



Interessantes aus dem Omnibus-Club München e.V.

www.omnibusclub.de

151
02 / 07
09.04.2007

Liebe Mitglieder und Freunde,

es ist soweit: der 890 UG-M 16 A, der älteste existierende MAN / Göppel- und zugleich der älteste erhaltene Münchner Gelenkbus, ist seit Mitte März 2007 wieder in seiner Heimat! Die Kollegen aus Erfurt, die den Bus über vier Jahre lang von Grund auf saniert haben, leisteten wahrlich ganze Arbeit und übergaben dem OCM rechtzeitig zur „Retro-Classics 2007“ ein absolutes Schmuckstück und einen Meilenstein der Münchner Busgeschichte. 1965 war der Gelenkbus in München unter der Wagen-Nummer 145 in Dienst gestellt worden, von 1978 bis 1988(!) versah er – orange/braun umlackiert – in Hessen seinen Dienst als Schulbus.

Manch einer mag sich gar nicht mehr daran erinnern, in welchem schlimmen Zustand wir den Bus 1989 erwarben und bis 2002 mehr schlecht als recht „am Leben“ erhielten – daher hier zum Vergleich nochmals ein Foto aus dem Jahr 1999. Der Bus war in einem so desolaten Zustand, dass an eine Restaurierung lange Jahre lang nicht zu denken war. Erst die Zusage von Herr Dr. Konrad Auwärter, das Projekt finanziell zu unterstützen, sowie die Bereitschaft des „1. Oldtimer-Club Erfurt e.V.“, die Arbeiten teilweise ehrenamtlich durchzuführen, ermöglichten Ende 2002 den Start des Projekts „Restaurierung des 890 UG“. Durch Spenden von Vereinsmitgliedern sowie der Göppel Bus GmbH aus Augsburg wurden erhebliche Finanzierungslücken gestopft, die erst im weiteren Projektverlauf entstanden waren.



In nahezu schrottreifen Zustand (Foto links) verließ uns der MAN / Göppel 890 UG-M 16 A Ende 2002. Wie Phönix aus der Asche präsentiert sich derselbe Bus frisch restauriert am 18.03.2007 im MVG-Betriebshof West dem Fotografen (rechts)

Am 8. März 2007 wurde der Bus in Erfurt vom OCM übernommen und nach Stuttgart gefahren, wo er vom 9.-11. März auf der Oldtimermesse „Retro-Classics“ zu sehen war. Anschließend erfolgte zunächst die Überführung nach Augsburg, eine Woche später von dort aus nach München.

Alle weiteren Informationen zu diesem Bus, seiner Restaurierung, den Überführungsfahrten, zur „Retro-Classics“ und weshalb der Bus von Stuttgart aus nicht direkt nach München gefahren ist, sondern in Augsburg Zwischenstation machte, finden sich im Innenteil dieser Club-Info. Wir wünschen viel Spaß beim Lesen!

Das OCM-Team

Bitte beachten: Anfang März sind etliche E-Mails des OCM definitiv nicht angekommen. Das Problem dürfte inzwischen behoben sein, für die Unannehmlichkeiten entschuldigen wir uns vielmals! Sollte jemand noch auf Antwort warten, so bitten wir um Kontaktaufnahme.

Clubinternes

MAN / Göppel 890 UG..... Nach 4 Jahren Aufenthalt in Erfurt hat OCM-Museumsbus 5 seit kurzem wieder Münchner Boden unter den Rädern. Seine Restaurierung durch den Verein „1. Oldtimer-Club Erfurt e.V.“ ist abgeschlossen, der Bus befindet sich nun wieder in hervorragendem Gesamtzustand! Die Kollegen aus der thüringischen Landeshauptstadt haben hierbei ganze Arbeit geleistet, befand sich der Bus schließlich in mehr als erbärmlichem Zustand. Nahezu das gesamte Gerippe des Busses wurde erneuert, die Vorderachskonstruktion musste komplett neu gebaut werden. Und auch weite Teile der Inneneinrichtung wurden einer Generalüberholung unterzogen und technische Instandsetzungsarbeiten durchgeführt.

Bei den Erfurter Kollegen, die immenses Engagement gezeigt und jede freie Minute für den Münchner Bus geopfert haben und die bei diesem Großprojekt zahllose Probleme zu meistern hatten, bedanken wir uns auf diesem Wege nochmals herzlich! Ebenso danken wir Herrn Dr. Auwärter sowie der Göppel Bus GmbH und natürlich den privaten Spendern – nur durch das Zusammenspiel dieser einzelnen Kräfte war die Realisierung dieses Projektes überhaupt erst möglich!

Herausgekommen ist ein einzigartiges Schmuckstück der Münchner Stadtgeschichte – und auch der Geschichte zweier Busfirmen, nämlich der von MAN und der Göppel Bus GmbH. Wie in den 60er- und 70er-Jahren üblich, wurde dieser Gelenkbus nicht von nur einem Hersteller gefertigt: der komplette Vorderwagen des Busses sowie die Nachlaufachse stammt von MAN, der Nachläufer selbst wurde bei Göppel in Augsburg gefertigt. Optisch wird dies u.a. dadurch deutlich, dass das Dach des Vorderwagens genietet ist, das des Nachläufers dagegen verschweißt.

Erklärtes Ziel des OCM ist es, den Bus auch wieder „erfahrbar“ zu machen – ihn also wieder mit einer Straßenverkehrszulassung zu versehen, um ihn beispielsweise für historische Rundfahrten oder Zubringerverkehre im Rahmen des MVG-Museums einzusetzen.

Bis es soweit ist, wird allerdings noch einige Zeit vergehen, Personenbeförderung wird damit heuer wohl noch nicht möglich sein. Es sind nun noch zahlreiche Nacharbeiten daran zu machen, sowohl technisch als auch optisch. So mussten in Erfurt mangels Neuteilen beispielsweise die alten (und durch Vandalismus erheblich verunstalteten) Fenstergummis wieder eingebaut werden – sofern wir doch noch irgendwo die passenden Profile bekommen können. Leider dringt derzeit Feuchtigkeit in den Bus. Außerdem muss noch die „Drehscheibe“ getauscht werden, die Sitze in ihre originale Position versetzt und die hochgestellten Blinker soll der Bus nicht behalten – denn diese hatte er ja im Originalzustand nun wirklich nicht! Und auch

technisch steht dem OCM noch einiges an Arbeit bevor, denn so manches fehlt noch, funktioniert nicht einwandfrei oder muss nochmals überarbeitet werden. So bereitet zum Beispiel die Elektrik noch größere Probleme und die Druckluftanlage hat so ihre Macken... Die Türautomatik wurde leider „weg restauriert“ und muss nun wieder eingebaut werden.

Aber das sind – wenn man das Gesamtprojekt betrachtet – fast „Kleinigkeiten“, die nun zumindest teilweise mit eigenem Personal durchgeführt werden. Was wir nicht selbst machen können (die Museumsvorbereitungen dürfen natürlich nicht außer Acht gelassen werden!), muss vergeben werden. Die Göppel Bus GmbH hat hierbei bereits ihre Hilfe angeboten, für Reparaturaufträge erhält der OCM einen Sonderpreis – der 890 UG wird somit sobald wie möglich wieder nach Augsburg gebracht, wo dann verschiedene Arbeiten daran verrichtet werden.

Die Überführung des 890 UG von Erfurt nach Stuttgart und anschließend nach München wurde allerdings zu einer recht Nerven aufreibenden Geschichte. Ein Grundproblem des Busses ist zunächst einmal technisch bedingt, denn durch das 2-Gang-Automatik-Getriebe beträgt die Höchstgeschwindigkeit 62 km/h – gerade mal so viel, dass man damit auf die Autobahn fahren darf. Der Bus wurde mit maximal 58 km/h gefahren, was weder für den Busfahrer noch für den Fahrer des hinterher fahrenden Begleitfahrzeugs sonderlich entspannend war...

Und leider hat auch die Technik nicht immer so mitgespielt, wie wir uns das erhofft hatten – größtes Problem war eine von Zeit zu Zeit für wenige Sekunden auftretende, massive Qualmentwicklung, deren Ursache noch immer nicht zweifelsfrei geklärt werden konnte. Zunächst hatten wir die lockere Auspuff-Drosselklappe in Verdacht, doch diese wurde noch auf der Retro-Classics befestigt. Als das Phänomen auf der Fahrt von Stuttgart nach München erneut und immer öfter auftrat und aufgrund der Dunkelheit keine Ortung möglich war, haben wir uns kurz vor Augsburg entschlossen, den Bus bei den dortigen Stadtwerken stehen zu lassen und die Kollegen zu bitten, ihn sich anzuschauen. Von dort kam dann auch prompt der wahrscheinlich entscheidende Tipp: eine Erklärung für die Qualmentwicklung (verbunden mit dem Geruch nach verbranntem Gummi) könnte das defekte Lüfterlager sein, das von Zeit zu Zeit blockierte. Die durchrutschenden Keilriemen riefen dann den Qualm hervor. Bei der Abholung in Augsburg haben wir dann auch tatsächlich festgestellt, dass das Lüfterlager „trocken“ war, d.h. kein Öl mehr enthielt. Dies wurde natürlich umgehend aufgefüllt.

Die Fahrt von Augsburg nach München erfolgte dann bei Tageslicht, außerdem fuhr ein Mechaniker mit, der durch die geöffneten Bodendeckel die Technik permanent im Auge behielt, um im Falle eines Falles die Herkunft des Qualmes bestimmen zu können. Doch das Phänomen ist seither nicht mehr aufgetreten, der Bus fuhr störungsfrei nach München.

Inzwischen haben wir festgestellt, dass sowohl die Lüfterkupplung selbst als auch die Lager defekt sind und ersetzt werden müssen.

Bei den Kollegen aus Augsburg bedanken wir uns auf diesem Wege nochmals herzlich für die Bemühungen und den (überdachten!) Unterstellplatz für eine Woche!

850. Stadtgeburtstag..... Im kommenden Jahr feiert München seinen 850. Geburtstag. Unter dem Motto „München baut Brücken – Aus der Geschichte in die Stadt der Zukunft“ finden im Sommer 2008 mehrere Großveranstaltungen statt, zu denen alle Münchner Vereine eingeladen sind, als Geschenk an ihre Stadt einen Beitrag zu leisten. Der OCM hat vorgeschlagen, ein großes Omnibus-Oldtimer-Treffen zu veranstalten und damit Brücken zwischen Jung und Alt, Historisch und Modern und vielleicht auch zwischen einzelnen Stadtteilen zu bauen – wenn die Oldtimer nämlich auch im Fahrgastverkehr eingesetzt werden können.

Derzeit wird beim OCM ein Konzept erarbeitet, das auch das MVG-Museum einbinden möchte. Einzelheiten stehen noch nicht fest, klar ist jedoch: ein Oldtimer-Treffen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit stattfinden, das Projekt wurde seitens der Projektgruppe der Landeshauptstadt München bereits als interessant eingestuft. Die Frage ist nur, in welchem Umfang dies erfolgen wird.

An dieser Stelle möchten wir alle Vereinsmitglieder dazu aufrufen, Ideen für ein solches Treffen und das entsprechende Rahmenprogramm zu sammeln und dem Vorstand mitzuteilen! Und nachdem eine solche Veranstaltung natürlich auch viel Arbeit macht, würden wir uns über viele aktive Mithelfer – schon jetzt in der Planungsphase – sehr freuen!!

Archiv.... Die Kompaktus-Anlage aus dem Bahnhof 3 ist nun vollständig im neuen Archiv in der Ständlerstraße aufgebaut. Abbau, Umzug und Aufbau der Anlage wurde nahezu komplett von den Kollegen vom Trambahnmuseum durchgeführt. Nun kann im Archiv Ordnung gemacht werden.

Der PC im Archiv wurde neu installiert und läuft nun einwandfrei. Die Erfassung der vorhandenen Unterlagen (vorerst die Fotos) kann wieder aufgenommen werden.

Ersatzteillager..... Auch hier schreiten die Arbeiten erfreulich gut voran – wenngleich hier einfach kein Land in Sicht ist. Aufgrund der Bauarbeiten sowie der Wassereinträge in das Teilelager waren bzw. sind nahezu alle Teile derart verschmutzt, dass sie so nicht eingelagert werden können. Jedes einzelne Teil muss daher nun vor seiner Erfassung und Einlagerung geputzt werden. Das Foto rechts oben zeigt eine Charge soeben gesäubert Blinkergläser – man kann sich vorstellen, wie viel Arbeit im Lager bereits geleistet wurde und wie viel uns in Anbetracht der großen Menge an Ersatzteilen noch bevor steht!



Obusse..... Die beiden Oberleitungsbusse und der Anhänger, die während des Winters in der ehemaligen Gleisbauhalle untergestellt werden konnten, da der Mieter diese nicht benötigte, wurden Mitte März wieder ins Freie gestellt. Die Triebwagen verbleiben aus Platzmangel bis auf Weiteres im Freien, der Anhänger findet demnächst einen trockenen Platz in der Trambahn-Werkstätte (s. Seite 4 – letzte Meldung!)

U-Bahn-Prototyp..... Bis vor etwa einem Jahr war im Münchner U-Bahn-Netz noch der allererste Prototyp der Münchner U-Bahn (WMD / Düwag / Siemens Typ A1, Wagen 6091/7091, ex 6001a/6001b, 1967), der sich in vielerlei Hinsicht von seinen serienmäßigen Brüdern unterscheidet, im Einsatz. Eigentlich hätte dieses Fahrzeug im MVG-Museum ausgestellt werden sollen, was jedoch aus Platzgründen scheiterte. Der „091“ soll Gerüchten zufolge aber dennoch erhalten werden – was der OCM, auch wenn wir ja kein U-Bahn-Verein sind – aus historischer Sicht sehr begrüßen würde! Vielleicht kann dieser allererste Münchner U-Bahn-Zug ja sogar wieder fahrbereit gemacht und analog Berlin für historische Einsätze aufbereitet werden?



Münchens allererster U-Bahn-Zug, Wagen 6091/7091 aus dem Jahr 1967 am 17.11.2006 in der Technischen Basis

Letzte Meldung

Auch einer der beiden Obus-Triebwagen hat nun (vorübergehend?) wieder ein Dach über dem Kopf: nachdem neben dem Anhänger (s. Seite 3) noch Platz war, wurde kurzfristig auch einer der beiden Obus-Triebwagen in der Trambahn-Werkstätte hinterstellt. Bei den Mitarbeitern der HW bedanken wir uns auf diesem Wege herzlich für die Unterstützung!!



Termine

So viele Veranstaltungen, so wenig Zeit... da das Jahr 2007 im Zeichen des Aufbaus des MVG-Museums steht und schon allein hierfür natürlich viel Zeit beansprucht wird, ist es für den OCM heuer noch schwieriger als sonst, an Veranstaltungen teilzunehmen – einige Zusagen haben wir bereits gemacht, bei einigen anderen haben wir dagegen angedeutet, dass es voraussichtlich nicht gehen wird. Hier eine aktuelle Übersicht:

26.-29.04.2007: 2. Europäisches Historisches Omnibustreffen in Speyer – OCM-Beteiligung mit dem BÜSSING Präfekt 15

08.05.2007: 20 Jahre Niederflerbus – Ausstellung des NEOPLAN Niederfler-Prototyps 5410

26.05.2007: Verlängerung der Linie 100 bis zum Hauptbahnhof – eventuell OCM-Beteiligung

11. und 12.08.2007: Neresheimer Bahnhofshocketse – OCM-Beteiligung aus Zeitgründen leider eher unwahrscheinlich

14.-16.09.2007: 1000 Jahre Fürth, Festwochenende mit Bahn und Bus in der Wiege des deutschen Nahverkehrs und Oldtimertreffen zur Unterstützung des DB-Museums nach dem schweren Brand im Oktober 2005 – OCM-Beteiligung mit dem BÜSSING Präfekt 15

15.09.2007: 100jähriges Jubiläum der Neunkirchner Verkehrs AG, Shuttleverkehr mit Metrobussen zwischen der Innenstadt und dem Betriebshof – OCM-

Beteiligung aus Zeitgründen leider eher unwahrscheinlich

20.10.2007: Die Lange Nacht der Münchner Museen – OCM-Beteiligung aus Zeitgründen heuer leider noch offen

Herbst 2007: Eröffnung des MVG-Museums

Arbeitstermine:

Jeden Dienstag ab ca. 18 Uhr in der Ständlerstraße sowie **ab sofort wieder** jeden Donnerstag ab 18 Uhr im MVG-Betriebshof West – wir bitten jedoch grundsätzlich um vorherige telefonische Rückfrage unter 0162-634 12 60!

An Wochenenden finden ebenfalls Arbeitstermine je nach Bedarf und Verfügbarkeit der Mitarbeiter statt.

Vereinsabende:

OCM: Jeden letzten Freitag im Monat ab 20 Uhr in der Gaststätte „Gartenstadt“ (Naupliastraße 2, direkt am Mangfallplatz). Bei schönem Wetter finden die Treffen im Biergarten statt.

FMTM: Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr in der Gaststätte „Zacherlgarten“ (Ohlmüllerstraße 40, Mariahilfplatz). Die Treffen finden im Nebenzimmer statt.

OCM-SHOP

Demnächst im OCM-SHOP: neue Postkarten-Motive aus der Serie „Münchner Omnibusse im Wandel der Zeit“ – u.a. mit MAN/Krauss-Maffei KMS 120, MAN NG 272 und Mercedes O 405 GN. Die Einzel- und Staffelpreise bleiben unverändert.

Impressum

OCM CLUB-INFO

Informationsblatt des Omnibus-Club München e.V. (OCM)

Erscheinungsweise: sechsmal jährlich, 120 Stück plus Internet.

Eigendruck im Selbstverlag.

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

Verantwortlich für den Inhalt und Computer-Satz: W. Weiß,

Silberdistelstr. 49, 80689 München, Tel.: 089 / 611 56 23,

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

Vereinsanschrift: Söllereckstr. 12, 81545 München

www.omnibusclub.de; e-Mail: ocm@omnibusclub.de

Bankverbindung: Konto-Nr. 60-173 622 der Stadtsparkasse München, BLZ 701 500 00. Bei Überweisungen Verwendungszweck und Absender nicht vergessen!!

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2002.