

Esslinger Zeitung vom 22.08.2016

Schon 2100 Stunden für Papas tollsten Bus

Esslinger restaurieren den Henschel-Obus 22 aus dem Jahr 1962



Das ist Obus 22: Die Frontklappe war nicht serienmäßig, sie wurde vom Städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen selbst eingebaut. Fotos: Dietrich



Ronald Kiebler unter dem Bus, vorne sind zwei von sechs Druckluftbehältern des Busses zu sehen. Kieblers Hand zeigt auf die Shuntwiderstände.



Im Innern des aufgeständerten Busses aus den 1960er-Jahren lagern derzeit unzählige Materialien.

Von Peter Dietrich

Was haben Esslingen am Neckar, Solingen im Westen und Eberswalde im Osten gemeinsam? Sie sind die letzten drei deutschen Städte mit Obus-Betrieb. Was hat nur Esslingen? Dort restaurieren derzeit Enthusiasten ehrenamtlich Obus 22, ein Fahrzeug mit Baujahr 1962. Nächstes Jahr soll er wieder fahren.

„Was steht denn da im Weg?“ Das fragte sich Harald Boog, als er 2012 als Technischer Werkleiter zum Städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) kam. Seine Tochter, die Obus 22 zum 100-jährigen Bestehen des SVE zu Gesicht bekam, sah die Dinge etwas anders: „Papa, das ist dein tollster Bus.“ Boog fragte sich, ob er zu restaurieren wäre. Viel Geld, das war klar, könnte der SVE dafür nicht beisteuern, aber immerhin Fachwissen und ehrenamtliche Stunden von Mitarbeitern.

Damals modern und bewährt

Als dieser Bus 1962 in Dienst ging, war er der siebte und letzte einer damals modernen Serie, die sich bewährt hat. Gebaut wurde er von Henschel, die Elektrik stammte von Kiepe Elektrik und BBC. Obus 22 hat nun mehr als 1,4 Millionen Kilometer auf dem Tacho. Bis 1969 hatte er hinten einen Schaffnerplatz, der später ein beliebter Kindersitz war. 1986 endete der Regeleinsatz des Busses endgültig, als letzter seiner Serie. Es gab weiterhin Mietsonderfahrten, beim Bürgerfest beherbergte Obus 22 vor dem Alten Rathaus eine Sektbar.

1987 gab es eine Überholung, die Karosserie wurde aufgearbeitet und der Bus bekam Ersatzteile von Obus 21. „Er wurde aber nicht von Grund auf überholt“, sagt Ronald Kiebler. Er ist nicht nur Mitglied des Vereins Stuttgarter Historische Straßenbahnen (SHB), sondern auch Elektroingenieur und, da er sich nicht im rechten Moment weggeduckt hatte, Projektleiter der Restaurierung. So schlimm ist das aber für ihn nicht: Der Obus begeisterte ihn schon als Schüler.

Im Jahr 2003 fiel Obus 22 bei der Sicherheitsprüfung durch und kam im Februar 2004 ins SHB-Museum, damals noch in Stuttgart-Zuffenhausen, mittlerweile in Bad Cannstatt. Im Juli 2009 gab es in Zuffenhausen ein beträchtliches Hochwasser, danach war der Bus nicht mehr fahrfähig. Mickaél Christophe Pandion, ab 2008 Werkleiter des SVE, holte Obus 22 zurück nach Esslingen. Anfangs stand für die Restaurierung eine Summe von 70 000 bis 80 000 Euro im Raum. Kiebler erinnert sich noch an die erste Befundung im November 2013 in großer gemeinsamer Runde von Profis und Amateuren. „Der gute Zustand hat uns sehr motiviert, es gab wenig Rost und am Aluminiumrahmen und der Aluminiumbeplankung wenig Aluminiumfraß.“

Elektrische Komponenten wanderten danach in eine Fachwerkstatt, doch vieles andere wurde ehrenamtlich erledigt. Meist arbeitet seither ein harter Kern von sechs bis sieben Leuten am Bus. Ehrenamtlich ist billiger, dauert aber länger. Doch nicht nur daher kommt die Verzögerung. „Wir haben mehr gemacht, als wir ursprünglich geplant haben“, sagt Kiebler.

Ziel: Frühsommer 2017

Bisher wurden 2100 Stunden geleistet, bei kniffligen Aufgaben hilft die SVE-Werkstatt. Die Kreissparkasse Esslingen-Nürtingen wurde als Sponsor gewonnen, Obus 22 wird eine zeitgenössische Reklame bekommen. Ursprünglich sollte der Bus im Frühling 2016 wieder fahren, derzeit geht Kiebler vom Frühsommer 2017 aus. Dann soll es regelmäßige Touren geben, etwa an jedem ersten Samstag im Monat, zu einem eigenen Tarif.

Bis dahin ist noch viel zu tun, etwa an der Druckluftanlage mit ihren sechs Behältern. Sie versorgt die - für 1962 sehr moderne - Luftfederung, die elektropneumatische Steuerung, Bremsen und Türen. Die Beläge der Radbremse, die es zusätzlich zur elektrischen Bremse gibt, müssen erneuert werden, das Differentialgetriebe für die Hinterräder mit Öl ausgewaschen und die Dichtungen erneuert werden. Es gibt noch viele weitere Arbeiten. Die Überholung solle technisch für lange Jahre genügen, wünscht sich Kiebler. Drinnen im Bus gast der Kinnaufprallschutz an den Rückenlehnen inzwischen aus und ist klebrig. Doch solche Details gehen die Enthusiasten erst ganz zum Schluss an. Eines steht schon fest: Am Bus werden die originalen Wappen und Liniensteckschilder wieder angebracht.

Der Obus braucht zwei Zulassungen: Einmal straßenrechtlich vom TÜV, außerdem eine nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab). Elektrisch gibt es aber einen großen Unterschied: Eine Straßenbahn ist durch den Kontakt zu den Schienen ständig geerdet, ein Bus durch die Gummireifen nicht. Deshalb braucht er zur Sicherheit doppelte Isolierungen. Apropos Sicherheit: Obus 22 besitzt keine Fahrsperrung bei offenen Türen, damit käme ein moderner Bus nicht durch.

Die Obus-Liebhaber beim Verein SHB, beim SVE und außerhalb sorgen dafür, dass Obus 22 nicht den Weg seines Zwillinges Obus 21 geht. Nach seiner mehrfachen Organspende für den Bruder kam er im Frühjahr 1988 zur Verschrottung nach Reichenbach. Wenn Obus 22 wieder startet, ist ein Detail für den Fahrer extrem wichtig: Wie bei anderen Obussen aus dieser Zeit ist das Bremspedal rechts und das Strompedal links von der Lenksäule.

www.obus-es.de

Technische Daten

Der Obus 22 hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 16 Tonnen und ein Leergewicht von 8,1 Tonnen. Er bietet 36 Sitz- und 75 Stehplätze. Der Bus ist in selbsttragender Aluminium-Leichtbauweise konstruiert und hat rund 110 000 Mark gekostet. Zur Luftfederung kommt die Führung der Achsen durch Blattfedern. Es gibt eine druckluftunterstützte Handbremse, Bosch-Druckluftscheibenwischer, Zentralschmierung, eine hydraulische Lenkhilfe und einen Langkau-Isolationswächter. Die Widerstandssteuerung über ein elektropneumatisches Schützenschaltwerk und Nockenelemente-Steuerschalter von Kiepe hat 20 Fahr- und zehn Bremsstufen. Die Abwärme der Widerstände wird zur Heizung genutzt. Um den Fahrtschalter auch von vorne zu erreichen, hat der SVE bei der ganzen Serie in Eigenarbeit Bugklappen eingebaut, jede sah ein klein wenig anders aus.