

- Jubiläum: 20 Jahre Stadtbahntunnel Godesberg
- HVSWB auf Tour: „Blaue Nacht“ Nürnberg
- Blicke über den Zaun: Dampflok 11sm der Brohltalbahn
- Vorbild und Modell: Bonner MAN-Obus



Vor zwanzig Jahren eröffnet: Der Godesberger Stadtbahntunnel

■ Tunnelbaustelle vor dem Godesberger Bahnhof, Juni 1990.
Foto: Harald Flux

Zwei wichtige Schienentunnel wurden 1994 eröffnet: Am 6. Mai der unter dem Ärmelkanal und am 23. September der unter der Bad Godesberger Innenstadt. Briten, Franzosen und Godesberger durften mit der U-Bahn fahren.

Der erste Rammschlag vor dem Godesberger Bahnhof am 6. Mai 1988 war das Startsignal zum Tunnelbau. Ein großer Teil der Bad Godesberger Innenstadt wurde für sechseinhalb Jahre zur Baustelle.

In dieser Zeit entstand ein mehr als zwei Kilometer langes Tunnelbauwerk, das kurz hinter der Haltestelle Hochkreuz beginnt und an der Godesberger Stadthalle endete. In der ersten Planung war vorgesehen, ihn bereits am Haltepunkt Bad Godesberg Bahnhof enden zu lassen. Vier Haltestellen liegen in diesem Abschnitt: Wurzerstraße, Plittersdorfer Straße, Bad Godesberg Bahnhof und Stadthalle.

Anders als beim Bonner Stadtbahntunnel, der in den 1970er Jahren weitgehend in offenen Baugruben erstellt wurde, wandte man beim Godesberger Tunnel vorwiegend die bergmännische Bauweise mit Tunnelbohrmaschinen an.

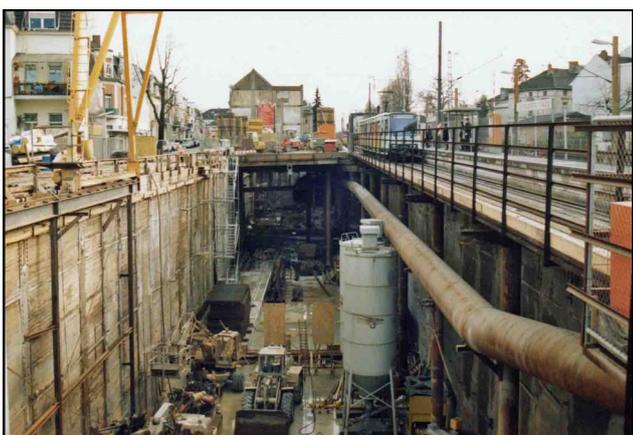


TITELSEITE

Die Baugrube des Stadtbahntunnels in der Bad Godesberger Moltkestraße fotografierte Volkhard Stern 1990.

Links im Hintergrund das Bahnhofsgebäude.

(Fortsetzung auf Seite 4)

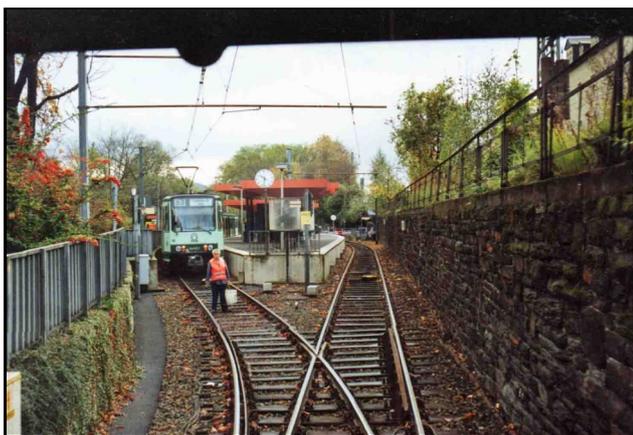


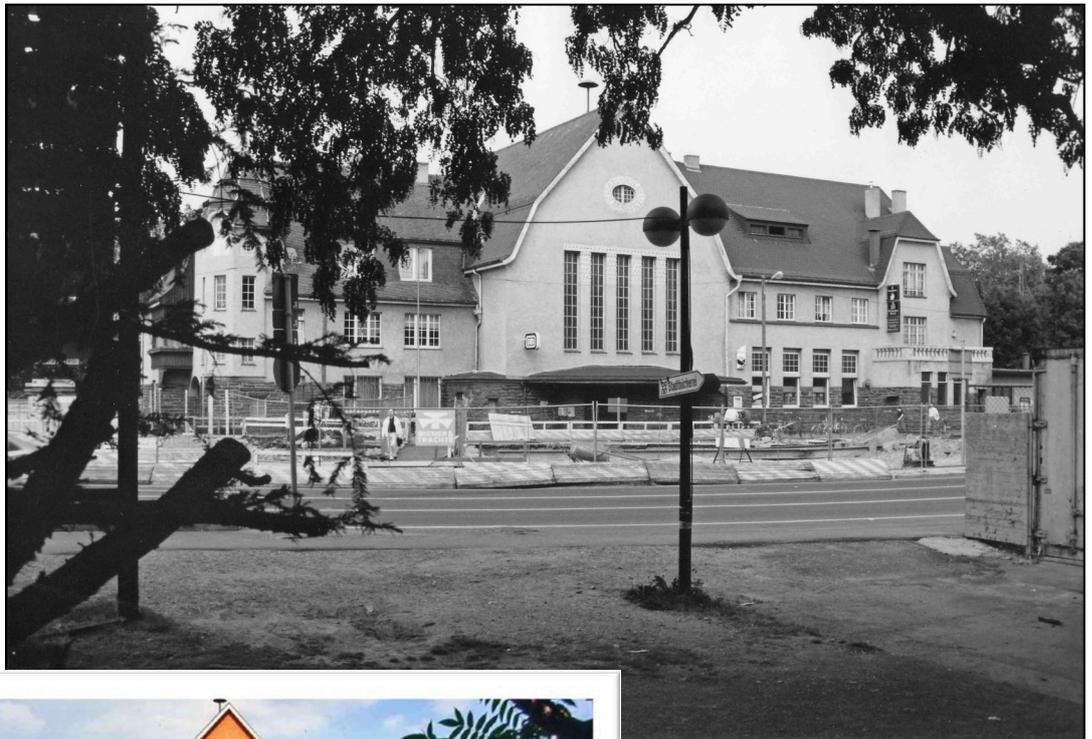
■ **Obere Bildreihe:** Bau der Tunnelrampe, 15. Juli 1990 (links). Im Vordergrund der provisorische Bahnübergang für die Baufahrzeuge. Die Holzbude am linken Bildrand diente dem Sicherungsposten als Aufenthaltsraum. Die fertiggestellte Tunnelrampe, 2. August 1992 (rechts). Das rechte Tunnelgleis ist durch eine Bauweiche mit dem Streckengleis Richtung Rheinallee (rechts außen) verbunden. Der geteerte Bereich diente Zweiwege-Fahrzeugen zum Eingleisen.

■ **Mittlere Bildreihe:** Baugrube für die Tunnelhaltestelle Plittersdorfer Straße, 21. November 1990 (links). Im Hintergrund ist die bergmännisch erstellte Tunnelröhre Richtung Bad Godesberg Bf zu erkennen. Am 3. Oktober 1994 hält ein Zug der Linie 63 nach Bad Godesberg in der Station Plittersdorfer Straße (rechts).

Alle Fotos dieser Seite:
Michael Much

■ **Untere Bildreihe:** Blick aus dem Führerstand eines Stadtbahnwagens auf die Endhaltestelle Rheinallee, 2. November 1989 (links). Ende einer Haltestelle. Die ehemalige Endstation Rheinallee wird abgebrochen, 11. Dezember 1994 (rechts).





- **Oben:** Tunnelbaustelle vor dem Godesberger Bahnhof, Juni 1990. Die Moltkestraße, damals noch Bundesstraße 9, musste in die Grünfläche des Stadtparks verlegt werden.
- **Links:** Genau acht Jahre vorher ist nichts von der Tunnelbaustelle zu sehen.

Fotos: Harald Flux

(Fortsetzung von Seite 2)

Von den Baukosten in Höhe von 290 Millionen Mark trugen der Bund sechzig Prozent und das Land Nordrhein-Westfalen dreißig Prozent. Die restlichen zehn Prozent, immerhin 29 Millionen Mark, übernahm die Stadt Bonn.

Die Baustellenlogistik musste in den sechseinhalb Jahren wie am Schnürchen klappen: 300.000 Kubikmeter Erdaushub wurden weggeschafft, 100.000 Kubikmeter neu verfüllt. Hinzu kamen 60.000 Kubikmeter Beton. Ungefähr 50.000 Lkw transportierten die Baustoffe von und zur Baustelle.

Am Sonntag, 23. September 1994, eröffneten der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und Bonns damaliger Oberbürgermeister Hans Daniels feierlich den Godesberger Stadtbahntunnel. An diesem Tag fuhren die

Stadtbahnlinien 16 und 63 noch oberirdisch zur Endstation Rheinallee. Am folgenden Montag hielten sie bereits in den neuen Tunnelstationen. Aus verkehrspolitischen Gründen und um ein Zeichen für den ÖPNV zu setzen wurde der Stadtbahntunnel fünf Jahre vor dem Godesberger Straßentunnel eröffnet, welcher erst seit 1999 in Betrieb ist.

Leider bis heute nicht realisiert worden ist ein direkter und fahrgastfreundlicher Tunnelzugang vom U-Bahnhof zum DB-Bahnhof Bad Godesberg.

Am Endpunkt Stadthalle wurde vorsorglich ein Tunnelstutzen mitgebaut, der eine Verlängerung der U-Bahnrohre Richtung Pennenfeld und Mehlem möglich macht, wenn sich dazu in ferner Zukunft die finanziellen Mittel bereitstellen lassen. (HF)

Quelle: General-Anzeiger Bonn, Wikipedia



■ Der alte und neue Vorstand des HVSWB: Ralf Th. Heinzl, Claus Lesclinier, Thomas Nehiba, Christian Nolden, Martin Wolf, Volker Dibbern und Volkhard Stern (von links). Fotos: Harald Flux

Mitgliederversammlung 2015

Mitglieder des HVSWB wählten Thomas Nehiba erneut als 1. Vorsitzenden

Mit einem launigen Hinweis auf die „akademische Viertelstunde“ eröffnete Thomas Nehiba, 1. Vorsitzender des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) am Donnerstag, 12. März 2015, um 18:15 Uhr die Mitgliederversammlung.

In der Kantine des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf begrüßte er dreißig Vereinsmitglieder. Nehiba berichtete über die Fahrten und Veranstaltungen des Vereins im vergangenen Jahr, freute sich über das hundertste Mitglied und dankte den vielen Helfern und Unterstützern für ihre tatkräftige Mitarbeit.

Ein großer Teil seines Berichts betraf den aufgearbeiteten Vereinsbus 8603. Thomas Nehiba erinnerte an die schwierige Zeit der Finanzbeschaffung, die lange Standzeit in Wuppertal und die ersten erfolgreichen Fahrten. Zu Recht erhielt der gesamte Vorstand hierfür Beifall.

Anschließend nahmen die anwesenden Mitglieder die Berichte des Schatzmeisters Martin Wolf und der Kassenprüfer Karin Koldehoff und Martin Koldehoff entgegen.

Die Mitgliederversammlung entlastete den Vorstand und die Kassenprüfer einstimmig.

Nun standen Neuwahlen auf der Tagesordnung: Der 1. Vorsitzende, der Geschäftsführer, der 1. Beisitzer und die beiden Kassenprüfer mussten turnusgemäß neu bestimmt werden.

In ihren Ämtern bestätigt wurden Thomas Nehiba (1. Vorsitzender), Christian Nolden (Geschäftsführer) sowie Karin und Martin Koldehoff (Kassenprüfer).

Um das Amt des 1. Beisitzers bewarben sich erfreulicherweise drei Kandidaten: Andreas Engel, Kai Fonteneau und Ralf Heinzl. Mit großer Mehrheit wurde der bisherige Amtsinhaber Ralf Heinzl wiedergewählt.



■ Mitgliederversammlung des HVSWB in Dransdorf.

Auf Antrag der Mitglieder wurde ein interessantes Thema diskutiert: Die denkbare Aufarbeitung des seit 1994 abgestellten SSB-Triebwagens 414. Die Mitgliederversammlung beauftragte den Vorstand, entsprechend Gespräche mit den SWB zu beginnen.

Pünktlich um 20 Uhr beendete Thomas Nehiba die Versammlung. (HF)



■ Die Blaue Nacht 2014, Burgprojektion:
Anna Bittersohl - Die Träume des Mr. Who,
Foto: Berny Meyer

Nürnberger „Blaue Nacht Kunstwettbewerb“ 2015:

Blaue Nacht und alte Busse

Seit 2000 verwandelt der Kunstwettbewerb „Blaue Nacht“ alljährlich im Frühjahr die historische Nürnberger Altstadt in ein Meer aus Lichtern, Klängen und Tanz. Häuser, Plätze und Höfe werden von Farbprojektionen angestrahlt. Kunst- und kulturbegeisterte Besucher erwarten eine Mischung aus moderner Kunst, eindrucksvollen Lichtinstallationen und Musik. In diesem Jahr fand die „Blaue Nacht“ am 2. Mai statt.

An diesem Samstagabend konnten einige der 135.000 Besucher zwischen 19 Uhr und Mitternacht mit zehn historischen Bussen auf einem Rundkurs zu den Veranstaltungsorten in der Nürnberger Innenstadt fahren.

Wir, der Historische Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB), beteiligten uns an diesem Pendelbus-Verkehr mit dem Vereinsbus „8603“.

Die Busse starteten nacheinander am Hauptbahnhof zur Fahrt rund um die Nürnberger Altstadt und zum Historischen Straßenbahndepot St. Peter. Die zehn Kilometer lange Strecke durchfuhr jeder Bus bis zu sechs Mal.

Nach 23 Uhr rollten die ersten Busse wieder auf ihre Parkplätze im Depot St. Peter. Unser

„8603“ hatte nach fünf Runden genau um 23:07 Uhr Feierabend.

An der Rundfahrt waren folgende Busse beteiligt:

- MAN MKN 630, Bus der Museumsstiftung Post und Telekommunikation, Baujahr 1956,
- Krauss-Maffei KMS 120, VAG Nürnberg Nr. 521, Baujahr 1959,
- Büssing Präfekt, VAG Nürnberg Nr. 768, Baujahr 1969,
- Büssing/Emmelmann Gelenkbus, Peter Linhart, Baujahr 1969,
- Setra S 80 B, Fa. Spörlein Bus & Reisen e.K. Burgebrach, Baujahr 1975,
- MAN SL 200, ex-VAG Nürnberg Nr. 253, Fa. VU BusClassic, Baujahr 1980,
- Mercedes-Benz O 305, HVSWB Bonn, ex-SWB Nr. 8603, Baujahr 1986,
- MAN SL 202 CNG (Erdgasbus), VAG Nürnberg Nr. 135, Baujahr 1987,
- Neoplan N 4114 DE, VAG Nürnberg Nr. 998, Baujahr 1997,



■ Links oben: Vereinsbus „8603“ nach der Ankunft im Historischen Straßenbahn-Depot St. Peter . Im Hintergrund die Nürnberger Museums-Straßenbahnen 336 und 867. Foto: J. Jacobsen
 Rechtsoben: Eines der Kleinode der Bus-Rundfahrt: ein Krauss-Maffei KMS 120, Baujahr 1959. Foto: Ralf Th. Heinzel



■ „8603“ auf Rundfahrt: Rechts am Nürnberger Hauptbahnhof (im Hintergrund der Frauentorturm), links unten am Rathenauplatz, rechts unten in voller Fahrt vor dem Hauptbahnhof. Foto: J. Jacobsen



- Mercedes-Benz O 405, ex Schweizer Post, Fa. VU BusClassic, Baujahr 1992,
- Mercedes-Benz Citaro C2 LE, infra Fürth GmbH Nr. 355, Baujahr 2014.

Abschließend ist zu würdigen, dass unser „8603“ fast 800 Kilometer Straße hinter sich bringen musste, um nach Nürnberg und wieder zurück ins Rheinland zu kommen. Hier ist den beiden Fahrern, Konrad Koltzenburg und Ralf Th. Heinzel, ein herzliches Dan-

keschön auszusprechen. Sie fahren zwischen den Fernstrecken auch die fünf Rundkurse in Nürnberg. Ein weiterer Dank gilt den Organisatoren im Vereinsvorstand: Thomas Nehiba, Christian Nolden und Martin Wolf. (HF)

Mehr zur „Blauen Nacht“ im Internet
<http://www.blauenacht.nuernberg.de/>



Volldampf voraus für Lok 11sm im Brohltal

■ Die erste erfolgreiche Probefahrt von Brohl nach Burgbrohl fand am 9. März 2015 statt, mit dem Original-BEG-Packwagen 117 als Last. Fast 50 Jahre mussten vergehen, bis diese Fahrt stattfinden konnte, ein herausragender Erfolg für die Eisenbahner im Brohltal! Foto: Volkhart Stern

Auch benachbarte Vereine haben Museumsfahrzeuge aufgearbeitet. Ein schönes Beispiel ist Dampflok 11sm der Brohltalbahn. 1906 von der Maschinenfabrik Humboldt in Köln ausgeliefert, war sie bis 1966 im aktiven Einsatz auf der 24 km langen Meterspurstrecke von Brohl nach Kempenich. Dann kam ihre Ablösung durch Diesellokomotiven. Alle ihre Schwestern wurden verschrottet, nur die 11sm blieb verschont. Die Abkürzung „sm“ bedeutet „schwere Mallet“. Das hintere Triebwerk dieser Bauart ist fest im Rahmen integriert, während das vordere Triebwerk frei beweglich ist. Hervorragend für die kurven- und steigungsreiche Trasse im romantischen Brohltal, aber aufwändig in der Unterhaltung und anspruchsvoll in der Handhabung. Wie bereits ihr Name andeutet, diente die Lok dem schweren Steinverkehr im Brohltal.

Am 29. Januar 1966 fuhr die Dampflok einen letzten Abschieds-Sonderzug. 1968 kaufte sie die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und brachte die Maschine 1975 ins Schmalspurmuseum nach Viernheim. Dort blieb sie bis zur Auflösung des Museums im Jahr 1989. Zunächst als Leihgabe kehrte sie in diesem Jahr nach Brohl zurück. Eine Wiederaufarbeitung stand aber noch nicht zur Diskussion. Dieses Projekt nahm erst Anfang der

2000er Jahre Gestalt an, als eine Spendensammlung gestartet wurde. 2008 konnte das gute Stück, mittlerweile eingetragen in die Denkmalschutzliste des Landes Rheinland-Pfalz, dann in eine Fachwerkstatt geschickt werden. Hier waren etliche Teile einschließlich des Kessels neu anzufertigen. Bis in das Frühjahr 2015 wurde an der Lok gearbeitet.

Nach Fertigstellung der Lackierung im authentischen Farbton Tannengrün (RAL 6009) konnte Ende Februar die Überführung per Schwerlasttransport nach Brohl erfolgen. Dort fand am 7. März 2015 nach fast 50 Jahren Abstellzeit das feierliche Andampfen der bald 110 Jahre alten Maschine statt. Seit 1. Mai 2015 wird sie planmäßig vor dem Vulkan-Express im Brohltal eingesetzt, der Fahrplan ist unter www.vulkan-express.de veröffentlicht.

Bleibt die Frage der Finanzierung: Rund 500.000 Euro konnten über Jahre hinweg an Spendengeldern aus privaten und öffentlichen Händen gesammelt werden, eine stolze Summe, die es aber noch aufzustocken gilt. Daher hofft die IBS weiterhin auf tatkräftige finanzielle Unterstützung, die Nummer des Spendenkontos lautet IBAN DE79 5775 1310 0000 5185 48. (VS)

Neu im Buchhandel: Der Verkehrsknoten Bonn

Das Buch über den Verkehrsknoten Bonn erweitert die bekannte Buchreihe des Eisenbahn Kurier-Verlags über Verkehrsknoten in Deutschland.

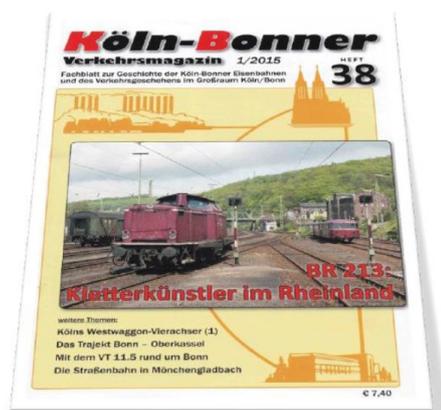
Der Autor Volkhard Stern, Redakteur des „HVS**WB** aktuell“, berichtet mit Herz über Bonns Geschichte als Verkehrsknoten und lässt vor allem die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg Revue passieren.

Bonn entwickelte sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu einem Verkehrsknoten des Schienenverkehrs. Die Eisenbahn fuhr bereits seit 1840, die erste Pferde-Straßenbahn 1891 und ein Jahr später die dampfbetriebene Kleinbahn nach Godesberg und Mehlem.

In Bonn endeten Überland-Straßenbahnen und mehrere Privatbahnen, darunter die Köln-Bonner Eisenbahnen. Hier begann Deutschlands älteste Autobahn, die heutige A 555. Die Personenschiffahrt auf dem Rhein, die Zahnradbahnen im Siebengebirge und der Regierungsflughafen in Wahn, dazu der innerstädtische Straßenbahn- und Busverkehr - es war und ist viel los im angeblich so beschaulichen Bonn. Ein „Muss“ für jeden Nahverkehrsfreund. (HF)



Köln-Bonner Verkehrsmagazin wieder da



Mitte Februar 2015 lag er wirklich im Briefkasten: der neue gute alte „Köln-Bonner“ mit seinem gelben Titelblatt. Die Nummer 38 lag da! Mit Farbfotos! Und den vertrauten Autoren! Kaum zu glauben, aber wahr.

Und das war doch kaum zu erhoffen: Ende 2014 erschien Heft 37 des „Köln-Bonnens“, in dem sich Hans-Peter Arenz, der verantwortliche Redakteur, schweren Herzens von seinen Lesern verabschiedet und das befürchtete Einstellen des Heftes angekündigt.

Im Dezember 2014 hatten die Abonnenten Post erhalten, die das Weiterleben des „Köln-Bonnens“ ankündigte. Manch einer dürfte sich die Augen gerieben oder an einen Scherz geglaubt haben. In diesem Brief stellte sich der Bonner Roland Goseberg als neuer

Herausgeber und Redakteur des „Köln-Bonnens“ vor. Er kündigte nicht nur das Weitererscheinen des Magazins an, er wollte es auch ganz in Farbe herausgeben.

In der neuesten Ausgabe des „Köln-Bonnens“ erwartet die Leser ein attraktiver, bunter Themen-Reigen: An Kölns Westwaggon-Straßenbahnen wird erinnert, wir genießen eine Überfahrt mit der Rheinfähre von Godesberg nach Niederdollendorf, die neue Schmalspur-Dampflok der Brohltalbahn wird vorgestellt und viele Themen mehr. (HF)



Obus „MAN/ Kässbohrer“ - das Vorbild



■ Der nagelneue Obus 209 wendet am 14. November 1953 in Poppelsdorf am Klemens-August-Platz - damals noch mit „K“ geschrieben. Der Bus ist nicht im Linienverkehr eingesetzt, auf dem Zielschild steht „16_Sonderwagen“.

Foto: Slg Verkehrsbildarchiv Hans-Peter Arenz

von Volker Dibbern

Der erste Deutsche Bundestag entschied sich 1949 für Bonn als Sitz der Regierung und des Parlaments. Das ließ die Einwohnerzahl rasant ansteigen: Die Volkszählung Ende 1950 ermittelte 115.000 Einwohner, Bonn war nun Großstadt. Allerdings waren die Spuren des Bombenkriegs vor allem in der Innenstadt noch deutlich zu sehen.

Bonns wichtigstes Transportmittel der Vor- und Nachkriegszeit, die Straßenbahn, konnte wegen zerstörter oder abgewirtschafteter Gleisanlagen mit dieser Entwicklung nicht schritthalten. Die einsetzende Begeisterung für das Auto tat ein Übriges. So entschied der Stadtrat, die zwischen Poppelsdorf und der Gronau pendelnde Straßenbahnlinie 4 durch moderne Oberleitungsbusse (Obusse) zu ersetzen. An beiden Endpunkten lagen nun wichtige Regierungsstandorte, alte Straßenbahnen und neue Würden passten möglicherweise nicht mehr zusammen.

Die ersten Fahrzeuge lieferte MAN, ab 1951 fuhren sie als Linie 15 zwischen dem Depot Mozartstraße und der Gronau. Schnell baute man weitere Strecken aus, bereits ein Jahr später erreichte die „15“ Poppelsdorf, Duisdorf und Lengsdorf. Eine weitere Obus-Verbindung wurde 1954 eröffnet: Zwischen Bundesbahnhof und Venusberg verkehrte nun die Linie 16. Strecke und Fahrzeuge gehörten zum Straßenbahnbetrieb „Bahnen der Stadt Bonn“, die insgesamt 24 Oberleitungsbusse beschafften.

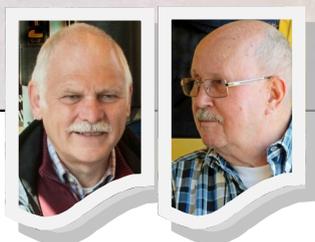
1967 wurde die Obus-Linie 15 auf dem gesamten Linienweg eingestellt, Dieselsebusse übernahmen den Verkehr. Das gleiche Schicksal ereilte 1971 auch die Linie 16, damit endete der Obus-Betrieb in Bonn.

Der hier vorgestellte Wagen 209, ein MAN/ Kässbohrer MKE 2, gehört zur Lieferserie von 1953 (Wagen 209 bis 212) mit 36 Sitz- und 48 Stehplätzen. Ein Obus konnte also die gleiche Anzahl von Fahrgästen befördern wie die in Bonn typischen zweiachsigen Straßenbahnzüge.

MAN ließ die Fahrzeuge bei Karl Kässbohrer in Ulm bauen. Hier wurden die Obusse, wie damals üblich, auf einem Fahrgestell aufgebaut. Das war bemerkenswert, da Kässbohrer bei seinen sonstigen Bussen ein anderes Prinzip bevorzugte: die von ihm erfundene selbsttragende Karosserie. Die elektrische Ausrüstung stammte von AEG.

Die Einstiegshöhe lag nur 66 cm über dem Straßenniveau, durch die hohen Fenster hatten auch stehende Fahrgäste einen guten Ausblick. Im Bus verkauften Pendelschaffner die Fahrscheine.

Der Obus-Betrieb „Bahnen der Stadt Bonn“ ging 1965 in den Stadtwerken Bonn (SWB) auf, die Wagen erhielten die SWB-Nummern 109 bis 112. Noch zwei Jahre fuhr Obus 109 durch Bonn, 1967 wurde er ausgemustert. Alle Bonner Obusse wurden entweder verkauft oder verschrottet. □



■ Modell des „MAN/ Kässbohrer MKE 2“. Der Wagen mit der SWB-Nummer 109 ist auf der Linie 16 Venusberg- Bahnhof eingesetzt. Die eingeklinkten Fotos zeigen die Erbauer: Volker Dibbern (links) und Franz Gummersbach (rechts). Fotos: Harald Flux

Obus „MAN/ Kässbohrer“ - das Modell

HVSWB-Vereinsmitglieder bauen Modell des Bonner Obusses

von Volker Dibbern

Unser Vereinsmitglied Franz Gummersbach baute das Modell des Bonner Obusses vom Typ MAN/ Kässbohrer, Volker Dibbern versah es mit der typischen Streifenbandwerbung und den weiteren Beschriftungen. Die gut zu lesende SWB-Betriebsnummer 109 ordnet das Modell in die Zeit nach 1965 ein.

Der hier vorgestellte Obus 109 ist Franz Gummersbachs zweites Bonner Obus-Modell, davor entstand der Typ Uerdingen/ Büssing ÜB IVs. In der bei beiden angewendeten Resin-Technik baute er schon etliche Bonner Linienbus- und Straßenbahnmodelle. □





Bustreffpunkt Theaterplatz Godesberg

So beschaulich ging es im Jahr 1971 in Bad Godesberg zu. Ein bunter Wagenpark hat sich auf dem Theaterplatz eingefunden, damals noch der zentrale Omnibusknoten in der Kur- und Diplomatenstadt: Drei grüne Mercedes-Benz O 317-Busse der 1969 nach Bonn integrierten Stadtwerke Bad Godesberg und zwei cremefarbene der Stadtwerke Bonn (SWB), da-

runter bereits ein Mercedes-Benz O 305 der ersten Standardgeneration (links an der Haltestelleninsel stehend).

Im Flachbau vorne links gab es Spielwaren Dorado, hier lag damals wirklich das Paradies für große und kleine Busliebhaber.

Foto: Günter Klein (VS)



Terminkalender

13. Juni 2015: Fahrt nach Düsseldorf zum Besuch beim Nahverkehrs-Verein „Linie D“. mit Besichtigung der historischen Fahrzeuge

► Anmeldungen beim Vorstand erbeten.

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



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

HVSWB
aktuell

Impressum

Historischer Verein SWB e.V.,
c/o Stadtwerke Bonn,
Theaterstraße 24,
53111 Bonn
www.hvswb.de

Redaktion:

Volkhard Stern (VS)
E-Mail: volkhard.stern@t-online.de
Harald Flux (HF)
E-Mail: flux.luelsdorf@t-online.de

Layout:

Harald Flux

© HVSWB e.V. Bonn.
Alle Rechte vorbehalten.