

## Henschel-Obus 22 als historisches SVE-Fahrzeug wieder in Betrieb Eine Retrospektive des Restaurierungsprojektes 2013 - 2019

Ende gut, alles gut? Um es gleich vorwegzunehmen, ein Ende des Projekts ist nicht in Sicht, hatten die Beteiligten doch von Anfang an die Absicht, den Oberleitungsbus 22 nach erfolgreicher Instandsetzung nicht nur regelmäßig zu warten und zu betreiben, sondern auch - insbesondere in den Winter-Betriebspausen - weiter zu verschönern und in technisch einwandfreiem Zustand zu erhalten.



Bereit zur Netzprobefahrt: Henschel-Obus 22 am 22.5.2019 im SVE-Betriebshof

Daran, dass alles gut ist, mag indes keiner zweifeln. Rückblickend kann festgestellt werden, dass wir - der Stuttgarter Verein Historische Straßenbahnen e. V. (SHB) - unsere von Anfang an gesteckten Ziele erreicht und sogar übertroffen haben. Zwar nicht im ursprünglich vorgesehenen Zeitrahmen, aber darin unterscheidet sich unser Projekt auch nicht von anderen großen Vorhaben. Jedenfalls haben wir weit mehr Geld gespart als ausgegeben, wenn man die ursprünglichen Kostenschätzungen zugrunde legt. Und dabei noch vieles zusätzlich restauriert und technisch verbessert, was ursprünglich nicht vorgesehen war. Der Obus steht nun passend zum 75jährigen Obus-Jubiläum der Stadt Esslingen, uns, dem Städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) und der Bevölkerung zur Verfügung.

Nachdem in den Jahren zuvor einige Versuche scheiterten, zusammen mit dem SVE – von jeher Eigentümer des Obusses – ein Restaurierungskonzept auf die Beine zu stellen, trafen sich im Januar 2013 im Museumsbistro Meterspur Interessierte aus den Reihen des Vereins SHB, aber auch Externe, die sich vorstellen konnten, das Vorhaben nun konkret und ehrenamtlich anzugehen. Dem früheren Werkleiter Michaél Pandion ist es zu verdanken, dass der Obus ca. drei Jahre zuvor im Esslinger Betriebshof wieder eine Heimat fand, wo dann erste Schadens-Begutachtungen vorgenommen wurden. Aus dieser Zeit stammt auch ein Reparatur-Angebot der Firma Vetter, das aber beispielsweise die Bearbeitung der Bremsen mangels Befund gar nicht enthielt. Das grundlegende Interesse der Werkleitung an dem historischen Obus war zwar neu erweckt, was aber tun mit einem Kostenvoranschlag

für Fahrwerk und Mechanik plus zusätzlichen Schätzungen zur Reparatur der elektrischen Ausrüstung im Gesamtumfang von ca. 90.000 Euro?

Nach der erwähnten ersten internen Versammlung verging noch ein Dreivierteljahr, bis wir gemeinsam mit der SVE-Betriebsleitung zusammen kamen. Dann aber ging es Schlag auf Schlag. Doch kommen wir zunächst zur Geschichte unseres „Objekts der Begierde“.

## **Die Geschichte des Obusses 22**

Der SVE betrieb bereits anderthalb Dekaden lang erfolgreich Oberleitungsbusverkehr auf zwei Linien (Betriebseröffnung war am 10.7.1944), als sich abzeichnete, dass aufgrund des Alters der MAN-Obusse der ersten Generation und des absehbaren Verbots des Anhängerbetriebs Ersatz beschafft werden musste. In Frage kamen nur sogenannte Großraum-Obusse mit einem Fassungsvermögen von über einhundert Fahrgästen. Nach einer ausbleibenden Auftragsbestätigung durch die MAN, die offenbar voll ausgelastet war, fiel die Wahl zwangsweise auf die damals hochmodernen Henschel-Obusse vom Typ HS 160 OSL mit einer Länge von 12 Metern, einem zulässigen Gesamtgewicht von 16 Tonnen und einem Fassungsvermögen von anfangs 112, in späterer Ausführung von 110 Personen. Den Hauptanteil der elektrischen Ausrüstung, die elektropneumatische Schützensteuerung, lieferte erstmals Kiepe Elektrik. Stromabnehmer und Doppelkollektormotoren kamen von BBC, wie bei den früher in Dienst gestellten Obussen (MAN MPE 4500 und Uerdingen Henschel ÜH IIIs). Wegweisend waren auch die Luftfederung sowie die Rahmen- und Karosserieausführung in Leichtmetallbauweise. Eine Entscheidung, die der Verkehrsbetrieb nie bereuen musste, denn es stellte sich heraus, dass die Wagen äußerst robust und langlebig waren. Vier Fahrzeuge aus Kassel wurden im Dezember 1960 in Dienst gestellt, ein weiterer im November 1961 und schließlich zwei im November 1962. Der letzte mit der Vehikel-Identifizierungsnummer 115840 erhielt die Betriebsnummer 22 und das polizeiliche Kennzeichen ES - 260. Weitere Anschaffungen des bewährten Typs waren geplant, doch machte die Einstellung der Bus-Produktion der Henschel-Werke diesem Vorhaben einen Strich durch die Rechnung. Der Obus 22 ist also nicht nur der letzte der Esslinger Serie, sondern wohl auch einer der letzten je gebauten HS 160 OSL. Gelenkibus-Versionen (HS 160 OSL-G) wurden ebenfalls produziert und waren beispielsweise in Bielefeld, Solingen und Trier anzutreffen.



Obus MAN-Schumann-BBC Nr. 54 am 10.7.1944 auf Eröffnungsfahrt in der Mettinger Straße. Die Straßenbahngleise haben ausgedient (Foto: Archiv SVE)



MAN-Schumann-Obusse und Kässbohrer PA 5-Anhänger an der neuen Wendeschleife Mettingen (Maschinenfabrik), 1951 (Foto: Archiv SVE)

Kontinuierlich bedienten die Henschel-Obusse in Esslingen die Linien von Oberesslingen über Bahnhof bis Obertürkheim, wobei ihnen natürlich die Hauptlast aufgebürdet wurde. Jahreskilometerleistungen von bis zu 80.000 km waren in den 1960er-Jahren keine Seltenheit. Und auch wenn das Beförderungsaufkommen zu der Zeit schon wieder stagnierte, sammelten sie doch bis zu ihrer Außerdienststellung Anfang bis Mitte der 1980er-Jahre beachtliche 1,2 - 1,4 Millionen Kilometer. 1971 wurde aus Baden-Baden ein weiterer HS 160 OSL, Baujahr 1959, mit BBC-Ausrüstung erworben, so dass in Esslingen zeitweise insgesamt acht Fahrzeuge dieses Typs eingesetzt wurden.

Wesentliche Umbauten während der aktiven Betriebszeit wurden nur im Sommer 1969 durchgeführt, als die automatische Türsteuerung als Voraussetzung für den Einmannbetrieb nachgerüstet wurde. Die Obusse 20 - 22 waren mit einer hydraulischen Lenkhilfe ausgerüstet, was sie von den ersten vier Exemplaren unterschied. Außerdem besaßen sie einen seitlichen Linienfilm-Kasten, der allerdings aufgrund der in Esslingen üblichen Seitensteckschilder nie benutzt wurde.

Als letzter HS 160 OSL wurde Obus 22 in der zweiten Jahreshälfte 1986 außer Dienst gestellt, nachdem er zuletzt gelegentlich noch im Berufsverkehr eingesetzt wurde. Die zuvor ausgemusterten baugleichen Busse spendierten Teile ihrer elektrischen Ausrüstung den damals in Beschaffung befindlichen Vetter-Gelenkobussen VE 16 SO (Nrn. 201 - 204), die bis 2000 und im Ausland noch Jahre darüber hinaus in Betrieb standen. Somit war bei Ausmusterung der HS 160 OSL beispielsweise für die BBC-Motoren noch immer kein Ende der Laufleistung erreicht.



Vetter-Gelenkbus VE 16 SO Nr. 202, aufgenommen 1983 am Charlottenplatz  
(Foto: Ralf Maggi)

1986 gab es beim SVE einen Wechsel in der Werkleitung. Unter der Leitung von Helmut Hörer reifte die Idee, einen HS 160 OSL als historischen Obus für die anstehenden Feierlichkeiten im Mai 1987 zu "75 Jahre ÖPNV in Esslingen" aufzubewahren und zu reaktivieren. Zeitgleich erfolgte der Umzug in den neuen Betriebshof in der Heilbronner Straße. Die letzten beiden überlebenden Henschel-Wagen, die Obusse 21 und 22, wurden vorübergehend auf städtischem Gelände in Esslingen-Zell abgestellt. Die Wahl fiel schließlich auf den Obus 22 als historisches Fahrzeug. Im ersten Quartal 1987 wurde die Aufarbeitung teils in der eigenen Werkstatt, teils beim Karosseriefachbetrieb Vischer gegenüber des SSB-Zentrums in Möhringen durchgeführt. Dort wurden auch die Außenlackierung und die rot-grünen Zierstreifen erneuert bzw. in neuem Design angebracht. Im Innenraum wurden ebenfalls einige Anstrichausbesserungen durchgeführt und die Schaffnerplatz-Umhausung rekonstruiert. Manche besser erhaltenen Teile wurden vom Obus 21 übernommen und die Druckluftanlage sowie die Bremsen wurden instand gesetzt. Froh sind wir angesichts der Tatsache, dass doch ein paar wichtige Ersatzteile aus früheren HS 160 OSL bis heute einen Umzug und diverse Aufräumaktionen beim SVE überstanden haben. Am 16.5.1987 war dann die Premierenfahrt des neu hergerichteten historischen Obusses. In den folgenden Jahren kam es zwar nie zu regelmäßigen Fahrten für die Öffentlichkeit, jedoch wurde der Obus vom SVE sowie mit Hilfe des Esslinger Stadtmarketings für Sonderfahrten vermietet und bei Stadtfesten auf dem Netz eingesetzt. Ab 1991 wurde mit Obus 22 auch ganz vereinzelt die neu eingerichtete Strecke zum Zollberg befahren. Da die Fahr- und Bremswiderstände des Obusses für diese Belastung eigentlich nicht ausgelegt waren, konnten nur routinierte Obusfahrer diese Herausforderung meistern. Unabhängig davon war der Oldtimer des Öfteren bei der Fa. Vetter in Fellbach zur Reparatur und zur Überholung beispielsweise des gesamten Unterflur-Vorderachsbereichs. 1994 wurde die heute noch vorhandene Rockinger-Anhängerkupplung montiert. Dies geschah in der Absicht, einen damals in Restaurierung befindlichen Kässbohrer PA 4-Anhänger, der von einer Baufirma stammte, mitzuführen. Wohl eher ein Gag, denn die Großraum-Obusse verkehrten nie mit Anhängern.



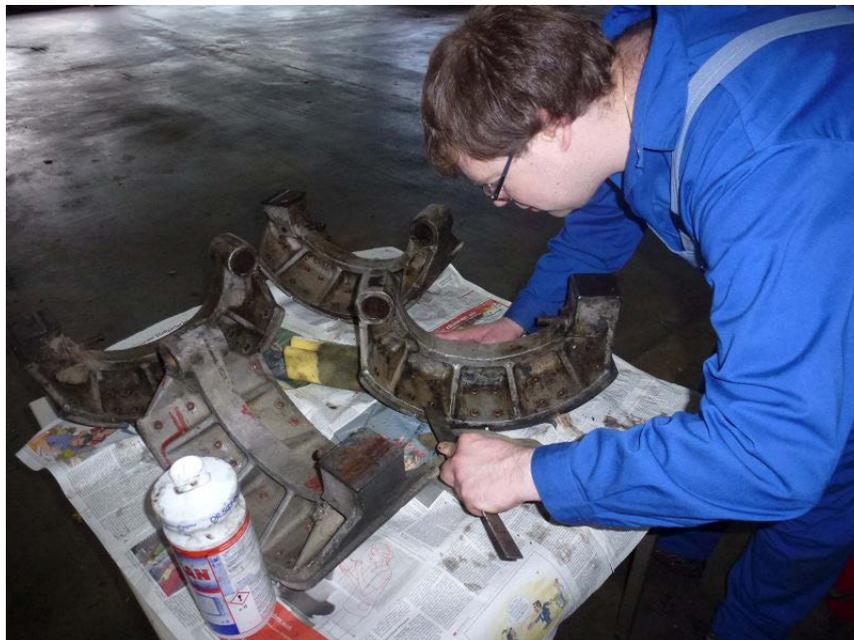
Henschel-Obus 22 und weitere SVE-Fahrzeuge am Bahnhof Esslingen,  
1969/70 (Foto: Archiv SHB)

Die Jahre vergingen, und die Rahmenbedingungen für städtische Verkehrsbetriebe im Allgemeinen und im Speziellen für den zeitweise kostenintensiveren Oberleitungsbusbetrieb wurden zunehmend schlechter. Darunter litt auch die Wartung und Pflege des Oldtimer-Obusses. Dies gipfelte in einer nicht bestandenen Sicherheitsprüfung im September 2003 und in der darauffolgenden Abmeldung des Fahrzeugs. Die damals beanstandeten Mängel waren hauptsächlich durch Druckluft- und Ölverlust bzw. Ölverlust verursacht worden. Dies wirkte sich auf die Bremsen, die Lenkung und die elektropneumatische Schützensteuerung aus. Ferner erlaubten die Fahrwiderstände durch Überlastung und unsachgemäße Reparatur kein stoßfreies Fahren mehr. Interesse seitens des SVE am Erhalt des Obusses bestand nicht mehr, hinzu kam Platzmangel. Und so ergab es sich, dass fortan der Verein SHB per Leihvertrag für die Unterbringung und den musealen Erhalt verantwortlich zeichnete. Schließlich machten sich der Obus und der oben erwähnte Anhänger, bepackt mit Ersatzteilen, am 21.2.2004 auf die Reise in die untere Wagenhalle des SSB-Betriebshofs Bad Cannstatt, die heute das Straßenbahnmuseum beherbergt. Am 14.5.2005 folgte der Umzug ins damalige Straßenbahnmuseum Zuffenhausen, wo der Obus dann auch ausgestellt wurde. Nachdem das Museum nach Bad Cannstatt umzog, verblieb der Henschel-Obus gemeinsam mit dem zwischenzeitlich ebenfalls per Leihvertrag übernommenen Duo-Bus Mercedes-Benz O 405 GTD Nr. 327 in der Halle Zuffenhausen, die noch für eine Übergangszeit als Lager diente. 2009 begannen erste Untersuchungen, zunächst an der Fahrzeugelektrik, um die Schäden erst einmal genau zu erfassen. Diese Bemühungen wurden jedoch abgebrochen, nachdem die Halle am 3.7.2009 durch ein Unwetter kurzzeitig überflutet wurde. Zu den ohnehin vorhandenen Schäden kamen nun noch die des Hochwassers dazu.

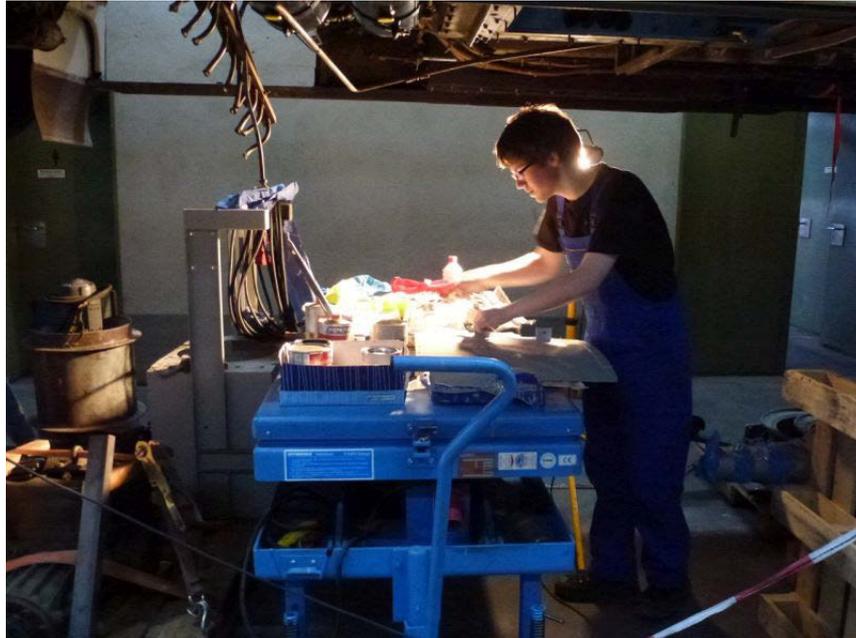
Bereits erwähnt wurde, dass durch das Interesse des damaligen Werkleiters Pandion der Obus wieder nach Esslingen zurückgeholt wurde. Im Februar 2004 glaubten manche Obusfans nicht daran, dass dies jemals wieder der Fall sein würde. Doch genau dies geschah im September 2009.

## Projektbeginn

Unsere Betrachtung knüpft nun wieder an die Geschehnisse im Jahr 2013 an. Am 16.10. trafen sich Nikolaus Niederich, Rüdiger Grabowski und Ronald Kiebler mit dem damaligen SVE-Betriebsleiter Harald Boog, um erste Zielsetzungen zu präsentieren und Machbarkeiten auszuloten. Unsere Annahme wurde durchaus bestätigt: auch der SVE wünschte sich eine Wiederinbetriebsetzung des historischen Obusses. Von unserer Seite aus legten wir als Voraussetzung dar, dass im Falle einer Restaurierung im Anschluss daran ein noch zu erarbeitendes Nutzungskonzept umgesetzt werden müsse. Dieses beinhaltete den regelmäßigen öffentlichen Fahrbetrieb, im Unterschied zum Betriebszeitraum 1987 - 2003. Man einigte sich darauf, dass für die erste Beurteilung der Machbarkeit einer Reparatur und Aufarbeitung eine eingehende Begutachtung am Objekt notwendig sei. Diese fand dann am 29.11.2013 unter Teilnahme der Betriebsleitung (Harald Boog), der Leiter der Mechanik- (Zoltán Stari) und der E-Werkstatt (C. Hildenbrand), den SHB-Mitgliedern Udo Becker und Ronald Kiebler, sowie weiteren Fahrzeug-Spezialisten (Sven Peters und Michael Krech) statt. Alle waren sich einig: die meisten sichtbaren Schäden müssten in Eigenleistung behebbar sein. Durch die Verwendung von Aluminium bei den Rahmenträgern und der Karosserie war der Zustand trotz des langen Betriebseinsatzes und des Hochwasserschadens insgesamt als in der Substanz gut zu bewerten. In Mitleidenschaft gezogen waren hauptsächlich die unterflur angeordneten Anbauteile und Gehäuse aus Stahl, die Federlager und die elektrischen Komponenten. Der Zustand der Bremsen konnte damals noch nicht beurteilt werden. Insgesamt waren wir aber zuversichtlich, das Projekt starten zu können. Zu diesem Zeitpunkt entstand dann auch ein wesentlicher Teil der Dokumentation. Die Mängellisten in Tabellenform dokumentierten nicht nur den Ausgangszustand, sondern wurden auch zur Dokumentation des Bearbeitungsstandes während des gesamten Projektes beibehalten und laufend aktualisiert.



Sebastian Hailer beim Reinigen von Bremsbacken-Hälften, 5.9.2015



Hauke Groszmuk beschäftigt sich mit der Aufarbeitung eines Radkastenblechs, 19.11.2015

Während einer weiteren Besprechung mit dem SVE am 12.12.2013 konkretisierten wir unsere Ziele und Vorstellungen. Wir waren überzeugt davon, dass die im Raum stehenden Kosten (im Falle der Aufarbeitung durch Fachfirmen) vermeidbar wären, und dass wir diese durch unsere Eigenleistung und mit dem dafür notwendigen Zeitbudget auf einen vertretbaren Umfang begrenzen können. Der SVE machte sich auch unverzüglich daran, Sponsoren für das Projekt zu suchen. Es stand auch die Frage im Vordergrund, wie wir das Projekt gemeinsam stemmen können. Es war damals schon nicht mehr die Frage, "ob", sondern "wie" und unter welchen Randbedingungen. Diese unkomplizierte, konstruktive, immer lösungsorientierte Zusammenarbeit zwischen SVE und SHB zog sich dann durch das gesamte Projekt und ist auch aktuell die tragende Basis für den Fahrbetrieb des historischen Obusses und dessen Betreuung durch den Verein. Es wurde keine Zeit vergeudet, die praktischen Voraussetzungen an Ort und Stelle zu klären, beispielsweise wo der Obus abgestellt und aufgebockt wird, und wie SHB-Mitglieder und andere Helfer Zugang dazu erhalten. Wenn ich (R. Kiebler) mich recht erinnere, war dies auch der Tag, an dem ich plötzlich als benannter Projektleiter aus der Sitzung herauskam, obwohl ich meine Verantwortung bis dahin auf die Elektrik beschränkt sah. Doch es brauchte noch Fachleute aus unseren Reihen für die Fahrzeugmechanik und für die Druckluftanlage. Nacheinander vereinbarte ich Termine mit den Vereinskollegen Werner Groszmuk und mit Uwe Bühler, und beide Spezialisten konnten für das Projekt gewonnen werden. Das Kernteam bestand im ersten Jahr aus Rüdiger Grabowski, Werner Groszmuk, Uwe Bühler, Ronald Kiebler, Sven Peters und Mauro Welz. Später kamen noch Sebastian Hailer, Jürgen Robben, Ralf Maggi, Louis Knorpp und Hauke Groszmuk mit an Bord. Wir trafen uns in der Regel einmal wöchentlich abends und nach Absprache für umfangreichere Arbeitspakete auch samstags.

### **Die Restaurierung**

Wann immer auf spezielle Einrichtungen des SVE zugegriffen werden musste, und wenn knifflige Aufgaben anstanden, die wir uns alleine nicht zutrauten, war der SVE-Werkstattleiter zur Stelle, um mit uns gemeinsam zu restaurieren. Auch vom städtischen Tiefbauamt, das unter einem Dach mit dem SVE seine Fahrzeugwerkstatt betreibt, erhielten wir immer bereitwillig Unterstützung. Zunächst wurden die seitlich zugänglichen E-Ausrüstungen wie Schützensteuerung und Richtungswender ausgebaut und weiter

befundet. Die Fahr-/Bremswiderstände wurden in Eigenleistung mit neu gekauften Gussplatten und Isoliermaterial instandgesetzt, ebenso wurde der Isolationswächter selbst repariert. Im Mai 2014 wurde der Obus in komfortabler Arbeitshöhe aufgeständert, und dann begann nach und nach die Reinigung und die Demontage von allem, was am Unterboden der Überholung und Reparatur bedurfte. Kiloweise wurden Staub und Straßenschmutz aus den Zwischenräumen geholt. Die Entrostung von Stahlteilen nahmen wir an der SVE-eigenen Sandstrahlkammer vor. Die Bauteile wurden anschließend alle grundiert und lackiert und für den Wiedereinbau vorbereitet. Bremszylinder und Luftfederbälge wurden schon frühzeitig wiederbeschafft, ebenso sechs neue Druckluftbehälter. 24 Delrin-Lagerbuchsen für die Achsaufhängung hat Zoltán Stari selbst gedreht. Für eine externe weitere Bearbeitung wurden u. a. die folgenden Teile an Fachfirmen überstellt: Fahrmotor, Kompressoraggregat, Widerstandslüfter, Richtungswender und Schützensteuerung. Ebenso die ZF-Lenkhelpumpe. Druckluft- und Hydraulikschläuche wurden zu 100 % erneuert. Der SVE tauschte den 24 V-Generator aus. Die Robert-Bosch-Schule reparierte das Luftführungsgehäuse der Widerstandsnutzheizung und fertigte neue Abdeckbleche für Bremsen und neue Gehäuse zur Befestigung der Nebelscheinwerfer an. Letztere wollten wir unbedingt wieder anbringen, um dem Obus das originale "Gesicht" zurückzugeben, nachdem diese 1983 entfernt worden waren. Die Scheinwerfer waren noch erhältlich, aber die Befestigung für den Einbau in die Karosserie musste zwingend eine Sonderanfertigung werden. Überhaupt konnte vieles original belassen oder zumindest originalgetreu neu angefertigt werden. Schade nur, dass der Unterflurbereich den Blicken der Fahrgäste verborgen bleibt...



Ein bisschen Spaß muss sein: Mauro Welz und Louis Knorpp beim Einpassen der Seitenklappen,  
27.8.2016

Am 8.11.2014 wurde die Hinterachse entnommen, so dass sämtliche angebauten Teile anschließend gegebenenfalls zerlegt und bearbeitet werden konnten, insbesondere die Achshalter, die Bremsen und die Trillex-Räder. Niemand hätte damals gedacht, dass fast vereinhalf Jahre bis zu deren Wiedereinbau vergehen sollten. Der Holzboden war durch die

Demontagen nun an vielen Stellen zugänglich und konnte neu konserviert werden. Fäulnis war an keiner Stelle feststellbar.

Am 29.7.2015 war ein Team der SWR-Fernsehsendung „Kaffee oder Tee“ vor Ort. Betriebsleiter Harald Boog erzählte im Studio in Baden-Baden vom Esslinger Obusbetrieb, dann wurde live zum Betriebshof geschaltet, wo der Moderator von Zoltán Stari in einem Van Hool-Obus um das Hallengebäude gefahren wurde, und Ronald Kiebler anschließend bei der Prüfung des Richtungswenders interviewt wurde. Ein weiteres, ausführlicheres Interview wurde ein Jahr später gegeben. Der Artikel erschien in der Esslinger Zeitung, im Teckboten und kurioserweise in „neues deutschland“.

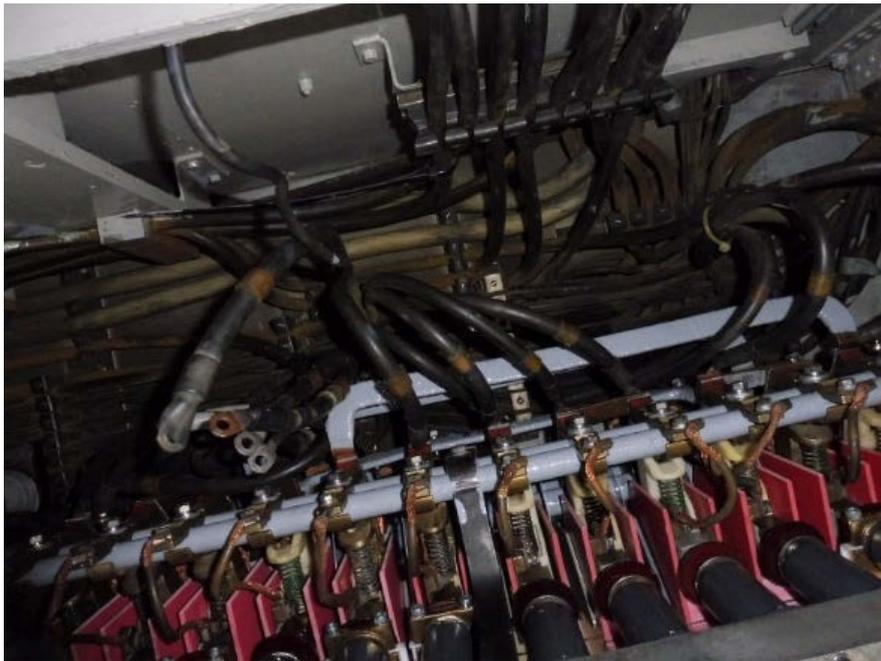
Um die Jahreswende 2015/2016 spürten wir eine gewisse Wende, was unsere Arbeitsweise betraf. Es liefen viele Bearbeitungen parallel, aber wir stellten fest, dass wir inzwischen mehr fertigstellten und wieder einbauten als demontierten und zerlegten. Diese Erkenntnis kam als Motivation gerade recht, denn wir waren dabei, unseren selbst gesteckten zeitlichen Rahmen zu überschreiten. Spürbaren Druck hatten wir noch nicht, jedoch hatte der SVE zwischenzeitlich die Kreissparkasse Esslingen-Nürtingen als Sponsor gewonnen, und daher musste regelmäßig wenigstens die Fertigstellungsprognose aktualisiert werden. Wir lernten viel während der Arbeit. Zum Beispiel, dass es viel einfacher war, Trilex-Felgen mit neuen Reifen zu montieren, als diese mit alter Bereifung auseinander zu bauen. Dennoch war auch der Zusammenbau nach original Henschel-Anleitung nicht ohne Tücke. Erst die Praxis-Tipps direkt von der Straße über den YouTube-Kanal brachten den entscheidenden Arbeitserfolg. Sehr geholfen haben uns auch die von den Salzburger Pro Obus-Freunden elektronisch übermittelten Original-Ersatzteillisten vom Gelenkdieselbus HS 160 USL-G von 1959.

Das Projekt lief mit Vollgas weiter, jedes Jahr wurden um die 1000 Arbeitsstunden geleistet. Und es wurde weitaus mehr überholt, repariert und verschönert als ursprünglich geplant. Die ersten elektrischen Komponenten wurden wieder eingebaut und teils mit 600 V geprüft. Die Widerstandsschaltfolge der Fahr- und Bremsstufen konnte bereits vollständig überprüft werden. Diese Zwischenprüfungen gaben uns das gute Gefühl, bei der Inbetriebnahme nicht noch böse Überraschungen zu erleben.

Unterdessen widmeten wir uns weiter der Bearbeitung sämtlicher Achsanbauten. Nach langer Überlegung entschlossen wir uns, die Hinterradbremsten mit geklebten, einteiligen Belägen bestücken zu lassen, denn die originale Wiederherstellung von genieteten Teilplatten hätte den Zeitrahmen noch mehr strapaziert. Viel Zeitaufwand bescherte uns das Ausrichten der Seitenklappen der Karosserie mit den aufgearbeiteten Scharnieren. Bei der Druckluftanlage standen wir lange vor der Frage, welchen Renovierungsaufwand wir treiben sollen, denn prinzipiell hatte sie bei einem früheren Test funktioniert. Unser Experte wurde immer wieder vor die Frage gestellt, ob der vorhandene Zustand belassen oder rekonstruiert werden sollte, oder ob nach eigenem Verständnis eine bessere Ausführung gewählt werden sollte. Der Tatsache geschuldet, dass der Unterboden im Wasser gestanden hatte, und der Zustand der Ventile nicht wirklich ersichtlich war, wurde der Beschluss gefasst, Ersatzventile ausfindig zu machen und zu beschaffen, und diese sukzessive einzubauen und wenn notwendig, die Verrohrungen zu erneuern. Wo immer möglich, wurden dabei den heute gebräuchlichen Tecalan-Schläuchen Vorrang eingeräumt. Nur dort, wo große Luftmengen erforderlich waren, oder wo Ventile festen Halt erforderten, wurden neue Edelstahlverrohrungen in den Unterboden eingebaut.



Jürgen Robben bearbeitet Kontaktstellen im Schützenfach, 19.5.2016



Die überarbeitete Schützensteuerung während des Anschließens der Leistungskabel, 10.6.2016

Parallel dazu hatten die Arbeiten im Fahrgastraum begonnen. Die Beleuchtungsanlage wurde repariert und alle Chromfassungen aufpoliert. Die Original-Halteschlaufen wurden aufgearbeitet, und die "Wagen hält"-Anzeige renoviert. An den Armaturen galt es einige Lampenabdeckungen und Schalter zu ersetzen. Eine der filigransten Arbeiten war es, die Thermo-Druckknopfsicherungen der 24 V-Verbraucher zu entnehmen und einzeln instand zu setzen. Welch ein Gegensatz, wenn nahezu zeitgleich mit dem Schweißbrenner das Widerstandslüftergehäuse erwärmt wird, um den reparierten Schwungradlüfter fügen zu können. Bei einem solchen Projekt ist halt für jeden etwas dabei.

Extra gewürdigt werden muss auch das unaufhörliche Reinigen, Polieren, Grundieren und Lackieren, beispielsweise der Sitzgestelle. Mit Sebastian Hailer hatten und haben wir da einen sehr geduldigen Bearbeiter in unserem Team, der den Großteil dieser Arbeiten speziell im Fahrgastraum übernahm. Nur für die Neulackierung des Bugbereiches im Innenraum sowie für die Türkastenabdeckungen bemühten wir einen gelernten Lackierer. Der Bug hatte es nötig, denn dieser wurde 1987 nicht bearbeitet. Entsprechend vergilbt sah er aus.

Interessant war eine Entdeckung oberhalb des Schaffnerplatzes. Dass da nach wie vor die Schaffnerdeckenlampe vorhanden war, blieb niemandem verborgen, wohl aber der Kabelstrang, der 1969 einfach abgeschnitten und in die Decke zurückgeschoben wurde. Dieser jedoch konnte sich uns nicht entziehen. Er wurde für die später vorgesehene Nutzung verlängert und in der Haltestange verstaute. Nicht nehmen ließen wir uns, die Schaffnerdeckenlampe nach 48 Jahren erstmals wieder leuchten zu lassen!

Nach langen Vorbereitungen und Prüfungen von Mustern konnten schließlich an den Türenden aus England bezogene, neu nach Zeichnung gefertigte Gummiprofile eingezogen werden. Diese mussten abgedichtet werden, damit beim Einklemmen der Druckanstieg mittels Sensoren registriert werden kann und sich die Türen selbsttätig wieder öffnen. Auch der neue Zielfilm, um einige Ziele und Beschriftungen ergänzt, wurde uns aus England übersandt. Als kritisch in der Beschaffung muss man generell Kunststoffteile erwähnen. Vor allem die Dichtungen von Leuchten sind kaum beschaffbar. Daher machten wir bei solchen, aber auch beim Tachowellen-Mitnehmer, über Hauke Groszmuk vom 3D-Druck der Hochschule Esslingen Gebrauch.



Sven Peters entfernt die Nieten der alten Bremsbeläge, 19.3.2016



Sebastian Hailer poliert die Chrombeschläge der Halteschlaufen, 27.8.2016

Auch die Bearbeitung des Differentialgetriebes wurde vorangetrieben. Um Zeit zu sparen, sahen wir von einer weiteren Zerlegung ab. Lediglich eine neue Deckeldichtung sowie neue Wellendichtringe an der Achsbrücke und im Halslager wurden montiert. Die Bearbeitung war aufwändig, da das Getriebe vom Banjo getrennt und das Gehäuse mehrmals mit Hilfe des Bauhofkranes gewendet werden musste. Indes richteten wir unser Augenmerk auch auf die Vorderachse. Zunächst wurden die Räder abmontiert und die Trilex-Felgen zerlegt, dann stand der Tausch der Federlager an. Dadurch, dass die Vorderachse in den 1990er-Jahren überholt wurde und in einem ordentlichen Zustand war, konnten die Arbeiten ohne Entnahme des Achskörpers durchgeführt werden. Auch bei den Vorderradbremsen zeigte sich, dass nichts gegen eine weitere Verwendung sprach. Selbstverständlich wurden beim Zusammenbau neue Simmerringe und Kegelrollenlager verwendet. Die Fügung der Lager benötigte jedoch einiges an Überlegung und Vorbereitung. Die Radsterne haben wir vorher mit einer mobilen Sandstrahlanlage in einer mehrtägigen Aktion vom Lack befreit.

Bei der Fertigstellung der Hinterradbremsen tauchten zwei größere Probleme auf. Die neuen Kegelrollenlager passten nicht und mussten vermessen und extern nachbearbeitet werden. Die neuen Bremsbeläge trugen zu weit auf und mussten beschliffen werden. Eine spezielle Maschine ermöglichte uns, dies in Eigenleistung zu erledigen. Das alles kostete Zeit. Zeit, die uns plötzlich davonlief, denn das Jahr 2019 mit dem Jubiläum "75 Jahre Obus in Esslingen", hatte uns mittlerweile eingeholt.

### **Endspurt**

Es war unser eigener Anspruch, den Obus 22 spätestens in diesem Jahr fertigzustellen. Auch der SVE konfrontierte uns mit seinen Planungen zum Jubiläum und rechnete fest mit einem Auftritt des „neuen“ historischen Fahrzeugs zu den geplanten Feierlichkeiten, die auf März vorgezogen wurden. Also musste neu geplant und sichergestellt werden, dass die Arbeitsleistung - bis dahin immer noch bei konstant 1000 Arbeitsstunden pro Jahr - eine weitere Steigerung erfuhr. Diese Steigerung bewältigten wir tatsächlich – und dies mit derselben Mannschaft! Schon in den ersten drei Monaten wurden 85 % der bis dahin erbrachten Jahresarbeitsleistung erbracht. Nun trafen wir uns fast jeden Samstag und

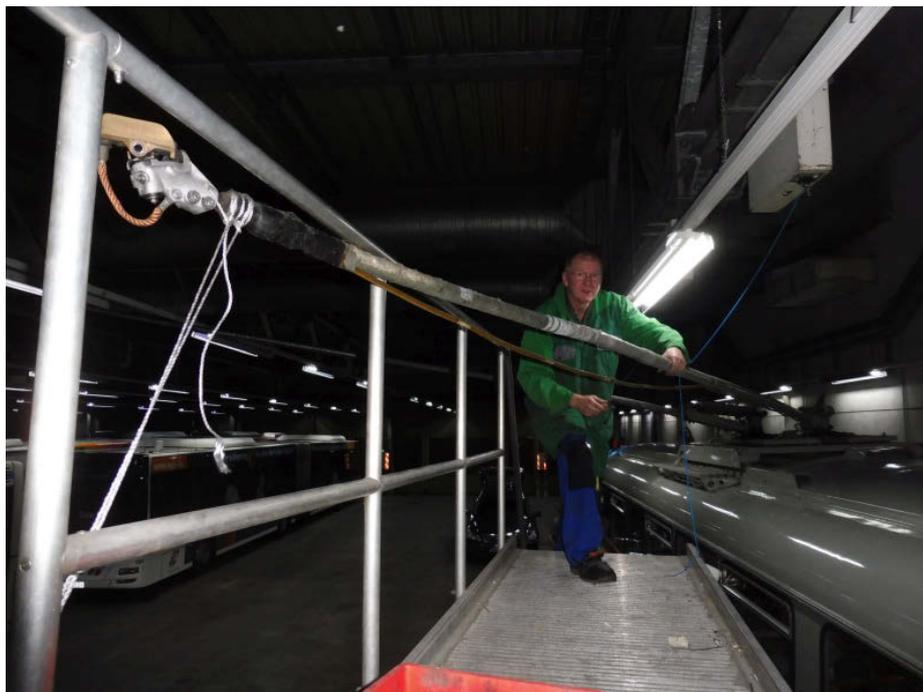
mehrmals unter der Woche, in den letzten beiden Wochen bis zum feierlichen Auftritt sogar täglich außer an Sonntagen. Am 22.2. wurde die Hinterachse eingebaut und der Antriebsstrang komplettiert. Anfang März unternahmen wir die ersten Tests der erneuerten Druckluftanlage. Am 7.3. wurden die Vorderräder montiert und der Obus nach fast fünf Jahren wieder auf den Boden abgelassen. Nun mussten noch die Betriebsstoffe befüllt, die Isolationsprüfung durchgeführt, die Dachhaut über der Mitteltüre wieder geschlossen, die Trolleystangen gerichtet, sowie weitere Optimierungen und Einstellungen, insbesondere an der Druckluftanlage, vorgenommen werden. Auch die Grundreinigung und weitere Schönheitsreparaturen standen an, wobei uns die Cannstatter Werkstattgruppe wiederholt tatkräftig unterstützte. Am Abend des 13.3. fuhr Obus 22 erstmals wieder aus eigener Kraft im Betriebshof auf den Bremsenprüfstand. Alle weiteren Arbeiten und Zulassungen sollten dann in weiteren zwei Monaten erledigt werden. Auch die organisatorischen Vorbereitungen zum Fahrbetrieb und zur Vermarktung mussten mit Hochdruck angegangen werden. Für den Sponsor der Restaurierung - die Kreissparkasse Esslingen-Nürtingen – wurde bereits einige Zeit zuvor eine Außenreklame entworfen, deren Vorlage auf der in den 1970er-Jahren tatsächlich vorhandenen Reklame basiert. Einen Tag vor dem Festakt, am 14.3.2019, wurden die Folien angebracht.



Kaum zu glauben: Nur einen Monat nach Entstehen dieser Aufnahme stand Obus 22 fertig bereift auf dem Boden, 9.2.2019



Werner Groszmuk beim Nieten der Dachhaut-Reparaturbleche, 12.3.2019



Typisch Obus: Jürgen Robben isoliert die Trolleystangen, 14.3.2019

## Das Obus-Jubiläum

Ein wenig verfrüht feierten die Stadtverwaltung und der SVE am 15.3.2019 „75 Jahre Obus“. Der Obusbetrieb in Esslingen wurde als erster seiner Art in Württemberg trotz der kriegsbedingten Umstände am 10.7.1944 eröffnet, womit die 32 Jahre zuvor eingeführte Esslinger Städtische Straßenbahn (ESS), die auf derselben Strecke von Obertürkheim nach Oberesslingen verkehrte, Geschichte war.

Am Abend fand die Feier für die geladenen Gäste statt, bei der der restaurierte Henschel-Obus 22 und später der Solaris-Batterieobus 504 ihren Auftritt hatten. Elektromobile Vergangenheit und Zukunft wurden in einer aufregenden Stimmung symbolisiert, indem die Obusse während verschiedener Redebeiträge rechts und links an das Rednerpult heranzufahren. Obus 22 wurde von Jürgen Robben gefahren. OB Dr. Zieger bedankte sich mehrmals für das Engagement unserer Gruppe. Nach seiner Festansprache, die wesentliche Eckpunkte der Geschichte des Esslinger Obusbetriebes und die Vorteile und Zukunftsaussichten der Oberleitungsbusse in Esslingen zum Inhalt hatte, sprach Dr. Guido Schoch, Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) über die weitere Entwicklung des Trolleybusses und dessen Verbreitung als In-Motion-Charger speziell in Zürich und darüber hinaus.

Esslingens Oberbürgermeister nannte überdies konkrete Zahlen: 50 Jahre nach der Vorstellung des ersten Batterie-Duo-Busses würden im Jahr 2025 27 Batterie-Obusse 63 % des ÖPNV in Esslingen bedienen. Dafür müsste die Fahrleitungsinfrastruktur gerade einmal um 15 % ausgebaut werden. Sechs 18 m lange Solaris Trollino IV Batterie-Obusse würden ab August geliefert.



Festrede: '75 Jahre Obus in Esslingen' wurde bereits am 15.3.2019 gefeiert  
(Foto: Eric Höllisch)

In einem weiteren Redebeitrag stellte Oliver Woye von der Wegmeister GmbH die aktuelle Marketingkampagne vor, die zum Umstieg der momentan von Baustellen arg geplagten Bürger auf den ÖPNV motivieren soll.

Am folgenden Tag war die Bevölkerung auf das Betriebshofgelände eingeladen, um mitzufeiern und an Besichtigungen und Vorträgen teilzunehmen. Das Interesse am SHB-

Info- und Verkaufsstand und am Obus-Oldtimer war sehr groß, und viele konnten es kaum erwarten, den Obus wieder auf Esslingens Straßen zu erleben. Am darauffolgenden Montag nutzte der SVE das neue Schmuckstück, indem er es am Zentralen Omnibusbahnhof während der Eröffnung des neuen Servicepoints ausstellte.



Am 16.3. hatte das breite Publikum Gelegenheit, den Obus 22 in Augenschein zu nehmen. Mauro Welz (rechts) stellt sich den Fragen der Besucher. (Foto: Jürgen Daur)

### **Fahrbetrieb**

Nach diesem erfolgreichen Meilenstein gönnten wir uns eine Woche Pause. Dann ging es aber gleich weiter mit den Vorbereitungen für die Zulassungen und den Fahrbetrieb. Protokolle, Checklisten und eine bebilderte Fahrerarbeitsplatzbeschreibung wurden erstellt. Im Rahmen der Schönheitsreparaturen erhielten das Heck-Emblem und der H-Stern am Bug ihre blaue Grundfarbe wieder, die sie witterungsbedingt und nach den regelmäßigen Fahrzeugwäschen binnen kurzer Zeit im Liniendienst verloren hatten.

Am 4.4. hat eine Besprechung mit der Esslinger Stadtmarketing und Tourismus GmbH stattgefunden, an der Christian Zander, Leiter der SHB-Geschäftsstelle, SVE-Betriebsleiter Müller und Ronald Kiebler teilnahmen. Der erste Bürgermeister und Dezernatsleiter Ingo Rust hatte diese Kooperation eingefädelt. Wie schon zu den Zeiten, als Obus 22 in den 1990er-Jahren als historischer Wagen verkehrte, können so durch die Vermarktung zusätzliche Aufträge für Sonderfahrten generiert werden. Aber auch Tickets für die regelmäßigen Touren sind bei der Stadtinfo am Marktplatz erhältlich. Das Fahrbetriebskonzept sieht vor, in den Monaten April bis Oktober am 2. Sonntag eines Monats die Strecke Obertürkheim Bhf. – Oberesslingen Lerchenäcker und zurück zu befahren. In Obertürkheim besteht jeweils Anschluss an den Pendelbus zum Straßenbahnmuseum. Terminliche Abweichungen von diesem Schema sind möglich, daher werden die festgelegten Termine und weitere Infos auf der SHB-Webseite [www.shb-ev.info](http://www.shb-ev.info) veröffentlicht.

Am 2.5. führte der SVE den Obus dem TÜV vor. Einzige Auflagen waren die Wiederholung der Einstellung der Luftdruckbremsen und das Beseitigen eines Lagerspiels des Bremshebels vorne rechts. Es wurde ein Oldtimergutachten nach § 23 StVZO erstellt. Bevor

wir diese Nachbesserung - die ein Aufbocken der Vorderachse erforderlich machte - in Angriff nahmen, wollten wir wissen, ob alles andere funktioniert. Daher wurde am Abend des 22.5. die erste Probefahrt auf dem Obusnetz erfolgreich unternommen. Am darauffolgenden Samstag begannen die Reparaturarbeiten an der Vorderradbremse, wohl wissend, dass wir unsere Premierenfahrt noch einmal um einen Monat verschieben mussten. Zusammen mit der SVE-Werkstattleitung entschlossen wir uns, die Bremsnockenwellen an beiden Fahrzeugseiten von der Fa. Vetter bearbeiten zu lassen. Ganz fix wurde von einem Gönner unseres Projekts in Hülben ein Werkzeug zum Aus- und Einpressen der Lager gedreht. Mit gutem Ergebnis konnten nach vier Wochen die Arbeiten abgeschlossen werden. Abermals bewies das Team, dass es auch in der Lage war, unter einem gewissen Zeitdruck die notwendigen Arbeiten fertig stellen zu können. Schon zwei Tage später stand die nicht aufschiebbar Abnahme der Technischen Aufsichtsbehörde Bahnen inklusive Demonstrationsfahrt ins Haus, die rechtzeitig vor dem Fahrtermin bescheinigt wurde. Am 8.7. wurde der Obus auf das Kennzeichen ES-VE 262 zugelassen. Am 9.7. fanden die Fahrer-Einweisungen für Wilfried Baumann, Udo Becker und Jürgen Robben statt. Am 10.7. - dem eigentlichen Jubiläumstag des Esslinger Obusbetriebs - rückte der SVE noch zu einer Testfahrt zur Überprüfung des Weichenstellers aus.

Am 14.7. war der erste reguläre Fahrtag, mit zusätzlichem Pendelverkehr zum Straßenbahnmuseum, und so hatten sich entlang der Fahrtstrecke auch etliche Begleiter mit ihren Kameras in Position gebracht. Fahrer Udo Becker und Schaffner Oliver Haug freuten sich auf den spannenden Premiertag. Doch erstmals vom Pech verfolgt, mussten wir aufgrund eines Schadens am Kompressor-Antriebsstrang die Fahrt an der Haltestelle Burgunderstraße in Mettingen abbrechen und den Obus heimschleppen lassen. Statt die erste öffentliche Fahrt zu genießen und interessante Gespräche zu führen, wurde sofort damit begonnen, die Kompressoreinheit zu demontieren. Aus nicht geklärten Gründen war die Motorwelle im Bereich der Lagerung gebrochen. Am selben Tag noch wurde ein Ersatzmotor aus dem Keller des Betriebshofs geholt. Die Reparatur konnte zwei Wochen später abgeschlossen werden. Um nicht noch eine unliebsame Überraschung zu erleben, haben wir mit Zoltán Stari am 31.7. drei Proberunden zwischen Betriebshof und Oberesslingen Lerchenäcker gedreht.

Am Wochenende 10. und 11.8. war es dann soweit: Es wurde ausgiebig gefahren: am Samstag im Rahmen des Sommerausflugs der SHB-Aktiven und zur vereinsinternen Einweihung und am Sonntag für die Öffentlichkeit, bei meist hervorragendem Wetter. Jürgen Robben steuerte den Obus und Mauro Welz agierte als Schaffner.

Am 24.8. besuchten die Verkehrsfreunde Stuttgart e. V. mit 82 Personen Esslingen, und nahmen die Gelegenheit wahr, sowohl den restaurierten Henschel-Obus, als auch die "In-Motion-Charging"-Gelenkbusse im Betrieb zu erleben. Die Veranstaltung wurde teils von SHB, teils vom SVE vorbereitet und durchgeführt. Ein schönes Beispiel der Zusammenarbeit. Nicht nur vom Wetter her war auch dies ein sehr gelungener Tag, den wir mit einer Rundfahrt über die Mettinger Wendeschleife und einer anschließenden kleinen Feier mit Sekt abschlossen. Am 25.9. folgte eine nächtliche „Schnupperfahrt“ für MitarbeiterInnen/StadtführerInnen des Esslinger Stadtmarketings und am 12.10. eine Sonderfahrt für die Ulmer/Neu-Ulmer Nahverkehrsfreunde mit 31 Teilnehmern. Bei all den bislang durchgeführten Fahrten haben wir die Begeisterung der Fahrgäste und der Menschen am Straßenrand gespürt - vielleicht entschädigt das für alle Entbehrungen, die jeder Mitarbeiter in den letzten Jahren auf sich genommen hat. Der vorerst letzte öffentliche Fahrtermin 2019 war am 20. Oktober.



Am 10.8.2019 verlässt der Obus-Veteran auf Sonderfahrt den ZOB Esslingen.  
Fahrgäste sind die Aktiven des Vereins SHB. (Foto: Philipp Zipf)



Lauter fröhliche Gesichter: Schönes Wetter, schöne Fahrt, Lerchenäcker, 11.08.2019



Routine: Am Bahnhof Obertürkheim nehmen am 8.9.2019 der Pendelbus aus Bad Cannstatt (O 307) und der Obus 22 gegenseitig Anschluss auf. (Foto: Jürgen Daur)

Die Liste an bevorstehenden Arbeiten wächst bereits wieder. Eine Batterienotfahrinspeisung zum Rangieren im Betriebshof, die Schaffnersitz-Rekonstruktion, eventuell eine Außen-Neulackierung sind die größeren Vorhaben. Außerdem müssen wir uns nach weiteren Ersatzteilen wie z. B. Stromabnehmern und Lenkgetriebe umschaun. Allein die elektronische Dokumentation des gesamten Projektes beläuft sich bislang auf 40 Gigabyte Daten!

Artikel über den restaurierten Obus sind zwischenzeitlich in folgenden Tageszeitungen und Magazinen erschienen: Esslinger Zeitung, Stuttgarter Zeitung (beide 18.3.2019), Historischer Kraftverkehr 4/2019, Trolleybus Magazine no. 345, Blickpunkt Straßenbahn 3 und 5/2019, Modell-Auto Zeitschrift 7/2019 sowie Stadtverkehr 10/2019. Ein Beitrag für das Straßenbahn-Magazin wurde ebenfalls eingereicht. Weitere Bilder gibt es auch auf <http://www.obus-es.de>.

Unser Dank gilt allen Mitstreitern und Mitwirkenden innerhalb und außerhalb des SHB e.V., allen Mitarbeitern des Städtischen Verkehrsbetriebs Esslingen a. N., dem Tiefbauamt/Baubetriebshof Esslingen, den Spendern und Sponsoren und den beteiligten Fachfirmen. Sie alle haben dazu beigetragen, nach 16 Jahren nicht nur einen fahrbereiten und historisch wertvollen Oldtimer-Obus wieder auf die Straße zu bringen, sondern auch dazu, dieses Projekt zu einer weiteren Erfolgsgeschichte des Vereins Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V. zu machen.



Ein schöner Rücken... Henschel-Schriftzug und die frühere  
Version des Esslinger Stadtwappens am Heck von Obus 22

Beitrag auszugsweise entnommen aus 'SHB-Rundschreiben Nr. 3 + 4/2019'

Fotos: Ronald Kiebler, wenn nicht anders angegeben

© SHB e. V., 2019, RK