



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 1



Insgesamt fünf Obusbetriebe in und um Deutschland erwarten neue Gelenkbusse in Niederflerausführung. Vier Betriebe werden mit einer elektrischen Ausrüstung der Fa.Kiepe beliefert. Salzburg erhielt im Sommer einen Prototypen VanHool/Kiepe, nach Esslingen und Solingen werden in den nächsten Jahren von der gleichen Firmengruppe die ersten Gelenkwagen ausgeliefert. Mit über einem Jahr Verspätung erhielt nun die ESG, Linz die ersten VOLVO/Kiepe-Obusse. Das Foto zeigt den Ende August ausgelieferten Wagen 204 in Richtung Südfriedhof. Auch die Betriebe in Arnheim und Solingen erhielten die ersten Fahrzeuge der gemeinsam bei den Fa.Berkhof und Traxis bestellten Gelenkbusse.

Kurzberichte aus den deutschen Obusbetrieben für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der „Nederlandse Trolleybus Vereniging“, zusammengestellt nach Telefonaten mit bzw. Besuchen bei Herrn Wruck, Dassow, Schweidler, Vandek, Rutscher, Eberswalde, Herrn Veith, Esslingen und Herrn Schleifenbaum u.a.- Solingen, verbunden mit einem herzlichen Dank für Ihre bereitwillige Auskunft. Auszüge der Berichte werden auch von den Zeitschriften BLICKPUNKT STRASSENBAHN, OMNIBUS NACHRICHTEN und TROLLEYBUS MAGAZINE übernommen.

Die Kurzberichte sind ebenfalls mit weiteren Informationen im Internet unter <http://home.t-online.de/home/jgk.lehmann/> abrufbar.

Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann, Korschenbroicher Str.3, 41564 Kaarst  
E-mail-Adresse: [jgk.lehmann@t-online.de](mailto:jgk.lehmann@t-online.de)



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 2

Neues vom Obus in Kürze:

Trolleybus-News shortly:

Esslingen: Nach Auslieferung der 5 Citaro-Dieselmotorgelenkbusse werden die Vetter-Obusse 203-204 und die DUO-Busse 310-311 ausgemustert und verkauft.

Esslingen: After delivery of the 5 articulated dieselbuses the Vetter-trolleybuses 203 and 204 and the DUO-buses 310 and 311 will be withdrawn and sold.

Eberswalde: Zum 60jährigen Jubiläum am 3. und 4.11.2000 gab es Sonderfahrten mit 5 historischen Obussen. Aufgrund von Baustellen, die den Obusverkehr stark beeinträchtigen, können die Ikarus-Gelenkwagen zur Zeit nicht eingesetzt werden, ein Verkauf ist geplant.

Eberswalde: On the 3rd. and 4th. of November 2000 the 60th. anniversary of the Eberswalde Trolleybuses was commemorated. Five historical trolleybuses were in service on both days. Due to extensive roadworks, which cause heavy traffic delays, it is planned to sell the Ikarus articulated trolleybuses which cannot be put into service as they are not equipped with auxilliary motors.

Solingen: Der erste neue BERKHOF-Gelenkwagen wurde am 3.11.2000 nach Solingen geschleppt, eine Vorstellung des Wagens erfolgt am 18.10.2000, der erste Linieneinsatz ist für Januar 2001 geplant.

Solingen: The first new BERKHOF articulated trolleybus was towed to Solingen on November the 3rd. The vehicle is due to be presented to the public on saturday the 18th of November 2000. It is planned to have the vehocle in service by January 2001.

Linz: Mit einem Obusfest erfolgte am 4.10.2000 die Eröffnung der Linie 41, inzwischen sind 7 der neuen Obusse im Einsatz.

Linz: With a celebration on Okt, 4th. the Route 41 was inaugurated on the 4th. of October 2000 with a Trolleybus festival. Seven of the new trolleybusse are now in service.

Salzburg: Zum Tag der offenen Tür im Depot wurde am 26.10.2000 die neue weiß/grau Lackierung vorgestellt, die im Zuge der Umfirmierung als Salzburg AG eingeführt wird.

Salzburg: The transformation and renaming of the trolleybus operating company to "Salzburg AG" was celebrated with an open day at the Depot on Oct., 26th. 2000. The new white and grey vehicle colour scheme was also presented to the public.

**EBERSWALDE (04.11.2000)**

Das 60jährige Obusjubiläum in Eberswalde wurde am Wochenende 3. bis 5.11.2000 gefeiert. Am Freitag, den 3.11.2000 fand von 9 Uhr ein Festakt mit etwa 50 geladenen Gästen aus der Politik, aus dem Obuswesen und Herstellerfirmen statt. Es wurde ein Vortrag über die Geschichte des Obusbetriebs vom ehemaligen Geschäftsführer Dassow gehalten, die Firmen MAN und Kiepe berichteten von den jüngsten Entwicklungen im Obuswesen. Nach einem Buffet konnten die Gäste mit den bereitgestellten Museumsobussen 19 und 3 eine Fahrt bis zur Wendeschleife Boldtstraße unternehmen.

Am Samstag und Sonntag wurden für die Öffentlichkeit Fahrten mit den Museumsbussen angeboten. Am Samstag wurde auf den Abschnitt Nordend - Westend, Boldtstraße ein 15 Minuten-Verkehr von 9 bis 17 Uhr angeboten, am Sonntag erstreckten sich die Fahrten auch bis Ostend. Es kamen fünf Wagen zum Einsatz, und zwar der Skoda 9TR 19, der Skoda 14TR 3, der Ikarus-Gelenkwagen 25, der BVG-488 (Typ AEG-HS56) und der Esslinger Museumsobus 22 (Henschel HS 160 OSL). Dieser wurde am Freitag, den 27.10.2000 per Tieflader von Esslingen nach Eberswalde transportiert. Die Transportkosten wurden von der Fa.Kiepe gesponsert, die 1962 die elektrische Ausrüstung des Wagens lieferte. Die ersten Testfahrten wurden am Dienstag durchgeführt, der Rücktransport nach Esslingen per Tieflader erfolgte am 7.11.2000. Dienst gestellt.

Am Samstag wurden im Depot einige Souvenir- und Infostände aufgebaut, u.a. wurden von der BBG Schirme, Kulis etc. und von der DVN Bücher, Modelle verkauft. An beiden Ständen gab es das Buch „Stadtverkehr in Eberswalde“ für 14,80 DM und ein Video über die Museumsobusse zu kaufen. Eine Bestellung ist noch beim Denkmalpflege-Verein



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 3

Nahverkehr Berlin e.V., Nalepastraße 215, 12459 Berlin, homepage: <http://www.dvn-berlin.de> möglich.

Nach der Festveranstaltung am 2.11.00 konnten die Gäste gegen 14 Uhr eine Fahrt mit dem Esslinger Obus 22 unternehmen, hier befindet sich der Wagen in der Endschleife Ostend



Die Bauarbeiten zum Umbau der Spechthausener Kreuzung, der Abzweigung der Linie 862 in Richtung Brandenburgisches Viertel, wurden im September 2000 aufgenommen und werden bis Sommer 2001 andauern. Die für die Obusse freigegebene Fahrspur weicht stark von der Fahrleitung ab, die Stangen müssen bis zum Maximum ausscheren, dieses bedeutet eine Belastung für den Fahrdraht und die Schleifkohlen, außerdem wird der Verkehr durch die langsam fahrenden Obusse stark behindert. Aus diesem Grunde werden zur Zeit ausschließlich die MAN-Gelenkbusse eingesetzt, da bei eventuellen Stangenentgleisungen die beiden Ikarus-Obusse mangels Hilfsantrieb sich nicht mehr fortbewegen können. Eine ersatzlose Ausmusterung der beiden Ikarus-Obusse ist nun vorgesehen. Derzeit finden Verhandlungen zum Verkauf der Wagen statt, u.a. mit der Stadt Sofia.

Des Weiteren sind die Bauarbeiten im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße in der Nähe der Haltestelle 'Markt' im Gange; dort erfolgt eine durch eine Ampelanlage gesteuerte Einbahnregelung. Diese Baustelle wird noch etwa vier Wochen den Obusbetrieb stören. An den Wochenenden werden bedingt durch die Baustellen vorläufig in der Regel Dieselbusse eingesetzt, bei besonderen Anlässen kommen jedoch Gelenkbusse zum Einsatz.

Eine Vorplanung, den Busbahnhof vor dem Bahnhofsgebäude neu anzulegen, wurde von der Stadt vorgestellt. Eine Realisierung dieses Vorhabens ist jedoch nicht vor 2002 zu erwarten, da ein hierfür erforderlicher Investor noch gesucht wird. Der derzeitige, für heutige Verhältnisse überdimensionierte Busbahnhof befindet sich hinter dem Bahnhof, mit etwa 5 Minuten Fußweg zu erreichen.

#### **ESSLINGEN (17.10. und 03.11.2000)**

Bis Ende des Jahres werden die fünf bestellten Dieselgelenkbusse 103-107 des Typs Citaro ausgeliefert und in Betrieb genommen. Die Anmeldung der Fahrzeuge erfolgte am 6.10.2000 mit den Kennzeichen ES-263-265, 267, 269. Gegenüber den Anfang des Jahres beschafften Wagen 101-102 weisen die Fahrzeuge einen stärkeren Motor auf. Sobald die Fahrzeuge in Betrieb gehen, werden die Vetter-Obusse 203 und 204 sowie die DUO-Busse 310 und 311 ausgemustert. Die Vetter-Obusse werden an Timisoara abgegeben, der



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

Abtransport ist für Ende November geplant. Seitens der SVE wird eine Abschiedsfahrt organisiert, sie findet voraussichtlich am 25.11.2000 statt. Ein Verkauf der DUO-Busse an einem Zwischenhändler ist beabsichtigt, dementsprechende Verhandlungen laufen zur Zeit. Der elektrische Betrieb auf der Linie 101 wird mit den verbleibenden DUO-Bussen durchgeführt, die ersten bei VanHool/Kiepe bestellten Gelenkbusse werden erst Ende 2001 erwartet. Die neun bestellten Gelenkbusse werden bis 2002 ausgeliefert, fünf Fahrzeuge sollen bis Ende 2001 in Betrieb genommen werden, die restlichen werden im Laufe des Jahres 2002 erwartet.

Als einziger reiner Obus verbleibt somit Anfang 2001 der nunmehr 13 Jahre alte Soloobus 205. Er erhielt im September noch einen neuen Türantrieb bei der Fa.Vetter.

Der Museumsobus 22 wird für die Feier zum 60jährigen Jubiläum in Eberswalde zum dortigen Einsatz von der SVE zur Verfügung gestellt. Den Abtransport per Tieflader wird vom Initiator, dem Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V. organisiert.

Am 3.8.2000 wurde ein DUO-Bus der Fa.NEOPLAN der Stadtverwaltung und anderen Interessierten in Esslingen präsentiert, es wurde auch eine Fahrt in elektrischem Betrieb durchgeführt. Es handelte sich um den Prototypen der für Lausanne bestellten Serie. Der Wagen hinterließ einen guten Eindruck. In Anbetracht des hohen Anschaffungspreises stellt er jedoch noch keine Alternative für Esslingen dar.

Am 9.9.2000 fand mit einem Volksfest die Eröffnung der Stadtbahnlinie U7 Nellingen-Stuttgart statt. Da im Streckenverlauf der DUO-Buslinien in Nellingen die Haltestellen der Stadtbahn bereits angefahren werden, fand keine Fahrplanänderungen bei diesen Linien statt.

#### **SOLINGEN (10.11.2000)**

Die Auslieferung der ersten Solinger Gelenkwagen der Fa. BERKHOF hat sich um einige Wochen verzögert. Bereits bei den Besuchen im Werk im August 2000 zeichnete sich ab, dass der Liefertermin Ende August nicht eingehalten werden könnte. Die ersten sechs Gelenkwagen waren zwar wagenbaulich im wesentlichen fertig, jedoch die Installation der Traktionsanlagen war erst beim ersten Wagen in Gange.

Der Wagen wurde Ende September fertiggestellt. Bei einer Abnahme durch Mitarbeiter der SWS Anfang Oktober wurden jedoch zahlreiche Mängel, überwiegend Kleinigkeiten, festgestellt, deren Beseitigung noch bis Ende Oktober andauerte. Bei einer weiteren Abnahme wurde ein Geräusch im Antrieb festgestellt. Die Ursache lag in der Verwendung eines stärkeren Kabels gegenüber den beiden Arnheimer Prototypen. Auch dieser Mangel konnte zwischenzeitlich im wesentlichen beseitigt werden. Eine weitere Qualitätskontrolle durch die SWS-Mitarbeiter konnte am 31.10.2000 erfolgreich durchgeführt werden, so dass der Wagen in der Nacht von Freitag auf Samstag, den 4.11.2000 nach Solingen von einem Unternehmer, den die Fa.Berkhof beauftragt hatte, geschleppt wurde. Seitens der SWS wurde der Schleppzug ab der Autobahnabfahrt von einem SWS-Fahrzeug begleitet.

Der Gelenkwagen wurde in der Werkstatt abgestellt. Die Mitarbeiter wurden angehalten, keine Besucher an den Wagen zu lassen, damit dieser erstmals der Presse am 8.11. vorgestellt werden konnte. Zuvor fanden am Montag erste Probefahrten im elektrischen Betrieb auf dem Betriebshof statt.

Zur Abnahme bei der Fa.Berkhof verkehrte der Wagen lediglich mit Hilfsantrieb. Mit dem 80 kW starken Hilfsantrieb konnten sogar Geschwindigkeiten über 55 km/h erreicht werden. Die elektrische Abnahme durch Prof. Ahlbrecht begann am 9. und 10.11.2000 und wird nach Einreichen diverser Unterlagen am 27.11.2000 fortgesetzt. Am Samstag, den 18.11.2000 wird der Wagen zwischen 11 und 15 Uhr in den Clemens-Galerien der Öffentlichkeit vorgestellt.

Nach dieser Vorstellung werden Einstellungsfahrten und Schulungsfahrten stattfinden.



**erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann**

**Seite 5**

Bislang wurde die Betriebsnummer noch nicht angebracht. Eine Zulassung des Wagens wird erst nach der elektrischen Abnahme erfolgen. Der nächste Wagen wird Ende November erwartet. Ein Einsatz im Linienverkehr ist nun im Januar 2001 vorgesehen, bis dahin sollen sechs Fahrzeuge ausgeliefert sein. Als Betriebsnummern sind für die ersten Fahrzeuge 071-076 festgelegt worden.

Nach einer Ausschreibung für 20 weitere Gelenkbusse erfolgten seit Ende Juni Verhandlungen mit den Anbietern. Am 30.10.2000 wurde der Entschluß zur Vergabe des Auftrags gefällt. Den Zuschlag erhielt die Firma Kiepe als Generalunternehmer; den wagenbaulichen Teil wird die Fa. VanHool zuliefern. Ausschlaggebend war auch hier wieder das günstigste Angebot im Bereich der Anschaffungs- und Folgekosten. Dabei wurden Preise in gleicher Höhe wie bei den ersten 15 Fahrzeugen erzielt.

Eine Bestellung erfolgte, nachdem die Zusage für die Zuschüsse des Zweckverbands VRR vorlagen. Die Auslieferung der 20 Fahrzeuge ist ab Februar 2002 vorgesehen, es sollen etwa 2 Fahrzeuge pro Monat in Betrieb genommen werden, so dass Ende 2002 insgesamt 35 neue Gelenkbusse zur Verfügung stehen werden.

Eine Ausmusterung von Obussen wird voraussichtlich erst im Frühjahr 2001 erfolgen. Eine Delegation aus Sarajewo besichtigte die auszumusternden Obusse. Ein Verkauf der Fahrzeuge erfolgt jedoch erst nach einer Ausschreibung. Wie bereits berichtet, sind zwar bestimmte Wagen zur Ausmusterung vorgesehen, eine Entscheidung welche Fahrzeuge zuerst ausgemustert werden, wird jedoch erst kurzfristig getroffen.

In der zweiten Woche der Herbstschulferien wurde die Fahrleitung der Schleife Hasselstraße erneuert. Aus diesem Grunde bestand auf der Linie 684 Dieseldusersatzverkehr. Ab Samstag, den 14.10.2000 wurden wieder Obusse auf der Linie 684 eingesetzt, die ersten Wagen waren dabei mit Spezial-Schleifkohle zur Einfahren der Fahrleitung ausgestattet.

Durch Bauarbeiten im Zuge der Kölner Straße und Ufergarten gibt es starke Behinderungen im Obusverkehr. Der bislang vierspurige Straßenzug wird auf zwei Fahrspuren zurückgebaut. In den Herbstferien in der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag, den 12.10.2000 wurden ab 21 Uhr alle Obuslinien von Dieseldbussen bedient, da zwischen Mühlenplatz und Graf-Wilhelm-Platz der Fahrbahnbelag erneuert wurde.

Wie einige Dieseldbusse erhielt der Gelenkbus 2 eine Ganzreklame als Eigenwerbung für die Versorgungsbereiche der Stadtwerke Solingen. Zum Aufbringen dieser Ganzreklame wurde die MAN-Beschilderung an der Vorderfront des Wagens entfernt. Auch Wagen 8 fährt ohne diese Beschilderung. Gelenkwagen 16, der einige Wochen in blauer Grundfarbe verkehrte, trägt seit Mitte September, wie zuletzt gemeldet, nun das von Schülern entworfene Design. Die Vorstellung für die Presse fand am 18.9.2000 statt. Ferner erhielten die beiden Dieseldbusse 651 und 652 Eigenwerbung für die Entsorgungsbetriebe Stadt Solingen. Der Gelenkbus 7 befand sich im Oktober bei MAN in Düsseldorf zur Beseitigung von Rahmenbrüchen, mittlerweile steht er wieder im Einsatz.

Wagen 42, der von der Firma Kiepe eine Drehstromausrüstung erhalten hat, ist weiterhin abgestellt. Ebenfalls wird Obus 55 nicht eingesetzt, einerseits diente er als Testwagen für die Komponenten des RBL-Systems, andererseits weist er Schäden am Fußboden auf und wird nach Fertigstellung vom Wagen 46 in eigener Werkstatt repariert.

Bis auf wenige Fahrzeuge sind nun alle Busse mit dem Grundpaket RBL der Fa. INIT ausgerüstet, insbesondere erfolgt die Steuerung des Fahrscheindruckers durch diese Anlage. Derzeit werden die Bosch-Verstärker der Haltestellendurchsage ausgebaut und durch Einbauteile der InfoSystems GmbH (ehemals Fa.Wandel&Goltermann und Fa.Brose, Wuppertal, heute zur Schaltbau-Gruppe gehörend, siehe [www.infosystem.de](http://www.infosystem.de)) in





erstellt von **Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann**

Seite 6

Vorbereitung der digitalen Haltestellenansage als weiterer Baustein des RBL-Systems ersetzt. Eine Beschaffung des Aufnahmegeräts für die digitale Haltestellenansage ist ebenfalls erfolgt. Nach Beseitigung von einigen Problemen wird die Einführung der automatischen Haltestellenansage für Mitte 2001 erwartet.

#### **Neues vom Obus-Museum Solingen e.V.**

Am 28.10.2000 wurde das Museumskonzept einigen Politikern im Rahmen einer Präsentationsfahrt, die in einige Museen des bergischen Raums führte, vorgestellt. Angeregt durch die „Regionale 2006“ hat sich eine Arbeitskreis „Bergischer Ring-Spannende Wege zur Mobilität“ gebildet, dem auch der Obus-Museum Solingen e.V. angehört. Für die Präsentation erfolgte eine Ausstellung vom Obus 059 im Lokschuppen Hochdahl. Um den Wagen dorthin schleppen zu können, wurde vorab in der Werkstatt der Stadtwerke die Hilfsaggregate überholt. Weiterhin bleibt die Möglichkeit, den Wagen auf dem Betriebshof abzustellen.

Das Konzept sieht die Einrichtung einer Obuslinie auf einem ca. 11 ha großem Gelände vor, an der 7 Haltestellen passiert werden. An den Haltestellen sollen themenbezogene Gebäude und Einrichtungen zu besichtigen sein, u.a. ist die Errichtung einer historischen Feuerwache, eines Bauernhofs und eines Betriebshofs beabsichtigt. Mehr über das Konzept und eine Mitgliedschaft ist beim Obus-Museum Solingen e.V., Behringstraße 33, 42653 Solingen (oder unter <http://home.t-online.de/home/jgk.lehmann/oms.htm>) zu erfragen.

#### **Besuch in Arnheim am 24.10.2000**

Die wegen Bauarbeiten am Markt in Geitenkamp etwa 700m lange Umleitung in Geitenkamp wurde nun zurückgebaut, seit dem 17.7.2000 fahren die Obusse der Linie 9 wieder den üblichen Linienweg. Seit dem Dienstplanwechsel am 20.8.2000 werden die Obuslinien 5 und 7 in den HVZ im 7½ Minuten-Verkehr im Verbund befahren. Die Wagen der Linie 7 fahren als Linie 5 über Station weiter, in umgekehrter Richtung wird genauso verfahren. Für die Fahrgäste in Richtung Innenstadt-Velperplein entfällt somit das Umsteigen. Die Kursanzahl der beiden Linien ist gleich geblieben, jedoch gelangen nun auch Soloobusse auf den beiden Linien zum Einsatz. Am o.g. Dienstag wurden in der Frühspitze z.B. neben acht Gelenkobussen fünf Volvo-Soloobusse eingesetzt.

Die übrigen Gelenkobusse sowie einige Diesलगelenkbusse kamen auf der Linie 9 zum Einsatz. Während der BERKHOF-Obus 0211 auf einen Einsatzkurs morgens auf der Linie 5/7 eingesetzt wurde, befand sich Wagen 0210 in der Werkstatt. Dort war auch der inzwischen ausgelieferte Gelenkobus 212, jedoch ohne Betriebsnummer und noch in blauer Lackierung ohne Connexion-Symbole, zu finden.

Am 24.10.2000 waren zahlreiche Soloobusse abgestellt, u.a. vier Wagen der Serie 172-182. Warscheinlich dauerhaft werden die Wagen 143 nach einem Brand am 2.10.2000 und Wagen 161 abgestellt sein. Wagen 161 wurde mit einem km-Stand von 769.096 km nach Schäden am Tank des Hilfsmotors und Rostschäden an einigen Revisionsklappen aus dem Dienst genommen. Wagen 143 weist eine Fahrleistung 868.627 km auf. Einige Obusse der 16 Jahre alten Serie 143-161 haben nun eine Laufleistung von über 900 Tausend km.

#### **Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz**

Der Prototyp VanHool/Kiepe Obus Nr.0061 wird in **Salzburg** seit Mitte August im Linienverkehr eingesetzt. Er trägt weiterhin eine farbenfrohe Lackierung auf weißem Grund. Am 15.9.2000 wurde die aus den Salzburger Stadtwerken und dem Landes-Stromversorger SAFE entstandene Salzburg AG der Öffentlichkeit vorgestellt. Zu dieser AG gehören auch die "Salzburger Verkehrsbetriebe" und die "Salzburger Lokalbahn". In der Nacht vom 14./15. September wurden an Obussen und Autobussen die Logos der neuen AG angebracht, nachdem bereits in den Wochen zuvor die Stadtwerke Logos entfernt worden waren. Im Rahmen eines Tags der offenen Tür im Depot anlässlich „60 Jahre Obus in Salzburg“ am 26.10.2000, einem Feiertag in Österreich wurde das neue Marketing der Verkehrsbetriebe, die nun unter der Bezeichnung „Stadtbus“ geführt werden,



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 7

vorgestellt. Dazu gehört auch ein neues Farbschema für die Fahrzeuge. Die bisherige cremegelbe Lackierung mit roten Schürzen weicht einer weißen Grundlackierung mit grauen Schürzen. Zum Depotfest wurden folgende Programme geboten: Busfahren für Anfänger, Einblicke in die Obustechnik und eine Ausstellung über den 60jährigen Obusbetrieb. Der Gelenkwagen 191 erhielt als erster Wagen die neue Lackierung. Seit 1998 verringerte sich der Obus-Wagenpark auf 68 Fahrzeugen, die SLI-Gelenkwagen 175-77 und der Soloobus 104 wurden ersatzlos ausgemustert. Seit der Inbetriebnahme der neuen Haltestellen am Hauptbahnhof im Sommer 1999 ist die früher von der Linie 77 benutzte Fahrleitung in der Saint-Julien Straße ungenutzt. Nun wurde begonnen, eine neue zweipaarige Fahrleitung zu errichten, welche eine Umfahrung des Hauptbahnhofs im Störfall ermöglichen soll. Im Zuge der Linie 29 wird in der Münchner Bundesstraße ein neuer Autobahnknoten errichtet. Zu diesem Zweck mußte die Fahrleitung mehrmals als Provisorium umgehängt werden. An der Obushaltestelle Hauptbahnhof wurden im September die ersten Linienanzeiger mit Echtzeitanzeige für die Abfahrt der Obuslinien installiert, weitere Haltestellen sollen folgen.

In **Linz** sind solche Abfahrtsangaben bereits an nahezu allen Haltestellen in Betrieb. Der Fahrgast kann die Ankunftszeit der Busse in Minuten direkt erfahren. Lediglich die Haltestellen kurz vor den Endhaltestellen besitzen die ursprüngliche Beschilderung. Am 4. Oktober 2000 fand im Rahmen eines Obusfestes im Beisein des stellvertretenden Landeshauptmann die offizielle Eröffnung der Verlängerung der Obuslinie 41 von der Neupeint zur Baintwiese statt. Gleichzeitig wurde die Inbetriebnahme der neuen Niederflur-Gelenkbusse der Fa. Volvo gefeiert. Der gerade neu zugelassene Wagen 206 war bei der Vorstellung ausgestellt. Gleichzeitig zur Vorstellung des Wagens auf dem Festgelände neben der Pfarre St. Franziskus im Stadtteil Neue Heimat beim neueröffneten Streckenstück mit einer musikalische Unterhaltung wurden in allen Linienbussen Linzer Törtchen im "Obusdesign" an die Fahrgäste verteilt. Außerdem gab es Live-Musik an Bord der Obusse, Schüler und Schülerinnen der oberösterreichischen Landesmusikschulen boten den Fahrgästen Keyboard-Klänge. An dem Festakt nahmen etwa 500 Gäste teil.

Die Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB) in **Innsbruck** betreiben zur Zeit eine Untersuchung, mit welchen Betriebsmitteln künftig der öffentliche Verkehr in Innsbruck erbracht werden soll. In einem Artikel in einer Fachzeitschrift war zu lesen, daß die Gutachter sich für die Beibehaltung des Straßenbahnbetriebs und somit der Umstellung der Linie O auf Straßenbahn ausgesprochen haben. Da sich derzeit weder der Aufsichtsrat der IVB noch der Gemeinderat mit dieser Thematik befasst und eine Entscheidung erst frühestens Ende dieses Jahres zu erwarten ist, konnte man derzeit keine genaueren Informationen zur Verfügung stellen. An Laufleistung erreichten die 12jährigen Obusse 801-816 Ende 1999 rund 500.000 km (Spitzenreiter Wagen 813 mit 555.302 km), die 8jährigen Niederflurobuse 817-26 rund 400.000 km.

#### Neues aus Mendoza, Gespräch mit Herrn Vogel:

Die Provinzregierung beabsichtigt weiterhin, die Vergabe des ÖPNV in private Hände durchzuführen. Die Konzessionsausschreibung ist noch in der Vorbereitung. Im Juli 2001 soll die Konzession dann vergeben werden. Man ist bestrebt, ein multimodales System zu vergeben, also ein System aus Bussen, Trolley-Bussen, Straßenbahnen und Nahverkehrszügen. Das jetzige Trolley-Bus-Unternehmen wehrt sich heftig gegen eine Privatisierung, da man um die Arbeitsplätze und dementsprechend um die Ruhe fürchtet, wie sie in allen Öffentlichen Unternehmen anzutreffen ist. Aus diesem Grunde bemüht man sich im Betrieb zur Zeit, die Öffentlichkeit und den noch unbekanntem, neuen Unternehmer von der Leistungsfähigkeit des provinzeigenen Betriebes zu überzeugen. Einige TS (laut Blickpunkt Straßenbahn u.a. die ehemaligen Solinger Wagen 32, 33, 36, 38 und 68) sind neu lackiert worden und weisen auf die Umweltfreundlichkeit des Systems hin.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 8

Nach einer Meldung der Zeitschrift Blickpunkt Straßenbahn sollen vier Gelenkbusse aus Russland beschafft werden. Diese Meldung würde, so Herr Vogel, wieder einmal der korrupten Mentalität der Politiker entsprechen. Es handelt sich dabei um in Russland gestohlene, marode Fahrzeuge, die hier von mafiosen Geschäftsleuten angeboten worden sind. Ob es allerdings jemals zu einem Kauf kommen wird, steht noch nicht fest und wird dem zukünftigen privaten Unternehmer überlassen. Ein Einsatz der Solinger Gelenkwagen, die bis 2002 ausgemustert werden, ist nicht empfehlenswert, da es erstens kein Knowhow in der Wartung von elektronisch gesteuerten Fahrzeugen gibt und zweitens die selbsttragenden Solinger Karosserien nicht für die schlechten Fahrbahndecken in Mendoza geeignet sind.

#### Jubiläum bei der Fa.Kiepe

Vor 50 Jahren erfolgte mit der Auslieferung des Aachener Obus 13 der Beginn der Lieferung von Elektroausrüstungen für Obusse. In der Werkzeitung der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG vom Februar 1951 war folgendes zu lesen:

„Seit dem 70jährigen Bestehen unserer Bahn in September 1950 konnten wir unseren Obus-Wagenpark um ein weiteres Fahrzeug bereichern, das die Betriebsnummer 13 erhielt. Viele Fahrer, vor allem aber unsere Obus-Fahrer, haben inzwischen festgestellt, daß mit diesem Fahrzeug etwas Besonderes los ist. Die Besonderheit ist weder durch die Unglückszahl 13 noch durch die schöne schnittigere Form gegeben. Die Schaltanlage in ihrer neuartigen Ausführung hat vielmehr unser besonderes Interesse geweckt.



Obus 13 am Kaiserplatz, Foto: Sammlung W.Stock

Die ASEAG hat sich entschlossen, diesem Obus erstmalig in Deutschland mit einem elektro-pneumatischen Schaltwerk ausrüsten zu lassen. (...) .Bei den meisten elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird der Fahrstrom direkt geschaltet, d.h. so wie man den Fahrschalter betätigt, wird in demselben der Strom geschaltet. Das neue Schaltgerät besteht aus einem Hauptschaltwerk, das unter einer seitlichen Längsbank angeordnet ist, und einem kleinen sogenannten Steuerschalter, der sich rechts neben der Steuersäule befindet. Der Steuerschalter wird vom Fahrer unmittelbar mit dem Fuß betätigt. Das Hauptschaltwerk wird mittelbar über dem Steuerschalter mit Schwachstrom und Druckluft betrieben. (...) Dieses System ist in der Schweiz seit mehreren Jahren in Obussen, Straßenbahn und Vollbahnen erprobt.“ Als Motor baute die Fa. Theodor Kiepe, Elektrotechnische Fabrik in diesem Wagen ein Einkollektor-HS-Motor der Bauart Secheron, Genf (Type L 326) ein. Erst in den späteren Ausrüstungen, die ab 1952 an Siegen, Rheydt usw. geliefert wurde, gelangte ein Motor der Aachener Firma Garbe&Lahmeyer zum Einbau.

Bereits ab 1949 wurden von der Fa.Kiepe für Industrie- und Bergbau-Lokomotiven, ab 1950 auch für Straßenbahnen elektrische Fahrzeugausrüstungen geliefert. Einen Großauftrag an Obusausrüstungen erhielt die Fa. Kiepe 1952, bis Mitte 1953 mußten 750 Ausrüstungen für einen deutschen Exportauftrag an Obussen für Argentinien hergestellt werden. Diese Zahl wurde mit den etwa 600 Obus-Ausrüstungen, die bis heute geliefert wurden noch nicht übertroffen. Mit dem jüngsten Auftrag von den Stadtwerken Solingen konnte ein Stammkunde wiedergewonnen werden. Solingen erhielt seit 1953 207 Ausrüstungen von der Fa.Kiepe. Herzlichen Glückwunsch!