
OCM



CLUB INFO

Interessantes aus dem Omnibus-Club München e.V.



183
01-2014 +++ 07.01.2014

Kuwärter-Museum

Liebe Mitglieder und Freunde,

vor mehr als 28 Jahren wurde der OCM aus der Taufe gehoben. Seither ist unglaublich viel passiert, und in dieser Zeit gab es einige wirkliche Meilensteine. Die Entscheidung für das MVG-Museum und dessen Eröffnung, die Restaurierung des Niederflur-Gelenkbus-Prototypen bei NEOPLAN oder die des 890 UG in Erfurt sowie die Gründung des OCM-Verkehrsunternehmens sind einige davon. Nun gibt es einen weiteren: der **Obus-Zug** wird restauriert - die Stadtwerke München haben sich bereit erklärt, die Kosten hierfür zu übernehmen! Einer der beiden Triebwagen sowie der Anhänger sind bereits bei der ausführenden Firma eingetroffen, der zweite Triebwagen folgt im Januar. Finanziert wird das Projekt aus Erträgen des MVG-Museums. Die Restaurierung soll 2017, zum 10-jährigen Jubiläum des MVG-Museums, abgeschlossen sein. Der Obuszug soll zunächst optisch aufgearbeitet werden. Somit wird im MVG-Museum auch der Betriebszweig „Oberleitungsbus“, der von 1948 bis 1966 bestand, würdig repräsentiert. Für diese Entscheidung, die absolut nicht selbstverständlich ist, gebührt der Geschäftsführung der SWM bzw. MVG, ausdrücklicher Dank!

Doch der Reihe nach: bekanntlich befand sich bereits seit 1986 der ehemalige Münchner Obus 2“ (Krauss-Maffei/Rathgeber/BBC KME 160, Baujahr 1958) im OCM-Bestand – der erste OCM-Museumsbus überhaupt. In den 90er-Jahren gesellten sich der ehemalige Obus 14“ (Krauss-Maffei/Rathgeber/Siemens KME 160, 1958) sowie ein passender Anhänger (Kässbohrer PA 5, 1952/53) dazu. Einer der beiden Triebwagen sowie der Anhänger sollten bei der geplanten Restaurierung hergerichtet werden, der andere Triebwagen als Ersatzteilspeicher dienen. Mehrmals schien es jedoch, als ob das Vorhaben begraben werden müsste, und nur durch die Rührigkeit des OCM konnten die drei Fahrzeuge bis zum heutigen Tag erhalten werden.

Ein Sponsor für die Restaurierung war jedoch weit und breit nirgends in Sicht – und durch die Abstellung im Freien wurde der Zustand von Obus 2“ und des Anhängers nicht wirklich besser. Aus eigener Kraft wiederum konnte der OCM das Projekt niemals schultern – denn das Geld ist dafür nicht vorhanden und wäre außerdem nach erfolgter Restaurierung schlicht und einfach „weg“. Bei einem Dieselsbus kann wenigstens ein gewisser Betrag später durch die Vermietung kompensiert werden. Bei einem Oberleitungsbus ist eine Vermarktung mangels Fahrdrat nahezu nicht möglich.

Auf der Hauptversammlung im Januar 2013 wurde daher beschlossen, den Obus in gute Hände abzugeben oder ihn, wenn das nicht gelingen sollte, zu verschrotten und das Projekt endgültig zu begraben. Gute Hände zu finden sind für ein solches Projekt aber auch nicht gerade einfach...

Noch bevor sich der OCM jedoch um einen Abnehmer bemühen konnte, erreichte den Vorstand die erste Information, dass die SWM das Projekt mitunter selbst übernehmen würden. Nachdem dies natürlich die allerbeste Lösung darstellen würde, folgte rasch die Übereignung des Obuszugs an die SWM/MVG und nach einigen internen Abstimmungen erreichte uns Anfang Dezember 2013 die Mitteilung, dass die Geschäftsführung der SWM der Restaurierung zugestimmt hat und wir den Auftrag vergeben können. Im Vorfeld wurden insgesamt 5 Firmen angefragt, von zweien kamen Angebote. Der Auftrag ging an die Firma, die auch bereits OCM-Museumsbus 14 (MAN SL 200, 1980, ex SWM 4632) kostengünstig und zu unserer vollsten Zufriedenheit restauriert hat. Der OCM wird das Projekt natürlich nach Leibeskräften unterstützen.

All die Mühe und die vielen Rückschläge bei der Erhaltung eines Münchner Obusses haben sich nun also doch gelohnt! Aus diesem aktuellen Anlass befasst sich die vorliegende Ausgabe der OCM Club-Info ausschließlich mit dem Thema „Obus in München“ – wir wünschen viel Spaß beim Lesen!

Das OCM-Team

www.omnibusclub.de

Wir machen Münchner Stadt-Geschichte

Historisch

Der Obus-Betrieb in München..... Als nach dem zweiten Weltkrieg fossile Brennstoffe noch äußerst knapp waren, beschloss der Münchner Stadtrat, eine elektrisch betriebene Ringbuslinie um die äußeren Stadtteile einzurichten. Nach den Vorstellungen der Stadtplaner sollte diese Oberleitungsbuslinie von Obersendling über den Waldfriedhof, die Fürstenrieder Straße, durch die Laimer Unterführung, dann weiter über Romanplatz, Moosach, Milbertshofen, Freimann, Oberföhring, Bogenhausen, den Ostbahnhof, den Giesinger Bahnhof, Harlaching, Thalkirchen und wieder nach Obersendling verlaufen. Die größte Ausdehnung erreichte der Obus in den 50er-Jahren, als zwischen Boschetsrieder-/Wolfratshauer Straße und Romanplatz Oberleitungsbusse verkehrten - die Ringlinie wurde nämlich nie realisiert.

Das erste Teilstück vom Waldfriedhof nach Laim konnte nach einer Bauzeit von nur 4 Monaten am 28.04.1948 eröffnet werden. Zunächst verkehrten maximal zwei Fahrzeuge auf der Strecke, die anfangs noch nicht einmal mit Wendeschleifen, sondern nur mit Spitzkehren ausgestattet war. Mit Auslieferung weiterer Fahrzeuge konnte der Takt immer weiter verdichtet werden und die Fahrgastzahlen stiegen ständig – bald wurde auch mit Anhängern gefahren.

An Fahrzeugen standen zunächst 15 Krauss-Maffei-Obusse vom Typ KME 130 mit Rathgeber-Aufbauten zur Verfügung, die vom Wagenkasten her den etwa zeitgleich gelieferten Kraftomnibussen vom Typ KMO 131 entsprachen. Die Wagennummern lauteten 1 bis 15, die elektrische Ausrüstung kam bei acht Fahrzeugen von Brown, Boveri & Cie. (BBC), bei sieben kamen Siemens-Schuckert-Aggregate (SSW) zum Einbau. Da die geplante Obushalle im Betriebshof 6 an der Hofmannstraße noch nicht fertig gestellt war, ebenso wenig die Elektrifizierung der Strecke dorthin, wurden die Obusse anfangs im Betriebshof 3 an der Zschokkestraße hinterstellt. Auch dorthin gab es jedoch nie eine Obus-Oberleitung – die Fahrzeuge, die ohne jeglichen Hilfsantrieb ausgestattet waren, mussten somit täglich vom Betriebshof zum Einsatzort und wieder zurück geschleppt werden. Dieser Zustand änderte sich erst 1949 mit Eröffnung der Obushalle im Betriebshof 6 an der Hofmannstraße. Zeitgleich wurde auch die Obuslinie über die inzwischen vorhandene Wendeschleife am Waldfriedhof zur Spitzkehre an der Kreuzung Boschetsrieder-/Aidenbachstraße verlängert, kurz darauf zur neuen Wendeschleife an der Boschetsrieder-/Wolfratshauer Straße.



Im Betriebshof 6 präsentieren sich Obus 3 mit Anhänger um 1950. Foto: Peter Wagner



Wagenwäsche anno dazumal: Obus 14 aus der ersten Serie wird für seinen nächsten Einsatz auf Hochglanz gebracht. Foto: SWM

Probleme bereitete die Elektrifizierung der Laimer Unterführung aufgrund deren geringer Höhe, sodass das Teilstück zwischen Laim und Romanplatz erst 1953 eröffnet werden konnte. Damit hatte der Obus in München seine größte Ausdehnung erreicht. Die Stammlinie trug die Liniennummer O32, die zu den Hauptverkehrszeiten abschnittsweise von der Linie O33 verstärkt wurde.

Im Jahr 1955 wurden drei neue Obusse vom wesentlich moderneren Typ Krauss-Maffei/Rathgeber KME 160 beschafft, die die Wagennummern 16 bis 18 erhielten. Die drei Neufahrzeuge erhielten allerdings keine neuen elektrischen Ausrüstungen, sondern Reserveaggregate der ersten Serie – zwei von BBC, einer von SSW.



Wagen 18 im Neuzustand und noch mit Besatzungs-Kennzeichen im Betriebshof 6. Foto: SWM

Im Jahr 1958 beschloss der Stadtrat, die Obuslinie nicht weiter auszubauen, sondern im Gegenteil sie schrittweise auf Dieselbetrieb umzustellen und den elektrischen Betrieb dann ganz stillzulegen. Die Gründe hierfür waren mannigfaltig – das abzusehende Verbot von Personenanhängern sowie die hohen Kosten für die Fahrzeuge und die Infrastruktur haben dabei ebenso eine Rolle gespielt wie die geringe Flexibilität der Fahrzeuge, die mit keinerlei Hilfsantrieben ausgestattet waren. Die inzwischen wieder hohe und zugleich kostengünstige Verfügbarkeit von Dieselmotoren trug wesentlich zur wirtschaftlichen Schlechterstellung des Obusses bei. Ebenso waren nun Dieselmotoren mit hoher Leistungsfähigkeit verfügbar. Vielleicht würde die Entscheidung heutzutage ja anders ausfallen – damals jedoch sprachen die Argumente wohl gegen die Weiterführung und vor allem gegen den weiteren Ausbau des Obusnetzes. Dennoch wurden 1958 nochmals 15 neue Obusse angeschafft, die die 15 Fahrzeuge der ersten Serie schrittweise ersetzen. Es handelte sich wiederum um Fahrzeuge des Typs

Krauss-Maffei/Rathgeber KME 160. Aus dieser Serie stammen die beiden erhaltenen Münchner Obusse – Bus 2“ mit BBC-Aggregaten, Bus 14“ mit SSW-Technik. Die Neufahrzeuge erhielten keine neuen elektrischen Aggregate mehr, sondern die von 13 ausrangierten Altfahrzeugen sowie zwei noch vorhandene Reserveaggregate. Somit waren die 1958 gelieferten Obusse mit Technik aus den 40er-Jahren ausgestattet, wiederum 7 mit SSW- und 8 mit BBC-Aggregaten. Die Wagennummern lauteten 1“ bis 15“. Nur die Wagen 13 und 15 der alten Serie blieben noch länger im Bestand, daher wurden ihre Aggregate nicht „frei“. Sie standen noch bis 1960 bzw. 1964 als Wagen 13a und 15a im Einsatz.



Obus 2“ in deutlich besserem Zustand als heute, hier im Einsatz auf der Linie 41. Er zieht den Rathgeber-Anhänger 54 aus dem Jahr 1953. Foto: Peter Wagner

Mit der Umbenennung des Omnibusnetzes zum Winterfahrplan 1961/62 erhielten auch die beiden Obus-Linien neue Nummern und hießen fortan O41 und O42, eine Fahrplanperiode später entfiel das „O“. Der Betrieb wurde immer weiter eingeschränkt und die Linie auf Dieselbusse umgestellt. So wurde ab 1962 die Wolfratshäuser Straße überhaupt nicht mehr „elektrisch“ angefahren, ab 1964 war bereits am Ratzingerplatz Endstation. Zum Sommerfahrplan 1965 erhielten die beiden Linien nochmals neue Nummern: aus 41 und 42 wurde 58 und E58. Mit dem endgültigen Verbot von Personen-Anhängern ab 10. April 1966 wurde die Linie 58 auf Diesel-Gelenkbusse umgestellt, nur auf der zu den Hauptverkehrszeiten eingesetzten Linie E58 verkehrten noch Obusse ohne Anhänger.



Obus-Impressionen am Ratzingerplatz kurz vor der Einstellung - noch wird jedoch mit Anhänger gefahren. Foto: SWM

Dieser Zustand sollte bis zur geplanten Komplett-einstellung des Obusbetriebs im Jahr 1968 andauern. Als jedoch 1966 am Kreuzhof kostspielige Erneuerungen der Oberleitung anstanden, wurde beschlossen, den Obusbetrieb sofort einzustellen. Als

letzter Betriebstag war der 29.04.1966 vorgesehen. Am Vorabend ging jedoch ein heftiges Gewitter über München nieder, bei dem ein Blitzschlag den Obusbetrieb lahm legte. So wurde ausgerechnet der 18. Geburtstag dieses Verkehrsmittels auch sein Todestag! Die Anlagen wurden daraufhin rasch abgebaut und die Wagenhalle abgerissen. Die Fahrzeuge, die noch tadellos intakt waren, konnten nicht mehr an andere Betriebe verkauft werden – denn in ganz Deutschland herrschte zu diesem Zeitpunkt ein wahres „Obus-Sterben“, aus ganz ähnlichen Gründen wie in München. Einige dienten noch als Bauhütten oder zu ähnlichen Zwecken und wurden danach verschrottet. Heute erinnert nichts mehr an den „Stangerlbus“, wie ihn die Münchner liebevoll nannten.



Obus-Impressionen am Romanplatz: Anhänger 29 (Rathgeber, 1949) hinter einem KME 160 auf der Obus-Linie 58. Foto: SWM



Das Ende: die Obus-Flotte samt Anhängern steht abgestellt im Betriebshof 6 an der Hofmann-/Ecke Gmunder Straße. Hätte es doch damals schon den OCM gegeben... © Foto: Walter Zacherle

Die Obusse des OCM..... Im Jahr 1986 entdeckten Mitglieder des frisch gegründeten OCM den ehemaligen Wagen 2“ bei einem Bauunternehmer aus Murnau. Der OCM erwarb den Bus umgehend, um ihn zu einem späteren Zeitpunkt zu restaurieren. Der Anhänger diente noch bis 1992 einer Brauerei als mobiles Lager und wurde dann ebenfalls übernommen. Triebwagen 14“ fristete bis 1998 sein Dasein als Tonstudio auf dem Bavaria-Filmgelände und konnte seinerzeit dank finanzieller Unterstützung durch die Stadtwerke München angekauft werden. Wir machen keinen Hehl daraus: die Wagen 2“ und 14“ sowie der Anhänger waren uns stets ziemliche Klötze am Bein, da der Zustand massiv zu wünschen übrig ließ, sodass wir für unser Vorhaben auch jede Menge Kopfschütteln ernteten. Die Busse waren nicht nur nicht fahrbereit, sondern auch nur bedingt schleppfähig, was ihre Erhaltung ziemlich schwierig machte. Mehrmals sah es so aus, als ob das Projekt nun beerdigt werden müsse. Dass die Fahrzeuge trotzdem bis heute erhalten geblieben sind, ist dem OCM zu verdanken – der einfach nicht locker ließ und immer wieder neue Stell-

plätze und jedes Mal auch eine Transportmöglichkeit gefunden hat. Aber auch die Stadtwerke München leisteten einen erheblichen Beitrag zur Erhaltung der Fahrzeuge: wie oben erwähnt, wurde die Anschaffung von Triebwagen 14“ finanziell unterstützt. Außerdem stellte man dem OCM seit 1998 Abstellmöglichkeiten zur Verfügung, wenn auch teils im Freien.



In sehr traurigem Zustand präsentieren sich die Obusse 2“ (links) und 14“ (rechts) 1998 im Bahnhof 3 dem Fotografen. Foto: OCM

Nun ist es soweit: einer der beiden Triebwagen (welcher das sein wird, muss noch entschieden werden und hängt vom Gesamt-Zustand ab) sowie der Anhänger werden nun – zunächst optisch – für das MVG-Museum instand gesetzt. Wie oben bereits erwähnt, wird der OCM das Projekt tatkräftig unterstützen und natürlich mit Fotos, Plänen und Ersatzteilen bzw. Ersatzteilquellen behilflich sein. Der Transport der Fahrzeuge erfolgt(e) auf OCM-Kosten – denn für das Obus-Projekt waren noch ca. 6.000 Euro an zweckgebundenen Spenden vorhanden.



Abholung von Wagen 2“ (rechts) und des Anhängers (links) am 21.12.2013 vom Museumsgelände, wo sie bis dato standen. Foto: Matthias Rauch

Ob der Münchner Obus zu einem späteren Zeitpunkt auch einmal wieder aus eigener Kraft fahren kann, ist derzeit noch offen. Es wäre sehr von Vorteil, wenn er zumindest aus eigener Kraft mittels Batterie rangiert werden könnte, doch das ist im Projekt nicht enthalten – auf jeden Fall soll aber nichts „verbaut“ werden, was eine spätere elektrische Instandsetzung endgültig verhindert. Denn wer weiß, welche Möglichkeiten sich in einigen Jahren einmal ergeben...! Ein großer Vorteil der ausführenden Firma ist, dass dort bereits Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen bestehen und die einfache Technik zudem kein „Teufelswerk“ darstellt.

Anhänger 27.... Neben den Motorwagen befanden sich auch eine Reihe Anhänger im Bestand der Stadtwerke München. Die meisten von ihnen waren zuvor Bus-Anhänger und wurden erst danach dem Obus-Betrieb zugeteilt. Aus diesem Grund übernahm der OCM im Jahr 1992 den Kässbohrer-Anhänger vom Typ PA 5 aus

dem Jahr 1952. Bei ihm handelt es sich jedoch nicht um einen ehemaligen Obus-Anhänger, sondern um ein Fahrzeug, das ursprünglich einmal bei der „Kraftverkehr Bayern GmbH“ in München im Einsatz war. An die Existenz eines originalen Münchner Obus-Anhängers glaubte niemand mehr... Erst 2012 erfuhren wir, dass es doch tatsächlich noch einen originalen Münchner Obus-Anhänger gibt, und zwar den Anhänger 27 (Rathgeber, Baujahr 1950). Er stand bis dato in einer Halle seines Eigentümers und wird nun restauriert – und zwar, um hinter einem Büssing/Emmelmann-Überlandbus gezogen zu werden! Nachdem unser Anhänger jedoch viel besser hinter einen Büssing-Überlandbus, der Münchner Anhänger dagegen natürlich deutlich besser zu einem Münchner Obus passen würde, haben wir mit dem Eigentümer vereinbart, dass beide Fahrzeuge nun jeweils bis zum Finish hergerichtet werden und dann über einen eventuellen Tausch verhandelt wird. Hierüber werden wir zu gegebener Zeit berichten. Der Anhänger gehört der „Halle 31“, dem Nutzfahrzeugmuseum Willich (www.lkw-museum.de). Ein Blick auf diese Homepage lohnt sich!



Anhängers 27 im Originalzustand. Er könnte nach München zurückkehren! Foto: SWM



Der Kässbohrer PA 5 des OCM kurz nach Übernahme im Jahr 1992. Inzwischen ist sein Zustand leider deutlich schlechter! Foto: OCM

Impressum

OCM CLUB-INFO

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

Erscheinungsweise: viermal jährlich, Mailversand.

Papieraufgabe: Eigendruck im Selbstverlag.

Jahresabonnement: 10,- € (inkl. MwSt.), für OCM-Mitglieder und bei Versand per E-Mail kostenlos. Alle mit Namen oder Initialen gekennzeichneten Beiträge geben die Meinung des Verfassers, nicht jedoch eine Stellungnahme des OCM wieder. Alle Fotos ohne Urheberangabe stammen aus dem OCM-Archiv.

Verantwortlich für den Inhalt und Layout: Wolfgang Weiß, Silberdistelstr. 49, 80689 München, Tel.: 089 / 611 56 23,

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

Vereinsanschrift: Söllereckstr. 12, 81545 München

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

Bankverbindung:

IBAN: DE33 7015 0000 0060 1736 22, BIC: SSKMDEMM
Bei Überweisungen bitte Verwendungszweck und Absender angeben!

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2008.