

---

---

# OCM



# CLUB INFO

Interessantes aus dem Omnibus-Club München e.V.

---

---

[www.omnibusclub.de](http://www.omnibusclub.de)

**124-125**

05-06 / 02

30.11.2002

---

### ***Liebe Mitglieder und Freunde,***

zwei überragende Erfolge konnte der OCM in den beiden zurückliegenden Monaten verbuchen: zum einen die Präsentation des frisch restaurierten Büssing / Emmelmann-Reisebusses auf der IAA für Nutzfahrzeuge im September in Hannover, zum anderen die bestandene „Feuerprobe“ des Busses im Shuttleverkehr zur „Langen Nacht der Münchner Museen“ am 19. Oktober in München – gleichzeitig der erste Einsatz eines OCM-Busses im Fahrgastbetrieb überhaupt.

Der Bus konnte von Fa. MANIKA in Güstrow fristgerecht – wenn auch in allerletzter Minute – fertiggestellt werden, die Überführung von Güstrow nach Hannover am 8. September war zugleich die Probefahrt. Lediglich ein Druckluftproblem (aufgrund eines falschen Druckreglers, wie sich später herausstellen sollte) machte einige Zwangspausen erforderlich. Auf der Oldtimer-Sonderschau der IAA war der Bus einer der Stars. Ein Bericht über unsere Teilnahme an der IAA findet sich im Innenteil.

Nach der Ausstellung konnte der Bus dann auf direktem Wege – ohne nochmaligen Umweg über Güstrow – in seine Heimat gefahren werden, wo dann allgemeine Durchsichten, Nacharbeiten sowie einige technische Reparaturen erfolgten, teilweise in einer Fremdwerkstatt, außerdem wurde das TÜV-Gutachten erstellt. Wiederum buchstäblich in letzter Minute – am 17. Oktober – gab der TÜV-Prüfer „grünes Licht“, am 18. Oktober wurde der Bus zugelassen (M-DW 195, H-Kennzeichen ist vorgesehen) und am 19. Oktober rollte er auf der Langen Museumsnacht im Linienverkehr. Auch hierüber wird im Innenteil berichtet. Der Bus wurde nun während des Winters wieder abgemeldet und ist derzeit vorübergehend bei Fa. Ettenhuber Busreisen untergestellt. Dort kann der OCM auch die letzten noch notwendigen Reparaturen an dem Fahrzeug durchführen, ab kommender Saison soll der Bus dann – in begrenzten Umfang – für Sonderfahrten zur Verfügung stehen.

Und noch eine „Punktlandung“ erzielte der OCM vor kurzem: ebenfalls in letzter Minute – zwei Tage vor Verfall des Kraftfahrzeugbriefes – wurde der OCM-Promotionbus, der ehemalige Kaufbeurner MAN SG 240 H, für kurze Zeit zugelassen, um den Briefverfall zu verhindern. Der Prototyp von 1980 war ursprünglich einmal auf MAN München zugelassen und wurde einige Zeit auf der MAN-Teststrecke in München-Karlsfeld auf Herz und Nieren geprüft. Entsprechend erhielt er natürlich auch sein original Münchner Kennzeichen M-XA 4498 wieder. Somit waren heuer bereits drei OCM-Busse regulär zugelassen, wenn auch jeweils nur für kurze Zeit.

Wieder einmal hat der OCM eindrucksvoll bewiesen, dass er trotz aller Widrigkeiten in Bezug auf den Bahnhof 3 einiges zu leisten fähig ist (was wir wohl alles auf die Beine stellen könnten, wenn der Bahnhof 3 wieder geöffnet wäre??). Bei allen, die durch ihr enormes zeitliches und / oder finanzielles Engagement zu unseren großen Erfolgen der letzten Zeit beigetragen haben, möchte sich die Vorstandschaft auf diesem Wege herzlich bedanken! Eine exklusive Sonderfahrt mit dem BÜSSING für alle Spender und natürlich alle aktiven Mitglieder wird im Frühjahr 2003 stattfinden. Der Termin wird rechtzeitig bekannt gegeben. Heuer hat dafür die Zeit einfach nicht mehr gereicht!

Und nun noch ein wichtiger Hinweis in eigener Sache: seit 1.11. lautet meine neue Privatadresse: Silberdistelstraße 49, 80689 München. Die Anschrift in der Hans-Mielich-Straße ist somit **hinfällig!!** Telefon, Fax und Mailadresse(n) bleiben selbstverständlich unverändert, ebenso natürlich die nach wie vor gültige Vereinsadresse in der Söllereckstraße.

Um Verständnis bitte ich dafür, dass aus Zeitgründen heuer nur 5 Ausgaben der Club-Info erscheinen können. Eine sechste Ausgabe ist wegen zeitlicher Engpässe aufgrund zahlreicher anderer anstehender Arbeiten im OCM und wegen meines Umzugs leider einfach nicht mehr möglich. Dafür ist die vorliegende Ausgabe etwas dicker. Der Vorstand wünscht daher schon jetzt allen Lesern ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest sowie alles Gute für das Jahr 2003!

Und nun viel Spaß beim Lesen der 124. Ausgabe unserer Vereinsnachrichten und auf ein erfolgreiches OCM-Jahr 2003!

*Wolfgang Weiß*

---

**Wir machen Münchner Stadt-Geschichte**

# Clubinternes

**Büssing-Restaurierung.....** Alles in allem gut 60.000,- Euro ließ sich der OCM die Restaurierung des Büssing-Reisebusses kosten – ein immenser Betrag, wenn man bedenkt, dass durch die Jahresbeiträge nicht einmal ein Zehntel von dieser Summe eingenommen wird. Warum wir uns dennoch zu diesem Schritt entschließen konnten, soll im Folgenden nochmals kurz erläutert werden:

Die Notwendigkeit, endlich ein eigenes, top-restauriertes Museumsfahrzeug zu besitzen, liegt auf der Hand – zum einen natürlich für Sonderfahrten mit einem eigenen Bus, zum anderen aber auch zu Präsentationszwecken. Dass dieser Bus hierfür mehr als geeignet ist, steht außer Frage. Zudem kann dieser Bus – im Gegensatz zu einem Linienbus mit Holzsitzen – auch besser vermarktet werden, um letztendlich das Defizit zu senken.

Das größte Problem war natürlich finanzieller Art – es konnte jedoch komplett aus eigener Kraft, also ohne Sponsoren von außen, gelöst werden, worauf wir besonders stolz sind. Zum einen konnten die Gewinne aus dem OCM-Shop verwendet werden – dies war seinerzeit ja sogar der Hauptgrund für uns, den Souvenirversand überhaupt ins Leben zu rufen. Zum anderen haben wir uns in letzter Zeit (nicht zuletzt sogar durch die Sperrung des Bahnhofs 3...) mit dem Erwerb von Ersatzteilen für andere Fahrzeuge sehr zurückgehalten, sodass ein finanzielles Polster geschaffen werden konnte. Dies alles hätte jedoch bei weitem nicht ausgereicht – letztendlich ermöglicht wurde das Projekt nur durch die zahlreichen Spenden und Darlehen etlicher unserer Mitglieder und Freunde, die teilweise beträchtliche Beträge überwiesen haben. Hierfür nochmals ein herzliches Dankeschön! Wie eingangs bereits erwähnt, wird für alle, die sich finanziell oder durch ihre Mitarbeit engagiert haben, im Frühjahr 2003 eine exklusive Sonderfahrt mit diesem Bus stattfinden.

Nochmals der Ablauf: Im Mai wurde der Auftrag an Firma Manika in Güstrow (bei Rostock) erteilt (über die Gründe für diese Auswahl haben wir ja bereits ausführlich berichtet), seit Anfang Juni befand sich der Bus dort. In einer Rekordzeit wurden die komplette Karosserie, der Innenraum sowie der Unterbodenbereich erneuert bzw. instandgesetzt. Auch technisch erfolgten einige Arbeiten, wobei hier jedoch noch einiges zu tun ist. Über den Stand der Arbeiten wurde der OCM laufend informiert, im Juli waren Vorstand und technischer Beauftragter einen Tag lang vor Ort.

Bis eine Woche vor der IAA konnten wir allerdings nicht definitiv sagen, ob wir mit diesem Bus nun teilnehmen können oder nicht – erst unmittelbar davor erhielten wir „grünes Licht“, den Bus abzuholen. Die Überführung

von Güstrow nach Hannover war zugleich die Probefahrt...

Nach der IAA wurde der Bus nach München gefahren, wo dann verschiedene Nacharbeiten sowie die TÜV-Abnahme erfolgten, sodass der Bus – gerade noch rechtzeitig zur „Langen Nacht der Museen“ – zugelassen werden konnte.

Mangels Werkstattmöglichkeit in München ist der Bus nun vorübergehend bei Fa. Ettenhuber in Schlacht untergestellt, wo die noch ausstehenden Reparaturen wie z.B. Austausch des Kühlers erfolgen werden. Für die Unterstützung der Firma Ettenhuber vielen Dank!

Das Foto von Andreas Stohl zeigt den BÜSSING bei Abholung in Güstrow auf dem Gelände der Firma MANIKA (09.09.2002).



**Nutzfahrzeug-IAA.....** Die bislang längste Veranstaltung, an der der OCM jemals aktiv teilnahm, war die diesjährige Nutzfahrzeug-IAA in Hannover, auf der unser frisch restaurierter BÜSSING-Reisebus im Rahmen der Sonderschau „Omnibus-Oldtimer“ erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Insgesamt 2 Wochen lang (inkl. Auf- und Abbau) waren Mitglieder des OCM ununterbrochen vor Ort, informierten über den OCM sowie seine Museumsziele und beantworteten alle Fragen rund um das Thema „Oldtimerbusse“ allgemein und über den Büssing im Besonderen. Und selbstverständlich war auch der Souvenirverkauf mit von der Partie – unser kleines, aber feines Sortiment stieß auf großes Interesse!

Über 20 hochinteressante und vor allem hervorragend restaurierte Oldies waren auf der IAA zu sehen – organisiert und durchgeführt wurde diese Sonderschau wiederum von OCM-Mitglied Dr.-Ing. E.h. Konrad Auwärter, seines Zeichens der wohl aktivste Kenner und Förderer der Omnibus-Oldtimer-Szene. Auch von Herrn Auwärter kam natürlich eine Spende für den Büssing, wenn auch nicht auf direktem Wege: alle OCM-Mitglieder, die in Hannover mit dabei waren, konnten auf seine Kosten übernachten und auch das Abendessen für die Mitarbeiter ging zumeist auf seine Rechnung. Von den Teilnehmern gingen inzwischen

Spenden in entsprechender Höhe auf dem OCM-Konto ein. Hierfür unser herzlichster Dank!

Neben dem guten Verkauf, den zahlreichen neuen Kontakten (u.a. zur Presse) und dem hervorragenden Auftritt des OCM zeichnet sich durch unsere IAA-Teilnahme bereits ein weiterer großer Wurf ab: unser Museumsbus 5 (MAN / Göppel 890 UG M 16 A, Baujahr 1965), soll 2004 auf der IAA stehen – toprestauriert, versteht sich! Dieser älteste existierende Gelenkbus der Münchner Stadtwerke (ehemalige Wagennummer 145) und zugleich der älteste erhaltene MAN-Gelenkbus überhaupt ist eine absolute Rarität, jedoch auch eines unserer Sorgenkinder – er ist zwar bedingt fahrbereit, sein Allgemeinzustand jedoch lässt sehr zu wünschen übrig.

Natürlich ist der OCM nicht in der Lage, dieses Projekt selbst zu finanzieren; wie die Restaurierung vonstatten gehen soll, wer sie durchführt und wer für die Finanzierung aufkommt – das steht in der nächsten Club-Info, wenn alles unter Dach und Fach ist. Fest steht: der Bus wird demnächst aus dem Bahnhof 3 gefahren – eine Genehmigung liegt bereits vor. Die Überführung in die Werkstätte, die sich wiederum in den neuen Bundesländern befindet, soll evtl. noch heuer erfolgen.



*Wird ab 2003 restauriert: OCM-Museumsbus 5 (MAN / Göppel 890 UG M 16 A, Baujahr 1965). Der ehemalige Stadtwerke-München-Bus ist der älteste existierende MAN-Gelenkbus überhaupt (vgl. Seite 7).*

**Die Lange Nacht der Münchner Museen.....** Zum vierten Mal fand heuer die „Lange Nacht der Münchner Museen“ statt, bei der über 60 Münchner Museen bis 2 Uhr Nachts geöffnet hatten und von 4 Shuttlebuslinien aus der Innenstadt zu erreichen waren. Eine fünfte Linie verband heuer das BMW-Museum am Petuelring mit dem Triebwerksmuseum der MTU. Auf dieser Linie gab es eine Premiere: erstmals wurde mit unserem BÜSSING ein OCM-Bus im Fahrgastverkehr eingesetzt. Um alle Auflagen zu erfüllen, wurde der Bus an diesem Tag der MVG als Konzessionsinhaberin offiziell ausgeliehen, die ihn dann vom Betriebshof Ost

aus einsetzte. Koordiniert wurde alles vom OCM, die Fahrer waren natürlich ebenfalls vom OCM – hatten jedoch ganz regulär (MVG-)Dienst auf dieser Linie. Der OCM hat daher auch nicht viel dafür verlangt – es wurde vereinbart, dass die MVG dem OCM nur den eingesparten Betrag für den Normalbus, der sonst hätte ausrücken müssen, erstattet.

Der allererste Linieneinsatz eines OCM-Museumsbusses verlief ohne Zwischenfälle und war quasi der Vorgeschmack auf zukünftige Sonderfahrten mit diesem Bus. Selbstverständlich wurden entsprechende Infozettel verteilt. Der große Erfolg zeigt, wie begehrt historische Fahrzeugeinsätze beim Publikum sind – der Oldtimer war häufig doppelt so gut besetzt wie der auf dem anderen Kurs dieser Linie eingesetzte herkömmliche Bus!

Am Odeonsplatz, dem zentralen Punkt der Veranstaltung, war der OCM zudem – zusammen mit den Kollegen vom Trambahnmuseum – mit Info- und Verkaufsstand vertreten, außerdem war SWM/MVG-Museumsbus 4002 als Blickfang ausgestellt.

Beim Veranstalter, dem Münchner Stadtmagazin „GO!“, bedanken wir uns an dieser Stelle herzlich für den Auftrag, den Büssing einzusetzen, und natürlich dafür, dass uns auch die Teilnahme mit unserem „Standardprogramm“ wiederum ermöglicht wurde.

Und ganz besonders danken wir natürlich auch der MVG, dass der historische Einsatz so problemlos erfolgen konnte.

**Kostensenkungen.....** In der letzten Ausgabe haben wir zum einen darum gebeten, zur Kosteneinsparung auf den Versand der Club-Info zu verzichten und sich die jeweils neueste Ausgabe aus dem Netz zu laden, zum anderen, uns zur Beitragszahlung eine Einzugsermächtigung zu erteilen – denn bei normalen Überweisungen fallen 50 Cent Gebühren an, beim Bankeinzug nur 5 Cent. Viele sind uns auf diese Weise entgegen gekommen – vielen Dank! Auch wenn wir mittlerweile mit fünfstelligen Euro-Beträgen jonglieren, es zählt natürlich weiterhin jeder Cent! ☺

**SG 240 H.....** OCM-Promotionbus, der Prototyp des MAN SG 240 H (vgl. Meldung Titelseite), ist nun wieder uneingeschränkt fahrbereit: der von OCM-Mitgliedern selbst generalüberholte Motor läuft inzwischen einwandfrei. Die Ersatzteile dafür (Kolben, Lager, Zylinderköpfe, ...) erhielt der OCM im Rahmen der Unterstützung durch die MAN Nutzfahrzeuge AG kostenlos, wofür wir uns auf diesem Wege nochmals herzlich bedanken möchten!

Mittlerweile sind auch die Sitzpolster ausgebaut und werden evtl. noch heuer neu bezogen, außerdem werden weitere Schweißarbeiten erledigt.

**Hallenstellplätze, für Busse geeignet, in Mühldorf (Obb.) zu vermieten. 3,50 €zzgl. NK / m<sup>2</sup>  
Tel. 089 / 611 56 23, Fax 089 / 62 30 39 11**

Neues aus dem OCM-SHOP:Schriften:

„Münchens R-Wagen – die weiß-blauen Niederflurbahnen“ (Klaus Onnich / Thomas Badalec), 192 Seiten, DIN A4, 345 Fotos, davon 64 in Farbe. Erscheinungstermin vsl. Dezember 2002. 36,-- € Best.-Nr. SC-F-027

**Sonderheft „Oldtimer auf der IAA“** (nur vorübergehend im Sortiment!) 5,-- € (ohne Bestellnummer)

Krawattenhalter (je 7,70 €):

**Münchner Niederflur-Tram Typ R 3.3** (Adtranz)  
Best.-Nr. AC-F-017

**Münchner Niederflur-Tram Typ R 1.1** („SIEMENS-MAN“);  
Best.-Nr. AC-F-018

**Münchner Niederflur-Tram Typ R 1.1** („AEG Bahnsysteme“); Best.-Nr. AC-F-019

**Münchner U-Bahn Typ B**; Best.-Nr. AC-F-020

**Münchner U-Bahn Typ C1.9**; Best.-Nr. AC-F-021 (vs. ab Januar 2003)

Wieder erhältlich:

**NEOPLAN Centroliner** (gelb; NEOPLAN-Werbeartikel);  
Best.-Nr. AC-F-008

Seidenkrawatten:

**Original-Seidenkrawatte (Handarbeit!) mit OCM-Museumsbus** nach Wahl (Bitte Typ und/oder Museumsbusnummer angeben!!)  
44,90 €  
Nur auf Vorbestellung! Best.-Nr. AC-E-007

**Termine.....** Das **OCM-Clubtreffen im Dezember** findet bereits am Freitag, den 20.12.2002 statt. Ort und Beginn wie gewohnt: 20 Uhr in der „Gartenstadt“ am Mangfallplatz, Naupliastraße 2 (Anfahrt: U1, Bus 39, 98, 99, 200 bis Mangfallplatz). Das Januar-Treffen am 31.01.2003 (**ab 19.30 Uhr!**) ist zugleich Jahreshauptversammlung (siehe gesonderte Einladung).

Die Vereinsabende der „**Freunde des Münchner Trambahn-Museums e.V. (FMTM)**“ finden jeweils am zweiten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr in der Gaststätte „Dietrich von Bern“ (Dietrichstraße 2 / Ecke Dachauer Straße) statt. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist dieses Lokal durch die Trambahnlinien 20 und 21, Haltestelle „Borstei“, sowie die U-Bahn-Linie U1 und die Buslinien 83, 177 und 178 Haltestelle „Westfriedhof“, optimal erschlossen.

# Von Gleichgesinnten

**50 Jahre Obus in Solingen**

von Karsten Müller und Mattis Schindler

In der Woche vom 17. bis 23. Juni 2002 feierte man in Solingen das 50-jährige Jubiläum des Obus, welches auf die offizielle Inbetriebnahme am 19. Juni 1952 zurückgeht. Das Jubiläum wurde durch die Stadtwerke Solingen und das Obus-Museum Solingen mit einer „Festwoche“ gewürdigt. Zu diesem Jubiläum lud man auch historische Fahrzeuge anderer Vereine und Privatbetreiber ein, die beginnend ab dem 11.06.2002 in Solingen eintrafen:

**Solingen 1** (Henschel / Uerdingen / BBC ÜHIII 1952), Einsatz bis 1969, Überführung nach England, seit 1976 als historischer Obus wieder zugelassen, Eigentümer J. Ward; **Baden-Baden 231** (Henschel / BBC HS 160 OSL 1959), Einsatz bis 1971 und nochmals bis 1979 in Esslingen als Wagen 23, Überführung nach England, seit 1991 als historischer Obus wieder zugelassen, Eigentümer J. Ward; **Arnheim 101** (BUT / Verheul / EE 972T 1949), Einsatz bis 1972, Erhaltung auf Initiative der niederländischen Abteilung der englischen National Trolleybus Association (NTA), seit 1984 wieder in Arnheim als historischer Obus im Einsatz sowie der DVN-Obus **Eberswalde 19** (ŠKODA 9Tr14 1969) - wie bekannt seit 1998 historischer Obus in Eberswalde. Dies stellte den ersten Einsatz unseres Obusses außerhalb von Eberswalde dar.

Bepackt mit allerlei Ersatzteilen, Ersatzreifen (so was nimmt man mit auf Reisen!!!) und unserem „Blauen JELCZ“ trat „unser Neuner“ mit Hilfe der Technik unserer Busgruppe (Vereinszugmaschine sowie der Semiteflader in DVN-Betreuung) am 13.06.2002 die 11-stündige Reise in das 670 km entfernte Solingen an. Am 14.06. wurden die Einsatzgrundlagen mit den Stadtwerken Solingen nochmals abgestimmt und die Solinger Weichensteuerungen komplettiert sowie jede Menge Proberunden auf dem Depot gedreht.

Weiterhin wurde in einer englisch-deutschen Zusammenarbeit der Arnheimer Wagen überprüft und auch an diesem die Weichensteuerung nachgerüstet und ausgiebig getestet. Gegen Mittag versammelten sich die Obusse zu einer Parade mit den Solinger Wagen vom Typ MAN SG 200 HO und SL 172 HO.

Der Einsatz von Fahrzeugen aus dem Bestand des Vereins Obus-Museum Solingen war noch nicht möglich, da keines der vorhandenen Fahrzeuge fahrfähig ist und der junge Verein ihnen erst einmal ein Dach über dem Kopf schaffen muss. Man hat für eine Halle auf dem Gelände der SW Solingen, die Instandsetzung von vier Obussen (Solingen 059, St. Gallen + Anhänger ex Warschau, Solingen Typ TS (Rückkauf aus Mendoza / Argentinien), Bern 55), drei

Dieselbussen (HS 160 USL, O 302, O 305) sowie einen Turmwagen (ex Obus Kaiserslautern) Fördermittel beim Land NRW beantragt und hofft auf erste Zuweisungen in diesem und im nächsten Jahr.

Die Aktionen in der Festwoche wurden somit mit den „fremden“ Fahrzeugen absolviert, was aber für besonderes Interesse bei den Solinger Bürgern sorgte. Ein einziges Fahrzeug der Stadtwerke war an den Feierlichkeiten beteiligt. Dies war das erste Fahrzeug einer neuen Generation von Obussen in Solingen (Van Hool AG 300 T / KIEPE), das der Fachwelt am Mittwoch präsentiert und zum Volksfest am Samstag ausgestellt wurde.

Die Tage, von Montag- bis Donnerstagnachmittag, waren von Veranstaltungen für geladene Gäste und einer Ausstellungseröffnung bestimmt. So tagte die Obusgruppe des VDV in Solingen. Die Nutzung wäre durch die Solinger ohnehin gering gewesen, gab es doch Temperaturrekorde von fast 40 Grad, was am Dienstag einigen modernen holländischen Obussen eine Überhitzung der Traktionselektronik bescherte, während die historischen Wagen „durchhielten“!

Da der DVN leider keinen Fahrer für den 9Tr stellen konnte, fuhr den 9Tr der Marketingmitarbeiter der SWS und Vorstand des Vereins Obus-Museum Solingen, Mike Bankes. Die Fahrgäste wurden durch Vereinsmitglieder des Obus-Museums Solingen und Vereinsfreunde unserer Arbeitsgruppen Straßenbahnen und Obus betreut.

Am Donnerstag und Freitagabend erfolgten gut besuchte abendliche öffentliche Fahrten im Solinger Obusnetz, u.a. auf die Drehscheibe in Burg und bis zur Schwebebahn in Wuppertal. Zum Abschluss der Rundfahrten am Freitag gelangte man in „Auf der Höhe“ an den jüngsten Endpunkt des Netzes.

Leider „kochte“ am Freitag Abend das Öl im Differential des Arnheimer Obus und die alten Bronzeshnradräder nahmen erheblichen Schaden, so dass der Wagen nicht mehr eingesetzt werden konnte.

Am Samstag fand ein Volksfest am Graf-Wilhelm-Platz statt, der zentralen Haltestelle im Netz. Von hier aus starteten die Busse zu halbstündigen Runden zu den Zwischenwendestellen im Netz – mit kurzfristigen Behinderungen durch Fußballfreunde... Am Abend ging es dann zu einem Vereinsabend, der zur Vorstellung der Gastvereine und des Obusmuseums diente. Dieser Abend wurde gleichfalls genutzt, um Mike Bankes für seinen großen persönlichen Einsatz bei der Vorbereitung der Festwoche zu danken. Seit diesem Tag ist er im Besitz eines 9Tr-T-Shirt, welches er am folgenden Tag voller Stolz trug.

Der Sonntag brachte die Rundfahrten im Rahmen der Aktion „Bergischer Ring“, bei der Vereine und Museen ihre Aktionen aufeinander abgestimmt vorstellen. Der 9Tr hatte die Aufgabe, mit der Fahrt über den Bahnhof Ohligs Anschluss zu einem historischen Schienenbus herzustellen. Für drei dieser Rundfahrten durfte auch der Arnheimer Obusfahrer an Lenkrad unseres 9Tr, der wie schon erwähnt seinen Obus defekt im Depot stehen lassen musste. Nach Ende der

Rundfahrten, einige aus den Betreuungsteams mussten wegen des langen Rückweges bereits am frühen Nachmittag wieder abreisen, wurde der 9Tr auf den Transporthänger der Arbeitsgruppe Bus verladen, um am Montagmorgen auf seine lange Heimreise zu gehen. Gegen 20 Uhr traf der Bus wohlbehalten wieder in Eberswalde ein. Er hat in Solingen 376 km absolviert. Die Aktion war für den DVN sehr erfolgreich, denn der Verein konnte sich würdig präsentieren und erfreulich viele Souvenirs verkaufen. Die Mitglieder der AG Obus und ihre Helfer aus Potsdam hatten trotz so manchen Stresses bei den Fahrten bleibende schöne Erlebnisse. Der Solinger Verein hatte Mut bewiesen, solch eine Riesenaktion zu organisieren und hat sicher Erfahrungen für die weitere Arbeit gesammelt, aber auch Anregungen für die anderen Beteiligten hinterlassen.

Wir möchten uns auch an dieser Stelle bei den Organisatoren des Obus-Museums Solingen und bei den Stadtwerken Solingen für die gute Zusammenarbeit bedanken. *Karsten Müller / Mattis Schindler*

## Aktuell

**Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG).....** Am Samstag, den 09.11.2002 erfolgte die öffentliche Präsentation des ersten Vertreters der neuen U-Bahn-Generation vom **Typ C 1.9**. Der durchgängige 6-Wagen-Zug konnte auf der Linie U2 zwischen Feldmoching und Milbertshofen getestet werden. Aufgrund anfänglicher Schwierigkeiten u.a. mit den Kupplungen, die vom Hersteller zu verantworten waren, rollt die neue U-Bahn-Generation mit fast zweijähriger Verspätung an. Bestellt sind vorerst 10 komplette Züge. Seit 11.11.2002 verkehrt der erste Zug im Fahrgastbetrieb auf den Linie U6. Wenn alle neuen Züge einsatzbereit sind, werden einige Fahrzeuge der ersten Münchner U-Bahn-Generation verkauft.

*Anm. d. Red.: Nach wie vor im Fahrgastbetrieb befindet sich Münchens allererster U-Bahn-Wagen, der Prototyp aus dem Jahr 1967 (Typ A1.1, Wagen 6091/7091 ex 6001 a/b), mit dem seinerzeit die ersten U-Bahn-Testfahrten in München durchgeführt wurden. Er steht derzeit nicht zur Ausmusterung an, da er auch noch als Schmierwagen Verwendung findet. Seine Erhaltung als Museums- und/oder Partyzug wurde bereits des öfteren vorgeschlagen und würde sehr sinnvoll erscheinen. Denn welche Stadt kann von sich behaupten, ihren ersten U-Bahn-Zug erhalten zu haben? Natürlich ist das nicht Aufgabe des OCM, wir würden dies jedoch sehr befürworten. In Berlin finden übrigens in regelmäßigen Abständen und unter regem Publikumsinteresse Fahrten mit einem historischen U-Bahn-Zug statt – zugegebenerweise etwas älteren Baujahres, nämlich aus den 20er-Jahren, aber auch dieser Zug war bei seiner Ausmusterung und dem*

*Entschluss, ihn als Museumszug zu erhalten, 40 Jahre alt!*

Zum **Fahrplanwechsel am 15.12.2002** treten bei der MVG einige zum Teil größere Änderungen im Busnetz in Kraft; hier das Wichtigste in Kürze, detaillierte Informationen bitten wir dem MVV-Fahrplanbuch zu entnehmen, das demnächst erscheint.

Zur Anbindung der neu entstandenen Parkstadt Schwabing wird als Vorlauf zur geplanten Trambahn-Linie 23 die neue Buslinie 123 eingerichtet, die vorerst von Montag bis Sonntag jeweils bis etwa 23 Uhr alle 20 Minuten ab Münchner Freiheit zur Parkstadt Schwabing und zurück verkehrt. Endstation ist Alfred-Arndt-Straße (bisher die Haltestelle Duisburger Straße der Linie 143). Wieder eingeführt wird die Linie 185, die montags mit freitags in der Hauptverkehrszeit das Neubaugebiet an der Neuherbergstraße mit der Münchner Freiheit verbindet. Die Linie 43 fährt künftig nicht mehr zur Münchner Freiheit, sondern ab Domagkstraße zur Studentenstadt und ersetzt dort die Linie 143. An der Alfred-Arndt-Straße besteht Anschluss zur Linie 123. Die Linie 143 fährt künftig zwischen Olympiazentrum und Moosach und verstärkt die Linien 36 und 41.

Die Linien 184 und 186 werden durch die neue Linie 86 (Olympiazentrum – Feldmoching Bf. Ost) ersetzt; auf dem Abschnitt Feldmoching Bahnhof – Dülferstraße wird die Linie 83 von 20- auf 10-Minuten-Takt verdichtet. Die Linie 180 verkehrt künftig generell bis Aschenbrennerstraße.

Die Nachtlinie N81 erhält im Bereich Dülferstraße einen neuen Linienweg und befährt nun, aus Schwabing kommend, ab Hasenberg Süd einen Ring über Weitlstraße – Dülferstraße – Aschenbrennerstraße – Hasenberg – Feldmoching Bf. (Ost) – Hasenberg Süd und weiter über den gewohnten Linienweg zur Münchner Freiheit.

Zur Verbesserung der Anschlüsse an der Quiddestraße wird die Linie 97 (Neuperlach Zentrum – Quiddestraße – Neuperlach Süd) künftig in der Haupt- und Normalverkehrszeit statt von der Linie 39 durch die neue Ringlinie 197 (Neuperlach Zentrum – Quiddestraße – Neuperlach Zentrum) verstärkt. Beide Linien fahren exakt verzahnt alle 20 Minuten, sodass sich auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt ein 10-Minuten-Takt ergibt. Die Linie 39 fährt nun ab Holzriesenstraße direkt nach Neuperlach Zentrum und von dort weiter über die bisherige Linie 195 zum Klara-Ziegler-Bogen. Die Linie 195 entfällt als Liniennummer. Auf der Linie 38 (Perlach – Trudering – Riem) werden an Schultagen bis etwa 9.00 Uhr Gelenkbusse eingesetzt; an Wochenenden wird tagsüber künftig auch der Abschnitt von Trudering zur Messestadt West bedient. Die Linie 95 (Ostbahnhof – Waldperlach) wird teilweise, die Linie 96 (Ostbahnhof – Emdenstraße) komplett beschleunigt.

Im Bereich Pasing werden die Linien 34 (Fürstenried West – Pasing) und 70 (Pasing – Maria-Eich-Straße)

zur neuen Linie 34 (Fürstenried West – Maria-Eich-Straße) zusammengelegt. Die Linien 73 und 173 werden künftig mit Gelenkbussen bedient. Die Linien 77 und 78 tauschen im Bereich Manzostraße ihre Äste, sodass sich ganztags ein einheitlicher Fahrtweg ergibt. Im Bereich Großhadern übernimmt die Linie 35 ab Waldfriedhof die Funktion der Linie 67, die dann als Linienbezeichnung entfällt.

Die Linie 45 (Ostbahnhof – Giesing – Aidenbachstraße) wird künftig von Montag mit Freitag mit Gelenkbussen bedient; der Takt wird in der HVZ von 7/8 auf 10 Minuten ausgedehnt. Im Bereich Hofmannstraße erhält die Linie 45 einen geringfügig geänderten Linienweg.

Die Linie 183 (Westendstraße – Rotkreuzplatz) verkehrt in Zukunft auch an Werktagen nur alle 20 Minuten, dafür jedoch an allen Betriebstagen ganztags über den kompletten Linienweg. Es wird eine neue Haltestelle „Wilhelm-Hale-Straße“ eingerichtet.

## Auch das noch...



Ohne Worte...

## Impressum

### OCM CLUB-INFO

Informationsblatt des Omnibus-Club München e.V. (OCM)  
Erscheinungsweise: sechsmal jährlich, Auflage: 160 Stück  
Eigendruck im Selbstverlag.

Jahresabonnement: 10,- € für Mitglieder kostenlos. Alle mit Namen oder Initialen gekennzeichneten Beiträge geben ausschließlich die Meinung des Verfassers, nicht jedoch eine Stellungnahme des OCM wieder.

Verantwortlich für den Inhalt und Computer-Satz: W. Weiß,  
Silberdistelstraße 49, 80689 München, Tel.: 089 / 611 56 23,

Fax: 089 / 62 30 39 11 (**auch Souvenirversand!**).

Vereinsanschrift: Söllereckstr. 12, 81545 München

[www.omnibusclub.de](http://www.omnibusclub.de); e-Mail: [ocm@omnibusclub.de](mailto:ocm@omnibusclub.de)

Bankverbindung: Konto-Nr. 60-173 622 der Stadtparkasse München, BLZ 701 500 00. Bei allen Überweisungen bitte Zweck (Beitrag, Spende, OCM-SHOP, u.dgl.) und Absender nicht vergessen!!

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2002.

## Die Museumsbusse des Omnibus-Club München e.V.

### 5. Folge: MAN-„Metrogelenkbus“



OCM OMNIBUS-CLUB MÜNCHEN e.V.  
 Wolfgang Weiß, Silberdistelstr. 49, 80689 München  
 Tel. 089 / 611 56 23, Fax: 089 / 62 30 39 11  
 Wolfgang.Weiss@omnibusclub.de  
 www.omnibusclub.de



In den 40er- und 50er-Jahren war es üblich, dass auf stark frequentierten Buslinien Fahrzeuge mit Anhängern eingesetzt wurden, um die Kapazität zu erhöhen. Als der Anhängerbetrieb in den 60er-Jahren aus Sicherheitsgründen verboten wurde, waren die deutschen Verkehrsbetriebe gezwungen, sich mit dem Thema Gelenkbus auseinander zu setzen – eine Fahrzeugart, die zum damaligen Zeitpunkt noch eine sehr untergeordnete Rolle spielte.

Im Jahr 1962 stellten die Münchner Stadtwerke – nachdem ein baugleiches Fahrzeug der Stadtwerke Augsburg in München getestet worden war – ihre ersten 7 Gelenkbusse in Dienst (Wagen 101 – 107). Es handelte sich um 160 (!) PS starke – oder vielmehr schwache – MAN-Fahrzeuge vom Typ 760 UO 2 in der typischen runden Bauform der damaligen Zeit. Wenngleich diese 7 Fahrzeuge aufgrund der schwachen Motorisierung bei voller Besetzung noch einige Probleme bereiteten, so zeigte sich, dass diese Bauart den Anforderungen eines modernen und wendigen Massenverkehrsmittels durchaus entspricht. Bereits ein Jahr später wurden daher 11 weitere Gelenkbusse (Wagen 108 – 118) bei den Münchner Verkehrsbetrieben in Dienst gestellt – es waren dies bereits Fahrzeuge des moderneren, 192 PS starken Nachfolgetyps MAN 890 UG M 16. Diese bewährten sich ausgesprochen gut. Von 1964 bis 1966 wurden daher weitere 43 Gelenkbusse des Typs 890 UG M 16 A, jetzt mit vorderer Doppeltüre (dafür steht das „A“,) angeschafft. Diese erhielten die Betriebsnummern 119 bis 162. Die letzten Anhängerzüge konnten somit aus dem Verkehr gezogen werden, 1966 lief die Sondergenehmigung für den Anhängerbetrieb auch in München endgültig aus. Während die 12 im Jahr 1966 gelieferten „890er“ bereits ein Voith 3-Gang-Automaticgetriebe aufwiesen, war bis 1965 die Zweigang-Automatic Standard.

Außer den ersten 7, zu schwach motorisierten Gelenkbussen von 1962, die bereits 1968 wieder verkauft wurden, blieben diese ersten Gelenkfahrzeuge der SWM größtenteils bis 1975 im Einsatz, als Neufahrzeuge des Typs MAN SG 192 (43 Stück) und SETRA SG 180 S (12 Stück) angeschafft wurden, einige sogar etwas länger. Als letzter „Ur-Gelenkbus“ wurde Wagen 159 im Jahre 1978 ausgemustert, der zuletzt immer noch sporadisch auf der Linie 44 (damals Ratzingerplatz – Effnerplatz – Olympiazentrum) zum Einsatz kam.

Aus der Lieferung von 1965 stammt Museumsbus Nr. 5 des Omnibus-Club München e.V.: es handelt sich um den ehemaligen Wagen Nr. 145, der bis 1976 im Einsatz war und danach an eine Privatfirma aus Oberhessen verkauft wurde, wo er noch bis 1988 (!) in orange-gelber Lackierung im Einsatz war, länger als alle anderen Fahrzeuge dieses Typs. Viele wurden nach ihrem Ausscheiden aus dem Bestand der Münchner Stadtwerke gleich verschrottet, nur wenige kamen noch andersorts zum Einsatz.

Auch wenn der Zustand des Busses sehr zu wünschen übrig lässt, so existiert er immerhin noch und ist sogar (begrenzt) fahrfähig. Es ist dies der älteste erhaltene Gelenkbus der SWM und zugleich der älteste MAN-Gelenkbus überhaupt. Zwar ist nach wie vor keine Entscheidung über die Zukunft des Bahnhofs 3 gefallen; dennoch wird dieser einzigartige Bus – übrigens einer der ganz wenigen Oldtimer-Gelenkbusse, die es überhaupt gibt – nun restauriert und selbstverständlich auch wieder sein originales, weiß-blaues Farbkleid erhalten. Hierfür ergibt sich derzeit eine Chance, die wir natürlich nicht verstreichen lassen! Wiederum seine Hände im Spiel hat unser Mitglied und Förderer, Herr Dr. Ing. E.h. Konrad Auwärter. Näheres in der nächsten Ausgabe.

Gesucht wird übrigens noch ein Original-Schaffnersitz, der leider nicht mehr vorhanden ist. Ansonsten ist der Bus nahezu komplett.



Foto: In diesem Zustand soll sich OCM-Museumsbus 5, der MAN 890 UG M 16 A aus dem Jahr 1965, ab 2004 wieder präsentieren. Das Foto zeigt den Wagen 123 im Jahre 1965 auf Linie 52 am Viktualienmarkt. Der Nachläufer stammt von Göppel in Augsburg. Ein Foto des OCM-Busses im jetzigen Zustand ist auf Seite 3 zu sehen. Foto: Archiv OCM (Postkartenmotiv!)

München, 2. Dezember 2002

# E I N L A D U N G

## zur 16. ordentlichen Jahreshauptversammlung des Omnibus-Club München e.V.

am Freitag, den 31. Januar 2003 um 19.30 Uhr in der  
Gaststätte "Gartenstadt" (Naupliastr. 2/Mangfallplatz)

### Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Ernennung des Protokollführers
3. Annahme der Tagesordnung
4. Jahresbericht des Vorstands
5. Jahresbericht des Kassenführers
6. Wahlen des Vorstands, des Kassenführers, des Archivars, des Technischen Beauftragten sowie des Lageristen
7. Ausschluss von Vereinsmitgliedern wegen unterlassener Beitragszahlung
8. Diskussion und Abstimmung über ein neues Vereinslokal
9. Anträge der Vereinsmitglieder
10. Abstimmung über Anträge der Mitglieder
11. Wünsche, Kritik, Anregungen, ...
12. Schlussworte des Vorstands, allgemeine Aussprache, Pläne für das bevorstehende Jahr

Stimmberechtigt sind nur Vereinsmitglieder!

München, im Dezember 2002  
Der Vorstand

---

**Wir machen Münchner *Stadt*-Geschichte**

Vereinsanschrift: Omnibus-Club München e.V., Söllereckstr. 12, 81545 München  
Fon: 089 / 611 56 23 Fax: 089 / 62 30 39 11  
<http://www.omnibusclub.de> Email: [ocm@omnibusclub.de](mailto:ocm@omnibusclub.de)  
Bankverbindung : Konto-Nummer 60-173 622 der Stadtsparkasse München (BLZ 701 500 00)

Der Verein ist vom Finanzamt München für Körperschaften als gemeinnützig anerkannt.