



Die ersten fünf Van Hool-Gelenkbusse stehen in Esslingen im regelmäßigen Linieneinsatz, zumeist sind sie auf den fünf Kursen der Linie 101 anzutreffen. Am 1.10.2002 konnte Obus 212 als letzter noch ohne Reklame festgehalten werden, hier auf dem Weg nach Mettingen zwischen den Weinbergen und der Eisenbahnstrecke Stuttgart-Esslingen.

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, 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: Für den Ersatz einiger störanfälliger Bauteile der elektrischen Ausrüstung in den 15 Gelenkbusen wird nach Lösungen gesucht, um die Wagen

The latest Trolleybus news in short

Eberswalde: The search for replacement parts for the unreliable electronic components in the 15 articulated Trolleybuses continues. Without suitable replacement parts the



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 2

wieder zuverlässiger einsetzen zu können.

Esslingen: Der Einsatz der ersten fünf Gelenkbusse 210-214 läuft seit September stabil. Die übrigen vier werden noch diesen Monat erwartet.

Solingen: Fünf der 20 bestellten VanHool- Gelenkbusse sind mittlerweile im Einsatz; vier weitere sind ausgeliefert und warten auf ihre Zulassung. Die Anzahl der Alt-Obusse wird von derzeit 10 Gelenk- und 21 Soloobussen auf 14 Soloobusse reduziert. Nicht nur wegen Oberleitungsarbeiten und Baustellen sind daher häufig Dieselbusse auf den Obuslinien anzutreffen.

Arnheim: nach Inbetriebnahme der 10 Berkhof-Gelenkbusse konnte der Einsatz von Dieselbussen auf den Obuslinien zwar reduziert aber nicht ganz abgeschafft werden.

Linz: Die drei letzten Soloobusse wurden am 8.8.02 abgemeldet und verkauft, der Abtransport erfolgt in Kürze.

Salzburg: Die Obuslinie 1 des neuen Liniennetzes, die nach Taxham verlängert wird, soll spätestens im Herbst 2003 eröffnet werden. Bis dahin werden 11 weitere VanHool-Gelenkbusse ausgeliefert.

Lausanne: Am 9. und 10. November finden die Feiern zum 70jährigen Jubiläum des Obusbetriebs statt.

EBERSWALDE (19. Oktober 2002)

Nach dem Ende der Landesgartenschau werden beide Obuslinien samstags und sonntags wieder im 30-Minuten-Takt gefahren. Auf Empfehlung der Werkstattleitung kommen auch Sonntags Gelenkbusse zu Einsatz, da deren Einsatz wirtschaftlicher als der Einsatz von Solodieselbusse ist. Je nach Verfügbarkeit der Obusse wird in den Hauptverkehrszeiten der 7. Kurs auf beiden Obuslinien elektrisch gefahren oder mit Dieselbussen bedient. Probleme gibt es weiterhin mit den Bordnetzumrichter (BNU). Wie berichtet, sind sie aufgrund ihres Alters störanfällig; eine Reparatur ist aufwendig. Ersatzteile gibt es aufgrund der 10jährigen Alters des Bauteils nicht mehr. Die Fa. Kiepe hat ein alternatives Bauteil angeboten, ein Angebot zum Test in einem der Fahrzeuge liegt vor. Als Alternative wird der Einbau von tschechischen Bauteilen geprüft. Ansonsten sind die achtjährigen Obusse in guter Verfassung, die Laufleistung der Wagen liegt zwischen 400 und 500 Tausend km.

Für die Einführung eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL) läuft derzeit die Ausschreibung. Die Entscheidung für einen Hersteller wird noch in diesem Jahr getroffen. Bis Mai 2003 werden alle Fahrzeuge der BBG einen über RBL gesteuerten Fahrscheindrucker erhalten. In einem weiteren Schritt wird eine optische Haltestellenanzeige, eventuell auch eine akustische eingebaut. In weiteren Schritten ist an ausgewählten Haltestellen eine dynamische Fahrgastinformation und die Aufstellung von Fahrscheinautomaten geplant. Frühestens 2004 soll über RBL auch die Steuerung von Ampelanlagen ermöglicht werden, entsprechende Gespräche mit dem Straßenbauamt Straußberg laufen zur Zeit.

availability of vehicles cannot be guaranteed.

Esslingen: The first five VanHool articulated trolleybuses 210 - 214 have so far proved to be stable. The four remaining vehicles are due to be delivered this month (October)

Solingen: To date nine of the VanHool articulated trolleybuses have been delivered. Of these, five have entered service and the lastest four are awaiting registration. The number of old Solo-trolleybuses still in daily service will be reduced form 21 to 14. This fact coupled with the mainenance work on the overhead explains the frequent use of Diesel buses on the Trolley bus routes.

Arnheim: Having finally got all ten Berkhof articulated trolleybuses 0222-231 into service the use of dieselbuses on trolleybus routes has been drastically but not completely reduced.

Linz: The last three remaining Solo-trolleybuses were deregistrated on the 8th. of August 2002 and are shortly to be send to Russia.

Salzburg: The trolleybus-route 1 in the new routeing system is to be lengthened to Taxham and is due for completion by the autumn of 2003 by which time a further eleven articulated Trolleybuses will have been delivered.

Lausanne: The 70th. birthday celebrations are to take place on the 9th. and 10th. of November 2002.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 3

Die Brücke über die Eisenbahn am Bahnhof Eberswalde wird ab 2004 komplett erneuert. Zuerst wird die alte Brücke abgerissen und durch einen Neubau ersetzt, dann folgt die neuere Brücke. Erste Planungen für die Installation der Fahrleitung mit Auslegermasten sind aufgenommen worden.

Der Bahnübergang in Nordend wird nun durch eine Ampelanlage gesichert, Baubeginn für diese Maßnahmen ist noch in diesem Jahr. Im kommenden Jahr folgen Straßenbauarbeiten zur baulichen Verbesserung des Bahnübergangs, hierfür müssen einige Oberleitungsmasten versetzt werden.

ESSLINGEN (1. Oktober 2002)

Ende August gelangten auch die Obusse 213 und 214 in den Liniendienst. Nachdem alle fünf Wagen zuverlässig eingesetzt werden konnten und einige Tage ohne elektrischen Betrieb überbrückt wurden, erfolgte am 27.9.2002 die Abmeldung der DUO-Busse 317 und 319, die am 30.9.2002 in eigener Kraft Esslingen in Richtung Sarajewo verließen. Am 24. Oktober 2002 startete die Auslieferung der letzten vier Wagen, beginnend mit Wagen 215, mehr darüber auf der homepage von R.Kiebler: <http://www.obus-es.de>.

SOLINGEN (21. Oktober 2002)

Während der erste VanHool-Gelenkibus 251 noch Ende Juni seine Zulassung erhielt, erfolgte die Anmeldung der bis Ende Juli überführten Obusse 252 bis 255 am 31.7.2002. Nach den Betriebsferien der Firma VanHool gelangten am 28., 29.8. und 17.9.02 die Obusse 256, 258 und 261 nach Solingen. Die Obusse 256 und 258 sind am 17.9.02 bereits polizeilich zugelassen worden, die Abnahme der elektrischen Ausrüstung steht noch aus. Die Wagen erhalten ihre Betriebsnummern analog den Produktionsnummern. Aufgrund der Veränderung in der Reihenfolge im Produktionsablauf bei der Firma VanHool ist die Reihenfolge der Anlieferung nicht numerisch. Am 16.10.2002 gelangte Obus 257 als neunter Wagen nach Solingen.

Weitere Liefertermine stehen noch nicht fest. Die Werkstattleitung ist jedoch zuversichtlich, dass bis Ende des Jahres alle Fahrzeuge in Solingen sind. Auch wenn die letzten Gelenkbusse erst in 2003 zugelassen werden, bleibt die geplante Nummerierung der Serie 251-270. Gegenüber den Berkhof-Obussen gibt es nur wenige Änderungen in der Ausstattung. Statt den störanfälligen Trittmatten an den Türen kontrollieren Lichtschranken den Ein- und Ausstieg. Konstruktiv bedingt ist die Zielanzeige der Firma Innotron kleiner als bei den Berkhof-Fahrzeugen. Ein weiterer Unterschied ist der Einbau von Scheibenbremsen statt Trommelbremsen.

Nach Einweisung aller Fahrer bis Anfang September war es beabsichtigt, die Wagen erst im Schülerverkehr ausgiebig zu erproben und somit unter „richtigen Einsatzbedingungen“ Erfahrungen zu sammeln, so gelangte ab dem 25. September 2002 als Doppelwagen 11 (Aufderhöhe - Krahenhöhe) der Obus 253 erstmals im Liniendienst zum Einsatz. Ab dem 26.9.2002 bediente er auch nachmittags einen Kurs der Linie 684, hier am 8. Oktober 2002 an der Kreuzung Schlagbaum. Auf der Linie 681/2 konnten die drei VanHool-Obusse 251 bis 253 erstmals am 10. Oktober 2002 beobachtet werden.





erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 4

Aufgrund von Fahrleitungsarbeiten in Wald war der Einsatz der Obusse 252 bis 255 ab dem 18. Oktober 2002 erforderlich. Die Erneuerung des Fahrleitungsbrückenschutzes im Bereich der Eisenbahnunterführung in Wald im Zuge der Focher Straße erforderte eine Umleitung der Linie 682 über die Karl-Ruß-Straße und dem Frankfurter Damm. An der Richtung Stadtmitte verlegten Haltestelle Demmeltrath wurden die Stangen durch SWS-Personal abgezogen und die Obusse verkehrten mit Hilfsantrieb bis zur Haltestelle Bahnhof Wald, wo ein Mitarbeiter der SWS die Stangen wieder anlegte. Bereits ab der Haltestelle Heresbachstraße mußten die Obusse mit Hilfsmotor fahren, da die Fahrleitung ab dem dortigen Streckentrenner stromlos war. Um die Verspätung durch die Umleitung in Grenzen zu halten, kamen ausschließlich die Obusse der neuen Generation wegen dem verstärkten Hilfsantrieb zum Einsatz. Da die seit Beginn der Herbstferien aufgenommene Erneuerung der Fahrleitung in Widdert am Freitag noch einen Dieseldusersatzverkehr erforderte, mußten am Freitag morgen neben den Berkhof auch VanHool-Obusse eingesetzt werden. Abends lösten dann Dieseldbussen die Obusse auf den Spätkursen ab, um das Ab- und Eindrahten für den Fahrer oder für zusätzliches Personal zu ersparen und den Anliegern den Lärm der Hilfsmotoren zu ersparen (siehe Artikel im Solinger Tageblatt vom 19.10.2002). Während am Samstag und Sonntag alle 12 Kurse der Linie 681/2 von Dieseldbussen bedient wurde, gelangten am Montag, den 21. Oktober 2002 neben Berkhof-Obussen und Dieseldgelenkbussen auch VanHool-Obusse zum Einsatz. Die Arbeiten waren zwar bis Dienstag angesetzt, jedoch konnte die Focher Straße bereits am Montag um 15 Uhr wieder freigegeben werden. Während die Arbeiten in Widdert vom SWS-Personal durchgeführt wurden, erfolgte für die Arbeiten in Wald eine Vergabe an die Firma Fahrleitungsbau Essen. Als Besonderheit kamen am Montag auf der Linie 684 ausschließlich Alt-Gelenkbusse zum Einsatz. Ein Termin für die endgültige Umstellung auf Gelenkbusse ist jedoch noch nicht festgelegt, dieses soll im Rahmen einer pressewirksamen Veranstaltung bis Ende des Jahres erfolgen.

Der Einsatz der Berkhof-Obussen gestaltet sich nun zuverlässiger. Öfters sind in der Frühspitze nur 12 der 15 Berkhof-Obusse im Einsatz, dieses ist jedoch darauf zurückzuführen, daß in einigen Fahrzeugen Reinigungs-, Wartungs- und Inspektionsarbeiten durchgeführt werden müssen. Über die relativ starke Geräuschentwicklung im Inneren gibt es nun keine Kundenbeschwerden mehr. Daher ist dieses für die SWS kein Thema; weitere Maßnahmen zur Dämmung oder Verminderung der Geräusche werden nicht vorgenommen.

Wie bereits berichtet, hat sich der Obus-Wagenpark bis vor den Sommerferien auf 48 Wagen reduziert. Nach der Abstellung der Obusse 3 und 47 im August und September stehen nur noch 46 Wagen zur Verfügung. Nach Obus 29 im Januar erfolgte jedoch bislang keine weitere Abmeldung. Welche Obusse im Zuge der Inbetriebnahme weiterer VanHool-Obusse zuerst abgestellt werden, wird im Einzelfall entschieden. Bis zum Einsatz der ersten VanHool kamen auf den Linien 681/2 auch fallweise Soloobusse zum Einsatz, am 26.9.2002 sogar auf zwei Kursen. Der Obus-Wagenpark wird letztendlich auf 49 Fahrzeuge (bis Ende 2001 waren es 60 Fahrzeuge) reduziert. Der Gesamtwagenpark der SWS reduziert sich somit auf 90 Einheiten (bis Anfang 2001: 103). Für die verbleibenden 14 Soloobusse ist noch keine Ausschreibung erstellt, zuvor sind zahlreiche Klärungen vorzunehmen.

Derzeit sind in den Hauptverkehrszeiten auf den Obuslinien 39 Kurse erforderlich; in der Frühspitze zur Bewältigung des Schülerverkehrs gelangen sieben zusätzliche Einsatzwagen auf den Obuslinien zum Einsatz, auf den Dieseldbuslinien (teilweise kombiniert mit Obuslinien) 16 Wagen. Seit dem 25. September 2002 wird auch der Doppelwagen 11 (interne Bezeichnung 685/59) wieder durch einen Obus bedient. Der bislang hier eingesetzte Dieseldgelenkbus mußte nun auch zur Kapazitätserhöhung auf den Dieseldbuslinien herangezogen werden um einen weiteren Einsatz von Doppelwagen zu vermeiden. Nach Fahrgastbeschwerden wurde ab dem 26.9.2002 auch der Kurs der Linie 693 um 7:16 ab Aufderhöhe von einem Gelenkbus bedient. Mittags werden ebenfalls Einsatzwagen eingesetzt; wegen der Verknüpfung mit Fahrten auf den Dieseldbuslinien kommen auf den 20 festgelegten Kursen ausschließlich Dieseldbussen zum Einsatz.



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 5

Weiterhin führen die Bauarbeiten im Zuge der Weyerstraße auf dem Abschnitt zwischen Wald und Ohligs zu Behinderungen im Obusbetrieb. Im Oktober gab es an zwei Stellen eine einspurige Straßenführungen, die durch Ampeln geregelt wurde. Ersatzverkehr auf den Obuslinien gab es oben erwähnt in der ersten Woche der Herbstferien (14. bis 18. Oktober 2002) auf der Linie 684 wegen der Erneuerung der Fahrleitung in Widdert und am Wochenende 14./15. September auf der Linie 683 wegen der Erneuerung des Schwebbahngerüsts in Vohwinkel. Zum Zöppkesmarkt, welcher am gleichen Wochenende stattfand, erfolgte der Einsatz von Gelenkobussen auf allen übrigen Obuslinien. Dadurch konnte die Kapazität erhöht werden, ohne zusätzliche Wagen einzusetzen. Während am Wochenende auf der Linie 683 Dieselbusse verkehrten, verursachte die Baustelle in Vohwinkel am Freitag zuvor und am Montag danach einen Pendelverkehr mit Dieselbussen, die Fahrgäste mußten in Gräfrath umsteigen. Der übliche Dienstplan der Linie 683 wurde jedoch beibehalten. Es gab somit höhere Wendezeiten in Gräfrath, wo teilweise zwei Wagen in der Wendeschleife standen. Die bis in den Abend verkehrenden Kurse der Linie 683 wurden mit Dieselbussen bedient, diese fuhren dann neben dem Pendelwagen bis Vohwinkel durch. Einige Tage danach wurde noch in den Abendstunden Obusersatzverkehr durchgeführt. Dieselbusse bedienten dann ganztägig die entsprechenden drei Kurse. Während dieser Zeit war die Haltestelle Rubensstraße verlegt und die Haltestelle Kaiserplatz aufgehoben. Am 25.9.2002 mußte die Fahrleitung für die Umfahrung einer Baustelle unterhalb der Schwebbahndaltestelle verlegt werden. Bedingt durch diese Baustelle besteht nun Einbahnstraßenregelung auf der Kaiserstraße. Eine Ampel, die durch den Fahrer beim Verlassen der Endhaltestelle getätigt werden muß, ermöglicht den Obussen das Passieren der Baustelle entgegen der Fahrtrichtung. Am Wochenende 21./22. September fand die traditionelle Fete am Denkmal am Peter-Höfer-Platz in Höhscheid statt. Aus diesem Grund wurde die Bergerstraße, Abfahrtsstelle der Linie 682 Richtung Stadtmitte gesperrt. Auf den Obuslinien verkehrten Berkhof-Obusse und Dieselgelenkbusse (Abendkurse), die Obusse fuhren mit Hilfsmotor um den Festplatz in Höhscheid.

Die Anordnung der Standplätze im Depot ist entsprechend der größeren Anzahl an Gelenkwagen geändert worden. Nun stehen die Wagen 171-185, 251-270 in vier Reihen und für die Solowagen verbleibt nun noch eine Reihe. Die Alt-Gelenkwagen sind mittels Aufkleber über dem Fahrersitz auf einen Standplatz der noch auszuliefernden VanHool zugeordnet (z.B. 1= 259, 20=269). Die Soloobusse haben auch zugeordnete Nummern (z.B. 36= Standplatz 39), da die alte Nummerierung der Standplätze der Soloobusse noch nicht geändert wurde.

Am 26. und 27. Oktober 2002 findet das Müngstener Brückenfest statt. Aufgrund der hohen Nachfrage wird in diesem Jahr ein stündlicher Betrieb mit Dampflok auf dem Rundkurs Ohligs- Remscheid- Wuppertal - Haan - Ohligs angeboten. Die SWS bieten hierzu Sonderfahrten von Ohligs nach Vohwinkel an, die durch zwei Autobusse durchgeführt werden. Die Wagen werden stündlich ab 8:15 ab Ohligs und Vohwinkel eingesetzt. Die Haltestellen entlang der Sonderlinie sind Industriemuseum, Schlagbaum, Graf-Wilhelm-Platz, Schlagbaum und Klingensmuseum. Die letzte Fahrt von beiden Richtungen aus ist um 18:15 Uhr zum Graf-Wilhelm-Platz. Obusse werden nicht eingesetzt, da in Vohwinkel der Bahnhofsvorplatz angefahren wird.

Zur Erneuerung der über 20 Jahre alten Oberleitungswagen begann mit der Zulassung eines neuen Oberleitungswagen mit Kübler-Aufbau auf Scania-Fahrgestell, zugelassen am im September 2002 mit dem Kennzeichen SG-SW 404. Derzeit wird der Wagen bei der Vertretung der Herstellerfirma in Wuppertal komplettiert. Seine ersten Einsätze hatte der Wagen bereits im September. Derzeit sind die beiden älteren Wagen auch noch in Betrieb. Ein Verkauf des Oberleitungswagen ist zur Zeit ausgeschrieben, man erwartet die Kaufangebote bis Ende Oktober. Eine Entscheidung über den Ersatz des zweiten Turmwagens ist noch nicht getroffen worden.

Seit dem 2. September 2002 ist die homepage der Stadtwerke Solingen, Center Verkehr unter www.sobus.net zu finden. Auf der gut strukturierten Homepage sind neben einer



erstellt von Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann

Seite 6

kurzen Übersicht über die Geschichte des Betriebs weitere Angaben über den Wagenpark, statistischen Angaben und aktuellen Pressemitteilungen zu lesen.

Besuch in Arnheim am 11. Oktober 2002

Bis Ende Juli 2002 ging die zweite Serie von 10 Berkhof-Obussen in Betrieb. Damit besteht der Wagenpark aus 11 Soloobussen des Baujahrs 1990, 30 Gelenkobussen der Baujahre 1997-2002 und einem, derzeit abgestellten Duo-Bus, Bj.1994. Am o.g. Besuchstag waren alle 10 Neufahrzeuge im Einsatz, auf den 41 Kursen der Obuslinien nachmittags waren zwei Gelenk- und drei Solodieselbusse im Einsatz.

In Kürze werden die nicht überdachten Bussteige auf dem Bahnhofsvorplatz weiteren Bauarbeiten weichen, die Haltestellen der Obuslinien werden während den Bauarbeiten den neu errichteten Überlandbusbahnhof nutzen Die ersten Fahrleitungsarbeiten wurden dort bereits durchgeführt.

Im Zuge der Linie 7 nach Geitenkamp wurde wegen Straßenbauarbeiten die Fahrleitung auf die stadtauswärtige Fahrspur verlegt, die andere erhält einen neuen Fahrbahnbelag. Für diese Bauarbeiten wurde die 1999 erstellte Umleitungsstrecke noch vorgehalten, die aber derzeit nicht gebraucht wird.

Blick in die Nachbarländer Österreich und Schweiz

In **Salzburg** laufen die Planungsarbeiten für die Obuslinie nach Taxham, die spätestens zu Schulbeginn im Herbst 2003 den Betrieb aufgenommen soll, auf Hochtouren. Zu diesem Zeitpunkt ist die Anlieferung weiterer elf neuer VanHool-Obusse, die dann die letzten Soloobusse ersetzen werden, vorgesehen. Während der Sommerschulferien ab dem 15. Juli 2002 verkehrten wegen Bauarbeiten die Linien 6 und 29 mit Dieselmussen. Im September bescherte der Weltwirtschaftsgipfel, der in Salzburg vom 7. bis 10. September stattfand, umfangreiche betriebliche Sondermaßnahmen. Am Samstag, den 7. September wurden nachmittags die Obusse gegen Autobusse getauscht, auch am darauffolgenden Sonntag verkehrten keine Obusse im Netz, da der Mirabellplatz gesperrt war und der Obusersatzverkehr über die Schwarzstraße geführt wurde. Am Montag und Dienstag verkehrten lediglich die Linien 6 und 51 mit Autobussen, die Linie 5 wendete am Hanuschplatz und die Linien 1 und 2 bedienten die Strecke Hbf. - Lehen - Maxglan - Zentrum - Nonntaler Brücke, dadurch gelangten erstmals Gelenkobusse auf die Linie 2. Für die vom neu gegründeten Verein „pro Obus Salzburg“ übernommen Obusse 106 und 178 wird nach einer gedeckten Unterstellmöglichkeit noch gesucht. Sie stehen zwischenzeitlich auf einem Privatgrundstück. Am 31. Juli 2002 unternahmen sie im Netz nochmals Abschiedsfahrten.

Einen Tag vor der offizielle Eröffnung der neuen Obuslinien 45 und 46 in **Linz** erfolgte am 8. August 2002 die polizeiliche Abmeldung der Soloobusse. Die Obusse erreichten folgende Laufleistungen: 240: 606.675 km, 241: 644.600 km, 243: 633.450 km. Die Obusse sind nach Vologda (Russland) verkauft. Die Abwicklung des Abtransports gestaltet sich etwas schwierig, weil alle Dokumente in der deutschen und russischen Sprache gleichermaßen abgefaßt sein müssen.

Das 70jährige Jubiläum des Obusbetrieb in **Lausanne** wird am Wochenende 9./10. November 2002 gefeiert. Die offizielle Feier wird am Samstag um 11 Uhr im Depot de Perrelet. Anschließend finden Sonderfahrten mit dem ältesten betriebsfähigen Obus der TL, Obus 2 und dem fast 40jährigen Obus 656 statt, der in gemeinsamer Arbeit von der lokalen Vereinigung RétroBus und der TL wieder aufgearbeitet wurde und seinen ursprünglichen blau-grauen Anstrich erhielt. Im Depot können auch die Wagen 5, 66 and eventuell auch VMCV 9 (Montreux 1956-1996) besichtigt werden. Am Sonntag, dem 10. November, sind ebenfalls Sonderfahrten mit den Museumsobussen 2 und/oder 656 beabsichtigt, u.a. ist eine Sonderfahrt nach Chalet-a-Gobet geplant. Alle 27 Neoplan-DUO-Busse der Serienproduktion (Nr.801-827) sind nun in Betrieb, der Prototyp Nr.800 ist seit einem Jahr abgestellt. Das Fahrzeug sollte beim Hersteller an die Serienfahrzeuge angeglichen werden. Die Soloobusse 701-709 des Baujahrs 1975 sind ausgemustert, die Wagen 705-708 sind nach Genf, die Wagen 701-703 und 709 nach Fribourg verkauft worden. Von den Anhängern des Baujahrs 1963 sind die Wagen 931, 932, 934, 935, 937, 939, 944 und 949 verschrottet, verkauft oder abgestellt. Es verbleiben somit 81 Soloobusse und 56 Anhänger neben den 27 Gelenk-Duo-Bussen.