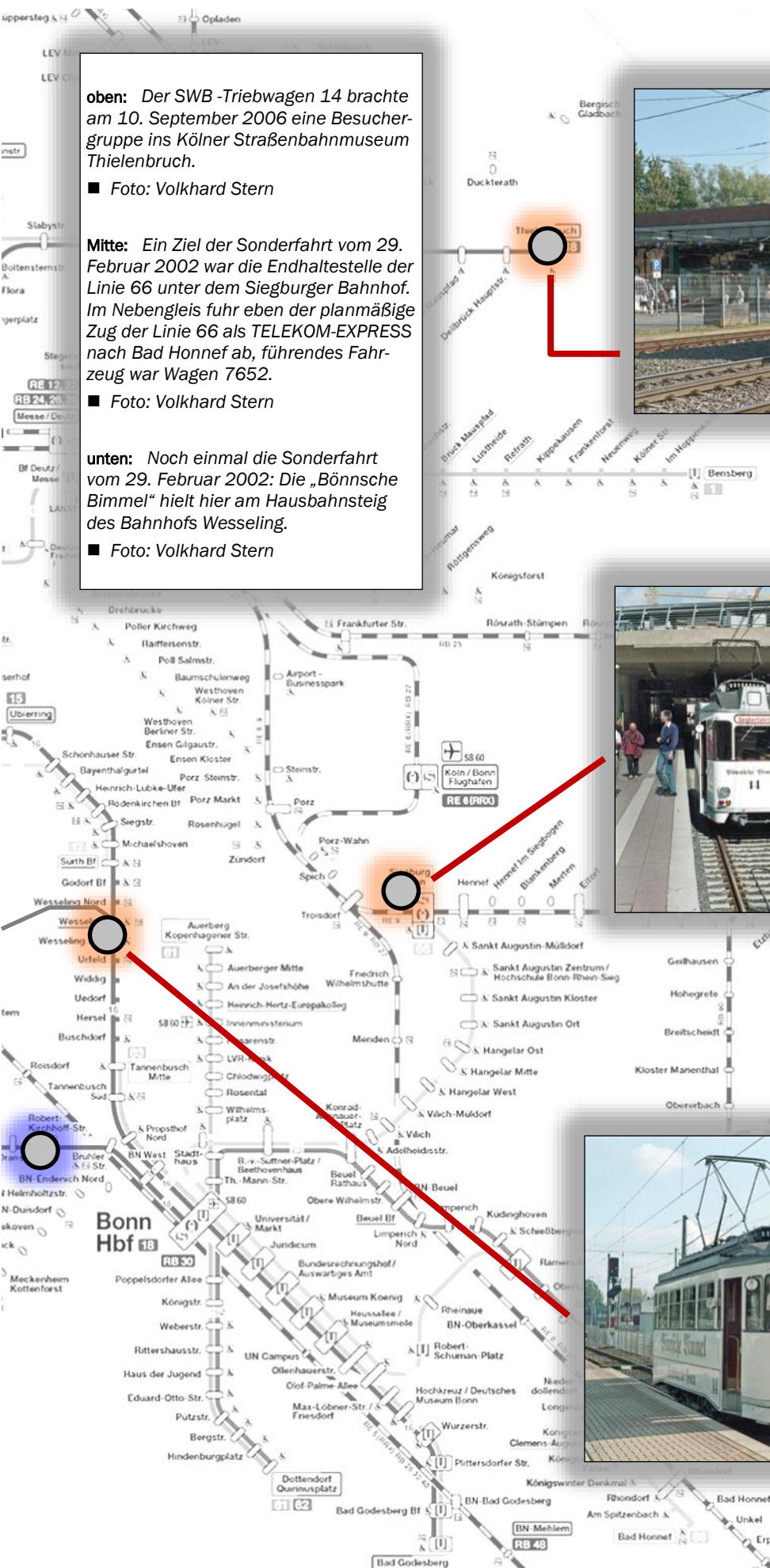
■ Foto: Volkhard Stern

Mitte: Ein Ziel der Sonderfahrt vom 29. Februar 2002 war die Endhaltestelle der Linie 66 unter dem Siegburger Bahnhof. Im Nebengleis fuhr eben der planmäßige Zug der Linie 66 als TELEKOM-EXPRESS nach Bad Honnef ab, führendes Fahrzeug war Wagen 7652.

■ Foto: Volkhard Stern

unten: Noch einmal die Sonderfahrt vom 29. Februar 2002: Die „Bönnsche Bimmel“ hielt hier am Hausbahnsteig des Bahnhofs Wesseling.

■ Foto: Volkhard Stern

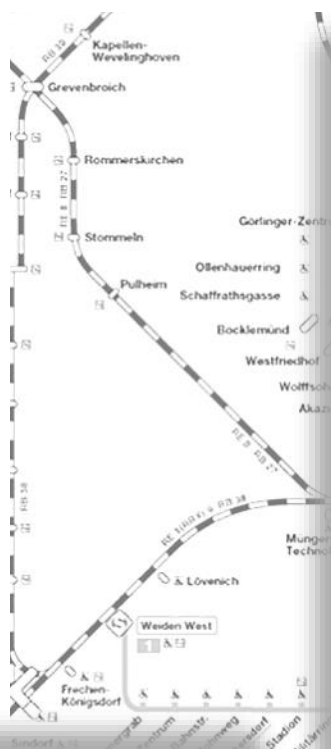




Betriebshof
Dransdorf

VRS-Streckenkarte 2021.

■ Sammlung: Harald Flux



Tag der letzten Fahrt 22. Januar 2017

oben: Mittags wartete die „Bönnsche Bimmel“ in der Endhaltestelle Kopenhagener Straße in Auerberg auf die Abfahrt des planmäßigen Niederflurtriebzwagens 9469, eines der wenigen weißgrünen Fahrzeuge.

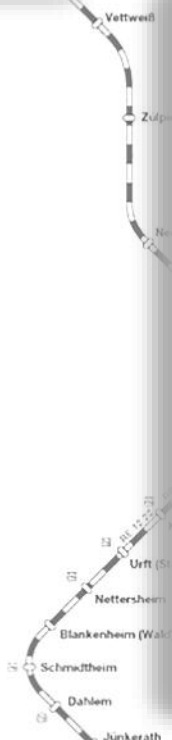
■ Foto: Harald Flux

Mitte: Am Abend des Tages hielt der Triebwagen 14 an der Haltestelle vor den LVR-Kliniken am Kaiser-Karl-Ring. Nach der Rückkehr in den Betriebshof wurde er abgestellt, es war die Abschiedsfahrt des ehemaligen BGM- „Zwillings“.

■ Foto: Volkhard Stern

unten: Am frühen Nachmittag wartete die „Bönnsche Bimmel“ in der Wendeschleife am Dotendorfer Quirinusplatz. Es sollte die letzte Sonderfahrt des SWB-Dreiachsers werden.

■ Foto: Harald Flux





oben: Am 29. September 2002 bot sich in der Quantiusstraße ein seltenes Bild: zwei weiße Bonner SWB-Fahrzeuge trafen sich hier: Neben dem im Wendegleis stehenden Wagen 14 hielt der niederflurige Gelenkbus 9618, ein Mercedes-Benz O 405 GN.

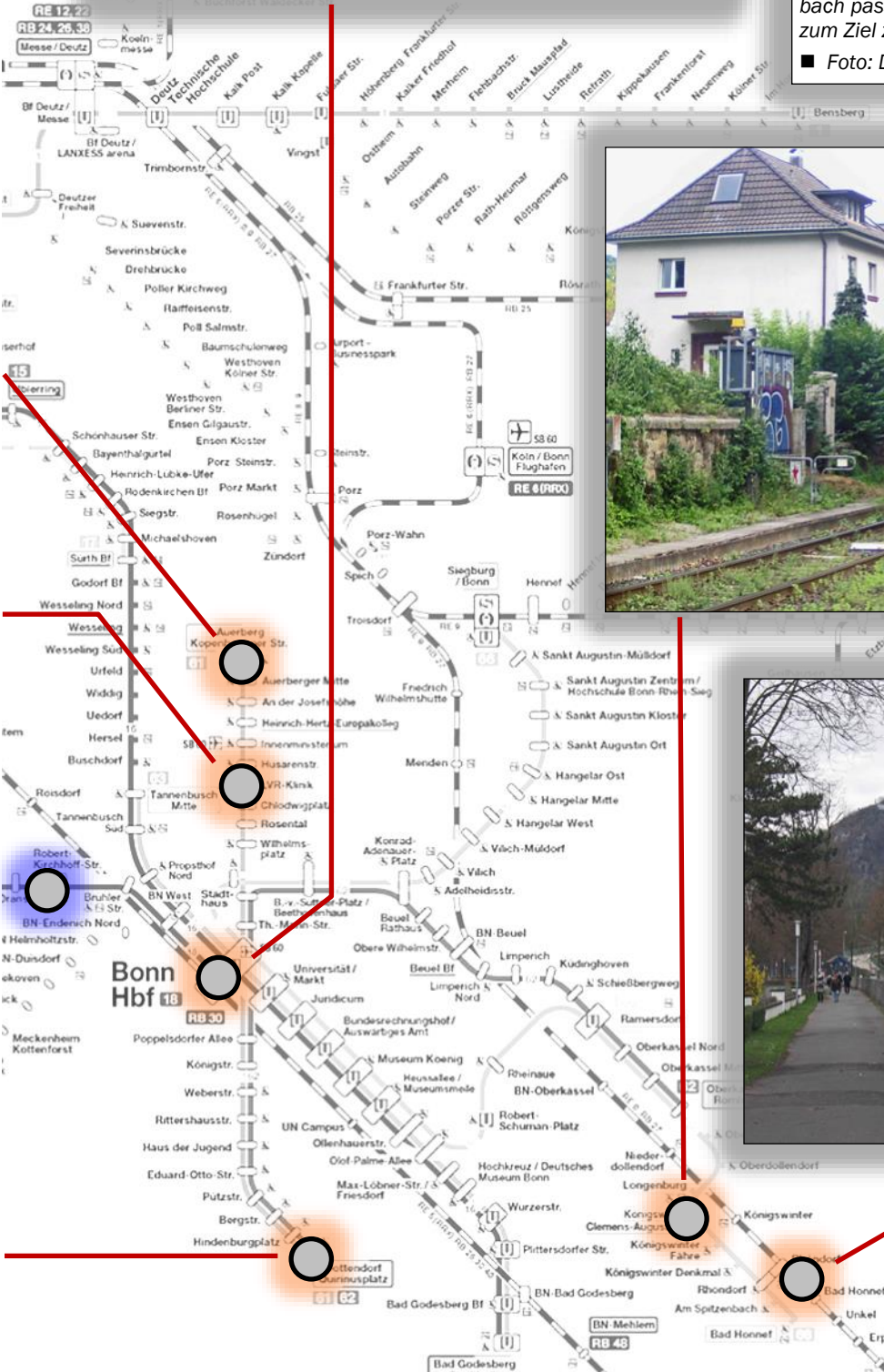
■ Foto: Volkhard Stern

Mitte: Die „Bönnsche Bimmel“ hatte am 30. Juni 2007 eben die Rheinallee in Königswinter verlassen um gleich östlich zur Haltestelle Longenburg abzubiegen.

■ Foto: Harald Müller

unten: Triebwagen 14 war am 28. März 2016 im eingleisigen Streckenabschnitt Richtung Bad Honnef unterwegs. Er hatte gerade die Haltestelle Am Spitzenbach passiert und musste noch etwa 500 Meter bis zum Ziel zurücklegen.

■ Foto: Dr. Frank Mlosch





Letzte Station: Straßenbahn als Hotel-Café

Am 22. Januar 2017 absolvierte der Triebwagen 14, die „Bönnische Bimmel“, seine letzte Fahrt auf dem Streckennetz der Linie 61. Die Untersuchungsfristen der letzten Hauptuntersuchung im Februar 2011 liefen ab, und die SWB konnten (und wollten) nicht mehr in das ursprünglich 1911 erbaute und 1950 umgebaute Fahrzeug investieren.

Da für den Wagen 14 im Beueler Betriebshof langfristig kein Standplatz frei war, wurde schließlich entschieden, das Fahrzeug an das

Basecamp-Hotel in Dottendorf als Dauerleihgabe abzugeben.

Am 9. Oktober 2019 wurde er mit einem Schwertransporter der Firma Baumann von Beuel ins Basecamp an der Dottendorfer Straße gebracht und dort auf einem provisorischen Gleisstück, teilweise überdacht, abgestellt. Dort ist das Fahrzeug noch heute als Attraktion zu bewundern; zeitweilig dient es als Café.

Fahren wird die „Bimmel“ wohl nicht mehr. (VS/ HF/ FM)

Basecamp-Hostel

Bonn-Dottendorf,
Ecke Dottendorfer Straße/ In der Raste.

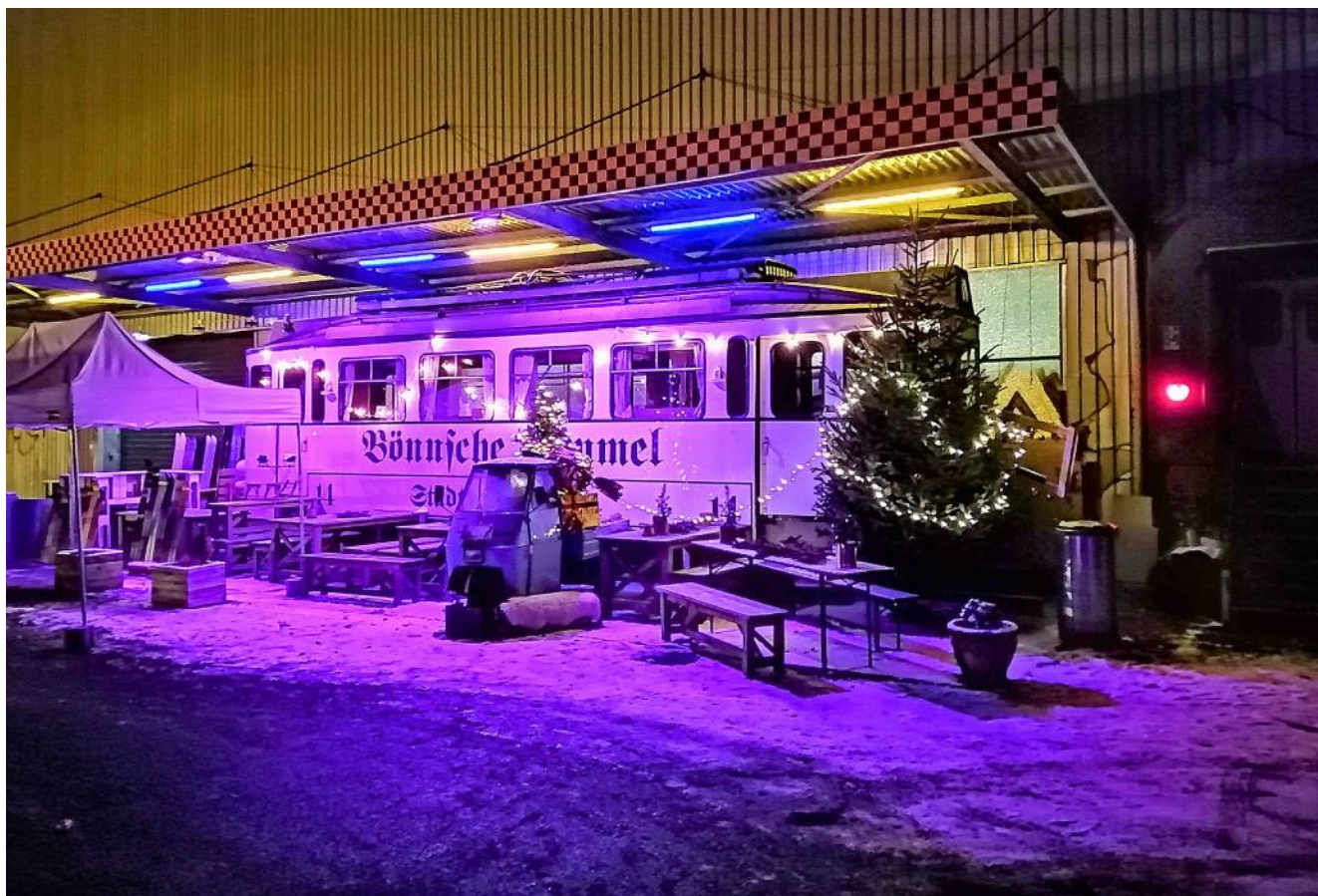
Das Hostel ist eine preisgünstige Unterkunft mit einfacher Ausstattung. Hierher kommen hauptsächlich jüngere Personen oder Rucksacktouristen.

Viele historische Fahrzeuge dienen hier als Schlafunterkünfte oder Konferenzräume. Hier schläft man in Wohnwagen, in Eisenbahn-Schlafwagen oder in einer Schweizer Bergbahn mit Blick auf ein Bergpanorama. (HF)



oben und rechts Impressionen vom Basecamp-Hostel in Bonn-Dottendorf. Aus der „Bönnischen Bimmel“ ist nun ein Café geworden. Ende einer Karriere...

■ Fotos: Volkhard Stern



Moderne Weihnachtsstimmung vor dem Basecamp-Hostel in Dottenmdorf, 17. Dezember 2022. ■ Foto: Harald Müller

Quellenangabe

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

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

■ Foto: Harald Flux





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