

Bonner Elektrobusse



- Fahrzeuggeschichte: E-Busse in Bonn



- Geschichte: Solidaritätsbusse in Berlin



- Auf Tour: Besuch in Solingen

Impressum

HVSWBaktuell

Zeitschrift des
Historischen Vereins
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

Volker Dibbern (VD)

Dr. Frank Mlosch (FM)

Volkhard Stern (VS)

Layout und Gestaltung

Harald Flux

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

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

Sämtliche Angaben ohne
Gewähr.

TITELSEITE

eBus



Heckansichten der
SWB-E-Busse
1503 und 1505.

■ Fotos: Klaus
Pupp



Wagen 1505 (vorn) und 1504 während
einer Pressevorführung im Betriebshof
Friesdorf am 28. April 2016.

■ Foto: Volkhard Stern

Die Bundesstadt fährt (wieder) elektrisch

Bis 1971 nutzten die Oberleitungsbus-
se (Obusse) zum Venusberg die
elektrische Energie, sie waren als umwelt-
freundlich und leise geschätzt.

Nun beteiligt sich Bonn neben neun wei-
teren europäischen Städten am Projekt
ZeEUS (Zero Emission Urban Bus Sys-
tems) der Europäischen Union (EU). Das
finanziell geförderte Projekt soll die Ein-
satztauglichkeit und Wirtschaftlichkeit
von Elektrobussen (E-Bussen) im Ver-
gleich zu herkömmlichen Dieselmotoren
untersuchen.

Und so konnten die Stadtwerke Bonn
(SWB) bis März 2016 sechs E-Busse des
Typs Sileo S 12 in Dienst stellen.

Die 12 Meter langen Wagen mit den
Nummern 1501 bis 1506 sind die ersten
SWB-eigenen E-Busse, nachdem zuvor
Fahrzeuge anderer Hersteller versuchs-
weise in Bonn im Einsatz waren.

Die spurtstarken, dabei aber fast lautlosen
Omnibusse heben sich äußerlich bewusst
vom übrigen Wagenpark der SWB ab. Je-
der Batteriebus trägt ein spezielles Design
unter dem Gesamtmotto „Unsere E-
Mission für Bonn“.

Ob „Unerhört leise“, „Voll geladen“ oder
„Um Welten besser“, die von den Stadt-
werken kreierten originellen Sprüche
kommen bei den Fahrgästen gut an. So
will man Fahrgäste und Bonner Bürger



Vorgänger der Sileo-E-Busse: Links wendet Obus 213, ein MAN/Rathgeber 690 HEC 1 von 1954, auf
dem Venusberg. ■ Foto: Hilkenbach, Sammlung Kenning.

Rechts: Batteriebus des chinesischen Herstellers BYD auf einer Testfahrt am Bonner ZOB, Juli 2013

■ Foto: Volkhard Stern.

Sileo E-Busse im Einsatz auf der SWB-Linie 637:

Von oben nach unten: Wagen 1503 (noch ohne Beklebung) wartet als Linie 637 am 11. April 2016 an der Haltestelle Rheinallee.

Darunter steht Wagen 1501 an der Endhaltestelle Robert-Schuman-Platz, 10. Mai 2016.

■ Fotos: Volkhard Stern.

Endhaltestelle Marienforst-er Steinweg im Mai 2016: Wagen 1503 („Nachhaltig bewegen!“), unten Wagen 1505 („Voll geladen!“).

■ Fotos: Klaus Pupp



Hersteller:	Sileo GmbH, Salzgitter (Bozankaya)
Fahrzeugtyp:	Sileo S 12
SWB-Nr.	1501-1506
Länge:	12 Meter
Passagierkapazität:	80 Personen (38 Sitz-/ 42 Stehplätze)
Motoren:	2 Asynchron-Elektromotoren
Leistung:	2 x 85 kW Dauer
Batteriekapazität:	230 Kilowattstunden
Reichweite:	200 Kilometer
Ladestrategie:	Übernachtladung
Lademethode:	Stecker
Ladezeit:	eine Stunde bei 200 kW Ladeleistung



für die Elektromobilität begeistern – denn es ist jetzt schon Fernziel, die Bonner Stadtbusflotte bis 2030 ganz auf E-Busse umzustellen.

Die Bonner E-Busse fahren auf allen geeigneten Linien, sind aber immer wieder auf bestimmten Strecken zu beobachten. Dabei werden sie nicht geschont, denn in Bonn sind etliche Steigungen zu überwinden. Auf diese Weise will man Erfahrungen im Betriebsalltag machen und Rückschlüsse im direkten Vergleich zum Dieselfbus ziehen.

Die Ladeeinrichtung für die Batteriebusse befindet sich nur im Betriebshof Friesdorf. Andere Städte bevorzugten Ladestationen an den jeweiligen Endhaltestellen.

Auch an die „Generation Smartphone“ ist gedacht worden: In der Busmitte befindet sich eine USB-Steckdose zum Aufladen der Endgeräte mit Naturstrom! Wenn das nicht elektrisiert....(VS)





Solidaritätsbusse

Fahrzeughilfe für Westberlin

Zweimal erlebten die West-Berliner den Einsatz sogenannter Solidaritätsbusse im Zusammenhang mit wichtigen politischen Ereignissen: 1961 nach dem Bau der Mauer, 1989 nach dem Fall derselben. Beide Ereignisse stellten die Berliner Verkehrsbetriebe aus unterschiedlichen Gründen vor schwer lösbare Transportprobleme, in beiden Fällen halfen westdeutsche Verkehrsbetriebe und private Berliner Busunternehmen.

In der Nacht vom 12. zum 13. August 1961 riegelten Soldaten der Nationalen Volksarmee der DDR die

Grenze nach West-Berlin ab. Das war der erste Schritt hin zum Bau der berühmten-berühmten Berliner Mauer.

Vier Tage später riefen Berlins Regierender Bürgermeister Willy Brandt und die Gewerkschaft Öffentliche Dienste,



Solidaritätsbusse aus Bonn (Wagen 32, oben) und Köln (Wagen 273, unten) fuhren im Herbst 1961 als Einsatzwagen auf der Linie A19. Die Fotos entstanden fast an der selben Stelle: an der Kreuzung Kurfürstendamm/ Joachimsthaler Straße. Im Hintergrund die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche mit dem gerade fertiggestellten neuen Turm.

■ Fotos: BVG Berlin, Sammlung Wolfgang Kramer, Archiv Axel Reuther

Der Münchener Wagen 181, ein Büssing 6000 T TU 10, Baujahr 1952, ist auf der Linie A19 E im Einsatz. Aufgenommen wurde er an der Endhaltestelle Roseneck in der Rheinbabenstraße im Stadtteil Grunewald, September 1961.

■ Foto: Wolfgang Kramer, Sammlung Axel Reuther



Transport und Verkehr (ÖTV) zum Boykott auf: Die S-Bahn-Linien im Westteil Berlins würden weiterhin von der Deutschen Reichsbahn betrieben und sollten deshalb gemieden werden. Die West-Berliner schlossen sich dem Aufruf an.

Der erste Hilferuf

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) standen damit vor der kaum zu bewältigenden Aufgabe, von heute auf morgen täg-

lich rund 400.000 Fahrgäste mehr als sonst zu befördern. Die BVG verfügten damals weder über eine ausreichende Anzahl an Omnibussen noch über genügend Busfahrer.

Doch angesichts der erschreckenden Ereignisse erblühte in Westdeutschland ein Pflänzchen, das heutzutage kaum mehr beachtet wird: Die Solidarität zwischen Menschen, hier den West-Berlinern und dort den Bundesbürgern.

Solidarität, so erklärt der Duden, ist eine „auf das Zusammengehörigkeitsgefühl und das Eintreten füreinander sich gründende Unterstützung“.

Die meisten westdeutschen Nahverkehrsbetriebe waren im Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV), dem heutigen Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), organisiert. Im VÖV entstand die Idee, die Berliner Verkehrsbe-

Gut zehn Jahre alt war zum Aufnahmezeitpunkt der Stuttgarter Wagen 56, ein Mercedes-Benz O 6600. Er fährt als Linie A19 E, hinter ihm steht ein Hamburger Magirus-Bus als Linie A29 E. Rudolph-Wilde-Platz (Nähe Rathaus Schöneberg), November 1961.

■ Fotos: Wolfgang Kramer, Sammlung Axel Reuther





An der Endhaltestelle am Flughafen Tempelhof stehen am 29. September 1961 als Linie A19 E:

- der Nürnberger Wagen 452, ein MAN 760 UO1 von 1958 (oben) und
- der Frankfurter Wagen 102, ein Kässbohrer Setra S 10 Baujahr 1955 (unten).

■ Fotos: Wolfgang Kramer, Sammlung Axel Reuther

triebe mit Omnibussen und Personal zu unterstützen.

Vierzig westdeutsche Verkehrsunternehmen entsandten daraufhin freiwillig an die 400 Fahrer nach West-Berlin sowie rund hundert Omnibusse, die man „Solidaritätsbusse“ nannte. Die Busse erreichten Berlin auf Eisenbahnwaggons verladen oder über die Transit-Autobahnen. Die Fahrer kamen per Flugzeug in die geteilte Stadt.

Die Hilfsaktion

Die Unterstützungsaktion begann am 5. September 1961.

Sie endete offiziell anderthalb Jahre später am 28. April 1963, nachdem die Berliner BVG über zweihundert neue Omnibusse in Betrieb genommen hatte.

Eingesetzt waren in der Zeit insgesamt - aber nicht gleichzeitig - 384 Autobusse privater Berliner Unternehmer, 26 Vorführungswagen von Büssing, Henschel und Magirus sowie 115 Stadtbusse westdeutscher Verkehrsunternehmen aus dem VÖV. Darunter war auch die Bonner Verkehrsgesellschaft (BVG), Vorgängerin der heutigen Stadtwerke Bonn (SWB).

Einige private Berliner Omnibusse fuhren noch bis 1966 auf BVG-Linien.

Die Fahrer

Die westdeutschen Omnibusse verkehrten nur auf bestimmten Buslinien. Sie waren ausschließlich mit Personal des jeweiligen Betriebs besetzt, denen jedoch die Ortskenntnis fehlte. Viele Westberliner unterstützten die Fahrer spontan als Lotsen.

Die Personale „aus dem Westen“ blieben nicht durchgehend in Berlin, die Hamburger Hochbahn tauschte zum Beispiel alle sechs Wochen ihr Personal aus. Die anderen Beteiligten werden es ähnlich gehalten haben.

Einsatz der westdeutschen Omnibusse

Die meisten „Solidaritätsbusse“ verstärkten die wichtigsten Omnibuslinien der Westberliner BVG und erhöhten so das Platzangebot. Als sogenannte „Einsatzwagen“,



deren Liniennummer mit einem zusätzlichen „E“ gekennzeichnet waren, fuhren sie den planmäßigen BVG-Doppelstockbussen voraus.

Der Bonner BVG-Bus 32, ein 1953 gelieferter Büssing 6000T mit Schaffnerplatz (siehe Foto Seite 4), fuhr auf der Innenstadtlinie A19 E (Flughafen Tempelhof - Roseneck). Für den Einsatz eines weiteren Bonner Busses, des Wagens 37, haben wir keinen Fotobeleg vorliegen.

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) stellten zwei nagelneue Busse zur Verfügung: die Wagen 273 und 275, zwei Büssing/Düwag-Uerdingen TU 10 des Baujahrs 1959, waren ebenfalls mit einem Schaffnerplatz ausgestattet. Wie der Bonner Wagen wurden auch sie auf der Linie A19 E eingesetzt.

Die Hamburger Wagen 7031 und 7049, erst im Jahr zuvor ausgelieferte Magirus Saturn II, sah man auf zwei Innen-



stadtlinien: der A19 E und der A29 E (letztere führte vom Anhalter Bahnhof nach Roseneck).

Der zweite Hilferuf

1989 war die Episode längst Vergangenheit. Nach der überraschenden Maueröffnung am 9. November 1989 strömten die Besucher in den Westteil Berlins. Auch diesmal hatte die BVG keine Zeit, die notwendigen Transportleistungen vorzubereiten.

So bat man den VÖV wieder

um Hilfe, die dieser auch nach dem Muster von 1961 organisierte. Gut ein Jahr lang fuhren wieder Solidaritätsbusse durch Berlin, diesmal auf neuen grenzüberschreitenden Linien. Die Aktion endete im Herbst 1990.

Eingesetzt wurden täglich hundert angemietete Reisebusse. Die amerikanischen und britischen Streitkräfte stellten 21 Busse zur Verfügung, westdeutsche Verkehrsunternehmen waren mit 58 Fahrzeugen vertreten. (HF)

Am Platz der Luftbrücke im Bezirk Tempelhof halten im November 1961 Einsatzwagen der Linie A76, die von hier nach Lichtenrade geht:

- der Braunschweiger Anderthalbdecker 80, ein Büssing/Ludewig TU 7 Aero von 1958 (oben) und
- der Kasseler Gelenkbus 279, ein Henschel HS 160 USL G von 1958 (unten).

■ Fotos: Wolfgang Kramer, Sammlung Axel Reuther



Quellen:

Wikipedia
Geschichtsmagazin Berliner Verkehrsseiten, www.berliner-verkehrsseiten.de
Arbeitsgemeinschaft Traditionsbus Berlin (ATB), www.traditionsbus.de
Lexikon von A-Z zur Berlin Geschichte und Gegenwart, www.luise-berlin.de

Archiv Berlin:Verkehr, www.berliner-verkehr.de
Die Chronik für Berlins Nahverkehr, www.berliner-linienchronik.de
Hamburger Omnibus Verein e.V., www.hov-bus.de
Sammlungen Christian Marquardt und Axel Reuther

Besuch in Trier



Zu den Fahrgästen des HVSWB gesellte sich der historische Trierer Henschel-Gelenkbus. ■ Fotos: Harald Flux

Trier, die älteste Stadt Deutschlands, ist immer einen Besuch wert. Das gilt in gleichem Maße auch für den „Straßenbahnverein der Stadt Trier 1924 e.V.“.

Bei schönstem Wetter warteten am 7. Mai 2016 dreißig Fahrgäste, darunter zehn weibliche, an der Einstiegstelle in Bad Godesberg auf die Ankunft des historischen Busses des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB).

Nach gut zweistündiger Fahrt war gegen elf Uhr der Be-

triebshof der Stadtwerke Trier erreicht. Hier begrüßten Alfred Klasner und Reinhold Mattes vom Straßenbahnverein ihre Bonner Gäste und führten sie zunächst durch das neu gestaltete kleine Vereinsmuseum.

Ein gemeinsames Mittagessen und eine Stadtrundfahrt im 1962 gebauten historischen Henschel-Gelenkbus der Trierer Stadtwerke rundeten den Besuchstag ab.

Auf der Rückfahrt entlang des Rheins bot sich bei Remagen

ein Blick auf die vielen Personenschiffe, die sich hier zur Fahrt anlässlich des Festes „Rhein in Flammen“ aufreiheten.

Gegen 19 Uhr war Bad Godesberg wieder erreicht, unser Fahrer Ralf Th. Heinzel verabschiedete sich im Namen des Vereins von den Fahrgästen.

(HF)



Mitte oben: Eine der neuen Vitrinen im kleinen Museum der Trierer.

Links: Christian Nolden und Ralf Heinzel vom HVSWB überreichen Alfred Klasner und Reinhold Mattes (von links nach rechts) einen historischen Stadtplan von Trier





Oben: HVSWB-Bus 8603 am 18. Juni 2016 auf der Obus-Drehscheibe in Solingen-Burg.

Mitte rechts: Stefan Menzel (Bildmitte) begrüßt im Solinger Betriebshof die Bonner Gäste.

Unten rechts: Fahrzeuge des Obus-Museums. ■ Fotos: Harald Flux



Tanz auf der Solinger Scheibe

Mit der Fahrt nach Solingen folgte der Historische Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) einer Einladung der dortigen Stadtwerke und des Obus-Museums.

Stefan Menzel, Betriebsleiter des Verkehrsbetriebs Solinger Stadtwerke, empfing die Bonner Reisegruppe am 18. Juni 2016 im Busdepot in der Weidenstraße. Nach der Begrüßung und einem kleinen Frühstück begleitete er uns in strömenden Regen zur Halle des Obus-Museums. Der Vorsitzende des „Obus-Museums Solingen e.V.“, Peter Hoffmann, übernahm dort die Führung und erzählte Interessantes zu den vorbildlich aufbereiteten Fahrzeugen.

Die Fahrt durch die Solinger Innenstadt zum gemeinsamen Mittagessen im Haus Müngsten, einem unterhalb der Müngstener Brücke gelegenen Restaurant, wurde im Stadtteil Burg unterbrochen: Hier befindet sich eine Obus-Drehscheibe, auf der sich der HVSWB-Vereinsbus 8603 von seinen besten Seiten zeigen konnte.

(HF)



Jahreshauptversammlung 2016

Claus Lescrinier als 2. Vorsitzenden bestätigt

Pünktlich um Viertel nach sechs Uhr eröffnet Thomas Nehiba, 1. Vorsitzender des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB), am Donnerstag, 10. März 2016, die Jahreshauptversammlung.

In der Kantine des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf begrüßt er 31 Vereinsmitglieder. Nehiba berichtet über die Fahrten und Veranstaltungen des Vereins im vergangenen Jahr, freut sich über die Aufnahme des 115ten Mitglieds und dankt den vielen Helfern und Unterstützern für ihre tatkräftige Mitarbeit.

Anschließend nehmen die anwesenden Mitglieder die Berichte des Schatzmeisters Martin Wolf und der Kassenprüfer Karin Koldehoff und Martin Koldehoff entgegen. Die Mitgliederversammlung entlastet den Vorstand und die Kassenprüfer einstimmig.

Die turnusgemäß durchzuführenden Neuwahlen bestätigen Claus Lescrinier (2. Vorsitzender), Martin Wolf (Schatzmeister), Volker Dibbern (3. Beisitzer)

sowie Karin und Martin Koldehoff (beide Kassenprüfer) in ihren Ämtern.

Um das Amt des 2. Beisitzers bewirbt sich Andreas Engels und wird einstimmig gewählt. Beim bisherigen Amtsinhaber, Volkhard Stern, der auf eigenen Wunsch ausscheidet, bedankt sich Thomas Nehiba mit herzlich Worten für dessen zehnjähriges Engagement im Verein.

Unter dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ sind die letzten drei verbliebenen Bonner Straßenbahnwagen das beherrschende Thema. Die beiden Vorsitzenden berichten über Gespräche mit den Stadtwerken über den Erhalt des Wagen 13, der „Bönnschen Bimmel“ (Wagen 14) und des seit 1994 abgestellten SSB-Triebwagens 414. Nach einer engagierten Diskussion wird der Vorstand beauftragt, den Dialog weiterzuführen.

Kurz nach halb acht Uhr beendet Thomas Nehiba die Versammlung. (HF)

Bonner Museumsmeilenfest 2016

Seit 1995 feiern die Bonner jährlich das publikumswirksame Museumsmeilenfest. Daran beteiligt sind fünf Museen: das Zoologische Forschungsmuseum Alexander Koenig, das „Haus der Geschichte“, das Kunstmuseum, die Bundeskunsthalle und das im Ortsteil Plittersdorf gelegene Deutsche Museum Bonn. An vier Tagen im Frühjahr bieten diese Häuser besondere Veranstaltungen an, selbstverständlich bei freiem Eintritt.

Die Bus-Pendelfahrten von der Museumsmeile zum etwas abseits gelegenen Deutschen Museum Bonn organisierte auch in diesem Jahr Andrea Niehaus, Leiterin des Museums.

Am 26., 28. und 29. Mai 2016 war hierfür der grü-

ne Bus des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) vorgesehen. Der Wagen verkehrte halbstündlich jeweils zwischen 11 Uhr und 18 Uhr. Das Konzept ging auf: Mehr als 2.000 Besucher nutzten das Angebot.



Der historische Bus des HVSWB steht am Sonntag, 29. Mai 2016, vor dem Kunstmuseum Bonn. Hier beginnen die Pendelfahrten zum Deutschen Museum in Plittersdorf.

■ Foto: Andreas Engels

Viele Vereinsmitglieder trugen zum Gelingen bei, darunter die Fahrer Claus Lescrinier, Heiko Klotzbücher, Konrad Koltzenburg, Sven Künnemann und Björn Sobick.

Andreas Engels, Felix Much und Robin Much waren an allen drei Tagen als Busbegleiter im Einsatz.

Den Informationsstand vor dem Deutschen Museum betreuten Claus-Reiner Nagel, Thomas Nehiba und Martin Wolf.

(HF)



Zu einem gemeinsamen Foto versammelten sich vierzig der über siebzig Gäste. Grillplatz der Waldfreunde, 10. Juli 2016.

■ Foto: Harald Flux

10 Jahre HVSWB

Vereinsmitglieder feiern mit einem Grillfest

Am 18. Februar 2006 wurde der Historische Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) gegründet. Um das zehnjährige Bestehen angemessen zu begehen, lud der Vereinsvorstand die Mitglieder und ihren Angehörigen am Sonntag, 10. Juli 2016, zu einem gemeinsamen Grillfest ein.

Die beiden Vereinsvorsitzenden, Thomas Nehiba und Claus Lesclinier, begrüßten

nachmittags um zwei Uhr sechzig Vereinsmitglieder und etliche Angehörige auf dem Grillplatz der Waldfreunde Duisdorf auf dem Bonner Hardtberg.

Die Stimmung war an diesem Tag wie das Wetter: bestens. Gegen halb sechs Uhr erlosch das Grillfeuer und die Gäste traten den Heimweg an. (HF)



in Kürze ...

Prominentes Neumitglied

Nach dem Museumsmeilenfest 2016 konnte der HVSWB ein neues Mitglied begrüßen: Den Bonner Oberbürgermeister Ashok-Alexander Sridharan. (HF)

KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin

Nahverkehrsfreunde können sich über die Ausgabe 44 des *KÖLN-BONNER* freuen. Angekündigt ist unter anderem ein Beitrag über Bonner Omnibusse. (HF)

Bonner Modellbusse

Drei Bonner Busmodelle des Herstellers BREKINA sind im Handel erhältlich. Sie stellen Standardbusse der Beschaffungsjahre 1969 und 1970 dar. Die Busse im Maßstab 1:87 sind beige lackiert. (HF)



... es auch in anderen Städten Haltestellen mit Schachbrettmuster gibt?

Über Schachbrett-Haltestellen berichteten wir in der Ausgabe 3/2016 des HVSWB aktuell. Ergänzend zeigt das Foto oben den SWB Bus 0809, der am 10. Juni 2016 als Dienstfahrt die Haltestelle Nassestraße in der Bonner Südstadt passiert. ■ Foto: Volkhard Stern



Links: Auch in Düsseldorf hat Haltestellen im Schachbrettmuster. An einer von ihnen hält der historische Achtachser 2663 am 13. Juni 2015. ■ Foto: HVSWB

Unten: In Frankfurt (Main) warten im April 2015 Fahrgäste an der Haltestelle Rohrbacher Straße auf die Linie 12. ■ Foto: Carola Lülsdorf



Terminkalender

Änderung!

Die für den 19. November 2016 vorgesehene Fahrt mit Stadtbahnwagen durch Bonn musste aus organisatorischen Gründen verschoben werden auf

Sonntag, 20. November 2016.

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.