

# HOV

## Verkehrsgeschichte(n) vom Hamburger Nahverkehr

### „Weich wie ein Teppich“ - 50 Jahre Saturn II in Hamburg (1958 – 2008)

In den 1950er Jahren nahm die Omnibusentwicklung in der Bundesrepublik eine rasante Entwicklung. Zunächst die Abkehr von der herkömmlichen Bauweise mit Aufbauten auf Lkw-Fahrgestellen durch Einführung der selbsttragenden Fahrgastzelle, dann dadurch, dass man den Fahrkomfort verbesserte und die Kapazität vergrößerte.

Die von der HOCHBAHN ab 1955 beschafften Daimler-Benz O 321 H verfügten mit ihrer Blattfederung schon über einen guten Fahrkomfort, als Ersatz für aufgegebene Straßenbahnlinien waren diese Fahrzeuge aufgrund ihrer geringen Kapazität aber ungeeignet.

1950 stellte Magirus-Deutz eine aus dem Magirus-Kriegstyp O 3000 entstandene Weiterentwicklung vor, die die Bezeichnung O 3500 erhielt und noch einen Frontmotor aufwies. Ab 1953 wanderte der Motor ins Heck, so dass die Fahrzeuge jetzt als O 3500 H bezeichnet wurden. Es handelte sich um einen 10m-Wagen mit langem Radstand, der in der Bundesrepublik bis 1963/64 vor allem in Reisebusausführung angeboten wurde.

Einzelne O 3500 bzw. O 3500 H von Magirus-Deutz gelangten auch an Hamburger Unternehmen:

#### O 3500

VHH: 54, 55, 58 – 60 (ex BGE)  
525 (ex Glau & Habild)

#### O 3500 H

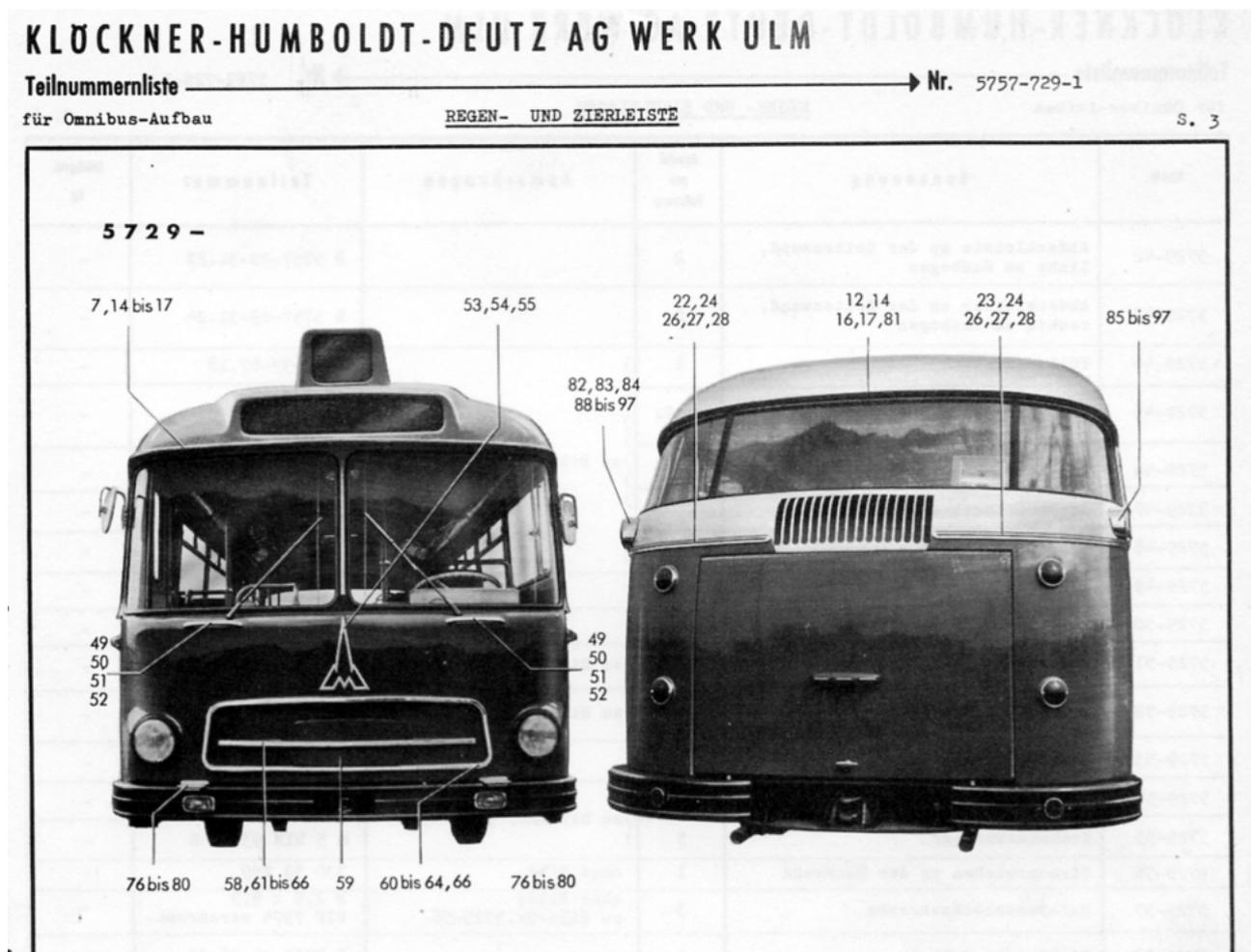
VHH 6647 (gebraucht, Übernahme 1967)  
HOCHBAHN 5001 – 5005 (Baujahre 1954 bis 1960; ex Tramontin;  
1966/67 Übernahme durch HOCHBAHN für Werkverkehr nach Bremerhaven (bis 1968)



Am 25.4.1958 nahm die HOCHBAHN mit Wagen 6800 den ersten Saturn II in Betrieb.  
Foto: Sammlung HOV

Auf der IAA 1951 stellte die Magirus-Deutz AG, Ulm, erstmals einen Großraumomnibus in halb-selbsttragender Bauweise mit einem Unterbau aus Längs- und Querträgern vor. Das Fahrwerk bestand aus zwei Starrachsen an Längsblattfedern. Der 170 bzw. 175 PS leistende V8-Motor saß nach einem 1936 von Karl Schroeder entwickelten Konzept längs im Heck. Den als O 6500 bezeichneten Omnibus gab es in Luxus-Reise-, Linien- und Stadtbusausführung mit Aufbauten verschiedener Hersteller. Während die Reisebusversion 48 Sitzplätze und 10 Notsitze aufwies, konnten mit der Stadtbusausführung 85 Personen befördert werden. Bis 1957 fertigte Magirus-Deutz 303 Omnibusse dieses Typs, zunächst nur in Ulm, seit Herbst 1955 zunehmend im Westaggonwerk Mainz-Mombach, das zum Konzern Magirus-Deutz gehörte. In Hamburg wurden aber keine O 6500 beschafft.

Vermutlich von der damals beginnenden Eroberung des Weltalls durch die beiden Supermächte USA und UdSSR ließ sich anscheinend auch Magirus-Deutz inspirieren, für die Fahrzeugserien ab 1957 Planetenbezeichnungen einzuführen. Der O 6500 wurde jetzt als „Jupiter“ angeboten, der O 3500 H erhielt die Bezeichnung „Saturn“ bzw. später „Saturn II“. Eine vollkommene Neuentwicklung stellte der 1957 vorgestellte Großraumomnibus vom Typ „Saturn II“ dar. Die ersten „Saturn II“ entstanden allerdings zunächst als aufwendig verglaste 43-sitzige Reiseausfertigung mit 9,7 m Länge und kurzem Radstand. Der Aufbau war selbsttragend in Gitterbauweise. Wesentliche Neuerungen fanden sich in der Bodengruppe und am Fahrwerk. Die Bodengruppe bildete mit torsionssteifem Gitterrahmen und dem fachwerkartigen Aufbaugerippe eine selbsttragende Einheit. Durch die weitgehende Verwendung von Leichtmetallen gelang es, ein Verhältnis von nahezu 1:1 zwischen Eigengewicht und Nutzlast zu erreichen.



Der Saturn II in einem Firmenprospekt

Sammlung HOV

Zu einem erhöhten Fahrkomfort verhalf das neu entwickelte Fahrwerk aus Einzelradaufhängung mit Schräglenker-Pendelachse vorne und Banjoachse hinten mit dem seit 1956 gebräuchlichen Planetenantrieb in den Radnaben. Insgesamt sechs Luftbälge (zwei vorne, vier hinten) sorgten für einen für damalige Verhältnisse unbekanntem Fahrkomfort. „Weich wie ein Teppich“ war die Einschätzung eines Journalisten nach einer Probefahrt. Optisch fiel die tiefgezogene Windschutzscheibe auf. Zunächst mit einem luftgekühlten, 125 PS-starken V6-Motor ausgestattet, folgte schon bald der F6L 714-Motor mit 145 PS. Kurz nach der Vorstellung des „Saturn II“ erschien auch eine Stadtbusausführung.

Für diesen neuen Großraumomnibus der Mittelklasse interessierte sich auch schnell die HOCHBAHN. Bereits 1958 wurden zwei Fahrzeugserien (6800 – 6819; 6700 – 6725) beschafft. Damit gelangte ein Omnibustyp nach Hamburg, der das Straßenbild bis in den Beginn der 1970er-Jahre prägen sollte. Im Frühjahr 1958 stellte die HOCHBAHN die ersten Saturn II der Öffentlichkeit vor. Die Wagen trugen die traditionelle Farbgebung rot-beige.



*Noch 1958 erhielt die HOCHBAHN eine zweite Lieferung von Saturn II. Wie der Wagen 6703 kamen alle in Harburg zum Einsatz. Foto: Sammlung HOV*

Durch die Luftfederung konnte bei allen Betriebsverhältnissen ein gleich guter Beförderungskomfort geboten werden. Trotzdem sollte gerade diese Luftfederung für Straßenschäden im Raum Wandsbek verantwortlich gemacht werden und so für eine zeitweise schlechte Presse sorgen. Ursächlich war aber vermutlich eine schlechte Straßenbauausführung. Zur Verbesserung des Fahrkomforts sollte auch die elektropneumatische Vorwählschaltung mit 5-Gang-Doppelgetriebe dienen. Neu war auch, dass die Fußbodenhöhe und die Einstiegshöhe bei allen Belastungsfällen gleich blieben. Im Spitzenverkehr konnten bis zu 100 Fahrgäste (bei 0,125 m<sup>2</sup> / Pers.) befördert werden. Die plattformartige Ausbildung der Trittstufen im Einstiegsbereich und der Einbau eines drehbaren Fahrersitzes erleichterten den bei der HOCHBAHN in den 1950er Jahren eingeführten Einmannbetrieb.

Erstes Einsatzgebiet für die ersten zehn Wagen wurde Harburg, weil hier die HOCHBAHN ihr Omnibusnetz nach Aufgabe des O-Busbetriebes und der innerhalb Harburgs verkehrenden Straßenbahnlinien ausbaute. Die nächsten zehn Wagen gelangten im Juni 1958 auf den Betriebshof Wandsbek, doch bereits im August des Jahres wurden diese Omnibusse nach Harburg abgegeben. Die zweite, im September 1958 in Betrieb genommene Serie konnte durch bedarfswise zusätzlichen Einbau von Sitzen auch im Reise- und Ausflugsverkehr eingesetzt werden und wurde

den Betriebshöfen Wandsbek, Winterhude, Altona und Harburg zugeteilt. Ab 1960 fand man diese beiden Serien nur noch in Harburg im Einsatz. Gemeinsames Merkmal beider Serien war der auf das Dach aufgesetzte Liniennummernkasten, den man in Hamburg und auch in anderen bundesdeutschen Städten bei der Straßenbahn fand.



Am 22.7.1959 nahm die HOCHBAHN – zunächst noch ohne Wagennummer – einen als „Versicherungswagen“ in den Listen geführten Saturn II in Betrieb. Dieser ersetzte einen auf der Überführungsfahrt nach Hamburg verunglückten Neuwagen. Ab Januar 1960 erhielt dieser Ersatzwagen die Wagennummer 6820. Schon seit September 1959 war er schon in Harburg beheimatet.

Trotz der guten Fahreigenschaften und der ausgezeichneten Sichtverhältnisse durch herabgezogene Frontscheiben war die HOCHBAHN mit dem serienmäßig angebotenen Saturn II nicht zufrieden.

Ein künftig durch die HOCHBAHN einzusetzender Stadtlinienbus hatte folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Höchstmaß an Beförderungskomfort für den Fahrgast
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen für den Fahrer
- Lärm- und Geruchsreduzierung für die übrigen Verkehrsteilnehmer
- Senkung der Betriebs- und Wartungskosten

So sollte ein Omnibus vom Typ „Hamburg“ entstehen. Die HOCHBAHN forderte die Klöckner-Humboldt-Deutz AG, die BÜSSING Nutzkraftwagen GmbH und die MAN AG auf, entsprechende Prototypen zu entwickeln. Am 13.2.1959 verließ als erster ein entsprechend fortentwickelter Saturn II (Wagen 6899) das Herstellerwerk in Ulm. Aus dem Hause BÜSSING folgte ein Trambus 11 R/U 7 H (6898) ein paar Tage später. Der MAN / KRAUS-MAFFEI Metrobus KMS 650 (6897) kam erst ab Januar 1960 in Betrieb.

Folgende Anforderungen der HOCHBAHN wurden u.a. umgesetzt:

- große Fahrtrichtungs- und Liniennummernanzeigen vorne, Seite und hinten - der aufgesetzte Liniennummernkasten entfiel, auch aufgrund geänderter Zulassungsbestimmungen.
- große Innen- und Außenspiegel (Serienausführung dann aber nur mit kleinen Spiegeln),

- verbesserter Blendschutz für den Fahrer,
- asymmetrisches Abblendlicht,
- anatomisch richtig gestalteter Fahrersitz,
- zweckmäßiger, schwenkbarer Zahlstisch,
- klare Gliederung des Fahrgastraumes, wenige Haltestangen – kein Stangenwald,
- leicht zu reinigende Kunstleder-Sitzbezüge in unterschiedlichen Farben (rot und grün),
- schwedische Wechselblinker – eine HOCHBAHN-Besonderheit, für die es eine Ausnahmegenehmigung für das hamburgische Staatsgebiet gab,
- am Heck hochgezogene Auspuffrohre mit Beimischung von Frischluft (Injektor) vor der Ableitung der Abgase ins Freie,
- niedriges Fahrzeuggewicht durch konsequente Leichtbauweise,
- günstige Anordnung aller Wartungstellen wie Öleinfüllstutzen, Treibstoffstutzen, Batterie, Zentralschmierung,
- glatte Außenhaut, um die Wagenwäsche maschinell durchführen zu können,
- Boden im Innenraum wasserdicht ausgeführt, Einbau einer Wascheinrichtung für innen (!) nur bei Probewagen umgesetzt,
- Vorheizvorrichtungen aufgrund geplanter Freiluftaufstellung der Omnibusse.

Obwohl die HOCHBAHN 1960 und 1961 zwei Großserien von BÜSSING-Trambussen 11R/U 7 H, die ebenfalls die Vorgaben für den „Typ Hamburg“ erfüllten, beschaffte, war doch eindeutig erkennbar, dass die HOCHBAHN sich für die weitere Beschaffung von Magirus-Deutz-Omnibussen entschieden hatte. Klöckner-Humboldt-Deutz wurde zum Hauptlieferanten der HOCHBAHN.



Heckansicht Saturn II Wagen 6802: Kleine Liniennummeranzeige hinter Heckscheibe, vereinte Brems- und Rückleuchten, Auspuffrohr an der Wagenunterkante.

Foto: HOCHBAHN



Heckansicht Saturn II „Typ Hamburg“ Wagen 7062: Große Fahrtzielanzeige, hochgezogene Auspuffrohre, separate Brems- und Rückleuchten, Wechselblinker.

Foto: HOCHBAHN

Unmittelbar nach Inbetriebnahme der beiden Probewagen 6899 und 6898 erhielt die HOCHBAHN schon ab März 1959 die erste Großlieferung von 94 Saturn II, „Typ Hamburg“ (6726–6799 und 6699–6680). Die durchgehende Doppelsitzbestuhlung auf der Fahrerseite sowie die durchgängige Einzelsitzbestuhlung auf der Türeseite waren abwechselnd in grünem und rotem Kunstleder gehalten. Wagen 6799 wird beim HOV museal erhalten.

Für ihr noch wachsendes Schnellbusnetz suchte die HOCHBAHN auch Ersatz für die bisher eingesetzten O 321 H aus dem Hause Daimler-Benz.

Im Herbst 1959 kam Wagen 5099, ein mit einer besonders aufwendig gestalteten Inneneinrichtung versehender Saturn II „Typ Hamburg“ in blau-metallic/crème-farbener Lackierung, auf verschiedenen Schnellbuslinien zum Einsatz. Neben der auffälligen Außenlackierung unterschied sich der Wagen durch schräge Seitenfenster und Dachrandverglasung von den Stadtbussen. Durch einen Hochbahner mit weißer Mütze und silbergrauer Krawatte wurde eine Befragung der Fahrgäste durchgeführt. Auch ein BÜSSING U7 kam kurzzeitig zu Testzwecken nach Hamburg. Der Saturn II blieb bis November 1965 im Bestand der HOCHBAHN, die Außenlackierung wurde aber 1960 dem neuen Farbschema für Schnellbusse, „babyrosa/hellrosaweiß“, angepasst.



*Schnellbus-Probewagen 5099 im Oktober 1959. Neben der auffälligen Lackierung sind die schräggestellten Fensterholme prägende Merkmale für diesen Saturn II „Typ Hamburg“.*

*Foto: HOCHBAHN*



*Und innen erwartete den Fahrgast ein gut beleuchteter Innenraum und gut gepolsterte Sitze.*

*Foto: HOCHBAHN*



*Fahrerplatz im Wagen 6749 – schlicht, aber ausreichend für entspanntes Fahren.*

*Foto: HOCHBAHN*

7

1960 kam bereits mit den Wagen 7000–7072 die zweite Großserie an Saturn II Typ „Hamburg“ zur HOCHBAHN. Gegenüber der ersten Serie war die Front durch eingerückte Scheinwerfer und schräggestellte Frontscheiben leicht verändert worden. Zur Vereinfachung der Ersatzteilhaltung verlangte die HOCHBAHN, dass diese Scheinwerfer auf jeder Seite identisch, d.h. links und rechts tauschbar waren. Auch war diese Scheinwerferbauart bei der Straßenbahn anzutreffen. Auch die Verglasung der Einstiegstür wurde vergrößert, Brems- und Rückleuchten wurden getrennt. Das Armaturenbrett wurde vollständig neu gestaltet. Diese Omnibusse fuhren insbesondere im U-Bahn-Vorlaufbetrieb nach Wandsbek, der ab Herbst 1960 für die im Raum Wandsbek eingestellten Straßenbahnlinien eingerichtet wurde.

1962 erhielt die HOCHBAHN mit den Wagen 7200 bis 7265 eine dritte Serie von Stadtbussen, die erneut Veränderungen gegenüber beiden Vorlieferungen aufwies. Im Bereich des Mittelganges war das Dach für stehende Fahrgäste um 15 cm höher ausgeführt – die sogenannte Dombauweise. Der große Fahrtrichtungskasten im Heck entfiel, es verblieb nur die Liniennummernanzeige und das für die Fahrer unüblich (erst schalten, dann Kupplung treten) zu bedienende und durch falsche Betätigung (erst Kupplung treten, dann schalten) im Großstadtverkehr störanfällige elektropneumatische Vorwählgetriebe wurde durch ein konventionelles Viergang-Schaltgetriebe ersetzt. Erstmals kamen Ausrufanlagen zum Einsatz, d.h.

der Fahrer konnte über die Innenlautsprecher die Haltestellen ansagen. Ebenfalls ab 1962 waren die Stoßfänger nicht mehr aus gesicktem Aluminium, sondern glatt und aus Stahl, vorn in zweiseitiger Ausführung, links und rechts tauschbar. Die Wagen 7264 und 7265 erhielten versuchsweise eine Fahrtzielband-Automatik.

Weiter war der Einstieg fortan mit einem großen, schwenkbaren Bügel ausgerüstet, der durch Knopfdruck des Fahrers den Trittkastenbereich abspernte. Fahrgäste sollten so beim Bremsen vor Stürzen in den vorderen Trittkasten bewahrt werden. Durch unachtsames Betätigen der Anlage konnte ein Fahrgast aber auch in den Fahrgastraum gedrückt werden und ggf. dort zu Fall kommen. Noch bis 1965 beschaffte die HOCHBAHN diese Einrichtung. Nach einzelnen Unfällen wurde bei künftigen Fahrzeuglieferungen hierauf verzichtet, bestehende Anlagen funktionsunfähig gestellt.



*Schnellbus 5236 liegt Rathausmarkt über. Gut sind die großen Scheiben der Dachrandverglasung zu erkennen.  
Foto: E. Ihde / HOV*

Anz.	Typ	Bauart	Wagen-Nr. HHA	Baujahr	Sitz-/ Stehpl.	Anmerkungen	
20	Magirus-Deutz Saturn II	Stadtbus	6800 – 6819	1958	32	52	
26	Magirus-Deutz Saturn II	Stadtbus	6700 – 6725	1958	32	52	Als Reisewagen 39 Sitzpl.
1	Magirus-Deutz Saturn II, Versicherungswagen	Stadtbus	6820	1959	32	52	Übernahme 30.1.1960
1	Magirus-Deutz Saturn II, Probewg. „Typ Hamburg“	Stadtbus	6899	1959	32	52	
74	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Stadtbus	6726 – 6799	1959	32	52	Als Reisewagen 39 Sitzpl.
20	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Stadtbus	6680 – 6699	1959	32	52	Als Reisewagen 39 Sitzpl.
1	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Schnellbus	5099	1959	37	29	Schnellbus-Probewg. dunkelbl./creme
1	Magirus-Deutz Saturn II, Probewg. „Typ Hamburg“	Stadtbus	6894	1960	32	64	Zulassung 1 / 1962
73	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7000 – 7072	1960	32	52	
1	Magirus-Deutz Saturn II, Probewg. „Typ Hamburg“	Stadtbus	6895	1961	32	63	Zulassung 1 / 1962
24	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7200-7221; 7224-7225	1962	32	61	
42	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7222-7223; 7226-7265	1962	32	60	
15	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Schnellbus	5200 – 5214	1962	37	39	
64	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Schnellbus	5215 – 5278	1962	37	38	
13	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Schnellbus	5300 – 5312	1963	37	39	reisefähig
17	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Schnellbus	5313 – 5329	1963	37	38	reisefähig
58	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7300 – 7357	1963	32	60	
1	Magirus-Deutz Saturn II, Probewg. „Typ Hamburg“	Stadtbus	7358	1963	33	58	Versuch Kinderw.beförderung
1	Magirus-Deutz Saturn II, Probewg. „Typ Hamburg“	Stadtbus	7359	1963	33	57	Versuch Kinderw.beförderung
1	Magirus-Deutz Saturn II, Probewg. „Typ Hamburg“	Stadtbus	7360	1964	34	56	Versuch Kinderw.beförderung
20	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7400 – 7419	1964	34	58	
10	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7420 – 7429	1964	34	57	Broseband-Automatik
55	Magirus-Deutz Saturn II, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7430 – 7484	1964	34	57	
55	Magirus-Deutz 150 S 10, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7485 – 7539	1965	34	57	
1	Magirus-Deutz 150 S 10, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7640	1965	34	57	
11	Magirus-Deutz 150 S 10, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7550 – 7560	1965	34	57	Broseband-Automatik
8	Magirus-Deutz 150 S 10, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7661 – 7668	1965	34	57	Broseband-Automatik
2	Magirus-Deutz 150 S 10, Probewg. „Typ Hamburg“	Schnellbus	5498 – 5499	1965	37	37	Broseband-Automatik
7	Magirus-Deutz 150 S 10, „Typ Hamburg“	Schnellbus	5500 – 5506	1965	37	37	
10	Magirus-Deutz 150 S 10, „Typ Hamburg“	Schnellbus	5507 – 5516	1965	37	34	reisefähig
1	Magirus-Deutz 150 S 10, Probewg. „Typ Hamburg“	Schnellbus	5600	1966	37	36	Broseband-Automatik
33	Magirus-Deutz 150 S 10, „Typ Hamburg“	Stadtbus	7701 – 7733	1967	34	56	
19	Magirus-Deutz 150 L 12, „Typ Hamburg“	Schnellbus	5701 – 5719	1967	45	37	Broseband-Autom.; 5701-03 reisefähig



Schnellbus 5272, Saturn II, „Typ Hamburg“ auf dem Gelände des Betriebshof Dorotheenstraße.  
Foto: Sammlung HOV

Ebenfalls 1962 kamen noch 109 Saturn II Typ Hamburg in Schnellbusausführung (5200–5278 und die reisefähigen 5300–5329) in Einsatz. Diese Wagen wiesen eine ausschließliche Doppelbestuhlung mit abwechselnd roten und blauen Plüsch-Bezügen auf.



Saturn II VHH 821 in der traditionellen VHH-Lackierung rot-schwarz am Bf. Bergedorf.  
Foto: E. Ihde / HOV

Ab 1962 beschafften die VHH auch erste Saturn II. Allerdings zunächst nicht in der „Typ Hamburg“-Ausführung und nie in Großserien. Näheres kann der beigefügten Liste entnommen werden. Erste Einsatzorte waren Neumünster und Bergedorf. Auch waren die Fahrzeuge in den traditionellen Hausfarben der VHH rot-schwarz mit durchgehend roter Kunstlederbestuhlung gehalten. Das galt auch für die Wagen 6428-6437, die im Raum Wandsbek eingesetzt wurden. Bei den 1962 (Wagen 851-857) und 1963 (Wagen 951-965) beschafften Fahrzeugen handelte es sich um Saturn II LS, d.h. diese hatten eine Länge von 12 Metern. Zum Einsatz kamen sie im Fernlinienverkehr im Raum Bergedorf. Auch ersetzten diese Wagen die großen BÜSSING-Emmelmann, die auch über eine hohe Sitzplatzkapazität verfügten.

## V H H

Anz.	Typ	Wagen-Nr.	Baujahr	Sitz-/	Stehpl.	Anmerkungen
5	Magirus-Deutz Saturn II	801 – 805	1962	39	41	
7	Magirus-Deutz Saturn II	806 – 812	1962	32	61	
8	Magirus-Deutz Saturn II	813 – 820	1962	32	60	
15	Magirus-Deutz Saturn II	821 – 835	1962	39	38	
5	Magirus-Deutz Saturn II LS	851; 854-857	1962	45	58	
2	Magirus-Deutz Saturn II LS	852 – 853	1962	45	59	
2	Magirus-Deutz Saturn II L	891 – 892	1962	51	----	Reisebus
15	Magirus-Deutz Saturn II LS	951 – 965	1963	45	58	Fernlinienbus
2	Magirus-Deutz Saturn II 150 R	991 – 992	1963	51	----	Reisebus
1	Magirus-Deutz Saturn II 150 R	993	1963	38	----	Reisebus
1	Magirus-Deutz Saturn II R	6401	1964	38	----	Reisebus
10	Magirus-Deutz Saturn II 150 R	6428 – 6437	1964	39	----	*
2	Magirus-Deutz Saturn II ( R ) 150 R / A	6501 – 6502	1965	38	----	Reisebus
8	Magirus-Deutz 150 S10	6503 – 6510	1965	31	57	HHA-Ausführung *
3	Magirus-Deutz 150 S10	6535 – 6537	1965	33	57	Später HHA-Lack.
1	Magirus-Deutz 150 S10	6538	1965	39	39	
11	Magirus-Deutz 150 S10	6601 – 6611	1966	33	57	HHA-Ausführung *
3	Magirus-Deutz 150 R 12 **	6612 – 6614	1966	46	----	Reisebus
1	Magirus-Deutz 150 R 10 **	6615	1966	38	----	Reisebus
1	Magirus-Deutz 150 L 10 **	6616	1966	39	47	
15	Magirus-Deutz 150 LS12 **	6617 – 6631	1966	47	54	
7	Magirus-Deutz 150 LS12 **	6632 – 6638	1966	47	56	

125

\* = Beschaffung, um im Raum Wandsbek eingesetzt zu werden

\*\* = geplante Bezeichnung Saturn III

## Adam Meister

Anz.	Typ	Wagen-Nr.	Baujahr	Sitz-/	Stehpl.	Anmerkungen
1	Magirus-Deutz Saturn II	302				RZ-KN 68

Erst ab 1965, als die VHH zunehmend Auftragsfahrleistungen auf HOCHBAHN-Linien im Hamburger Osten übernahm, beschafften die VHH Saturn II (jetzt genannt M 150 S 10) als Typ „Hamburg“ in der HOCHBAHN-Ausführung. Auffällig bei den Wagen 6503 – 6510 und 6601 – 6611 war der große Fahrtzielbandkasten und die Lackierung in rot-beige. Sie unterschieden sich von den HOCHBAHN-Wagen nur durch die fehlenden Wechselblinker, die zusätzlichen Begrenzungsleuchten und die durchgehend roten Sitzbezüge. Weiteres Unterscheidungsmerkmal waren die unterschiedlichen Türlieferanten: Die HOCHBAHN ließ Türen der Firma Kiekert einbauen, während die VHH Wegmann-Türen bevorzugte. Alle auf HOCHBAHN-Linien eingesetzten VHH-Omnibusse waren auf dem Betriebshof Glinde stationiert.

Die vierte HOCHBAHN-Stadtbuserie (7300–7359) unterschied sich nicht von der dritten Lieferung. Lediglich die Wagen 7358 und 7359 erhielten versuchsweise eine Dachrandverglasung und geänderte Sitzanordnung, um so erstmals gegenüber der Mitteltür Platz für einen Kinderwagen zu schaffen.

Die fünfte Lieferung von Stadtbussen (7360, 7400–7484), die 1964 übernommen wurde, wies wieder einige Veränderungen auf. Die bereits bei den Wagen 7358 und 7359 erprobte geänderte Sitzanordnung wurde beibehalten und so dauerhaft ein Kinderwagenplatz eingerichtet. Der Farbton der Kunstlederbezüge war nun abwechselnd anstelle von rot/grün in rot/blau mit schwarzen



HOCHBAHN-Wagen 7420, fünfte Lieferung, mit geänderten Sitzbezügen und mit einer Fahrtzielband-Automatik. Deswegen war er in Wandsbek beheimatet und häufig auf der Umsteigeanlage Wandsbek-Markt anzutreffen.

Foto: E.lhde / HOV, 11.7.1968

Linien gehalten. Mit Ausnahme von Wagen 7360 erhielten die übrigen Stadtbusse der Serie keine Dachrandverglasung. Wagen 7420 bis 7429 hatten eine Fahrtzielband-Automatik der Firma Brose. Auch war ab dieser Lieferung der Radlauf nicht mehr geschwungen, sondern gerade ausgeführt. Der HOV erhält mit Wagen 7450 einen Vertreter aus dieser Serie.

1964 gab Klöckner-Humboldt-Deutz die Planetenbezeichnung für die Fahrzeugreihen auf. Dafür gab es jetzt Typenkennungen mit „M“ für Magirus in Verbindung mit Zahlen- und Buchstabenkombinationen für PS-Leistung, Verwendungszweck (Stadt-, Linien- und Reisebus) und Fahrzeuglänge. Der Saturn II hieß jetzt z.B. M 150 S (L oder R) 10; der Saturn II L nun M 150 L (LS, R oder S) 12.



1964 beschafften die VHH zehn Magirus-Deutz Saturn II 150 R (Wagen 6428 – 6437, hier: 6435) um diese im Raum Wandsbek auf HOCHBAHN-Linien einzusetzen.

Foto: E.lhde / HOV

Die sechste Lieferung von Stadtbussen kam 1965 jetzt als Magirus-Deutz M 150 S 10 nach Hamburg. Es handelte sich hierbei um die Wagen 7485–7539, 7640, 7550–7560 und 7661–7668. Die Wagen 7550–7560 und 7661–7668 hatten eine Fahrtzielband-Automatik und ungeteilte Scheiben in der Einstiegstür und waren wegen der auf dem Betriebshof Wandsbek beheimateten Funkgeräten erkstatt, die auch die empfindlichen BROSE-Fahrtzielbandautomatiken betreute, auch dort stationiert. Zur Betonung der Zugehörigkeit zur Muttergesellschaft Klöckner-Humboldt-Deutz diente der auf der Wagenfront angebrachte Schriftzug „DEUTZ“ – der Zusatz „Magirus“ entfiel. Auf HOCHBAHN-Wunsch wurde auch 1965 noch weiter der auf 125 PS gedrosselte Motor eingebaut, obwohl das Herstellerwerk den Kunden bereits den 150 PS-Motor anbot.



Wagen 7665, wieder mit Fahrtzielband-Automatik, auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Falkenried in Hamburg-Eppendorf. Foto: Sammlung HOV



Die letzte Saturn II-Serie von Typ Hamburg der HOCHBAHN, jetzt als M 150 S 10 bezeichnet, hatte bereits einen Fahrtzielbandkasten in Abmessungen gemäß VÖV-Vorgaben. Foto: E. Ihde/HOV

13

Ebenfalls 1965 kamen noch 19 M 150 S 10 in Schnellbusausführung zur HOCHBAHN 5498–5499, 5500–5516. Allen gemeinsam war die gegenüber der Lieferung von 1962 verkleinerte Dachrandverglasung, um so die Hitzeentwicklung im Fahrgastraum bei Sonneneinstrahlung etw. zu einzudämmen. Wagen 5498 und 5499 hatten versuchsweise eine Fahrtzielband-Automatik. Die Wagen 5507 – 5516 waren reisefähig und hatten Gardinen und Gepäcknetze. Auch konnten sie einen Reservereifen unter dem Fahrersitz und zusätzliches Werkzeug mitführen. 1966 folgte noch der Schnellbus 5600, der baugleich mit den Wagen 5498 und 5499 war. Die Resopal-Innenverkleidung war jedoch hellgrau, während üblicherweise Holzplatten zur Ausführung kamen. Auch dieser hatte eine Fahrtzielband-Automatik und zusätzlich im Heck eine Dach-Zwangsentlüftung. Alle Schnellbusse von 1965 wiesen komfortable, mit Sprungfedern ausgestattete Doppelsitze mit hochgezogenen Rückenlehnen auf.

1966/67 beschaffte die HOCHBAHN letztmals Fahrzeuge aus der ehemals als Saturn II bezeichneten Baureihe. Die Planungen für eine Standardisierung im Omnibusbau waren zu dieser Zeit schon weit vorangeschritten, so dass die jetzt noch beschafften Fahrzeuge schon bald veraltet erschienen.

Bei den Stadtbussen handelte es sich um die Wagen 7701 – 7733, M 150 S 10 „Typ Hamburg“. Neu waren bei dieser „Sparversion“ die größeren, nunmehr unten befestigten Außenspiegel, die fehlende, große Frontzierleiste und innen die Resopal-Lochdecke (bis 1965 in Metallausführung) und rostanfällige Stahl-Dachluken. Auch entsprachen die kleineren Fahrtzielbandkästen in der Größe schon den VÖV-Vorgaben. Zum Einbau kam jetzt ein 150 PS-Motor.

Als Ersatz im Schnellbuswagenpark dienten 19 M 150 L 12. Hiermit beschaffte die HOCHBAHN erst- und letztmals 12 Meter-Wagen aus dieser Baureihe. Die VHH hatten das bereits 1962, 1963 und 1966 getan. Die Ausstattung entsprach aber dem HOCHBAHN-Standard für Schnellbusse, mit Dachrandverglasung und komfortabler Vollbestuhlung. Wie bei allen Saturn II konnten durch am Fußboden durchgezogene Warmluftkanäle auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen – gegenüber Wasser-Heizungssystemen – sehr gute Heizwerte erzielt werden. Die Wagen 5701 bis 5703 waren reisefähig und verfügten somit über entsprechenden Zusatzeinrichtungen, wie



Die 1966 von den VHH beschafften Magirus-Deutz 150 LS12 sollten ursprünglich die Bezeichnung „Saturn III“ erhalten. Foto: E. Ihde / HOV

Gepäcknetze, Gardinen, Werkzeug- und Reserveradfach. Diese Wagenserie erhielt eine Brose-Fahrtzielbandautomatik. Nach einer HOCHBAHN-Wagenliste soll das aber nicht für den Wagen 5701 gegolten haben. Ein Fotobeweis für diese Angabe ist nicht bekannt. Der beim HOV erhaltene Wagen 5702 repräsentiert diesen Abschnitt der Saturnentwicklung.



*Der ehemalige HOCHBAHN-Schnellbus 5712 gelangte zu einem Privatunternehmer. Von dort übernahm schließlich der HOV dieses Fahrzeug. Zugunsten des ebenfalls beim HOV befindlichen Wagen 5702 wurde dieser Omnibus 1980 zur Gewinnung von Ersatzteilen verschrottet.  
Foto: St. Metzke/HOV, 24.7.1976*

Damit war die Beschaffung von Saturn II – Omnibussen in Hamburg beendet. Insgesamt hatten die HOCHBAHN 686 und die VHH 125, also zusammen 811 Fahrzeuge beschafft. Eine für damalige Verhältnisse beachtliche Anzahl. Das Herstellerwerk stellte sich nun, wie andere Omnibusfirmen auch, auf die vom Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) vorgegebenen und von der HOCHBAHN maßgeblich mitentwickelten Standardisierungsempfehlungen ein. Auf der IAA 1967 wurde ein noch als M 150 S 11n (neu) bezeichneter VÖV-Standardlinienbus (HOCHBAHN 7750) der Öffentlichkeit vorgestellt. Die HOCHBAHN beschaffte 1969 und 1971 noch 100 Magirus-Standardlinienomnibusse in Schnellbusausführung. Allerdings begann die Dominanz von Fahrzeugen aus dem Hause Daimler-Benz, die das Straßenbild in Hamburg bis heute prägen. Magirus-Omnibusse verloren weltweit zunehmend Marktanteile, 1982 endete die eigenständige Produktion im Werk Mainz-Mombach. Über die neue Muttergesellschaft IVECO war Magirus bis 1992 noch an der Entwicklung von Stadtverkehrsomnibussen für den italienischen Markt beteiligt.

Um dem Mangel an Stadtbussen zu begegnen, entfernte die HOCHBAHN aus einzelnen Schnellbussen gegenüber der Mitteltür zwei Sitzbankreihen, um so Platz für Kinderwagen zu schaffen. Diese Fahrzeuge wurden somit zu Stadtbussen, die Schnellbuslackierung wurde aber beibehalten, lediglich der Schnellbuspfeil wurde geschwärzt und der große Frontschriftzug „SCHNELLBUS“ entfernt bzw. übergemalt. Auch änderte man die Wagenummer, in dem die erste Ziffer „5“ durch eine „2“ ersetzt wurde.

So wurden 1968 die Wagen 5200, 03, 04, 10, 15, 16, 20, 23, 27, 28, 30, 32, 35, 43, 44, 49, 52, 53, 67 und 74, sowie 5319 und 5325 zu 2200, usw. .

1971 erhielten die Wagen 5507, 5511, 5513–5515 die Wagenummern 2507, 2511, 2513–2515.

Während die ersten Saturn II-Serien nur gut fünf Jahre bei der HOCHBAHN im Einsatz waren, verblieben spätere Lieferungen sieben bis acht Jahre im Bestand, dann allerdings häufig schon im Werkverkehr. Auch bei den zahlreichen Auftragsunternehmern im Hamburger Raum fanden sich viele ehemalige HOCHBAHN-Saturne. Dort waren sie dann meist noch einige Jahre im Einsatz. Auch ging etwa die Hälfte aller bei der HOCHBAHN eingesetzten Saturn II (alle Serien) und einzelne VHH-Wagen an den Busunternehmer Dr. Richard in Wien und waren dort noch bis in die 1980er-Jahre im Fahrgasteinsatz.

Der HOV erhält mit den Wagen 6799, 7450 und 5702 drei typische Vertreter dieser Baureihe, die die Fortentwicklung dieser ersten Großserie für Hamburg repräsentieren. Die VHH erhalten mit Wagen 891 zusätzlich einen Magirus Saturn II in Reisebusausführung.

*Text Lutz Achilles / HOV*

*Text erschienen in HOV-Aktuell Nr. 25 – Mitteilungsblatt für Mitglieder – Oktober 2007*

*Nachdruck mit Quellenhinweis erlaubt – Belegexemplar erbeten*

Nachfragen, Fehler entdeckt oder Ergänzungsvorschläge? Bitte sprechen Sie uns an.

*Herausgeber: HAMBURGER OMNIBUS VEREIN e.V., Mühlenkamp 42, 22303 Hamburg.*