

# 8603 auf Premierenfahrt



- Vereinsbus 8603: Premierenfahrt zur Ahr
- Vereinsbus 8603: Pressevorstellung
- Vereinsbus 8603: Bericht aus Wuppertal
- Geschichte: Die Eisenbahn in Oberkassel
- Andere Vereine und Stadtwerke



Der frisch restaurierte Vereinsbus 8603 steht am 7. September 2014 auf dem SWB-Betriebshof Bonn-Friesdorf. Zu Recht stolz auf das gelungene Werk ist Thomas Nehiba (links), Erster Vorsitzender des HVSWB. ■ Fotos: Harald Flux

### **HVSWB-Vereinsbus:**

## **Wagen 8603 auf Premierenfahrt**

### **Bonner Mercedes-Benz O 305 beginnt sein „drittes Leben“**

Nach zweijähriger, umfangreicher Aufarbeitung war es endlich soweit: Der Vereinsbus 8603 des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) startete am Sonntag, 7. September 2014, zu seiner Premierenfahrt. Der ursprünglich 1986 von den Stadtwerken Bonn (SWB) in Dienst gestellte Standardbus der ersten Generation, ein Mercedes-Benz O 305, wirkte in seiner klassischen weißgrünen/moosgrünen Lackierung so frisch, als sei er gerade erst vom Hersteller ausgeliefert worden.

**E**in zu Recht stolzer Thomas Nehiba, Erster Vorsitzender des HVSWB, begrüßte seine Gäste, die alle das Busprojekt „8603“ unterstützt hatten und so diesen feierlichen Moment möglich machten. Er hatte Grund zur Freude, denn sein Traum wurde Wirklichkeit: Ein Traum in Grün.

### **8603 auf Premierenfahrt**



#### **TITELSEITE**

Der Vereinsbus 8603 steht zur Premierenfahrt bereit im SWB-Betriebshof Friesdorf, 18. Mai 2014.

■ Foto: Volkhard Stern

Wichtiger Unterstützer war Alfred Klasner aus Trier (dritter von links), rechts neben ihm steht Thomas Nehiba. Zum Kreis der Vereinsmitglieder gesellten sich Doris Lindemann vom HSK (vierte von rechts) und Oliver Zaude vom ET 57 (zweiter von links).

■ Foto: Harald Flux

Bild unten links: Marco Westphal (SWB, links) und Thomas Nehiba  
Bild unten rechts: Thomas Nehiba begrüßt die Gäste der Premierenfahrt..

■ Fotos: Harald Flux



Nehiba dankte mit herzlichen Worten den Spendern und Förderern. Er lobte die nachhaltige Unterstützung der Bonner Stadtwerke und das Können der Wuppertaler Werkstatt.

Besondere Gäste gaben der Veranstaltung auf dem SWB-Betriebshof Bonn-Friesdorf einen würdigen Rahmen. Neben Alfred Klasner vom Straßenbahnverein Trier, der die geeignete Werkstatt empfahl, stand Jürgen Falenski, Werkstattleiter der Wuppertaler Stadtwerke, unter dessen Obhut unser Vereinsbus aufgearbeitet wurde. Hinzu gesellte sich Hans-Werner Kühlwetter, der vor dem Erwerb den Bus prüfte und begutachtete.

Die Bonner Stadtwerke vertraten Marco Westphal, Arbeitsdirektor, und Harald Brüne, Bereichsleiter Fahrbetrieb. Von den benachbarten Nahverkehrsvereinen waren Doris Lindemann (HSK Köln) und Oliver Zaude (ET 57) gekommen.

Die Anwesenden stießen mit einem Glas Sekt auf die gelungene Aufarbeitung des Wagens „8603“ an, dann bat Nehiba einzusteigen und auf den mit dem grünen Originalstoff bezogenen Polstersitzen Platz zu nehmen.

Die Fahrgäste genossen eine spätsommerliche Fahrt, die zunächst über Bad Godesberg und

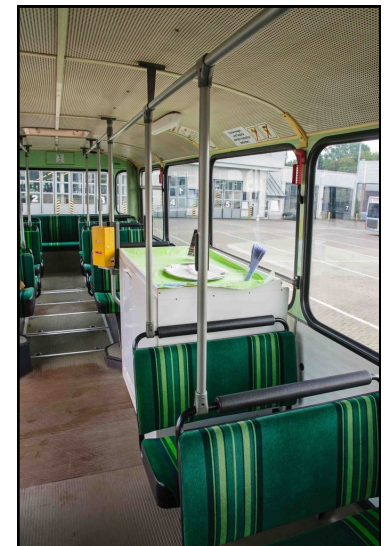
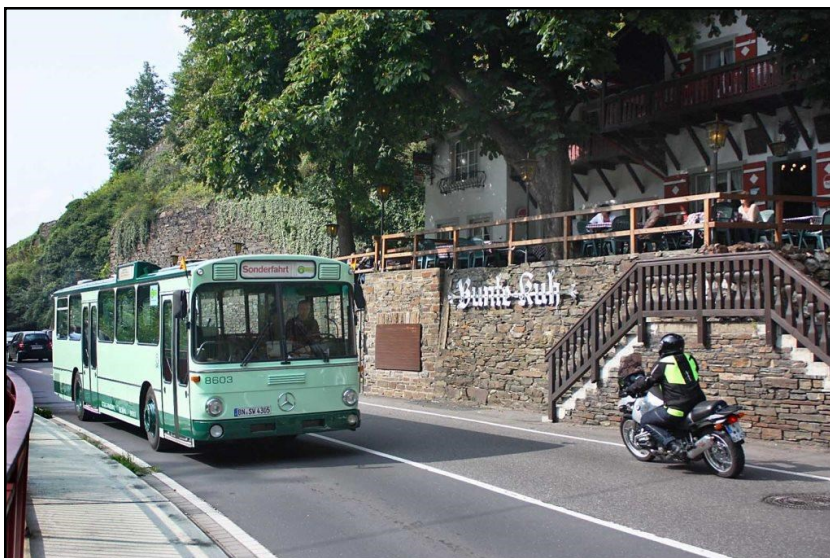


**Bilder links:**  
Kaffee und Kuchen gab es im Ausflugslokal „Bunte Kuh“.

■ **Fotos:**  
Harald Flux,  
Volkhard Stern

**Unten:** Blick ins Innere des 8603. In der Mitte die eingebaute Theke.

■ **Foto:**  
Harald Flux



durch das Marienforster Tal nach Meckenheim führte und von dort über die Autobahn zur Kalenborner Höhe. Der dortige Halt, luftige 350 Meter hoch gelegen, ermöglichte einen herrlichen Blick über die weite Ebene bis zum Rheintal.

In Altenahr erreichte unser grüner Bus das romantische Ahrtal. Begleitet von den interessierten Blicken der Passanten folgte Wagen „8603“ der Landstraße abwärts und damit dem Weg der früheren SWB-Fernlinie 41 nach Remagen, entlang der Steillagen und den mit roten Reben behangenen Weinstöcken.

Im bekannten Ausflugslokal „Bunte Kuh“, unter-

halb des gleichnamigen Felsens nahe Walporzheim gelegen, kehrte die Reisegesellschaft ein zu Kaffee und Kuchen.

Dann hieß es: „Einsteigen bitte!“, die Fahrt ging zurück in Richtung Bonn entlang des Rheins. Gut gelaunt und sicher chauffiert von SWB-Busfahrer Heiko Klotzbücher erreichten die Fahrgäste wieder den Betriebshof in Friesdorf.

Das „dritte Leben“ unseres historischen Vereinsbusses „8603“ hat begonnen. Diesem Ausflug werden noch viele weitere Fahrten in Bonn und Umgebung folgen. Fahren Sie mit! (HF)



Gerade aus Wuppertal zurückgekehrt wartet der HVSWB-Vereinsbus auf die geladenen Pressevertreter. Zufällig begegnen sich hier unser Bus „8603“ (Baujahr 1986) und das Passagierschiff „Moby Dick“ (Baujahr 1976). Bad Godesberg, 17. Juli 2014, Rheinufer unterhalb der Bastei. ■ Foto: Volkhard Stern

**HVSWB-Vereinsbus:**

**Pressetermin**

Am 17. Juli bot sich den Spaziergängern am Godesberger Rheinufer in Höhe der Bastei ein außergewöhnlicher Anblick: In der Nachmittags-sonne glänzte unser gerade aus Wuppertal eingetroffener Vereinsbus 8603.

Der HVSWB hatte zum Pressetermin geladen, und die Bonner Zeitungsszene war zahlreich vertreten. Das Echo auf diese gelungene Präsentation war in den Tagen danach entsprechend positiv. Im Anschluss an die gelungene Vorstellung wäre mancher Passant gerne in den - an der Godesberger Fähre historisch korrekt als Linie 615 beschilderten - Bus eingestiegen, um mit ihm zum Stadtwald zu fahren. Vielleicht wird das demnächst mal möglich...

Nach dem Pressetermin galt es noch, die Beschriftung des Schmuckstücks zu komplettieren. Dass dies geglückt ist, zeigt unser Titelbild auf Seite 1. (VS)

**Ein Schmuckstück in Moosgrün**

Der „Historische Verein Stadtwerte Bonn“ hat einen alten Linienbus restaurieren lassen

Von Gabriele Immensteppel

BONN. Es scheint wie ein Märchen und Clara Lescott hat es fast schon im Schlaf geahnt: „wunderschön“, schwärmt der zweite Vorsitzende des „Historischen Vereins Stadtwerte Bonn“. Gerade hat er den „8603“ von Wuppertal nach Bonn gefahren und inspiziert zusammen mit seinen Vereinskollegen, was in den vergangenen drei Jahren separat und ausgetrennt wurde. Denn „8603“ ist die Bezeichnung eines alten Standard-Busses vom Typ Mercedes-Benz O 305, Baujahr 1986. Seit fast 30 Jahren hat er schon lange immer sich als ein Mitglied des Historischen Vereins bewiesen. „Überall Bonn, da sitzt man doch und unter der Motorhaube funktioniert nichts mehr richtig“, erzählt der Vereinsvorsitzende Thomas Nolthe.

Zwei Jahre lang fuhr der „8603“ durch Bonn, bis er 1998 nach Moosgrün verkauft wurde. Wäre 13 Jahre hätte er dann nicht als Schulbus durch verschiedene Wuppertaler Orte. Danach waren seine Tage allerdings gesättigt. „Er sollte mit drei anderen Bussen nach Moosgrün verkauft werden“, so Lescott. Als die Mitglieder des Vereins überlegten, die nicht lange unter dem runden 100 Vereinsmitgliedern ging eine Idee durch: „Laut, bis man schließlich das Konzept zusammen hat in der Restaurierung des Oldtimers verbindet sich die Vereins-



Clara Lescott, Ralf Helmig, Kai Frenssen, Martin Wolf und Thomas Nolthe (von links) inspizieren ihren Bus nachdem sie den Schulbusgepumpten.

mitglieder jedoch auf kompetente Fachleute. Die Wuppertaler Stadtwerte nutzten den alten Bus für ihre Lehrlingsausbildung. „Die Kanoviere wurde erneuert, Räder und Träger eingetauscht und die Technik komplett überholt werden“, sagt Nolthe.

Als das Fahrzeug wieder „aus“ war, konnten sich die Bonner um das Innere kümmern. Insgesamt drei Busse mussten „Jungschlächter“ werden bis man ge-

stärkt sitzen zusammen habe. Gelesen war es dann soweit. Mit einigen Vereinsmitgliedern fuhr Nolthe nach Wuppertal, um das „Schulbus“ abzuholen.

Dass die Auszubildenden der dortigen Stadtwerte perfekte Arbeit geleistet haben, davon konnte sich Lescott gleich überzeugen, als er den alten Bus zurück nach Hause fuhr. „Ab Herbst kann das Gefährt genutzt werden. Die Historische Vereins plant zudem, in

Sonderfahrten anzubieten. „Wir werden wieder auf drei alten Linien der Welt und über Bonn hinaus gehen. Der alte, Stück-8603-Verleiher Klaus Kersch regnet mit seiner Idee, die Fahrer von Bonn per Bus angeführt werden“, sagt Nolthe.

■ Wenn der Bus für eine Veranstaltung eingesetzt wird, der kann sich unter www.hvstb.de mit dem Verein in Verbindung setzen.

BONN  
GENERAL-ANZEIGER  
www  
19  
Freitag, 18. Juli 2014



HVSWB-Vereinsbus am Bad Godesberger Rheinufer, 17. Juli 2014. ■ Foto: Volkhard Stern



Frisch lackiert steht unser Vereinsbus 8603 am 12. März 2014 in der Werkstatt der Stadtwerke Wuppertal.  
■ Foto: Volker Dibbern

### HVSWB-Vereinsbus:

## Neuer Glanz für alte Schätze

Die WSW verfügen über eine moderne Busflotte mit rund 290 Fahrzeugen. In der Buswerkstatt im Betriebshof Varresbeck wird aber auch an richtig alten Bussen gearbeitet, denn bei den WSW gibt es eine gefragte Restaurierungs-Werkstatt für Bus-Oldtimer.

Linie 670 hält eigentlich nicht regulär in der Varresbeck. Der grün lackierte Mercedes-Bus ist ein Besucher aus Bonn. Besitzer ist der Historische Verein der Stadtwerke Bonn e. V.

Das Fahrzeug hat erkennbar mehr Dienstjahre auf dem Buckel, als die anderen Busse, die hier aufgebockt stehen oder über Wartungsgruben geparkt sind. Dafür muss der Rentner vom Rhein, Baujahr 1986, aber auch etwas mehr Geduld mitbringen, als seine Kollegen, die noch im aktiven

Dienst stehen. „Der O305 ist ein richtiges Restaurationsprojekt und das kann schon mal zwei Jahre dauern“, erklärt Werkstattleiter Jürgen Falenski. Denn natürlich ist die Arbeit an den alten Schätzen hier nur Nebengeschäft. Vorrang haben die WSW-Busse, die nach einem Schaden oder einer Inspektion möglichst schnell wieder auf die Straße sollen.

Das heißt aber nicht, dass die Arbeit an den Oldtimern nur so nebenher erledigt wird. Ganz im Gegenteil: Die 40-köpfige Werkstatt-Mannschaft in der Varresbeck erledigt diese spezielle Arbeit so gut, dass es inzwischen Anfragen aus ganz Deutschland gibt. „Aufgrund des hohen Zeitaufwands für die Aufarbeitung können wir aber nicht alle Aufträge annehmen, vor allem dann nicht, wenn ein Auftrag mit Zeitdruck verbunden ist“,

*Der in Wuppertal restaurierte HVSWB-Vereinsbus vor seiner Premierenfahrt am 7. September 2014 auf dem SWB-Betriebshof Bonn-Friesdorf.*

■ Foto: Harald Flux

Abdruck aus der Kundenzeitung „wsw.info“, Ausgabe 157/2014, mit freundlicher Genehmigung der Wuppertaler Stadtwerke .



so Falenski. Alternativen gebe es für die Interessenten allerdings wenige. „Bei den Nahverkehrsbetrieben sind wir meines Wissens die Einzigen, die solche Restaurierungen durchführen“, sagt der Werkstattchef.

Der O305 hat das Rundumpaket bekommen: technische Aufarbeitung, Austausch von Teilen, Lackierung, Polsterung – letzteres ist eines der wenigen Gewerke, die die WSW nicht selbst erledigen können.

Der Bus war von 1986 bis 1998 bei den Stadtwerken Bonn im Liniendienst. Dann wurde er an ein privates Busunternehmen abgegeben und u.a. im Schulbusverkehr eingesetzt. 2009 kaufte ihn der Historische Verein der SWB zurück und ließ ihn zunächst wieder in einen fahrtüchtigen Zustand versetzen. Anfang 2013 kam er zur Restaurierung nach Wuppertal und wurde dort zunächst fast komplett auseinander genommen, die Einzelteile aufgearbeitet oder ersetzt und das Fahrzeug anschließend wieder zusammengesetzt.

„Die Beschaffung von Ersatzteilen ist immer ein Problem“, berichtet Jürgen Falenski, denn der Hersteller hält diese natürlich nicht mehr vor. Spezialanbieter fertigen die Teile nach – aber das kann dauern. Im März 2014 konnte der Historische Verein aus Bonn seinen Oldie dann endlich im frischen Lack und mit neu gepolsterten Sitzen begutachten – und war von dem neuen Schmuckstück begeistert. Abgeschlossen ist das Projekt aber erst, wenn der TÜV sein OK gegeben hat. Die Übergabe des restaurierten Fahrzeugs soll nach den Sommerferien stattfinden.

So eine Bus-Restaurierung hat natürlich ihren Preis. Eine fünfstelligen Summe kostet eine komplette Aufarbeitung. So viel Geld hat natürlich

nicht jeder verkehrshistorische Verein – zumal der Betrag oft allein durch Spenden aufgebracht werden muss. Es gibt daher auch Auftraggeber, die nur eine technische Aufarbeitung machen lassen wollen.

Ein solcher „Patient“ befindet sich ebenfalls zurzeit in der WSW-Werkstatt. Es handelt sich um einen Henschel-Gelenkbus, Baujahr 1963, der Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Dortmund e. V. Der Bus war früher als Oberleitungsbus in Trier im Einsatz. Die technischen Anlagen für den elektrischen Betrieb sind jedoch im Laufe der Jahre entfernt worden, genauso wie der hintere Einstieg und der Schaffnerplatz dort. Aufgabe der Werkstatt-Mitarbeiter ist es hier lediglich, den Bus wieder fahrtüchtig zu machen.

Mit diesem Fahrzeug schließt sich ein Kreis, denn mit einem Schwesterbus des Henschel fing das „Geschäftsfeld Bus-Restaurierung“ bei den WSW an. 2007/2008 ließen die Stadtwerke Trier den letzten Henschel-Gelenkbus aus ihrem Bestand bei den WSW aufarbeiten. Diese Fahrzeuge waren in Trier noch bis 1993 im Einsatz. Der optisch in den ursprünglichen Zustand als O-Bus zurückversetzte Bus wurde in der Bus-Werkstatt in der Varresbeck in 17 Monaten aufgearbeitet. Dabei mussten u. a. die Alu-Bleche der Verkleidung bearbeitet werden und der Innenraum inklusive Sitzen und Bodenbelägen wurden komplett erneuert. Der Bus erhielt auch den Schaffner-Arbeitsplatz im Heck wieder sowie die ursprünglich beigefarbene Lackierung.

Viel Arbeit, die sich sowohl aus Sicht der Stadtwerke Trier, als auch der WSW vollauf gelohnt hat und den Ruf der WSW-Buswerkstatt als Top-Adresse für Bus-Restaurierungen begründete. □

Heimatverein Oberkassel e.V.:

# Die Eisenbahn in Oberkassel



Schienenkreuzung von Siebengebirgsbahn und Kleinbahn am alten Oberkasseler Bahnhof. ■ Foto: Sammlung Heimatverein Oberkassel

Von Sebastian Freistedt

Vor einigen Monaten besuchte ich als Vorsitzender des Heimatvereins Oberkassel und Stadtwerkemitarbeiter das monatliche Mitgliedertreffen des Historischen Vereins im Restaurant El Borgo. Dabei stellte ich den Anwesenden einige Bilder aus der Oberkasseler Eisenbahngeschichte vor. Da Interesse bestand, diese Facette der heimischen Eisenbahngeschichte etwas mehr zu beleuchten, verfasste ich diesen Text für die Mitgliederzeitung.

Vor 100 Jahren war das Eisenbahntreiben bekanntlich noch wesentlich aktiver als heute, und Oberkassel machte da keine Ausnahme. Nachdem Oberkassel 1870 mit dem Bau der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke an das Liniennetz der Rheinischen Eisenbahn Gesellschaft angebunden wurde, führte dies zu einem wirtschaftlichen Aufschwung. Dass Oberkassel damals überhaupt einen Bahnhof an der neuen Strecke erhielt, ist wohl nur auf die Tatsache zurückzuführen, dass der damalige Spezialdirektor der Rheinischen Eisenbahngesellschaft in Köln, **Franz Karl Rennen**, ein gebürtiger Oberkasseler war und seinen Sommersitz in Oberkassel angelegt hatte. Dieser Sommersitz, ein wunderschön angelegter Landschaftspark, wird heute von der Stiftung Arboretum Härtle gepflegt und ist eine eigene Sehenswürdigkeit in Oberkassel geworden (<http://www.arboretum-haerle.de/>). Gleichzeitig mit der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke

wurde in Oberkassel eine Eisenbahnfähre, ein sogenanntes Trajekt angelegt. Dieses lag etwa auf der Höhe der heutigen Südbrücke und verband die rechte Rheinstrecke somit der linksrheinischen Eisenbahnstrecke. Die Trasse dieses Verbindungsgleises ist heute noch gut zu verfolgen. Nachdem es quer durch die heutige Rheinaue verlief, folgte es dem Geländeeinschnitt der Franz Josef Strauß Allee, (neben dem Posttower) unterquerte die B9 am heutigen Trajekt-knoten, (dadurch erklärt sich auch der eigenartige Name dieses Kreisels) und schloss dann hinter der heutigen Bundeskunsthalle parallel zur rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke auf, wo es dieser bis zum Bonner Hauptbahnhof folgte. Dieses Verbindungsgleis ist im Bereich der Kaiserstraße und vor allem unter der Reuterbrücke noch deutlich sichtbar.

1877 wurde dann mit dem Bau einer Kleinbahn durch Christian Uhrmacher ein weiteres Kapitel in der Oberkasseler Eisenbahngeschichte aufgeschlagen. Christian Uhrmacher war der Betreiber mehrerer Steinbrüche, die damals in Oberkassel die örtliche Industrie bestimmten. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde das Gestein mit Pferdefuhrwerken über die Oberkasseler Straßen bugsiert. Nun wurde der Transport wesentlich vereinfacht, und das Gestein gelangte auf dem Schienenweg an die Verladestellen am Rheinufer und am Eisenbahnbahnhof. Allerdings wurden für den Transport zunächst auch noch Pferde vor die Loren gespannt. Erst später wurden die Pferde durch Lokomotiven ersetzt. Bei dem Trassenverlauf von den Steinbrüchen bis ins Tal musste ein großer Höhenunterschied bewältigt werden. Dies wurde gewährleistet durch



einen Bremsberg. An diesem wurde das Gestein auf einer Lore den Berg herunter gelassen, während auf dem Gegengleis eine leere Lore den Berg hinaufgezogen wurde. Von diesem Bremsberg ist heute noch ein Rest in Form einer großen Basaltmauer an der Oberkasseler Altsstraße zu sehen, unmittelbar oberhalb der heutigen SWB Haltestelle Oberkassel Nord. Oberhalb und unterhalb dieses Bremsberges hat es demnach wohl zwei verschiedene Betriebsebenen der Kleinbahn gegeben. Genaueres ist davon nicht bekannt, die uns bekannten Bilder lassen aber einen Betrieb mit Dampflokomotiven sowohl unterhalb als auch oberhalb des Bremsberges vermuten. Im weiteren talwertigen Verlauf querte die Kleinbahn die Oberkasseler Adrianstraße und die heutige Königswinterer Straße und ab 1911, dem Bau der Siebengebirgsbahn, auch diese. Das unten stehende Bild zeigt die Schienenkreuzung von Siebengebirgs- und Kleinbahn in unmittelbarer Nähe des ehemaligen Oberkasseler Bahnhofgebäude.

Und damit kommen wir zum letzten Kapitel, dem Bau der Siebengebirgsbahn. Wie bereits erwähnt wurde die Siebengebirgsbahn 1911 in Betrieb genommen. Zunächst nur bis Oberdollendorf, 1913 dann bis Königswinter und erst 1925 bis Bad Honnef. In Oberkassel entstand dafür der oben abgebildete Bahnhof an der Teichstraße. An der Zipperstraße baute man ein Bahnwärterhäuschen, das für die Signalanlagen in diesem Abschnitt zuständig war. Im Bereich Oberkassel verläuft die Siebengebirgsbahn in einem alten Rheinarm, der bis zum Bau der Bahn teilweise noch Wasser führte. Noch 1906 ist zwischen Cäcilienstraße und Zipperstraße deutlich ein Weiher erkennbar. Diese Tatsache kann man heute noch gut am Bahnkörper nachvollziehen. Denn so verläuft dieser zwischen den Haltestellen Oberkassel Nord und Oberkassel Süd weitestgehend auf einem aufgeschütteten Damm, der das Gelände um ein Meter überragt.

Der Niedergang. 1914 mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurde zunächst vorübergehend der Betrieb des Trajektes eingestellt. Da dieser während und nach dem Krieg nicht mehr aufgenommen wurde, schloss man das Trajekt endgültig Anfang 1919. Das Anschlussgleis wurde später noch als Zulieferungsgleis für eine Werft genutzt die sich an dem alten Trajekt Standort niederließ. Auch die Basaltbahn hatte bald ein Ende gefunden. Im September 1929 machte die Kleinbahn ihre letzte Fahrt. Das Trajektanschlussgleis auf rechtsrheinischer Seite verschwand dann in den siebziger Jahren, als auch die ansässige Werft nach Oberwinter verzog. Heutzutage ist die Bundesbahn noch mit ihrem Bahnhof für den Personenverkehr präsent. Die alten Anschlussgleise für Zementfabrik, Sackfabrik und Basaltabbau sind fast komplett verschwunden. Teilweise wurden diese aber erst in den letzten Jahren zurückgebaut. Vielleicht gibt es in die-

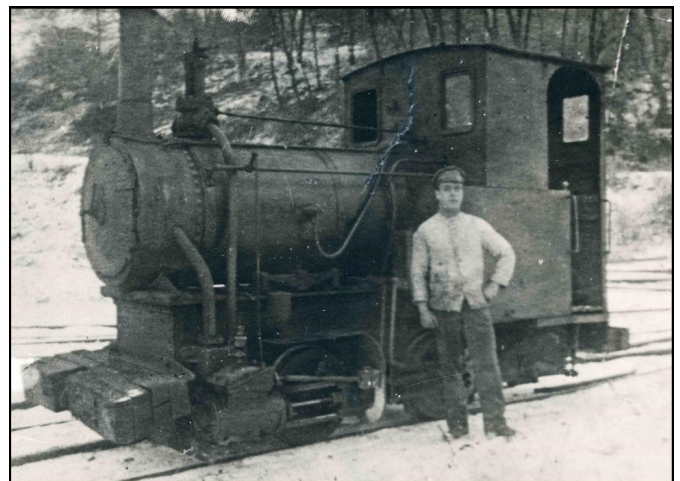
sem Bereich aber bald wieder Fortschritte, soll doch die geplante S13 in Oberkassel ihren Endbahnhof finden. Im alten Rheinarm drehen währenddessen die Niederflur- und B-Wagen der SWB munter ihre Runden, und das sicherlich auch noch die nächsten hundert Jahre. □

### Kontaktadresse

Heimatverein Bonn-Oberkassel e.V.  
Königswinterer Straße 720 (Altes Rathaus)  
53227 Bonn-Oberkassel  
E-Mail: [info@heimatverein-oberkassel.de](mailto:info@heimatverein-oberkassel.de)



*Oben: Eisenbahntrajekt im Jahr 1914.  
Unten: Dampflokomotive der Basalt-Kleinbahn in Oberkassel. ■ Fotos:  
Sammlung Heimatverein Oberkassel*



Bergische Museumsbahnen e.V. (BMB):

# Kletterkünstler

Triebwagen 96 des BMB steht in der Endstation Greuel im Wuppertaler Stadtteil Cronenberg bereit zur Rückfahrt nach Kohlfurt. ■ Foto: Harald Flux



## Kontaktadresse

Bergischen Museumsbahnen e.V.  
Wuppertal  
Postfach 13 19 36  
42349 Wuppertal

Tel. +49 202 47 02 51  
Fax: +49 202 478 16 38  
e-mail: [bmb@tram-info.de](mailto:bmb@tram-info.de)

Der größte Teil der Trasse führt durch Waldgebiet. Zwischen den Endpunkten überwindet die Bahn einen Höhenunterschied von gut 150 Metern, durchschnittlich ist eine Steigung von fünf Prozent zu bewältigen. ■ Foto: Harald Flux

Triebwagen 96 hat den Endbahnhof Kohlfurt wieder erreicht (Bildmitte). ■ Foto: Harald Flux



# Stadtwerke Solingen (SWS): Stangenballett



Der Hess-Gelenk-Obus 952 der Solinger Stadtwerke hält an der Haltestelle Burg Seilbahn. Vom Fahrerplatz aus gesteuert werden nun die Stromabnehmerstangen angelegt.

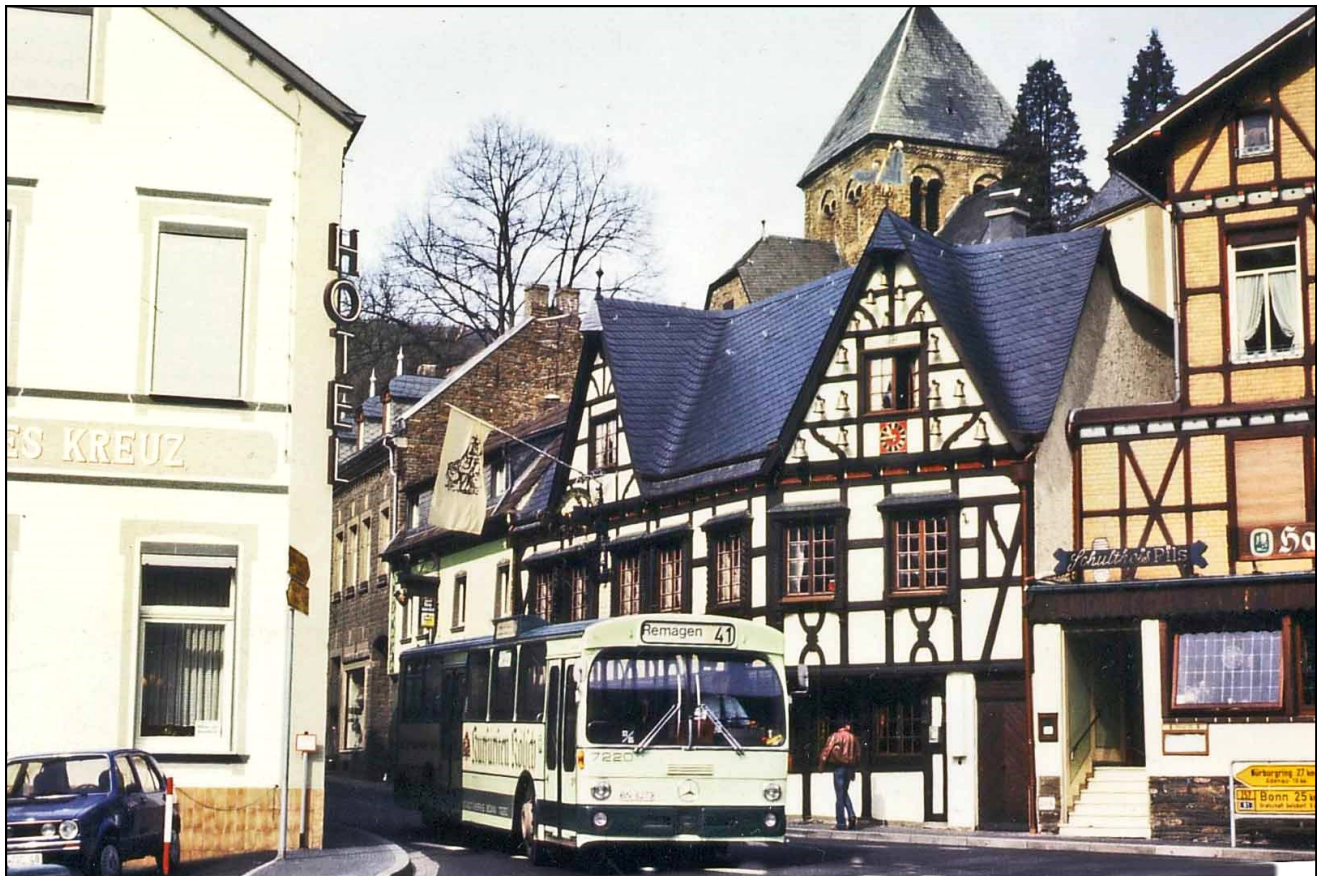
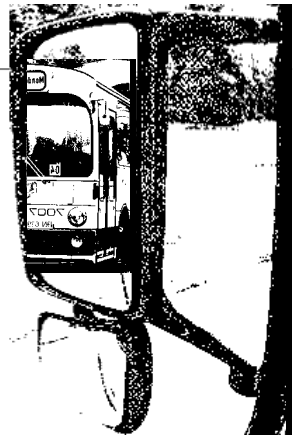
Die ein Kilometer lange Strecke von der Endhaltestelle im Ortsteil Burg hat er mit seinem Hybrid-Hilfsmotor zurückgelegt, in diesem Bereich wurde keine Oberleitung gebaut. ■ Fotos: Harald Flux



# Bonner Stadtbusse an der Ahr

Mit einem grünen Mercedes-Benz O 305 an die Ahr zu fahren, ist jetzt wieder möglich (siehe Bericht Seite 4). Das Foto des Wagens 7220, einem der älteren O 305-Busse mit sogenannter Stadtfront - im Gegensatz zur Überland-Front unseres 8603 -, entstand 1972 in Altenahr. Zu dieser Zeit bedienten die SWB noch die Fernlinie 41 von Altenahr-Altenburg nach Remagen.

■ Foto: Klaus Doehler, Slg. Volkhard Stern



## Terminkalender

**8. November 2014:** Sonderfahrt nur für Vereinsmitglieder mit unsrem Bus 8603 auf den Spuren einer historischen Buslinie.  
Unkostenbeitrag 10 Euro.

► Anmeldungen beim Vorstand erbeten.

**jeden zweiten Donnerstag im Monat:** Regelmäßiger Info-Treff für Mitglieder in der Gaststätte des DB-Bahnhofs Bonn-Oberkassel. Beginn 18:30 Uhr.



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

HV/SWB  
aktuell

Impressum

Aktuelle oder historische Beiträge und Fotos sind immer willkommen.

Historischer Verein SWB e.V.,  
c/o Stadwerke 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