

Jahresbericht 2004



Das Jahr 2004 steht ganz im Zeichen des großen Umzugs: der ehemalige Standort im Münchner Westen muss geräumt, am künftigen Museums-Standort in der Ständlerstraße umfangreiche Vorbereitungen für den Einzug vorgenommen werden. Das Bild zeigt das künftige Ersatzteillager des OCM. Über 1600 ehrenamtliche Stunden wurden dort und im alten Betriebshof 2004 insgesamt geleistet!

Auf der IAA für Nutzfahrzeuge in Hannover präsentiert der OCM mit seinem Museumsbus 7, dem Urvater aller Niederflurbusse (NEOPLAN N 421 SG II/3N, 1987), einen Meilenstein der Busgeschichte.



Im Juni tritt der „Super-GAU“ ein: unser Aushängeschild, der Büssing Präfekt 15, ist wegen eines Motorschadens nicht mehr fahrbereit. Etliche Fahrten müssen abgesagt werden, die Ersatzteilfindung erweist sich als extrem schwierig. Erschwert wird die Reparatur durch den Mangel einer richtigen Werkstatt – der Motor muss in der provisorischen Werkstatt in künftigen Museum auseinander gebaut werden.

Vorwort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Das Jahr 2004 war in erster Linie von der Räumung des ehemaligen Standortes Westendstraße (Bahnhof 3) und dem Herrichten der für den OCM vorgesehenen Räumlichkeiten im zukünftigen Museumsstandort in der Hauptwerkstätte (HW) Ständlerstraße geprägt. Mit immensem Engagement unserer aktiven Vereinsmitglieder konnten die anstehenden Arbeiten geschultert werden – wenn auch nicht ganz fristgerecht. Dies lag allerdings nicht nur am OCM, sondern auch an den sich mehrmals ändernden Planungen für das künftige Museum, auf die wir keinen Einfluss hatten.

Wie auch immer: der OCM hat es geschafft, nahezu das gesamte Ersatzteillager im Bahnhof 3, das sich zum Zeitpunkt der Sperrung des Betriebshofes im September 2000 gerade im Aufbau befand, zu räumen, sämtliche Regale abzubauen und an den neuen Standort zu verbringen. Hierzu wurde uns von der MVG ein LKW zur Verfügung gestellt, außerdem wurden einige Transporte auch mit OCM-Bussen gefahren. Zudem wurde begonnen, einige der Ersatzteile auszusondern, da diese in den drei Jahren der Sperrung durch sich dort zwischenzeitlich eingenisteten Tauben (!) sowie mehrerer Wassereintritte nicht mehr brauchbar waren. Was noch in irgendeiner Weise als Muster oder zum Instandsetzen geeignet war, wurde jedoch natürlich mit umgezogen.

Gleichzeitig wurden vom OCM in der Ständlerstraße die für die Ersatzteillager beider Vereine vorgesehenen Räume entrümpelt – dort lagerten noch Unmengen an größtenteils nicht mehr verwertbaren Gegenstände aus vielen Jahrzehnten – und teilweise provisorisch hergerichtet. Sukzessive wurden anschließend die aus dem Bahnhof 3 umgezogenen Regale dort aufgebaut und mit den angelieferten Ersatzteilen bestückt, die bereits teilweise vorsortiert waren.

Die ursprünglich für die Vereinsarchive vorgesehenen Räume im ersten Stock der HW Ständlerstraße wurden von den Kollegen unseres Partnervereins entrümpelt und renoviert – bis im Juli aufgrund einer Konzeptänderung die Arbeiten eingestellt werden mussten... (siehe dort).

Und auch an den teilweise seit Jahren im Bahnhof 3 stehenden Fahrzeugen wurde gearbeitet, um diese für die Überstellung vorzubereiten. Größter Brocken war und ist hierbei der SETRA-Gelenkbus (ex SWM 5107, Baujahr 1975), dessen Nachläufer zum Zeitpunkt der Sperrung des Bahnhof 3 gerade zwecks Restaurierung komplett zerlegt war. Die Nachläufer-Achse wurde zum Instandsetzen ausgebaut, der Bus war seitdem nicht mehr schleppfähig. Der Gelenkbus, der knapp 4 Jahre auf Hebern gestanden hatte, konnte im Laufe des Jahres 2004 nun soweit hergerichtet werden, dass er zumindest in Kürze schleppfähig ist und wieder eingebaute Teile im Zuge der weiteren Restaurierung nicht erneut ausgebaut werden müssen. Sobald die Frage der Werkstätte geklärt ist, kann der Bus nun relativ zeitnah überstellt werden.

Aber auch an anderen Museumsbussen wurden teilweise umfangreiche Arbeiten durchgeführt, allerdings waren diese oftmals nur mit Improvisation möglich. Im Bahnhof 3 kann ja nur an den dort abgestellten Fahrzeugen gearbeitet werden, um diese für den Transport vorzubereiten, und am neuen Standort Ständlerstraße stehen nur eingeschränkte Möglichkeiten für solche Arbeiten zur Verfügung. Zudem ist seit Juni 2004 eine der dort noch vorhandenen Gruben vom BÜSSING Präfekt 15 belegt.

Dieser Bus, der ja eigentlich für Sonderfahrten zugelassen und konzessioniert ist und eine wichtige Einnahmequelle darstellt, bereitete mehrmals Probleme. Bis Mai kam es immer wieder zu kleineren Defekten, die noch relativ schnell behoben werden konnten. Zum Glück musste bis dahin auch keine einzige Fahrt abgesagt werden, doch seit Juni ist der Bus aufgrund eines Motorschadens nicht mehr fahrfähig. Die doch etwas komplizierte Ersatzteilversorgung für einen Büssing-Motor war dann auch ausschlaggebend dafür, dass der Motor erst Mitte Mai 2005 wieder komplett zusammengebaut werden konnte (vgl. Club-Info 139-140!). Alle Fahrten mit diesem Bus ab Juni 2004 mussten daher abgesagt werden, nur für einige ganz wichtige Fahrten sprang ein Vereinsmitglied mit seinem O 321 H (Baujahr 1964) ein, der ersatzweise unter „OCM-Flagge“ verkehrte. Der Einnahmeverlust durch den Ausfall des Büssings kann nicht beziffert werden, doch ist er keinesfalls unerheblich!

Aus zeitlichen Gründen (für die o.a. Arbeiten war nahezu alles Personal anderweitig gebunden) musste daher die Teilnahme an mehreren Veranstaltungen abgesagt werden, die der OCM gerne mit einem Oldtimerbus besucht hätte. Lediglich einige kleinere Veranstaltungen konnten wahrgenommen werden – sowie natürlich die IAA für Nutzfahrzeuge im September, die oberste Priorität hatte (s. September). Außerdem mussten weiterhin einige Aktivitäten aus dem eigentlichen OCM-Tagesgeschäft leider aufgeschoben werden.

Erfreulich entwickelte sich das Vereinsarchiv, das wiederum um zahlreiche sehr interessante Unterlagen und Materialien angewachsen ist. Da der bisherige Archivraum am U-Bahnhof Innsbrucker Ring ja ebenfalls in die Ständlerstraße umziehen soll, wurden alle neuen Gegenstände bereits dorthin gebracht. Unserem Archivar ist es gelungen, dennoch den Überblick zu bewahren! J

Ebenfalls sehr erfreulich entwickelte sich der OCM-SHOP, eine wichtige Einnahmequelle des Vereins. Besonders zu erwähnen sind umfangreiche Materialien aus dem ehemaligen NEOPLAN-Archiv, die uns Herr Dr.-Ing. Konrad Auwärter spendete, um diese zu verkaufen – die Einnahmen kommen natürlich in vollem Umfang unseren Museumszielen zugute.

Insgesamt wurden allein im Bahnhof 3 und in der Ständlerstraße im Jahr 2004 über **1.600 ehrenamtliche Stunden** geleistet und oft musste gewaltig improvisiert werden. Für dieses großartige Engagement unserer aktiven Vereinsmitglieder bedanken wir uns auf diesem Wege sehr herzlich – der Verein ist auf freiwillige Helfer angewiesen, doch wir möchten nicht unerwähnt lassen, dass wir dieses Engagement nicht als Selbstverständlichkeit erachten!!

Ebenso bedanken wir uns für die Spenden, die auch 2004 wieder bei uns eingingen und ohne die der OCM deutlich weniger erreichen hätte können und durch die weitere Projekte deutlich realistischer werden (vgl. „Finanzen“ und Info 139-140)!

Auch 2005 wird wieder ein arbeitsreiches Jahr – wir hoffen daher auch weiterhin auf engagierte Mithilfe, egal ob im Vereinsarchiv, an den Fahrzeugen, beim weiteren Aufbau des Teilelagers, bei Veranstaltungen oder im OCM-SHOP! Zu tun gibt es für jeden etwas und wir hoffen, 2005 auch die Frage der Werkstatt klären zu können, um endlich wieder professionell und ohne permanentes Improvisieren arbeiten zu können.

Der folgende chronologische Überblick vermittelt ein Bild der Aktivitäten des OCM im Jahr 2004. Die Umzugsarbeiten im Bahnhof 3 und in der Ständlerstraße erstreckten sich hierbei über das gesamte Jahr, sodass diese nicht Monat für Monat aufgeführt sind, sondern nur Meilensteine erwähnt werden.

Januar

Die Jahreshauptversammlung im Januar verläuft ohne personelle Änderungen. Kein Vereinsmitglied muss wegen Beitrags-Nichtzahlung aus dem OCM ausgeschlossen werden.

Die MVG-Geschäftsführung genehmigt einen ersten Etat für das künftige Museum in der Ständlerstraße.

Im Bahnhof 3 wird hauptsächlich am SETRA SG 180 sowie im Ersatzteillager gearbeitet, das zu diesem Zeitpunkt noch nahezu komplett eingeräumt ist. In der Ständlerstraße wird als erster Raum der Vorraum zum Keller (wo sich das künftige Ersatzteillager befindet), neu verputzt und geweißelt. Dieser Raum soll als Zwischenlager für alle aus dem Bahnhof 3 angelieferten Gegenstände dienen.

Februar

In der Ständlerstraße wird eine erste kleinere, aber recht diffizile Reparatur an einem Museumsbus durchgeführt: Bus 7, der NEOPLAN Niederflur-Gelenkbus-Prototyp, verliert an den Leckölleitungen

massiv Motoröl und ist nur noch begrenzt fahrbereit, soll jedoch Ende des Monats auf der Retro-Classics in Stuttgart ausgestellt werden. Ein Wettlauf mit der Zeit beginnt - die Reparatur kann fristgerecht abgeschlossen werden.

Vom 27. mit 29. Februar nimmt dieser Bus dann – bereits zum zweiten Mal – auf der Retro-Classics teil und ist dort der jüngste ausgestellte Bus, doch muss sich dieses Fahrzeug aufgrund seines Charakters als Meilenstein keinesfalls hinter anderen Bussen verstecken! Der OCM ist außerdem mit Info- und Verkaufsstand vertreten.

Von der MVG wird den beiden Museumsvereinen ein LKW zur Verfügung gestellt, mit dem der Umzug vom Bahnhof 3 zur Ständlerstraße bewerkstelligt werden kann.

März

Herr Reiner Kannewischer, ehemaliger Leiter der Hauptwerkstätte Ständlerstraße und inzwischen Berater der MVG für das künftige Museum sowie zuständig für die Räumung des Bahnhof 3, erstellt ein Museumskonzept für die Ständlerstraße, das für beide Vereine auch je einen Werkstattplatz vorsieht.

Von der MVG wird für die Vereine ein gebrauchter Gabelstapler angeschafft, mit dem auch schwerere Teile und Gitterboxen verladen werden können. Außerdem werden den Vereinen Umzugskartons sowie Plastik-Behälter zur Verfügung gestellt.

Aufgrund der hohen Arbeitsbelastung der aktiven Vereinsmitglieder wird beschlossen, auch in 2004 wieder nur an einigen wenigen Veranstaltungen teilzunehmen. Die Räumung des Bahnhof 3 sowie die Vorbereitungen am künftigen Museumsstandort Ständlerstraße haben oberste Priorität.

April

Auch bei unserem Partnerverein aus Erfurt gibt es Engpässe: aus personellen Gründen müssen die Arbeiten an OCM-Museumsbus 5 (MAN / Göppel 890 UG M 16 A), der beim „1. Oldtimer-Club Erfurt“ restauriert wird, vorübergehend eingestellt werden. Leider ist somit nicht mehr, wie ursprünglich geplant, mit einer Fertigstellung des Busses bis zur IAA im September 2004 zu rechnen.

Vom 22. bis 25. April 2004 findet in Speyer das „1. Omnibus-Oldtimer-Europatreffen“ statt. An diesem von Herrn Auwärter ins Leben gerufene Treffen wollte der OCM eigentlich unbedingt teilnehmen – durch eine der Pannen mit dem Büssing wird dies jedoch vereitelt. Bereits kurz nach der Abfahrt in München versagt die Lichtmaschine des Busses, sodass der OCM leider nur ohne Bus an diesem Treffen teilnehmen kann.

Auf der Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr (AHN) in Dortmund ist der OCM durch sein Mitglied Jürgen Steinbrecher vertreten.

Um künftig flexibler zu sein und Kosten einzusparen, wird ein gebrauchter Fotokopierer angeschafft, auf dem künftig alle OCM-Schriften (Club-Info, Jahresbericht, SHOP-Programme usw.) kopiert werden können.

Mai

Als Dankeschön für alle aktiven Vereinsmitglieder sowie Sponsoren, die sich insbesondere an der Restaurierung des Büssings beteiligt haben, findet am 1. Mai eine Sonderfahrt mit diesem Bus statt, auf der unter anderem die beiden MVG-Leitstellen (Oberfläche und U-Bahn) sowie das künftige

Museum in der Ständlerstraße besichtigt werden. Das Problem mit der Lichtmaschine kann rechtzeitig behoben werden.

Ende Mai finden die beiden letzten Fahrten mit dem BÜSSING Präfekt 15 statt – eine Geburtstags- und eine Hochzeitsfahrt. Bei letzterer treten Probleme mit der Kupplung auf, die jedoch rasch behoben werden können. Ende Mai soll der Bus in der künftigen Museumshalle an einen anderen Standplatz gestellt werden – der Motor dreht jedoch nicht mehr...

Juni

Während der Umzug vom Bahnhof 3 in die Ständlerstraße auf Hochtouren läuft und eigentlich sämtliches Personal für diese Arbeiten gebunden ist, wird klar, dass beim BÜSSING Präfekt 15 der Motor teilweise zerlegt werden muss, da vermutlich zwei Schäden unabhängig voneinander eingetreten sind: zum einen wird Kühlflüssigkeit in Ansaugtrakt und Brennraum festgestellt, zum anderen im Motoröl. Die Zerlegung des Motors beginnt Mitte Juni, ebenso die Ersatzteilsuche. Der Bus wird abgemeldet.

Nachdem die Pläne, den 890 UG auf der IAA für Nutzfahrzeuge zu präsentieren, bereits verworfen werden mussten (s. April), muss nun nochmals umdisponiert werden, da der Motorschaden des BÜSSINGs wohl nicht so schnell behoben werden kann. Es wird beschlossen, an der im September stattfindenden Omnibus-Oldtimer-Schau der Nutzfahrzeug-Ausstellung in Hannover mit dem NEOPLAN Niederflur-Gelenkbus teilzunehmen.

Juli

Museumsbus 4002 (MAN 750 HO M 11 A, 1967) wird auf dem Oldtimertreffen beim TÜV in der Ridlerstraße der Öffentlichkeit präsentiert. Der OCM ist außerdem mit Info- und Verkaufsstand vor Ort.

Für die Vereine völlig überraschend ist Herr Kannewischer ab Mitte Juli nicht mehr für die Museumsplanungen zuständig (s. März), seine bisherigen Planungen werden verworfen. Stattdessen wird ein Architekturbüro beauftragt, eine komplett neue Planung aufzustellen. Den Vereinen wird mitgeteilt, dass ab sofort alle Arbeiten in der Ständlerstraße einzustellen sind, da sich an den bisherigen Planungen (und somit auch an der Raumaufteilung) etliches ändern wird. Auf Nachfrage erfährt der OCM, dass die Räume des vom OCM bereits aufgebauten Ersatzteillagers nicht betroffen ist, wohl aber die Archivräume, die von den Kollegen des Partnervereins bereits nahezu vollständig hergerichtet worden waren... Da diese Räume nun in das Museum integriert werden sollen, stehen sie für die Archive nun doch nicht zur Verfügung, außerdem waren die (ehrenamtlichen) Renovierungsarbeiten somit umsonst. Herr Kannewischer ist indes nur noch für die Räumung des Bahnhof 3 verantwortlich.

Die Bitten der Vereine, bei der Neuerstellung des Konzeptes mitzuwirken oder zumindest einmal darüber zu sehen, werden seitens der MVG leider abgelehnt. In dieser Planungsphase wird beschlossen, dass es im Museum selbst keine Arbeitsmöglichkeit geben wird – ein ganz wesentlicher Baustein des Museums und nach Ansicht der Vereine sehr wichtiger Anziehungspunkt für die Besucher fällt somit leider weg! Für eine Werkstatt gelten jedoch ganz andere Maßstäbe und Richtlinien als für ein öffentlich zugängliches Museum. Neben den hohen Kosten für diese Einrichtung selbst war auch die notwendige bauliche Trennung von Museum und Werkstätte für diese Entscheidung ausschlaggebend. Die Vereine akzeptieren dies, gleichwohl ändert sich nichts an der Tatsache, dass beide Vereine mindestens je einen dauerhaften Werkstattplatz benötigen, um dort laufende oder künftige Großprojekte (z.B. Fahrzeugrestaurierungen in Eigenarbeit) professionell durchführen zu können. Man darf dabei nicht vergessen, dass das Mitarbeiter-Potenzial, auch solche Arbeiten ehrenamtlich zu verrichten, bei beiden Vereinen vorhanden ist!

Ein Riss im Zylinderkopf ist Ursache für das Kühlwasser in Ansaugtrakt und Brennraum des BÜSSINGS, für das Wasser im Öl sind vermutlich poröse Dichtungsringe der Zylinder-Laufbüchsen (eine bekannte Büssing-Krankheit!) verantwortlich. Ende Juli ist der Motor soweit wie nötig zerlegt.

August

Die alte Wagenverwaltung im Bahnhof 3 wird – nachdem in diese zum wiederholten Male eingebrochen worden war – endgültig geräumt. Die dort noch gelagerten (wenigen) Ersatzteile und Werkzeuge können in die inzwischen installierten Regale im künftigen Lager in der Ständlerstraße verbracht werden.

Bus 4002 wird auf dem Sommerfest des Ferienheims Straßlach ausgestellt. Die beiden Museumsvereine sind mit einem Gemeinschaftsstand bei der Feierlichkeit vertreten.

In der zukünftigen Museumshalle wird im Vorgriff auf die Umbaumaßnahmen eine Trennwand abgebrochen, sodass nun diese nun komplett komplette durchgängig ist.

Museumsbus 7, der NEOPLAN-Gelenkbus, ist wegen eines defekten Luftkessels nicht manövrierfähig. Die Reparaturarbeiten gestalten sich wegen der geringen Fahrzeughöhe relativ schwierig... Da dieser Bus auf der Oldtimer-Sonderschau der IAA 2004 in Hannover ausgestellt werden soll, ist wieder einmal Eile geboten!

September

Highlight im September ist die Internationale Automobilausstellung in Hannover, auf der zum zweiten Mal eine Oldtimer-Sonderschau stattfindet. Nachdem der 890 UG noch nicht fertig ist (vgl. April) und der Büssing mit Motorschaden in der Werkstatt steht (vgl. Juni), nimmt der OCM mit Museumsbus 7, dem Prototypen des Niederflurbusses teil. 17 Jahre zuvor war dieser Bus schon einmal auf einer IAA zu sehen: als Neufahrzeug wurde damals mit dem jetzigen OCM-Museumsbus zum ersten Mal ein Niederflerbus dem staunenden Fachpublikum einer internationalen Messe präsentiert, die Erfolgsgeschichte dieser behindertengerechten und technisch revolutionären Bauart war somit eingeleitet! Der OCM brauchte sich mit diesem relativ modernen Fahrzeug somit auf der Oldtimerschau nicht hinter anderen, teils wesentlich älteren Fahrzeugen zu verstecken – ganz im Gegenteil! Die innovativen technischen Lösungen in diesem Bus stoßen auch 17 Jahre nach seiner ersten Präsentation auf großes Interesse der Besucher. Im Fahrzeug selbst sind technische Zeichnungen ausgehängt, ein OCM-Mitglied ist ständig vor Ort und erläutert die technischen Besonderheiten des Fahrzeugs. Außerdem ist der OCM mit seinem Informations- und Verkaufsstand auf der IAA vertreten.

Der Motor des Büssing Präfekt 15 ist indes nach wie vor zerlegt, die Ersatzteilsuche gestaltet sich schwierig. Die Zylinderköpfe befinden sich bei einer Münchner Firma, wo sie geschweißt und die Ventile neu eingeschliffen werden. Die Laufbüchsen werden bei einer Landshuter Firma gehont, entsprechend die Kolbenringe erneuert.

Oktober

Das vorläufige Museumskonzept wird erstmals in großem Rahmen präsentiert und der offizielle Projektstart bekannt gegeben. Der Entwurf kann als überaus gelungen angesehen werden, wenngleich zu diesem Zeitpunkt noch viele Fragen offen sind, so zum Beispiel die Unterbringung der Vereinsarchive und die Werkstattmöglichkeiten. Als problematisch sehen die Vereine an, dass sie in

die Vorplanungen nicht eingebunden waren. Die MVG sagt Unterstützung bei der Suche nach geeigneten Räumlichkeiten für die Archive sowie bei der Frage der Werkstätten zu. Der Umzug von beidem kann jedoch somit noch nicht erfolgen.

Das Teilelager befindet sich dagegen inzwischen nahezu komplett am neuen Standort, sämtliche Gegenstände werden dort sukzessive eingelagert und (aus-)sortiert, lediglich die Großaggregate sind noch im Bahnhof 3.

Zwei Vereinsmitglieder erwerben den ehemaligen SWM/MVG-Bus 4858, um ihn dem Verein als Schenkung zu überlassen. Der MAN Typ NL 202 aus dem Jahr 1991 ist einer der ersten serienmäßigen Niederflerbusse. Etwa 10 Jahre lang prägte dieser Bustyp das Münchner Stadtbild. Er besitzt zahlreiche innovative technische Lösungen und stellt eine logische Fortführung der chronologischen Fahrzeugsammlung des Vereins dar. Über die Aufnahme des Busses in den Museumsbestand muss jedoch die Jahreshauptversammlung im Januar 2005 entscheiden. Einstweilen wird der Bus im künftigen Museum hinterstellt.

Auf der Langen Nacht der Münchner Museen (16.10.04) präsentiert der OCM am Odeonsplatz den Museumsbus 4002 (MAN 750 HO, Baujahr 1967) der Öffentlichkeit, außerdem sind beide Museumsvereine natürlich mit dem obligatorischen Info- und Verkaufsstand vertreten. Auf der Sonderlinie zwischen BMW-Museum und Botanischer Garten verkehrt im Fahrgastbetrieb ein Oldtimerbus (Mercedes O 321 H, 1964) eines Vereinsmitglieds.

Am 31. Oktober wird die U-Bahn-Linie U1 um einen Bahnhof bis Olympia-Einkaufszentrum verlängert. An den Feierlichkeiten sind die Vereine wieder mit Info- und Verkaufsstand vertreten, außerdem wird als Blickfang und für historisch interessierte Bürgerinnen und Bürger der MAN 750 HO ausgestellt.

November

Es wird entschieden, dass die Gleise im zukünftigen Museum nicht einfach – wie ursprünglich geplant – auf den Hallenboden gelegt, sondern ordnungsgemäß eingebaut werden. Dies mag zwar etwas teurer sein, ist jedoch schon alleine aus Sicherheitsgründen (Stolperfallen!) unbedingt erforderlich.

Für die Unterbringung der Vereinsarchive zeichnet sich eine Lösung ab: die MVG bietet den Vereinen die ehemalige Kantine auf dem Gelände der Hauptwerkstätte Ständlerstraße an. Das Gebäude befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptgebäude des künftigen Museums und bietet genügend Platz für beide Archive.

In Erfurt werden die Arbeiten an OCM-Museumsbus 5 (MAN / Göppel 890 UGM 16 A, 1965), der sich dort bei der Restaurierung befindet, wieder aufgenommen. Im April mussten die Arbeiten aus personellen Gründen vorübergehend eingestellt werden.

Der für eine eventuelle Übernahme in den Museumsbestand vorgesehene Bus 4858 (MAN NL 202, 1991) erhält eine neue Hauptuntersuchung. Da der Bus noch nicht dem Verein gehört, werden alle Kosten, die an diesem Bus entstehen, bis zu einer endgültigen Entscheidung aus Privatkasse finanziert.

Dezember

Die seit langem erwarteten H0-Modelle des MAN NL 263 von Kembel in MVG-Ausführung werden endlich geliefert; leider fehlt jedoch die Klimaanlage und die Verarbeitung entspricht nicht den Anforderungen des OCM. Nach zähen Verhandlungen mit dem Lieferanten wird ein günstigerer Einkaufspreis für den OCM erzielt, sodass diese Modelle zu einem der Qualität entsprechenden Preis

angeboten werden können. Ein Teil der Modelle kann zurückgegeben werden, darf jedoch nicht in den Handel gelangen. Da der MAN NL 263 nun auch bei Rietze angeboten wird, beschließt der Vorstand, dieses Modell dort nochmals in MVG-Version auflegen zu lassen.

Im Zuge der Umstrukturierung des gesamten Münchner Busnetzes müssen auch alle Haltestellen umgeschildert werden. Der OCM erhält von der MVG eine Vielzahl an Einschub-Schildern mit Haltestellennamen bzw. Linien- und Zielbezeichnung für das Vereinsarchiv bzw. für den Souvenirverkauf.

Bei der Ausschreibung des ehemaligen SWM-Busses 369 (MAN / Krauss-Maffei 640 HO 1, 1960), der sich bei der Feuerwehr Rosenheim befindet, wird der OCM leider überboten. Der Bus, der sich in erstklassigen Zustand befindet, wäre sehr interessant als OCM-Museumsbus gewesen (Anm.: inzwischen besteht jedoch Kontakt zum Käufer des Fahrzeugs – hierüber wird eine der nächsten Ausgaben der OCM Club-Info berichten!).

Seitens der MVG wird den Vereinen mitgeteilt, dass die ehemalige Kantine (s. November) nun definitiv künftig die beiden Vereinsarchive beherbergen wird.

Zum Jahresende ist der Sachstand des Umzugs wie folgt:

Das Archiv des OCM befindet sich nach wie vor im U-Bahnhof Innsbrucker Ring; alle 2004 neu dazu gekommenen Gegenstände wurden jedoch bereits in der HW Ständlerstraße eingelagert. Das Ersatzteillager des OCM befindet sich größtenteils bereits in den dafür vorgesehenen Kellerräumen der HW Ständlerstraße, nur die Großaggregate befinden sich noch im Bahnhof 3. Aufgrund einer Planungsänderung (s. Club-Info 139-140) muss leider ein Kellerraum wieder geräumt werden. Im neuen Teilelager werden nun alle Ersatzteile sortiert und per EDV erfasst. Die Fahrzeuge befinden sich teilweise bereits in der Ständlerstraße, teilweise noch am alten Standort. Sobald eine Entscheidung über den künftigen Werkstattplatz sowie die Unterbringung der Fahrzeuge, die nicht im Museum stehen, getroffen ist, werden auch die noch im Bahnhof 3 verbliebenen Busse umgezogen. Die Werkstatteinrichtungen befinden sich noch nahezu komplett in der Westendstraße, da sie dort noch verstärkt benötigt werden. Die beiden Fahrzeuge, die sich dort gerade in Arbeit befinden (SETRA SG 180 S sowie MAN / Krauss-Maffei 640 HO 1), sind inzwischen nahezu transportfähig. In der HW Ständlerstraße kann vorübergehend eine Grube für Reparaturen an Museumsbussen genutzt werden; auf diesem Grubenplatz wird der BÜSSING repariert. Leider wird die Grube jedoch mit dem Umbau der künftigen Museumshalle geschlossen.

Soweit der chronologische Rückblick auf das Jahr 2004.

Ausblicke

Auch das Jahr 2005 wird wieder in erster Linie von den Vorbereitungsarbeiten für das zukünftige Museum geprägt sein (bzw. ist bereits davon geprägt). Derzeit wird die ehemalige Kantine der HW Ständlerstraße für die Aufnahme der Vereinsarchive hergerichtet, die Verkaufsware befindet sich bereits dort. Die Sortierung der Ersatzteile wird noch viel Zeit in Anspruch nehmen. Im Bahnhof 3 sind noch einige Arbeiten an den dort abgestellten Fahrzeugen nötig, um diese an den künftigen Standort zu überstellen. Der SG 180 S soll dabei nach Möglichkeit gleich an den künftigen Werkstatt-Standort gebracht werden. Die Motorreparatur am Büssing Präfekt 15 selbst ist abgeschlossen, es sind jedoch noch Nacharbeiten nötig.

Die nächste größere Aufgabe, die es zu schultern gilt, wird die komplette Räumung des Bahnhof 3 inklusive Überstellung der restlichen Fahrzeuge (dieser muss bis zum Wintereinbruch abgeschlossen sein) sowie der Umzug des Archivs vom Innsbrucker Ring (ab Ende des Jahres) in die HW Ständlerstraße sein. Zudem gilt es, die Planungen in Bezug auf die künftige Betriebsform und die konzeptionelle Gestaltung des Museums weiter voran zu treiben. Mit der federführenden Marketingabteilung der MVG fanden und finden zu diesem Zweck regelmäßige Besprechungen statt,

außerdem stehen die Vereine in Kontakt mit dem Architekten des künftigen MVG-Museums (vgl. auch Info 139-140).

Ein weiterer Motorschaden, der jedoch schon länger bekannt ist, muss ebenfalls im Laufe des Jahres behoben werden: der Motor von Museumsbus 10 (MAN SG 240 H) muss getauscht oder instand gesetzt werden, da hier ein „Kolbenfresser“ an 4 Zylindern vorliegt und eine Überführung des Busses aus eigener Kraft zu Firma Kronberger zu riskant wäre, wo die museumsgerechte Restaurierung stattfinden wird. Der Restaurierungsauftrag für dieses Fahrzeug wurde vergeben, da es aus personellen Gründen sowie mangels geeigneter Werkstatt nicht möglich ist, den Bus bis zur Museumseröffnung selbst zu restaurieren. Dass sich auch dieser Bus bis zur Eröffnung des MVG-Museums in ausstellungsfähigem Zustand befindet, ist dringend erforderlich:

Für das künftige Museum hätten wir somit 3 ausstellungsfähige Gelenkbusse aus 3 völlig verschiedenen Epochen und mit völlig unterschiedlicher Technik: den mit Mittelmotor ausgerüsteten 890 UG aus den 60er-Jahren (einer der ersten Gelenkbusse Münchens überhaupt), den „Standard-I-Gelenkbus“ aus den 70er- und 80er-Jahren (SG 240 H, bereits mit Heckmotor, aber noch Mittelachsenantrieb) sowie den NEOPLAN-Schubgelenkbus – zugleich den Prototypen des modernen Niederflurbusses. An Solofahrzeugen sind der MAN 750 HO M 11 A (typischer Stadtbus der 60er- und 70er-Jahre) der SWM/MVG, der MAN NL 202 (erster serienmäßiger Niederflurbus mit zahlreichen technischen Neuerungen) sowie der Büssing Präfekt 15 („Stadtratsbus“ und zugleich Vertreter eines in den 60er- und 70er-Jahren im Linienverkehr eingesetzten Reisebuses) ausstellungsfähig (vgl. auch CI 139-140).

Nach Erfurt werden wir im Laufe des Jahres sicherlich ebenfalls ein oder zweimal fahren – denn dort steht ja bekanntlich unser absolutes Schmuckstück, der MAN 890 UG M 16 A zur Restaurierung.

Drei Busse befinden sich noch in SWM/MVG-Eigentum: der bereits restaurierte 750 HO sowie der MAN SL 200 (Wagen Nr. 4632) und der MAN / Magnet-Motor SL 202 (Wagen Nr. 4751). An beiden Fahrzeugen sind größere Arbeiten nötig, um sie ausstellungsfähig zu machen – aufgrund der Eigentumsverhältnisse haben jedoch OCM-Busse für den Verein Vorrang.

Weiter vorangetrieben werden soll auch die Vermietung einzelner OCM-Busse über das mit dem Verein kooperierende Verkehrsunternehmen für historische Fahrten – mit dem angenehmen Nebeneffekt, dass dadurch die Vereinskasse etwas aufge bessert wird. Und nicht zuletzt wird der Verein auch wieder an der einen oder anderen Veranstaltung teilnehmen – wobei auch heuer wieder gilt: das Museum hat Vorrang! Wir können aus personellen Gründen leider nicht zu allen Veranstaltungen kommen, sondern müssen wieder Prioritäten setzen. Hierfür bitten wir alle Veranstalter um Verständnis!! J

Und auch das Sortiment unseres Souvenirverkaufs wird weiter ausgebaut – denn der Verkauf ist ebenfalls weiterhin ein wesentliches Standbein des Vereins, ohne das Fahrzeugrestaurierungen noch schwieriger zu finanzieren wären.

Auf aktive Hilfe sowie Spenden sind wir aber auch 2005 wieder **dringend** angewiesen – für zahlreiche helfende Hände sowie finanzielle Unterstützung sind wir daher weiterhin sehr dankbar!!

Was aber ganz besonders wichtig ist: das langjährige Museumsziel rückt nun in immer greifbarere Nähe und wir sind davon überzeugt, viele ganz wesentliche Beiträge zum Erfolg des MVG-Museums leisten zu können, sei es im Hinblick auf ehrenamtliche Arbeit, auf die Vorbereitung und Durchführung der Ausstellungen, auf konzeptionelle Planungen oder auf die Bereitstellung der Fahrzeuge zu Präsentationszwecken oder Rundfahrten bzw. standesgemäße Zubringerverkehre.

In diesem Sinne: auf weiterhin so erfolgreiche und engagierte Arbeit!

Die Finanzen

Abschließend noch ein kurzer Blick auf die OCM-Finanzen. Das Kassenbuch kann wie jedes Jahr von Vereinsmitgliedern jederzeit eingesehen werden.

Anfangsbestand Plussparen:	4,54 €
Endbestand Plussparen:	4,57 €
Anfangsbestand Kapitalsparen:	535,86 €
Endbestand Kapitalsparen:	5.593,45 €
Jahresüberschuss:	20.891,05 €
Jahresüberschuss Plussparen:	0,03 €
Jahresüberschuss Kapitalsparen:	5.057,59 €
Jahresüberschuss gesamt:	25.948,67 €

Auf den ersten Blick erscheint der OCM zwar somit als „reicher“ Verein - man darf jedoch nicht vergessen, dass nach wie vor über 30.000,- Euro (!!) an Darlehen zurückbezahlt werden müssen. Diese Darlehen wurden hauptsächlich für die Restaurierung des BÜSSINGS gewährt. Hinzu kommt der von Herrn Auwärter geleistete Vorschuss für die Restaurierung des 890 UG M 16 A, der ebenfalls zurückbezahlt werden muss und in der OCM-Buchführung noch nicht auftaucht, da die Beträge jeweils direkt an die Kollegen aus Erfurt überwiesen wurden.

Außerdem wurde im Jahr 2004 drastisch gespart, um die beiden anstehenden Restaurierungsprojekte (vgl. Info 139-140!) zu ermöglichen. Denn im Moment stehen erst drei ausstellungsfähige OCM-Museumsbusse sowie der SWM/MVG-Museumsbus 4002 für das MVG-Museum zu Verfügung. Dies ist eindeutig zu wenig, zumal ja immer mindestens ein Fahrzeug auch für Sonderfahrten wie zum Beispiel standesgemäße Zubringerverkehre zum Museum zur Verfügung stehen soll. Der „Überschuss“ darf daher nicht darüber hinweg täuschen, dass wir weiterhin auf jeden Cent – und zwar wirklich auf jeden!!! – angewiesen sind und die derzeit laufenden bzw. anstehenden Restaurierungsprojekte eine enorme finanzielle Herausforderung an den Verein stellen. Weitere größere Projekte sind daher auch nicht abzusehen.

An dieser Stelle möchten wir auch auf den Spendenaufruf für zwei Restaurierungsprojekte in der Ausgabe 139-140 unserer Vereinsnachrichten (Seite 7/8) hinweisen!

IMPRESSUM

Jahresbericht 2003 des Omnibus-Club München e.V., Februar 2004, von W. Weiß u. M. Ettenhuber

Vereinsanschrift: Söllereckstr. 12, 81545 München

Tel.: 089 / 611 56 23, **Fax:** 089 / 62 30 39 11 www.omnibusclub.de (Email: ocm@omnibusclub.de)

Bankverbindung: Konto-Nummer 60-173 622 der Stadtparkasse München, BLZ 701 500 00

Bei allen Überweisungen bitte unbedingt den jeweiligen Verwendungszweck angeben! Bei Spenden unbedingt auch die vollständige Absenderadresse (für Spendenquittung).

Erscheinungsweise: jährlich, Auflage: 100 Stück plus Versand per E-Mail

Eigendruck im Selbstverlag

Preis: Einzelpreis EUR --,80 Unkostenbeitrag; für Abonnenten der "OCM Club-Info" und Vereinsmitglieder kostenlos.

Computer-Satz und verantwortlich für den Inhalt: Wolfgang Weiß, Silberdistelstraße 49, 80689 München; Tel.: 089 / 611 56 23, Fax: 089 / 62 30 39 11 (**auch Souvenirversand**).



Ein Teil des OCM-Museums-Fuhrparks im Jahr 1999 im Bahnhof 3. Von links nach rechts: MAN/Krauss-Maffei 640 HO 1 (Museumsbus 8), Mercedes O 317 Anderthalbdecker (Museumsbus 6), BÜSSING Präfekt 15 (Museumsbus 9), MAN SL 200 (SWM/MVG-Museumsbus 4632), NEOPLAN N 421 (Museumsbus 7), MAN 750 HO-M 11 A (SWM/MVG-Museumsbus 4002) und der MAN/Göppel 890 UG-M 16 A (Museumsbus 5). Inzwischen hat sich einiges getan: Bus 8 wird in Eigenarbeit restauriert und ist teilweise zerlegt, Bus 9 ist komplett restauriert und Bus 5 wird bis 2006 wieder sein originales, weiß-blaues Farbkleid erhalten! Untätigkeit kann man dem OCM bestimmt nicht vorwerfen...!

Stilblüten

Auch im zurückliegenden Jahr gab es bei den zahlreichen OCM-Aktionen aber natürlich auch wieder so manches zu lachen – einige Versprecher und sonstige Aussprüche, die (mehr oder weniger) (un)beabsichtigt getätigt wurden, haben wir auch 2004 wieder gesammelt. Hier wieder eine kleine Auswahl:

„Shit happens – aber ich bin drauf vorbereitet!“ (Udo Beran mit zwei 10er-Packs Toilettenpapier unterm Arm)

„Kein nennenswert als wie sonst Verkehr“ (Andi Stohl – zumindest weiß man, was gemeint ist!)

„Das kann ich Dir jetzt auch nicht sagen. Als ich das lesen wollte, haben sie mir die Zeitung geklaut“ (Thomas Baumeister)

„Die Taxifahrer auf der ganzen Welt sind gleich, die kennen jeden Umweg!“ (Kai Koriath)

„2001 hab ich mal bei Dir angerufen...“ – „Ja, das kann sein. 2001 hat mal jemand bei mir angerufen...“ (Heinz Frost / Wolfgang Weiß)

„Die gefällt mir von der Optik her schöner“ (Uwe Wöhl)

„Vielleicht ist es besser, wenn wir das dann entscheiden, wenn wir das entschieden haben“ (Thomas Baumeister – Du arbeitest doch gar nicht im öffentlichen Dienst??!)

„Wir gehen auf d´Nacht noch essen“ – „Auf die Nacht gehen wir überhaupt nicht essen, wir gehen am Abend eine Mahlzeit einnehmen!!“ (Andi Stohl / Uwe Wöhl – soviel zum Verständnis zwischen Nord- und Süddeutschen!)

„Die Hibbelfurt war wieder mal tüddelig und hat einen 100-Euro-Schein verbaselt. Jetzt ist sie kniestig.“ (Kai Koriath; das müssen Leute aus Süddeutschland aber nun nicht wirklich verstehen...)

„Ich spreche das beste Hochdeutsch wo gibt!“ (Uwe Wöhl – wer´s glaubt!)

„Gehen wir zu Fuß?“ – „Ja. Du kannst aber auch eine Haltestelle mit der Bahn fahren und eine halbe zurück laufen!“ (Andi Stohl / Uwe Wöhl)

„Wie alt bist Du eigentlich?“ – „Viel zu alt. Eigentlich bin ich schon gestorben, ich war bloß bisher zu faul zum Umfallen!“ (Andi Stohl / Thomas Baumeister)

„Der hat lange, blonde Haare. Manchmal ist allerdings noch ein bisschen Öl mit drin“ (Ananda Dietmeier)

„Wir sollten in alle unsere Busse kaputte Motoren einbauen, dann bräuchten wir nie mehr Angst zu haben, dass einer kaputt geht!“ (Andi Stohl)

„Die ist alt, aber trotzdem nicht neu“ (Christian Herrmann – hoch philosophisch!!)

„... und wenn der Bus überhaupt nicht mehr geht, stellen wir uns auf den Parkplatz und verkaufen unsere Souvenirs.“ (Thomas Baumeister während einer technischen „Zwangspause“ auf einer Busüberführung)

„Wo ist denn mein Wasser?“ – „Das wird verdunstet sein!“ – „Aber doch nicht mitsamt der Flasche!?“ (Wolfgang Weiß / Thomas Grabmeier)

„Hast Du mit dem Markus schon alles ausgemacht?“ – „Ja, so im Großen und Ganzen...“ – „Aha, Du hast also noch überhaupt nichts mit ihm ausgemacht!“ (Andi Stohl / Wolfgang Weiß)

„Wir könnten an Silvester bei mir Fondue machen, magst auch kommen?“ – „Da bin ich schon eingeladen... hmmm, was gibt´s denn?“ (Andi Stohl / Sebastian Götz)

„Der Zettel, wo das draufsteht, hängt an der Pinwand. Ich weiß bloß im Augenblick nicht, wo die Pinwand ist...“ (Thomas Pen – vielleicht in der Hosentasche??)

„Man sollte den Raum umdrehen können, dann würde einem beim Decke-Weißeln nicht dauernd die Farbe ins Gesicht tropfen“ (Christian Marschick)

„Ich hab neulich eine Radtour nach Garmisch gemacht“ – „Was, Du??“ – „Naja, ich will ja nichts verheimlichen. Bis Murnau bin ich mit dem Zug gefahren!“ (Wolfgang Wellige / Andi Stohl)

„Ich habe neulich versucht zu hupen, aber Du hast mich nicht gesehen!“ – „Manchmal hilft bei mir das Hupen auch nicht weiter“ (Andi Stohl / Günther Seuß)

„Ich hab übrigens ein Tragl Limo in den Keller gestellt, da ist es kühler“ – „Ja, das habe ich mir auch schon mal überlegt...“ – „Siehst Du, und ich hab´s halt gemacht!“ (Thomas Pen / Andi Stohl)

„Die Tage hat auch nur 7 Woche“ (Andi Stohl)

„Nicht jammern, bloß weil da ein bisschen besetzt ist!“ – „Da ist nicht ein bisschen besetzt, da ist ganz schön viel besetzt!!“ (Andi Stohl / Wolfgang Weiß)