

Doppeldecker werben für Berlin



1955



1965



1975

- Geschichte: Komm nach Berlin! Anwerbebusse in Bonn
- Fahrzeuggeschichte: KVB-Akkulok 6304 (KBE-Lok EA 1)
- Vorbild und Modell: Haltestelle Rheinallee
- Blicke über den Zaun: Straßenbahnmuseum Chemnitz
- Aus dem Verein

Impressum

HVSWB **aktuell**

Zeitschrift des
HVSWB

Historischer Verein
der Stadtwerke Bonn
e.V. (HVSWB),
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

Volkhard Stern (VS)

E-Mail:

volkhard.stern@

t-online.de

Layout und Gestaltung

Harald Flux

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

Für unverlangt eingesendete
Beiträge wird keine Haftung
übernommen. Eingesandte
Beiträge und Fotos dürfen
künftig anderweitig verwen-
det werden, auch in digitalen
On- und Offline-Produktion-
en.

Sämtliche Angaben ohne
Gewähr.

TITELSEITE



Dreimal in Ab-
ständen von
zehn Jahren wa-
ren Berliner Dop-
peldecker in
Bonn zu sehen.

Fotos (von links):
Karl-Heinz Wip-
perfürth 1955,
Mathias Eulgem,
Sammlung Claus
Lesclinier 1965,
Volker Dibbern
1975.

Komm nach Berlin!



Vor
40
Jahren

Der Berliner Wer-
bebus 2627
parkte im Juni
1975 auf dem
Bonner Münster-
platz.

■ Foto: Volker
Dibbern

von Volker Dibbern

Wie so oft fuhr ich auch an die-
sem Samstag im Juni 1975 zum
Einkaufen auf den Bonner Markt. Der
VW-Käfer wurde in der Herwarthstra-
ße geparkt, zu Fuß ging es durch die
Poststraße in Richtung Marktplatz.

Doch dieses Mal war der sonst freie
Blick auf das Beethovendenkmal und
den Münsterplatz versperrt: Vor der
Hauptpost parkten zwei Berliner Dop-
peldeckerbusse. Beim Näherkommen
sah ich, dass beide Wagen Reklameta-
feln trugen, auf denen für freie Arbeits-
stellen in Berlin geworben wurde.

Ich schaute mit die Doppeldecker et-
was genauer an. Die beiden MAN Büs-
sing vom Typ SD 200 waren für Aus-
stellungszwecke umgebaut, der eine für
Filmvorführungen, der andere als An-
werbebüro.

Der Fußboden des Unterdecks lag nur
44 Zentimeter über Straßenniveau, es
reichten zwei niedrige Stufen zum Ein-
steigen. Zum Oberdeck führte eine stei-
le, gewendelte Treppe. Die damaligen
Bonner Stadtbusse hatten eine Fußbo-
denhöhe von 72 Zentimetern, die mit
zwei normal hohen Stufen zu bewälti-
gen waren.



Ich war von den Bus-
sen begeistert. Zum
Glück hatte ich damals
meine neue Agfa-
Pocket-Kamera dabei.
An die Fotos erinnerte
ich mich, als ich im
„HVSWB aktuell“
5/2015 (siehe Aus-
schnitt links) die Be-
richte über Doppelde-
cker in Bonn las. □

Berliner Anwerbebüro

Die erste Serie von Doppelstockbussen des Typs MAN SD 200 nahm die Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) ab Februar 1975 in Betrieb. Hierzu gehörten auch die Wagen 2623 und 2627.

Die beiden Busse wurden zunächst nicht im Linienverkehr eingesetzt, sondern fuhren ab Sommer 1975 im Auftrag der Stadt Berlin als sogenannte „Arbeitskräftewagen“ in viele Städte des Bundesgebiets. Die geteilte Stadt benötigte dringend Fachkräfte, die durch diese Werbeveranstaltung zum Umzug bewegt werden sollten.

Für ihren Sondereinsatz waren die Busse im Oberdeck mit einem Film-Vorführraum und im Unterdeck mit Sondereinbauten und Beratungsplätzen versehen worden. Um für die Langstreckenfahrten eine höhere Reisegeschwindigkeit zu erreichen, wurden sie mit einem speziellen Getriebe ausgerüstet.

Im Oktober 1978 endete für die beiden Wagen der Sondereinsatz. Sie wurden zu Linienbussen umgebaut und erhielten dabei eine zweite Treppe zum Oberdeck. Eine technische Anpassung erfolgte nicht.

Information: Traditionsbus GmbH Berlin
(www.traditionsbus.de)



Oben: Wagen 2627 stand unmittelbar vor dem Hauptpostamt. Im Oberdeck sind die abgedunkelten Fenster des Film-Vorführraums zu erkennen.

Links: Auf diesem Foto ist auch der zweite Doppelstocker, Wagen 2623, zu erkennen.

■ Fotos: Volker Dibbern, Juni 1975.

Vor
40
Jahren



Wesseling Akkumulator-Lok 6304

Rüstige Siebzigerin noch heute im Einsatz

Seit vierzig Jahren rangiert die 1943 gebaute Lok 6304 der Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB), die ehemalige Lok EA 1 der Köln-Bonner-Eisenbahnen AG (KBE), defekte Triebwagen in der heutigen KVB- und früheren KBE-Werkstatt Wesseling.

Diese rüstige Siebzigerin ist eine Akkumulator-Lok. Das ist eine elektrische Lokomotive, die ihren Fahrstrom aus Batterien (Akkumulatoren) bezieht.

Die zweiachsige Lok wurde 1943 bei Henschel gebaut. Sie rangierte bei der Kraftwerk Union AG (KWU) in Mülheim/Ruhr und kam schließlich 1973 in den Erftkreis zum Eisenbahnbetrieb der Rheinischen Braunkohle AG.



Oben: Die KBE-Lok EA 1 wartete am 28. Januar 1987 vor der Wagenhalle des Betriebshofs Wesseling.

■ Foto: Axel Reuther

Links: Akkulok EA 1 zieht am 28. Januar 1987 den für die Linzer Lokalbahn frisch aufgearbeiteten ehemaligen KBE-Triebwagen ET 60 aus der Wagenhalle des Betriebshofs Wesseling.

■ Foto: Volkhard Stern

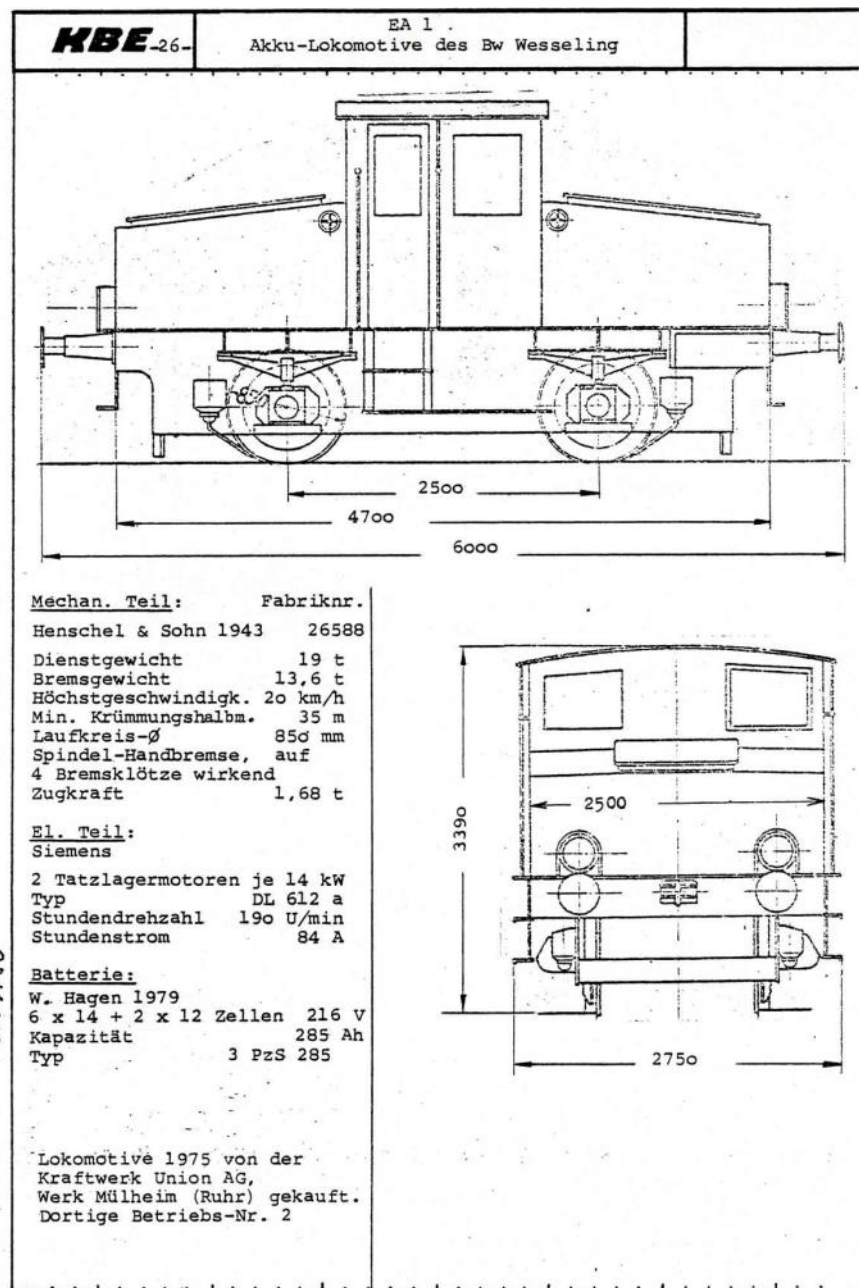
Vor vierzig Jahren, 1975, kam die kleine Lok zur KBE, die sie als „EA 1“ bezeichnete. Sie sollte den ausgebrauchten KBE-Triebwagen „8“ als Rangierlok ersetzen und erhielt hierfür beidseitig Mittelpufferkuppungen.

Seit dem 9. Juni 1976 rangiert sie bis heute defekte Triebwagen in der Werkstatt Wesseling.

Der Güterverkehr und die Bahnanlagen der KBE gingen 1992 an die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), Lokomotiven und Güterwagen tragen seitdem das HGK-Signet.

Die älteren Personentriebwagen waren damals bereits verkauft oder verschrottet. Die Betriebsführung des Schienenpersonenverkehrs lag nun bei der KVB. Die übernahm mit den zehn KBE-eigenen Stadtbahnwagen Typ B auch die Lok EA 1, die nun als Dienstfahrzeug mit der Nummer „6304“ geführt wird.

(Fortsetzung auf Seite 6)



Datenblatt der Akku-Lok EA 1. ■ Sammlung Hans-Peter Arenz



Seit 1987 kennzeichnete ein grünes Dreieck die Zulassung der Akku-Lok für HGK-Strecken mit Hochbahnsteigen. Im Juni 1995 stand Lok EA 1 in Wesseling.

■ Foto: Hans Hoscheit, Sammlung Hans-Peter Arenz





Links: Lok 6304 steht am 26. April 2014 zur Hauptuntersuchung in der HGK-Lokwerkstatt Brühl-Vochem. ■ Foto: Harald Flux

Mitte: Die frisch hauptuntersuchte Akku-Lok wartet am 18. Juni 2014 in Brühl-Vochem auf die Abfahrt über die Querbahn nach Wesseling.

Unten: KVB-Akku-Lok 6304 hat am 18. Juni 2014 ihr Ziel Wesseling fast erreicht. Sie kommt aus der Werkstatt Brühl-Vochem, wo sie eine Hauptuntersuchung erhielt.

■ Fotos: André Pianowski

(Fortsetzung von Seite 5)

Die Akku-Lok wurde immer in einem guten Zustand erhalten. Zur letzten Hauptuntersuchung in der HGK-Lokwerkstatt Brühl-Vochem fuhr sie 2014 aus eigener Kraft. Hier erhielt sie neue Radreifen und einen neuen Anstrich. Aufgehübscht und mit schicken Schuhen machte sich die Siebzigjährige am 18. Juni 2014 wieder auf den Weg zurück nach Wesseling.

So darf man hoffen, den achtzigsten Geburtstag der alten Dame miterleben zu können. (HF)





Straßenbahnmuseum Chemnitz

von Michael Much

In der sächsischen Stadt Chemnitz, die von 1953 bis 1990 Karl-Marx-Stadt hieß, leben 240.000 Menschen. Sie können ein gut ausgebautes Straßenbahnnetz mit modernen Fahrzeugen nutzen.

Aachen hat ebenso viele Einwohner, aber von einer Straßenbahn kann man dort nur träumen.

Das Straßenbahnmuseum

Bei aller Modernität haben die Chemnitzer auch ihren Sinn für das Vergangene bewahrt: Enthusiastische Bürger gründeten 1987 den Verein „Arbeitsgemeinschaft Straßenbahnfreunde e.V.“, der ein sehenswertes Straßenbahnmuseum im nicht mehr genutzten Straßenbahn-Betriebshof Kappel betreut.

Vierzig der über sechzig Vereinsmitglieder engagieren sich im Straßenbahnmuseum bei der Restaurierung der historischen Fahrzeuge und der Pflege des Museumsgeländes. In der Wagenhalle von 1908 sind sieben schmalspurige und vier normalspurige Bahnen ausgestellt. Daneben gibt es eine Sammlung kleinerer Exponate zu sehen - vom Linienschild bis zum Fahrschein.

Die Vereinsmitglieder erbauten in Eigenleistung eine hundert Meter lange Museumsstrecke mit Oberleitung, auf der seit 2002 ein Chemnitzer Schmalspurtriebswagen fährt.

Die Chemnitzer Straßenbahn

Die Gleise der Pferdebahn (ab 1879) und der elektrischen Straßenbahn (ab 1893) hatten eine Spurweite von 925 Millimetern, ein für deutsche Straßenbahnbetriebe ungewöhnliches Maß.

In den 1950er Jahren konnten in der DDR keine Straßenbahnen in dieser besonderen Spurweite beschafft werden. Man begann deshalb, ab 1958 das schmalspurige Schienennetz schrittweise auf Regelspur (1435 Millimeter) umzustellen.

Es dauerte aber dreißig Jahre, bis am 6. November 1988 die letzte Chemnitzer Schmalspurstrecke stillgelegt wurde. Seitdem verkehren nur noch normalspurige Bahnen in Chemnitz. □



Zwei der Chemnitzer Schmalspur-Museumsbahnen.

■ Alle Fotos: Michael Much



Haltestelle Rheinallee

Nördlich des Bad Godesberger Bahnhofs, wo das Villenviertel an die Innenstadt grenzt, erreicht von Osten her die Rheinallee die Eisenbahngleise. Diesseits der Bahn die Häuser der Wohlhabenden, jenseits florierender Einzelhandel - der ideale Ort für die Station einer von Bonn kommenden schmalspurigen Kleinbahn. Als Station „Godesberg“ begann 1892 die Geschichte der Haltestelle „Rheinallee“.

Am 22. Mai 1892 hielt erstmals ein Dampfzug der von Havestadt & Contag betriebenen „Bonner Straßenbahn“ in der vorläufigen Endstation an der Rheinallee. Bereits ein Jahr später fuhr sie weiter über Rüngsdorf nach Mehlem.

Die Stadt Bonn und die Bürgermeisterei Godesberg gründeten am 31. Oktober 1905 die „Straßenbahn Bonn-Godesberg - Mehlem (BGM)“. Die beiden Gesellschafter entschieden, die Dampfbahn in eine

elektrische Straßenbahn umzuwandeln und die Gleise auf Normalspur 1435 Millimeter umzuspuren.

Mit Beginn des normalspurigen Betriebs am 24. Juli 1911 fuhr der erste elektrische BGM-Straßenbahnzug von Bonn bis Rüngsdorf. Im Zuge des Gleisumbaus wurde die Station „Godesberg“ nunmehr an die südliche Seite der Rheinallee verlegt und erhielt die neue Bezeichnung „Godesberg Rheinallee“. Die

Oben: Nur noch wenige Meter, dann hat der Wagen 328 mit einem Zug der Linie 3 die Endhaltestelle „Rheinallee“ erreicht.

Als das Foto am 5. Dezember 1976 entstand, hielten die Bahnen schon über ein Jahr lang nicht mehr vor dem Wartehäuschen. Drei Wochen später fuhr hier keine Straßenbahn mehr. ■ Foto: Manfred Schorn

Rechts: Das denkmalgeschützte Wartehäuschen mit Kiosk und Bistro am 9. Dezember 2015.

■ Foto: Volker Dibbern



neue Station war bis zur Betriebseinstellung eine wichtige Ausweichstelle, eine Weichenverbindung ermöglichte es, Straßenbahnzüge wenden zu lassen.

Vor Eröffnung der Bonner Stadtbahn am 23. März 1975 wurde die Endhaltestelle der jetzt als Linie 3 verkehrenden Straßenbahn wieder auf die Nordseite der Rheinallee verlegt. Hier lag die gemeinschaftliche Umsteigestation zwischen Straßen- und Stadtbahn. Am 22. Dezember 1976 endete der Straßenbahnbetrieb zwischen der Rheinallee und Mehlem Ort, Omnibusse verkehrten nun auf diesem Abschnitt. Die Gleisanlagen waren rasch abgebaut, Bushaltestellen entstanden.

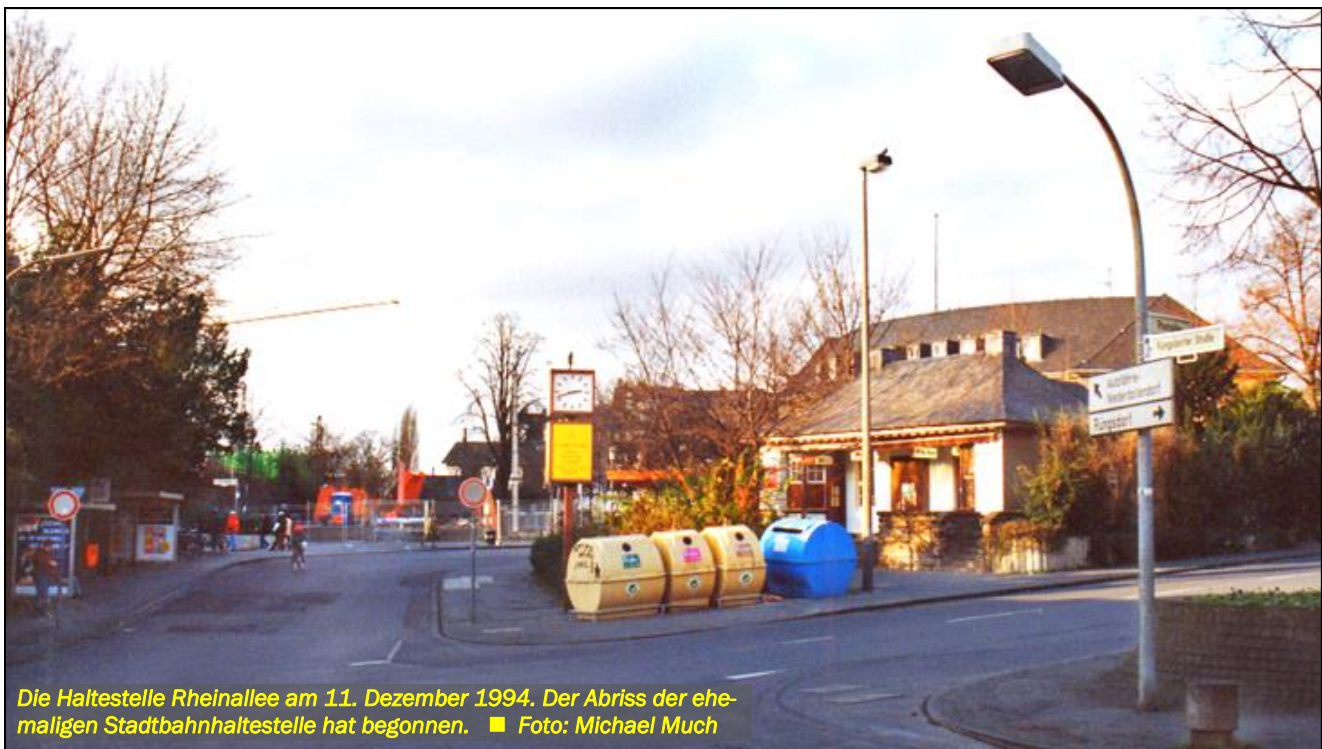
An die ehemalige Station erinnert heute noch ein Relikt: Am Bahndamm gegenüber dem Wartehäuschen steht ein einsamer Oberleitungsmast der Straßenbahn.

Das Wartehäuschen

Das mit Betriebsaufnahme 1911 eröffnete eingeschossige Betriebsgebäude, ein Wartehäuschen, unterstrich die Bedeutung der Station. In den nächsten sieben Jahren wurde es aufgewertet, hier konnte man lange Zeit Fahrkarten und Zeitungen kaufen. Außerdem gab es einen Aufenthaltsraum für das Fahrpersonal. Mit Ende des Straßenbahnbetriebs 1976 verlor das Wartehäuschen seine ursprüngliche Bedeutung und wurde zum Aufenthaltsraum für Busfahrer umgebaut.

Seit Ende der 1990er Jahre steht das Wartehäuschen unter Denkmalschutz als Zeugnis einer ehemals bedeutenden regionalen Verkehrsverbindung.

Den Kiosk gibt es auch heute noch, seit 2012 wird in dem schön renovierten Gebäude sogar ein Bistro betrieben. (HF)



Die Haltestelle Rheinallee am 11. Dezember 1994. Der Abriss der ehemaligen Stadtbahnhaltestelle hat begonnen. ■ Foto: Michael Much

Ganz rechts: Um 1975 begegnen sich an der Rheinallee ein Straßenbahnzug der Linie 3 und ein SWB-Bus der Linie 15.
■ Foto: Axel Reuther

Rechts: Aus der Straßenbahnzeit blieb ein Oberleitungsmast. Haltestelle „Rheinallee“ im März 2006.
■ Foto: Volkhard Stern



An der alten Haltestelle „Rhein-allee“ hält ein Zug der Linie 3 mit Wagen 329.

Das Diorama und die Straßenbahnmodelle stammen von Franz Gummersbach.

■ Foto: Volker Dibbern



Haltestelle Rheinallee im Modell

von Franz Gummersbach

Mit dem Virus „Straßenbahn“ wurde ich schon in früher Kindheit infiziert. Meine Familie wohnte in der Nähe des Straßenbahn-Depots Rheindorf, dem heutigen Graurheindorf.

Mein Vater war mit dem Magazinverwalter des Depots, Karl Stoll, befreundet. Der war stolzer Besitzer eines Motorrades der Firma Hako, daher nannte ich ihn „Onkel Hako“. Meine Mutter kochte für „Onkel Hako“ mit und ich brachte ihm mittags, nach der Schule, im „Henkelmann“ sein Essen. Während er in Ruhe zu Mittag aß, bestaunte ich die aufregenden Straßenbahnen in der Wagenhalle oder sah den Arbeitern bei Reparaturen von Unfallschäden zu. Es war immer ein großes Erlebnis.

In der „Badewanne“ nach Godesberg

Später trat Karl Stoll eine Stelle als Fahrdienstleiter bei der Straßenbahn Bonn-Bad Godesberg-Mehlem (BGM) an. Mit meinem klapprigen Fahrrad sauste ich nun zum Bonner Bahnhof, um von dort mit „Onkel Hako“ nach Godesberg zu fahren.

Damals hatten mir es die „Badewannen“ der BGM angetan. Das waren spezielle Beiwagen, deren Wagenboden in der Fahrzeugmitte fast bis auf Höhe des Bürgersteigs abgesenkt war und deren Fahrzeugen-

den auf Drehgestellen auflagen. Der Wagen erinnerte an eine geschwungene Badewanne.

Das Modell der Haltestelle

Meine Erinnerungen an damals wollte ich in Vitrinen verewigt sehen. Deshalb begann ich vor vier Jahrzehnten, gemeinsam mit befreundeten Modellbauern Straßenbahnen im Miniaturmaßstab 1:87 in kleinsten Serien herzustellen.

So entstanden über viele Jahre hinweg fast 250 verschiedene Verkehrsmodelle im kleinen Maßstab, deren Vorbilder in Deutschland und Österreich führen.

Die schönste Station der BGM war für mich immer die „Rheinallee“ mit dem alten Stationsgebäude. Vor einigen Jahren baute ich ein Diorama der Bad Godesberger Haltestelle „Rheinallee“ und bestückte es mit selbst hergestellten Straßenbahnen und Bussen. Dieses Schaustück war längere Zeit im Schaufenster der Bad Godesberger Servicestelle der Stadtwerke Bonn ausgestellt.

Nach 2010 entschloss ich mich zum Bau einer Straßenbahn-Modellanlage, das damalige Diorama „Haltestelle Rheinallee“ ist heute Bestandteil dieser Anlage. □

Zum Weihnachtsmarkt nach Ahrweiler

Eine Fahrt zum bekannten Weihnachtsmarkt in Ahrweiler ohne Weihnachtsmann? Nein, das geht nicht. Dieser Meinung waren die Organisatoren der Sonderfahrt des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB).

Am Sonntag, 29. November 2015, begrüßten Thomas Nehiba, Erster Vorsitzender des HVSWB, Konrad Koltzenburg, der Fahrer, und Paddy Nagel, der Busbegleiter, vierzig Fahrgäste im HVSWB-Vereinsbus „8603“. Unter ihnen war - welche Überraschung - auch der Weihnachtsmann!



Kurz nach 15 Uhr startete Konrad Koltzenburg den Motor, die Fahrt entlang des Rheins nach Ahrweiler begann.

Vier Stunden lang konnte die Fahrtteilnehmer die Atmosphäre des Ahrweiler Weihnachtsmarkts genießen, bevor es gegen 20 Uhr zurück nach Bad Godesberg ging.

Letztlich gab sich auch der Weihnachtsmann zu erkennen: Unter der roten Mütze verbarg sich unser Vereinsmitglied Kai Fonteneau. (HF)

Weihnachtsfeier 2015

Das die Arbeit vor dem Vergnügen kommt, wissen vor allem die guten Hausgeister, die am Samstag, 12. Dezember 2015, eine Stunde vor Beginn der Feier die nüchterne Kantine des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf vorbereiteten und weihnachtlich schmückten.

Sie stellten Töpfe mit Suppe und Tablettis mit belegten Brötchen bereit. Getränke kisten verschwanden unter der Theke. Fleißige Hände bauten die Gewinne der Tombola auf. Einer verkabelte den Projektor mit dem Computer und stellte eine Leinwand auf. Eine kurze Probe, ob alles funktioniert. Fertig!

Nach 18 Uhr füllte sich der Kantinen-

raum, freie Plätze wurden gesucht. Fröhliches Lachen und ernste Gespräche schufen eine feierliche Stimmung. Die unterbrach Thomas Nehiba, der 1. Vorsitzende, nur kurz, um die Anwesenden willkommen zu heißen und das Buffet zu eröffnen. Zwei besondere Gäste konnte Nehiba begrüßen: Alfred Klasner vom Straßenbahnverein Trier und Jürgen Falenski aus Wuppertal.



Das Stimmengebrumm nahm wieder zu, und wer durch den Raum ging, konnte wunderbaren Gesprächen zuhören. Hier tauschte man Anekdoten aus, dort erörterte man technische Besonderheiten von Bussen und Bahnen. Lachen überlagerte die vielen Stimmen.

Noch einmal wurde um Ruhe gebeten und die Anwesenden waren eingeladen, dem exzellenten Diavortrag unseres Vereinsmitglieds Volkhard Stern über den Bonner Nahverkehr der sechziger und siebziger Jahre zu lauschen. Dann gab es Gelegenheit, einen Film über die Geschichte der Bonner Straßenbahn anzuschauen.

Gegen neun Uhr lichteten sich die Reihen und die fleißigen Vorbereiter mussten sich ans Aufräumen machen. Ein besonderer Dank gilt Karin Koldehoff, die unauffällig das Buffet auffüllte und nett arrangierte - die gute „Hausfee“ schlechthin. Erst nach 22 Uhr kehrte wieder Ruhe in der Kantine des Betriebshofs ein. (HF)



Der SWB-Bus 7435 gehört zur ersten Bonner Gelenkwagen-Serie. Er biegt am 9. September 1986 in die Bechlinghovener Alte Schulstraße ein.
■ Foto: Volkhard Stern

Mitte der sechziger Jahre fand die Idee eines vereinheitlichten Linienbusses bei den westdeutschen Nahverkehrsbetrieben immer mehr Befürworter. Der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) plante und entwickelte das Projekt „Standardbus“. 1967 wurden auf der Internationalen Automobil-Ausstellung drei Prototypen vorgestellt, ein Jahr später begann der Serienbau. In Bonn fuhren die ersten Standardwagen ab 1969.

Anfangs boten alle Hersteller nur Solowagen mit Heckmotor an, durch diese Bauweise konnte die vom VÖV empfohlene niedrige Fußbodenhöhe von 72 Zentimetern erreicht werden. Beim Einsteigen waren nur zwei Stufen zu überwinden.

Gelenkbusse entstanden damals in Karosseriebau-Betrieben, unter anderem bei der Firma Göppel. Diese verwendeten Busfahrgestelle mit Unterflurmotoren und motorlosen Nachläufern. Dadurch hatten die Gelenkbusse eine Fußbodenhöhe von etwa 85 Zentimetern,

zum Einstieg waren drei Stufen nötig. Die wichtigsten Bauteile, die Fahrzeugfront sowie die Türen und Fenster wurden den VÖV-Vorgaben angepasst.

Erst 1978 gelang der Bau eines Gelenkwagens nach Standardbus-Maßen. Eine Erfindung der Hamburger Hochbahn, ein Busgelenk mit Knickwinkelsteuerung, ermöglichte es, über die vom Heckmotor angetriebene Achse des Hinterwagens die Schubkraft auf den Vorderwagen zu übertragen. Diese elektronische Steuerung verhinderte ein ungewollt starkes Einknicken des Busses im Gelenkbereich.

Die Stadtwerke Bonn (SWB) testeten 1972 einen Mercedes-Gelenkbus mit Aufbau der Firma Vetter, entschied sich aber 1974 für den von Göppel gebauten Gelenkwagen des Typs „MAN SG 192“. Das 16,40 Meter lange Fahrzeug konnte etwa 160 Personen befördern.

Die SWB beschafften fünf dieser Gelenkbusse, die Wagen mit den Nummern „7435“ bis „7439“ waren bis 1987 im Einsatz. (HF)

Terminkalender

Anmeldungen bitte auf unserer Homepage unter „www.hvswb.de“

**10. März
2016**

Ordentliche Jahreshauptversammlung des HVS WB im Betriebshof Bonn-Dransdorf.

**7. Mai
2016**

Busfahrt nach Trier mit Besuch beim „Straßenbahnverein der Stadt Trier 1924 e.V.“.

Info-Treff für Mitglieder

Regelmäßiger Info-Treff jeden zweiten Donnerstag im Monat *) im Restaurant „Il Borgo“ (DB-Bahnhof Bonn-Oberkassel). Beginn um 18:30 Uhr.



Linien 62 und 66,  „Oberkassel Nord“, kurzer Fußweg Richtung Rhein zum DB-Bahnhof.

*) Entfallende Termine werden auf der Internetseite des Vereins (www.hvswb.de) bekanntgegeben.