



Wie vor 5 Jahren konnte auch 2002 eine Begegnung von zweimal Obus Nr. 1 in Solingen festgehalten werden. Am 18. Juni 2002 standen der nun genau 50-jährige ÜHIII's-Obus Nr. 1 neben dem nun 18-jährigen MAN-Obus Nr. 1 vis à vis am Graf-Wilhelm-Platz. Wegen Reduzierung der Anzahl von Soloobussen kommen auf der Linie 684 öfters Gelenkbusse zum Einsatz. Der ÜHIII's Nr.1 war zum 50-jährigen Jubiläum vom 11. bis 24. Juni 2002 in Solingen. Gemeinsam mit drei weiteren Museumsfahrzeugen absolvierte Sonderfahrten auf dem Solinger Netz, wobei er 522 km zurücklegte. Die an mehreren Tagen angebotenen Museumsfahrten fanden regen Zuspruch.

Kurzberichte aus den deutschen Obusbetrieben für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der „Nederlandse Trolleybus Vereniging“, zusammengestellt nach Telefonaten mit bzw. Besuchen bei Herrn Rutscher, Eberswalde, Herren Obenland und Veith, Esslingen und Herrn Schleifenbaum - Solingen sowie Paul van Onzen (NTV, Arnheim), 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

**Neues vom Obus in Kürze:**

Eberswalde: Neben der Taktverdichtung an Wochenenden auf den Obuslinien wurde im Zuge der Landesgartenschau am 13./14. Juli auch Fahrten mit dem historischen Berliner Obus 488 geboten.

Esslingen: Nachdem bis Ende Juli fünf neue VanHool-Gelenkbusse 210-214 ihre Zulassung erhielten und teilweise im Liniendienst stehen, konnten die ersten Duo-Busse abgestellt werden.

Solingen: Bis Ende Juli waren auch hier die fünf bislang gelieferten VanHool-Gelenkbusse 251-255 zugelassen. Der erste Linieneinsatz wird nach den Einweisungen des Fahrpersonals erfolgen. Viel Zuspruch fanden die Veranstaltungen zum 50-jährigen Obusjubiläum zwischen dem 19. und 22. Juni. Das "Obus-Museum Solingen e.V" organisierte den Größtteil des Festes, zu dem vier Museumsobusse in Solingen verweilten.

Arnhem: Die Inbetriebnahme aller zehn neuen Berkhof-Gelenkbusse 0222-0231 erfolgte im Zeitraum vom 07. Mai bis 17. Juli 2002. Zu Beginn des reduzierten Sommerfahrplans wurden die letzten B7900- Soloobusse abgestellt, ein Wagen verbleibt im Besitz der NTV als Museumswagen.

Salzburg: Die ersten der zehn neuen VanHool-Gelenkbusse wurden am 21. Juni feierlich in Betrieb genommen. Nach Inbetriebnahme aller Wagen mit den Nummern 0262-0270 wurden bis 15. Juli ältere Wagen abgestellt, u.a. der Gelenkbus 178 als letzter Wagen der SLI-Bauart.

Linz: Die Obuslinien 20 und 45 wurden am 15. Juli 2002 durch die Obuslinien 45 und 46 ersetzt, die Führung der Linie 45 durch die Goethestraße entfiel ersatzlos. Zeitgleich reduzierte sich der Wagenpark auf 19 Fahrzeuge, die letzten fast 14 Jahre alten Soloobusse wurden abgestellt.

Lausanne: Am 9. November 2002 finden die Feiern zum 70-jährigen Bestehen des Obusbetriebs statt. Es sind unter anderem Museumsfahrten mit Obus 2 (Bj.1932) und Obus 656 (Bj.1963) geplant.

The latest Trolleybus news in short

Eberswalde: Due to the Garden Show the weekend headways have been increased. On the weekend 13th/14th of July extra journeys with the restored Berlin Trolleybus 488 were advertised.

Esslingen: At the end of July five of the new VanHool articulated Trolleybuses (nos. 210-214) had been registered and some are already in Service. As a result the first of the Duo-buses have been withdrawn.

Solingen: The end of July also saw the delivery and registering of five VanHool articulated Trolleybuses in Solingen (nos. 251-255). Currently driver training is being conducted after which the vehicles will go into service. The celebrations around the 50th anniversary between the 19th and 22nd of June were a great success. The "Obus-Museum Solingen e.V" organised the majority of the activities which included putting four restored vehicles into service.

Arnhem: The ten VanHool articulated Trolleybuses (nos. 0222-0231) were all taken into service between the 7th of May and the 17th of July 2002. At the beginning of the summer school holidays the last B7900 Trolleybuses were able to be withdrawn from service due to the fact that a reduced number of vehicles is required for the summer holiday timetable. One of the vehicles is to remain in Arnhem and be retained as a museum vehicle.

Salzburg: The first ten VanHool articulated Trolleybuses were taken into service with an official presentation party on the 21st of Juni 2002. By the 15th of July all the vehicles numbered 0262-0270 were in regular service so that older vehicles could be withdrawn. These withdrawals included the last SLI articulated trolleybus no. 178.

Linz: The two Trolleybus routes 20 and 45 were redesignated 45 and 46 on the 15th of July 2002. The route 45 has been rerouted and Goethestraße is no longer served. On th same date the vehicle park was reduced by the withdrawal of the last 14 solo Trolleybuses to only 19 vehicles in all.

Lausanne: On the 9th of November 2002 Lausanne plans to celebrate the 70th Birthday of it's Trolleybus operation. It is hoped to have two historic vehicles in service for the visitors Trolleybus no. 2 (built 1932) and Trolleybus no. 656 (built 1963).

EBERSWALDE (25. Juli 2002)

Zur Landesgartenschau wurde am Wochenende vom 13./14. Juli 2002 der Berliner Obus 488 nach einem speziellen Fahrplan mit fünf (bzw. samstags sechs) Fahrten eingesetzt. Der



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 3

zur Landesgartenschau bis Oktober 2002 angebotene 20-Minuten-Verkehr auf beiden Obuslinien wird gut angenommen. Zum Einsatz kommen ausschließlich Gelenkbusse. Im Einsatz von Montags bis Freitags müssen jedoch in letzter Zeit häufig Dieselsebuse aushelfen. Wegen Ausfall des Bordnetzumrichters standen zeitweise bis zu drei Fahrzeuge in der Werkstatt. Alternativen zum Ersatz dieses 10 Jahre alten Bauteils werden zur Zeit mit der Firma Kiepe erarbeitet. Der Umrichter zeigt Alterserscheinungen, Ersatzteile hierfür sind nicht mehr verfügbar, da das Bauteil heute anders aufgebaut ist. Aufgrund eindringendem Schmutz funktioniert die Übertragung über die Glasfaserleitungen nicht mehr fehlerfrei.

Nach Erhöhung des Stangendrucks auf 10 kg sind deutliche weniger Stangenausschläge zu verzeichnen. Auch hat der einseitige Kohlenverschleiß nachgelassen und die Seilführung und Stangendynamik wurde verbessert. Zuvor war ein Stangendruck von 5 bis 8 kg an den Obussen üblich.

Nach Personalveränderungen wurde die Aufgabenteilung der Werkstatt neu verteilt. Herr Althans fungiert nun als Werkstattleiter, Herr Zielow ist nun für Fahrzeugtechnik und Herr Rutscher für Oberleitungsanlage und die Infrastruktur verantwortlich. Herr Rutscher bleibt jedoch weiter als Vertreter der Arbeitsgruppe Trolleybus (AGT) im VDV. Die nächste Sitzung findet am 24./25. September 2002 in Solingen statt.

ESSLINGEN (11. Juni und 31. Juli 2002)

Am Dienstag, den 11. Juni 2002 wurde der erste Wagen der neuesten Obusgeneration im Rahmen einer kleinen Feier an den städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) übergeben. Zu diesem Termin fanden sich etwa 50 Gäste ein, darunter ca. 15 Mitarbeiter der SVE, außerdem Vertreter der Lieferunternehmen, der Polizei, des Ordnungsamts sowie des Gemeinderats, angeführt vom Oberbürgermeister Dr. Zieger und dem Finanzbürgermeister Bertram Schiebel. Der Festbereich in der Halle wurde umsäumt von dem Duo-Bus 325, dem Obus 205, dem Henschel Museums Obus 22 und dem neuen VanHool-Obus 210. Ein Buffet, erstellt von einem SVE-Mitarbeiter und einer Esslinger Getränkefirma sorgen für das leibliche Wohl der Gäste.

In einer Ansprache begrüßte gegen 11:30 Uhr Herr Obenland die Gäste. Er sprach als erstes dem Oberbürgermeister Dr. Zieger Dank für die Unterstützung aus und lobte die Zusammenarbeit mit den Firmen, die bei der Herstellung des neuen Obusses mitgewirkt haben. Namentlich nannte er Herr Arens von der Firma Kiepe sowie Herrn Geers von der Firma VanHool, die mit der SVE eine konstruktive und gute Zusammenarbeit durchgeführt haben. Er dankte auch weiterhin seinem Mitarbeiter, Herrn Betriebsleiter Veith für den unermüdlichen Einsatz und Tatendrang zur Realisierung des Projektes.

Anschließend ging er auf die vier verschiedenen Fahrzeuge, die um den Festbereich aufgestellt waren, ein. Als erstes erwähnte er den Wagen 22 aus dem Baujahr 1962, der - wie z.B. bei den Einsätzen zum Stadtfest am 06. und 07.07.2002 zu erleben ist - keine Servolenkung besitzt. Sein Motor wies noch rund 105 PS auf. Als weiteren Schritt in der Entwicklung von Obussen erwähnte er den Wagen 205, ebenfalls ein Soloobus aus dem Baujahr 1987, ein Prototyp von Mercedes-Benz, der bereits über moderne Technik verfügt und eine Leistung von 220 PS erbringt. Als Vertreter der zwischen 1988 und 1994 gelieferten Duo-Busses hob Herr Obenland den Wagen 325 hervor. Auf Anregung der Fahrgäste erhielt er mehr Helligkeit innen und neue Sitzpolster mit SVE-Motiven. Der 1993 ausgelieferte Duo-Bus ist eines der letzten gelieferten Fahrzeuge und hat eine Leistung von 280 PS. Im Gegensatz dazu weist der jetzt neu angelieferte Wagen eine Motorleistung von 320 PS auf. Hierbei wurden insbesondere die Wünsche der Fahrgäste sowie des Fahrpersonals umgesetzt. Für den Fahrgast hob Herr Obenland die Niederflurigkeit des Wagens hervor, für Rollstuhlfahrer kann eine Rampe herausgeklappt werden. Außerdem kann, sofern erforderlich, auch die Kneeling-Funktion betätigt werden.

Mit 7 Citaros und 9 Obussen, die insgesamt ausgeliefert werden, besteht Ende 2002 die Flotte aus 16 Niederflurfahrzeugen. Weitere Fahrzeuge zur Erneuerung der insgesamt



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

aus 40 Fahrzeugen bestehenden Wagenparks der SVE werden in den kommenden Jahren folgen.

Besonders hob Herr Obenland hervor, daß die neuen Fahrzeuge mit einer automatischen Haltestellenansage ausgestattet werden. Hiermit werden auch ältere Fahrzeuge nachgerüstet, so daß bis Ende 2002 24 Fahrzeuge diese automatische Haltestellenansage erhalten werden.

Anschließend hielt der Oberbürgermeister Herr Dr. Zieger seine Rede, in der er ansprach, es sei nicht lange her, daß der Verkehrsbetrieb ein geprügeltes Kind gewesen wäre. Untergangsszenarien wurden aufgespielt. Nun werden neue Verkehrsmittel beschafft und der integrale Taktverkehr wird weiter realisiert. Vor zwei Jahren war die Diskussion, den Obus als „altmodisches Zeug“ abzuschaffen und abzureißen. Jedoch sprachen sich klare Mehrheiten dagegen aus. Der Oberbürgermeister drückte seinen Stolz aus, daß der Obus in Esslingen für Attraktivität und Service steht. Wenn es nicht gelingt, ein leistungsfähiges System aufzustellen, sei die Wirtschaft gefährdet. Auch freut er sich, daß zum Thema Umweltschutz im luftaustauscharmen Neckartal dieser Schritt erreicht wurde. Bei Umstellung auf Dieselbetrieb auf den Linien 101 und 118 werden erhebliche Mehremissionen zu erwarten sein. Nicht zuletzt wird durch den Obus die Wirtschaftlichkeit des SVE verbessert. Die SVE hätte das zweite leistungsfähigste System im gesamten Bereich hinter Stuttgart. Da wäre es erlaubt, auch teures Wagenmaterial zu beschaffen. Er erwähnte, daß nach Inbetriebnahme der neuen Niederflur-Obusse insgesamt 16 Niederflurbusse vorhanden sind und somit ein besseres Angebot für die Fahrgäste erreicht werden kann. Zusätzlich wird dazu der integrale Takt mit der S-Bahn sowie der Zentrale Omnibusbahnhof für eine Aktualität des Nahverkehrs weiter sorgen. Die Inbetriebnahme des ersten Niederflur-Obusses sei ein großer Beitrag hierzu. Der Wagen im Werte von 553.000 € (davon werden 136.000 € vom Land getragen) sollen das Stadtbild nun mindestens 25 Jahre bestimmen. Er wünscht dem Fahrzeug eine möglichst unfallfreie Fahrzeit und daß es in dieser Zeit ständig mit 150 Mitfahrern gefüllt sei.

Sodann sprach der Finanzbürgermeister Herr Schiebel auch einen kurzen Dank an alle Beteiligte aus und drückte seine Freude über die Inbetriebnahme des neuen Wagens aus. Herr Weber, Geschäftsführer der Firma Kiepe, trug anschließend vor, daß der O-Bus kein sterbender Schwan sei, sondern ein zukunftssträchtiges Objekt. Er sprach an, daß mehrere Städte an die Firma Kiepe herangetreten seien und sich für die Einführung des Obusses interessiert hätten.

Zur Stunde der Feierlichkeit übergab er an den Oberbürgermeister ein Bild, und zwar das für das Prospekt Esslingen gezeichnete Werbebild im großen Format. In einem kleineren Format erhielten auch die Herren Obenland und Veith von der SVE dieses Bild. Vor und nach diesen Ansprachen konnte der Wagen in der Wagenhalle besichtigt werden. Der komplett in der Grundfarbe weiß gehaltene Wagen erhielt oberhalb der Fenster den roten und grünen Streifen, jedoch noch in den traditionellen Farbtönen. Im unteren Bereich wurde Eigenwerbung für die SVE aufgebracht mit dem Namenszug der Werbefirma, die den Werbezug gesponsert hat. Hier kamen schon die etwas moderneren rötlich und grünen Farbgebungen zur Ausführung.

Anschließend wurde eine Probefahrt mit den Beteiligten durchgeführt. Hierfür übergab die Firma Kiepe an die SVE symbolisch den Schlüssel des Fahrzeugs. Insbesondere wies man während der Fahrt zum Lerchenäcker auf der Rückfahrt die automatische Haltestellenansage hin. Es war zu erfahren, daß jedoch noch einige Arbeiten durch die Firmen VanHool und Kiepe durchgeführt werden müssen; u.a. hört man beim Bremsen beim Differenzial eine Art von mechanischem Brummen. Durch die sonstige Geräuscharmheit des Fahrzeugs fällt dieses Geräusch auf, auch das Quietschen des Gelenks wirkt nun störender.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 5

Einige Interessierte konnten nach Rückkehr mit dem neuen Wagen 210 auf dem Betriebshof noch eine Fahrt mit dem Museumswagen 22 unternehmen, die ebenfalls nach Lerchenäcker führte, bedingt jedoch durch einen defekten Weichenschalter erst über den Bahnhof zum Depot zurückführte. Gesteuert wurde der Wagen von Markus Weinberg.

Bei der Inneneinrichtung traf Herr Veith für die SVE die Auswahl, die selbstverständlich von den Solinger Fahrzeugen abweicht. Die neuen Gelenkbusse erhalten Sitze von der Firma VanHool, jedoch ohne das SVE-Motiv wie in Wagen 325 zu sehen. Mittlerweile sind etwa 70% der Fahrer geschult. Für die erste Linienfahrt wartet man einerseits auf weitere Schulungen und andererseits auf die schriftliche Genehmigung des Regierungspräsidenten. Diese wäre nach Angaben von Herrn Obenland unterwegs.

Nachdem für die ersten fünf Neufahrzeuge fünf DUO-Busse verkauft werden, ist bis Ende des Jahres auch die Ausmusterung vom Soloobus 205 geplant. Einige Kaufinteressenten bekundeten schon schriftlich Interesse. Die Kosten des Fahrzeugs werden gemäß der derzeitigen Kalkulation bei etwa 13.000,-- € bis 15.000,-- € liegen. Herr Obenland würde ihn gern als zusätzliches Museumsfahrzeug behalten, jedoch ist auf dem Betriebsgelände kein Platz hierfür.

Zum Stadtfest am 6. Juli 2002 fanden Museumsfahrten mit Obus 22 statt, gleichzeitig absolvierte Obus 210 einen seiner ersten Einsätze auf der Linie 101. Diese ist seit dem 1. Juli 2002 wieder voll elektrisch befahrbar, die Ortsdurchfahrt in Mettingen wurde wieder freigegeben. Anfang Juli trafen vier weitere VanHool-Gelenkbusse in Esslingen ein, alle fünf Wagen waren bis Ende Juli zugelassen. Die Obusse 210 bis 212 sind nun im Einsatz auf den beiden Obuslinien, für die restlichen beiden Wagen wird die Zulassung für den Linienverkehr in Kürze erwartet.

Seit Ende Juli sind die ersten DUO-Busse 312, 313, 314 außer Dienst genommen und abgemeldet worden. Sie werden in Kürze nach Sarajewo verladen.

Der Generationswechsel in Esslingen:

Nr.	Kennz.	Fabr.-Nr.	Ablieferung	Zulassung	Ausmusterungen:
210	ES-2026	...60952	26.04.2002	16.05.02	312 02.05.88- 29.07.02
211	ES-2048	...60953	02.07.2002	04.07.02	313 06.07.88- 29.07.02
212	ES-2041	...60954	04.07.2002	04.07.02	314 26.07.88- 29.07.02
213	ES-2060	...60955	09.07.2002	11.07.02	
214	ES-2059	...60956	11.07.2002	11.07.02	

SOLINGEN (31. Juli 2002)

Am Montag, den 10. Juni 2002 traf der erste VanHool-Gelenkobus in Solingen im Schleppl gegen 21:00 Uhr im Betriebshof ein, am nächsten Tag begannen direkt die Einstellungsfahrten der Firma Kiepe. Am 17.6.2002 erfolgte die Schlussabnahme durch den Gutachter Herrn Prof. Ahlbrecht. Die Zulassung mit dem Kennzeichen SG-SW 351 erhielt er am 26. Juni 2002. Als Betriebsnummer wurde 251 festgelegt. Am 16. und 17. Juli 2002 trafen zwei weitere VanHool-Gelenkbusse ein; am 22. und 24. Juli 2002 folgten nochmals zwei Wagen. Die Auslieferung der übrigen 15 Wagen wird nach den Betriebsferien der Firma VanHool Ende August fortgesetzt. Mit den fünf bis Ende Juli zugelassenen Wagen finden derzeit Schulungen für das Personal statt. Da für das Fahrpersonal die Unterschiede zu den Berkhof-Obussen nicht so gravierend sind, erfolgt nur eine kurze Einweisung auf dem Betriebshof. Nach Einweisung aller Fahrer gelangen die VanHool-Gelenkbusse in den Liniendienst. Eine pressewirksame Veranstaltung ist erst bei Umstellung der Linie 684 auf Gelenkbusse, die vermutlich im September erfolgt.

Die für das Jubiläum eingeladenen Museumsobusse trafen am 11. Juni 2002 und 13. Juni 2002 ein. Der ÜHIII Nr. 1 und Baden-Baden Nr. 231 (= Esslingen Nr. 23) erreichten



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 6

aus England per Tieflader das Solinger Depot am Dienstag gegen 16:00 Uhr. Am Donnerstag gegen 15:00 Uhr kam der Obus 101 aus Arnheim an, nachdem der Wagen um 13:00 Uhr per Tieflader mittags in Arnheim abgeholt wurde. Länger unterwegs war der Skoda 9Tr aus Eberswalde. Dort ging es um 9:00 Uhr los; die Ankunft in Solingen erfolgte gegen 21:00 Uhr.

Ab Freitag erfolgten die Schulungsfahrten. Lediglich der Arnheimer Wagen wurde von Fahrern aus Arnheim gesteuert, die übrigen Wagen verkehrten mit Solinger Fahrer. Am Montag, 17. Juni 2002 fand die Pressekonferenz des Obus-Museum-Solingen e.V. gemeinsam mit der Stadtwerke Solingen GmbH Center Verkehr statt, bei der das Gesamtprogramm der Jubiläumsfeierlichkeiten vorgestellt wurde. Seitdem erfolgte ein Aushang als Poster in den Obussen und an Haltestellen.



Fahrzeugparade im Depot: Eberswalde 19, Arnheim 101, Baden-Baden 231, Solingen 56 und 1 (13. Juni 2002)

Zahlreiche Gäste erschienen am Mittwoch, dem 19. Juni 2002 zur Feierstunde auf dem Betriebshof. Nach einer kurzen Begrüßungsansprache wurden die ersten mit dem neuen VanHool-Gelenkobus, vom Betriebsleiter Herrn Troullier selbst gesteuert, zum Theater an der Haltestelle Schlagbaum befördert. Der Rest der Gäste konnten mit dem Henschel HSL Baden-Baden Nr. 231 und dem Skoda 9Tr, Eberswalde Nr. 19 zum Schlagbaum fahren. Vor dem Theater konnte der Obus Nr. 1 besichtigt werden, der zuvor dorthin geschleppt wurde. Gegen 11 Uhr hielten der Betriebsleiter Herr Troullier, Geschäftsführer der SWS Center Verkehr, Herr Krebs, Aufsichtsratsvorsitzender und Herr Bertenburg, stellv. Bürgermeister ihre Festansprachen. Anschließend wurde das Buffet freigegeben; außerdem konnte die umfangreiche Ausstellung, die die Mitglieder des Obus-Museum Solingen e.V. erarbeitet und aufgebaut hatten, besichtigt werden. Ab 12:45 Uhr führen Museumsobusse die Gäste in regelmäßigen Abständen wieder zum Depot zurück. Ab 17:00 Uhr fand in den gleichen Räumlichkeiten im Theater ein Betriebsfest für die Mitarbeiter der Stadtwerke Solingen statt. Vom Depot aus konnten sie mit Museumsobussen zum Schlagbaum fahren, ehe die vier Museumsobusse gegen 18:00 Uhr die Fahrten nach Burg, Vohwinkel und Ohligs aufnahmen. Während im Obus 1 nahezu alle Sitzplätze belegt waren, führen in den anderen drei Wagen etwa 10 Fahrgäste mit. Besser besucht waren die Fahrten am Donnerstag und Freitag. Der überwiegende Teil der acht pro Abend angebotenen, etwa einstündigen Fahrten war ausverkauft. Hingegen waren die Sonderfahrten für geladene Gäste des Stadtrats und anderen Vertreter aus der Stadtverwaltung, sowie für ehemalige Mitarbeiter der SWS-Werkstatt kaum genutzt, am Dienstag vermutlich wegen der große Hitze, am Freitag wahrscheinlich wegen dem zeitgleichen Fußball-Weltmeisterschaftsspiel.

Bei der Rückfahrt von Burg am Freitag abend wurde die Hinterachse des Arnheimer 101 zu stark beansprucht und fing an zu rauchen. Bei der anschließenden Untersuchung wurde festgestellt, daß an Achse und Differenzial eine aufwendige Reparatur erforderlich ist, so daß der Wagen an den folgenden Tagen nicht mehr eingesetzt werden konnte.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 7

Mit nur drei Obussen fanden am Samstag den 22.6.2002 die Museumsfahrten statt, die unter Tour 4 angekündigten Fahrten fielen leider ersatzlos aus. Die eigens aus Holland angereisten Mitglieder des NTV wurden mit einer Fahrt nach Burg mit dem Soloobus 47 entschädigt. Alle Fahrten waren gut besetzt. Leider konnten bei allen Fahrten nicht alle Interessierten mitgenommen werden. Auch der Stand des Obus-Museum Solingen e.V., sehr günstig an der Ecke des Bussteigs Richtung Höhscheid gelegen, fand regen Zulauf. Die angebotenen CDs mit einem Film über die Geschichte des Betriebs waren innerhalb weniger Stunden ausverkauft; weitere Exemplare konnten vor Ort nur bestellt werden. Nachdem bis zum Nachmittag der Fahrplan wieder einigermaßen eingehalten wurde, brachten dann die türkischen Fußballanhänger den Fahrplan durcheinander. Sie blockierten die gesamte Kreuzung Schlagbaum und zahlreiche Fahrten mussten ausfallen. Zu der abendlichen Veranstaltung, bei der sich die beteiligten Vereine vorstellten, fanden sich etwa 50 Interessierte ein. Damit die zahlreichen Gästen aus dem In- und Ausland auch den gesamten Wagenpark im Linieneinsatz erleben konnten, kamen auf den Linien 681/2 am Samstag auch die MAN-Gelenkbusse 1, 7 und 8, am Sonntag die Wagen 1 und 2 zum Einsatz.

Um den Ausfall von weiteren Fahrzeugen zu vermeiden, wurde am Sonntag Vormittag der Fahrplan noch kurzfristig geändert. Der ÜHIII Nr.1 und der Henschel Nr. 231 verkehrten nur zwischen Krahenhöhe und Gräfrath im 30-Minuten-Takt, der Skoda 9Tr befuhr den Ring von Graf-Wilhelm-Platz über Ohligs, morgens die Tour 3, nachmittags die Tour 4 für den leider ausgefallenen Arnheim Nr. 101. Die Fahrten fanden auch am Sonntag einen guten Zuspruch. Um 16:30 Uhr fand die letzte Fahrt mit dem ÜHIII Nr.1 statt; es ging nach Aufderhöhe und zurück zum Graf-Wilhelm-Platz. Mit 10 Minuten Verspätung gegenüber dem Dienstplan fuhr der Wagen um 17:22 Uhr als letzter Museumswagen vom Graf-Wilhelm-Platz in den Betriebshof ein.

Fast sämtliche Aktionen wurden vom Obus-Museum-Solingen e.V. organisiert. Den aktiven Mitgliedern, insbesondere John Michael Bankes, sei für ihren unermühtlichen Einsatz für die Organisation dieses Programms an dieser Stelle herzlich gedankt. Ebenfalls ist der Stadtwerke Solingen GmbH für ihre Unterstützung zu danken, die durch die Finanzierung der Überführung der Fahrzeuge und der Nutzung des Netzes dieses Event zu ermöglichten.

Am 13. Juni 2002 wurden die Obusse 25, 27, 33, 39 und 45 letztmalig eingesetzt und anderntags abgestellt. Außerdem ging Obus 28 außer Dienst. Während die Obusse 49, 56 und 58 abgestellt blieben, gelangten die Soloobusse 37, 46, 47, 48, 53 und 55 wieder in den Liniendienst, die seit dem 15. April vorübergehend abgestellt waren. Es ist geplant, von den 22 verbliebenen Soloobussen nach Inbetriebnahme der ersten VanHool-Gelenkbusse die Soloobusse 26, 35, 47, 53, 54, 59 und 67 auszumustern. Neben den Obussen 32, 40, 44, 46, 48, 52, 55 und 64, die eine Lackierung in den Stadtfarben erhielten, werden somit die Obusse 36, 37, 41, 42, 50, 51 und 65 in alter Lackierung voraussichtlich im Einsatz verbleiben. Obus 64 ist ebenfalls seit April nicht eingesetzt worden; er erhielt einen neuen Fußboden und in diesem Zuge eine Überholung der Tragkonstruktion. Neben den 22 Soloobussen stehen derzeit 26 Gelenkbusse für den Linieneinsatz zur Verfügung. Die Anzahl reduzierte sich von 29 Wagen im März 2002 um die Obusse 6, 10, und 18, die nach größeren Schäden abgestellt wurden. Die seit Oktober ausgemusterten Gelenkbusse wurden Anfang Juli zum Abtransport vorbereitet; u. a. wurden die Stangen demontiert.

Zahlreiche Asphaltarbeiten werden in den Sommerschulferien durchgeführt. In den ersten Tagen der Sommerschulferien gelangten daher viele Dieselsebusse auf den Obuslinien zum Einsatz. Am Freitag, dem 19. Juli 2002 waren z.B. 10 Dieselsebusse auf den 39 Obuskursen zu finden. Um bei kurzfristigen Straßensperrungen im Zuge von Straßenbauarbeiten im Bereich Merscheid und in Wald flexibler zu sein, werden derzeit die sieben Gelenkdieselsebusse mit den Berkhof-Gelenkobussen auf den Linien 681/682 eingesetzt, die MAN-Gelenkbusse dienen als Reserve. In Merscheid erhält die Merscheider Straße zwischen den Haltestellen Brunnenstraße und Ohligs Rathaus einen neuen Asphaltbelag, in Wald beginnen die Arbeiten zur Sanierung der Weyerstraße.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 8

Weitere Arbeiten werden im Bereich der ehemaligen Eisenbahnunterführung Wald in der Nähe vom ehemaligen Bahnhof Wald erwartet. Wegen anstehender Arbeiten auf der Solinger Straße in Burg kann ein Dieselmusersatzverkehr auf der Linie 683 in den Sommerschulferien erforderlich werden.

Gespräch mit Herrn Detlev Arens und Herrn Enrique Luque am 26. Juli 2002, Mitarbeiter der Projektabwicklung bei Fa.Kiepe

Bis zu den Betriebsferien bei der Firma VanHool wurden insgesamt 20 VanHool-Obusse (Esslingen und Solingen je 5, Salzburg 10 Fahrzeuge) ausgeliefert. Nach den Ferien (29. Juli - 16. August 2002) folgen zwei für Solingen, dann die restlichen vier für Esslingen und schließlich bis Ende des Jahres die fehlenden 13 für Solingen.

Bei den ersten Wagen in Solingen und Esslingen, die nun angemeldet und für den Linienverkehr freigegeben sind, traten bislang keine größeren Probleme auf, die lediglich aufgetretenen üblichen Kinderkrankheiten konnten schnell behoben werden.

Die Esslinger VanHool-Fahrzeuge sind aufgrund der Türanordnung und dem Hilfsmotor baugleich zu den Solinger Fahrzeugen, nicht aber zu den Salzburger Fahrzeugen, an die sich die Bestellung ursprünglich anschloß. Bei den bisher fertigen Solinger und Esslinger Obussen wird noch die Antriebswelle gegen ein Bauteil mit dickerem Durchmesser ausgetauscht, so daß stärkere Geräusche erst ab 65 km/h auftreten. Die Konstruktion bei den Salzburger Fahrzeugen ist anders; da der Motor weiter hinten liegt, ist die Antriebswelle nicht so lang.

Die Stadt Bergen hat nun bei den Firmen Neoplan/Kiepe sechs Obusse und Fribourg bei MAN/Hess/Kiepe neun Fahrzeuge bestellt. Bergen hat den Wunsch geäußert, das erste Fahrzeug bereits im Mai 2003 zu erhalten. Die Genfer Verkehrsbetriebe haben bislang nur technische Informationen bei der Firma Kiepe eingeholt, Ausschreibungsunterlagen für die anvisierten 50 Gelenkbusse sind noch nicht erstellt.

Bislang ist bezüglich der Ausschreibung von Athen immer noch keine Entscheidungen gefällt worden. Es wird ein offenes Vergabeverfahren durchgeführt. Durch Einsprüche der Mitanbieter zieht sich der Abschluß des Verfahrens in die Länge. Eine genaue Anzahl von Fahrzeugen wurde dabei nicht festgelegt, man gab eine Auftragssumme für die Solowagen (rund 38 Mio. €) und für die Gelenkwagen (rund 25 Mio. €) an. Aus diesen Werten kann eine Lieferung von mindestens 90 Solo- und 50 Gelenkwagen erwartet werden. Nach Ausscheiden einiger Mitbewerber ist nur noch die Firma Kiepe für die Lieferung der elektrischen Ausrüstung im Rennen. Der Auftrag für den wagenbaulichen Teil können sich noch Firmen Neoplan, Volvo oder VanHool erhoffen.

Für den zukünftigen Obusbetrieb in Merida sind die ersten 15 Obusse der Firma Hispano Carrocera in Zaragosa/Spanien fertiggestellt. Eine Auslieferung nach Venezuela erfolge bislang noch nicht, da dort eine Verzögerung in der Erstellung der Infrastruktur aufgetreten ist. Die Fahrzeuge werden im März 2003 verschifft und die Eröffnung der Obuslinie wird nun im Mai 2003 erwartet. Es handelt sich um eine rund 18 km lange Linie, in deren Verlauf einen Höhenunterschied von 1000 m überwunden wird. Der tiefste Punkt der Linien liegt bei 800 m ü.NN, der höchste bei etwa 1800 m.

Bevor die 45 Wagen ab dem Hafen Bilbao verschifft werden, erfolgen ausgiebige Einstellungs- und Testfahrten auf dem Werksgelände der Firma Hispano Carrocera auf deren Werksgelände in Zaragoza. Hier wurde eine 400 m lange Teststrecke mit Fahrleitung versehen. Die Fahrt vom Werksgelände bis zum Hafen Bilbao werden die Wagen in eigener Kraft zurücklegen. Es handelt sich bei den Wagen um Duo-Busse mit umschaltbarer Hinterachse; das Chassis (O 405) ist vergleichbar mit den ehemaligen Essener und Esslinger Duo-Bussen. Die Motorleistung des Dieselmotors beträgt 230 kW.

Besuch in Arnheim am 06. Juni 2002

Die ersten sechs von 10 neuen Berkhof-Obusse (0222-0227) waren Anfang Juni im Einsatz, die Kilometerleistung betrug bei Obus 0222: 3.600 km und beim Obus 0223:



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 9

4.700 km. Für die fünf Wagen verschwanden die beiden Leih-Dieselbusse (232+233) und drei Soloobusse Bj.84, u.a. die Kilometermillionäre 150 und 156. Somit verbleiben derzeit noch die Alt-Soloobusse 145, 146 und 158. Der 145 erlangte am 26.2.2002 als dritter Obus den Status eines Kilometermillionärs. Ein Tag nach dem Besuchstag wurde Obus 146 abgestellt, am 11. Juni 2002 folgte Obus 158. Auch Obus 145 war einige Tage abgestellt, kam jedoch am 20. Juni wieder in Einsatz. Für den in Solingen beschädigten Museumsobus 101 führte er am 30. Juni und 1. Juli die Museumsfahrten durch. Seit dem 6. Juli führt der Obus 158, der als Museumsobus von der NTV erworben wurde, ersatzweise die Museumsfahrten durch. Diese Museumsfahrten, mit dem Wagen 101 geplant, werden bis zum 15. September 2002 (außer 7. September) an Samstagen und Sonntagen geboten, und zwar als Fahrt zum Ned. Openluchtmuseum. Sie geht von Station (12:00 Uhr) über Rijkerswoerd (Linie 7, an 12:20 Uhr) nach Alteveer (13:00 Uhr an), zurück geht es ab 15:15 Uhr über Velp (15:55-16:05 Uhr) zum Bahnhof (Station). Vorbestellung für Platzkarten gibt es unter Tel.-Nr. 0031-26/3574468. Im Museum gibt es eine Museumsstraßenbahn zu erleben, die Karte für Rundfahrt mit dem 101, den dortigen Eintritt und eine Straßenbahnfahrt kostet 10 Euro.

Am 6. Juni 2002 standen auf der Obuslinie 5 neun Obusse und sieben Dieselbusse im Einsatz, die Obuslinie 7 wurde wieder komplett mit Obussen bedient. Weitere Gelenkobusse waren auf der Linie 1 im Einsatz. Dies ist sinnvoll, da in der Morgenspitze die Wagen Richtung Oosterbeek total überfüllt sind. Nach Inbetriebnahmen des neunten Berkhof-Gelenkobus wird seit dem 30. Juni alle Kurse der Linie 1 mit Gelenkwagen bestückt.

Der 0231 wurde am 11. Juli 2002 als letzte der Reihe abgeliefert. Am 29. Juni erlitt der 0217 große Schäden an der Karrosserie, als er auf dem Depotvorplatz gegen ein Oberleitungsmast prallte; möglicherweise funktionierte die E-Bremse nicht. Der 101 wird voraussichtlich erst im Laufe des August wieder fahren, nachdem Ersatzteile angefertigt und eingebaut worden sind. Bis dann wird der 0158 für die Rundfahrten am Wochenende eingesetzt.

Daten der Serie 0222-0231 Berkhof Premier AT18-Alstom/Traxis:

Nr.	Kennz.	Chassisnummer	Nr. Berkhof	Ablieferung	Inbetriebn.
0222	BL-VX-72	XL9124FCEZB088001	1067-01	25.04.2002	07.05.2002
0223	BL-VX-73	XL9124FCEZB088002	1067-02	03.05.2002	10.05.2002
0224	BL-VX-77	XL9124FCEZB088003	1067-03	08.05.2002	15.05.2002
0225	BL-VX-79	XL9124FCEZB088004	1067-04	16.05.2002	21.05.2002
0226	BL-VX-80	XL9124FCEZB088005	1067-05	24.05.2002	02.06.2002
0227	BL-VX-82	XL9124FCEZB088006	1067-06	30.05.2002	06.06.2002
0228	BL-VX-83	XL9124FCEZB088007	1067-07	13.06.2002	18.06.2002
0229	BL-VX-86	XL9124FCEZB088008	1067-08	14.06.2002	19.06.2002
0230	BL-VX-87	XL9124FCEZB088009	1067-09	27.06.2002	28.06.2002
0231	BL-VX-88	XL9124FCEZB088010	1067-10	11.07.2002	17.07.2002

Ausmusterung der letzten Den Oudsten B7900/Kiepe

Nr.	Inbetriebn.	Abgestellt	Fahrleistung
0145	22.05.1984	04.07.2002	1.017.000 km.
0146	22.05.1984	07.06.2002	996.781 km.
0149	28.05.1984	04.06.2002	991.528 km.
0150	28.05.1984	22.05.2002	1.026.732 km.
0151	29.05.1984	03.01.2002	966.322 km.
0155	31.07.1984	01.01.2002	946.551 km.
0156	31.07.1984	15.05.2002	1.016.742 km.
0158	16.08.1984	11.06.2002	992.345 km.

Insgesamt gab es in Arnheim 41 Obusse dieses Typs. Sie wurden von 1980 bis 1987 beschafft. Die größte Serie von 19 Fahrzeugen ging zur Eröffnung der Linie 9 im Juni



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 10

1984 in Betrieb. Da diese eine Revision erhielten, standen sie am längsten im Einsatz. Die erste Ausmusterung erfolgte schon 1989, nachdem der Obus 157 ausbrannte. 1995 wurden die vier Fahrzeuge der ersten Serie ausgemustert, 1996 die zweite, 1982 beschaffte Serie. Zwischen 1998 und 2001 gingen die Wagen der letzten Serie außer Dienst. Der Arnheimer Obuspark besteht nun aus 30 Gelenkobussen (0202-0231) und 11 Solowagen (0172-0182, Bj.1990) sowie einen Duo-Bus (0201, Bj.1994), der nach langer Abstellzeit wieder hergerichtet werden soll.

Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz

In **Salzburg** gingen die zehn Van Hool-Obusse am Freitag, den 21. Juni 2002 mit einem „StadtBus-Feiertag“ in Betrieb. Auf dem Bahnhofsvorplatz wurden einige der neuen Obusse ausgestellt, auf der Obuslinie 1 kamen ausschließlich VanHool-Gelenkobusse zum Einsatz, die kostenlos benutzt werden konnten. Wenige Tage zuvor (am Mittwoch) kam erste das zehnte und letzte Fahrzeug für 2002 nach Salzburg an. Vorübergehend erhöhte sich die Anzahl der Obusse, ehe am 15. Juli 2002 ältere Obusse abgestellt wurden und zum Verkauf stehen.

Nach mehrjähriger Planungszeit gingen in **Linz** am 15. Juli die neuen Obuslinien 45 und 46 in Betrieb, die offizielle Eröffnung findet am 9. August statt. Diese Linien ersetzten die seit dem 23. September 1991 bestehende Obuslinie 21 und die seit dem 28. September 1949 in Betrieb befindliche Obuslinie 45. Diese beiden Obuslinien verliefen quer zur Straßenbahnachse durch die Mozartstraße und Goethestraße in Ost-West-Richtung parallel zueinander in etwa 500 m Entfernung. Bereits 1987 wurde die Bedeutung der Linie 45 durch die Goethestraße durch parallel geführte Buslinien geschwächt, der Takt wurde von 5 Minuten in den HVZ auf 15 Minuten ganztägig gestreckt. Durch Schaffung einer Querverbindung in Höhe der Garnisonstraße am östlichen Ende der beiden Obuslinien werden nun beiden Linien durch die Mozartstraße geführt. Dabei wird nun das Gelände des Allgemeinen Krankenhauses passiert, der Paula-Scherleitner-Weg ist mittels automatischer, funkgesteuerter Schrankenanlage für den übrigen Verkehr gesperrt. Zwischen der Mozartstraße und dem Hauptbahnhof wurde der Linienweg beider Obuslinien gestrafft. Im Zuge der Coulinstraße wurden etwa 200 m neue Fahrleitung verlegt; die Fahrzeit zwischen Bahnhof und der Mozartstraße konnte dadurch von neun auf fünf Minuten gesenkt werden. Durch Aufgabe des Wendeschleife vor dem Hbf wendet nun die Linie 45 am Waldeggknoten (früherer Abzweig der Linie 21 und 45) westlich vom Bahnhofsvorplatz. Die Linie 46 fährt nun vom Froschberg bis zum Hafen, die Linie 45 vom Hauptbahnhof bis zur Stieglbauernstraße. Beide Linien verkehren alle 15 Minuten, das gemeinsame Streckenstück wird somit alle 7½ Minuten befahren. Für die beiden Linien werden nun 7 Obusse benötigt, statt bisher 3 für die Linie 45 und 6 für die Linie 21. Aus diesem Grund wird die Abmeldung der drei Soloobusse 240, 241 und 243 des Baujahrs 1988 in absehbarer Zeit erfolgen. Es ist sicher, daß die Fahrzeuge verkauft werden. Wer den Zuschlag erhält, ist jedoch noch nicht bekannt. Auf den vier Obuslinien werden nun tagsüber 16, in der Frühspitze 20 Kurse benötigt. Bei den 19 vorhandenen Gelenkobussen müssen daher zumindest in der Frühspitze Dieselsebusse aushelfen.

Lausanne als ältester Obusbetrieb der Schweiz kann am 2. Oktober 2002 das 70-jährige Bestehen feiern. Aus verschiedenen Gründen wurde nun Samstag, der 9. November 2002 für die Feier dieses Jubiläums festgelegt. Die lokale Vereinigung RétroBus organisiert gemeinsam mit der TL die Veranstaltung. Im Depot de Perrelet wird der "March artisanal" abgehalten. Dies ist ein Markt, auf dem interessierte Leute ihre private Liebhaberei ausstellen und mit anderen austauschen können. Der älteste betriebsfähige Obus der TL, Obus 2 wird bis mittags zwischen dem Depot und der Innenstadt pendeln, nachmittags soll Obus 656, Bj.1963 diese Aufgabe durchführen. Mit einem oder beiden Fahrzeugen ist außerdem eine Sonderfahrt nach Chalet-a-Gobet geplant. Im Depot können auch die Wagen 5, 66 and eventuell auch VMCV 9 (Monteux 1956-1996) besichtigt werden. Auch am Sonntag, dem 10. November, sind Sonderfahrten mit den Museumsobussen 2 und/oder 656 beabsichtigt.