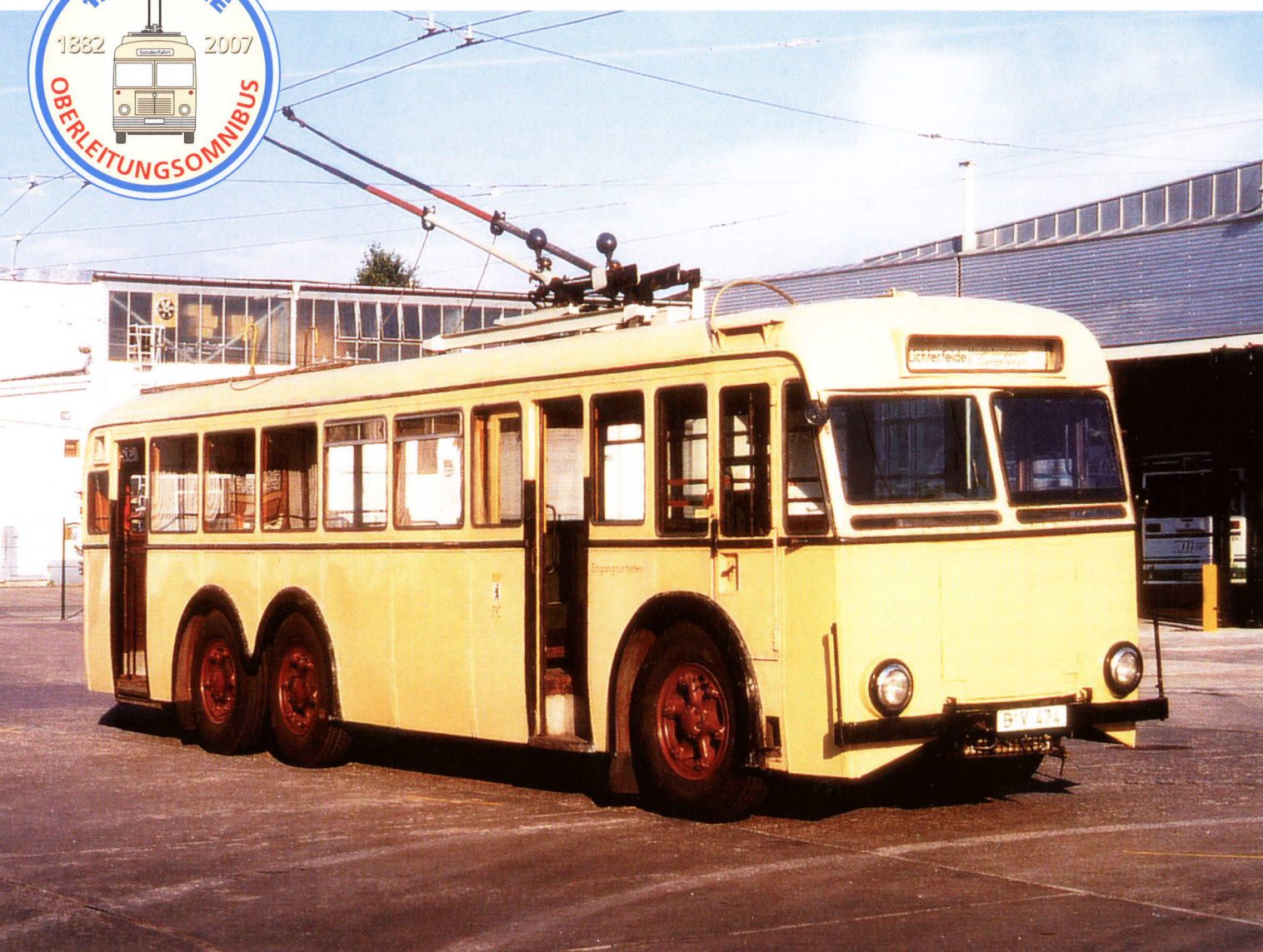
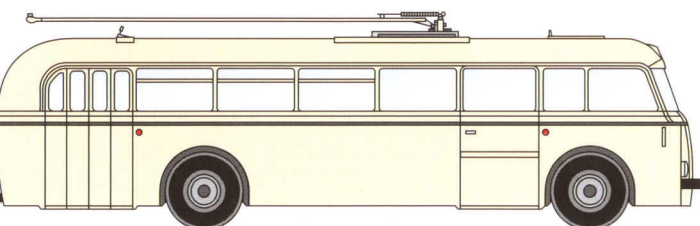


3 | 2007

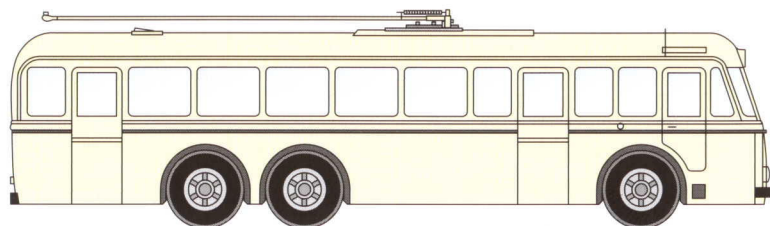
DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM BERLIN



Obus-Triebwagen von 1953 (Typ W 602a) Berlin (Ost)



Obus-Triebwagen von 1945/47 (Typ SSW DB 45/47) Berlin (West)



Zeitschrift der Stiftung
Deutsches Technikmuseum Berlin
und der Freunde und Förderer
des DTMB e.V. · 23. (47.) Jahrgang

125 Jahre Oberleitungsbus
Der Architekt Rainer G. Rummel
Ernst Reuter gründete vor 79 Jahren die BVG

125 Jahre Oberleitungsomnibus



▲ **Erster von Siemens & Halske gebauter Fahrdrachtbus – Elektromote – auf der Versuchsstrecke Berlin-Halensee 1882.**

Foto: Siemens Corporate Archives

Nachdem Werner Siemens im Jahre 1881 die erste elektrische Straßenbahn der Welt in dem damaligen Berliner Vorort Groß-Lichterfelde bei Berlin präsentierte, ruhte der Erfinder nicht. Bereits ein Jahr später stellte er ein Elektrofahrzeug vor, das nicht auf Schienen lief, sondern ein frei bewegliches Straßenfahrzeug war, das nur an eine Oberleitung gebunden war.

Die Verbreitung im Nahverkehr als Oberleitungsomnibus war zwar nicht so zahlreich wie die Straßenbahn, trotzdem ist das schienenlose Elektrofahrzeug in vielen Bereichen der Wirtschaft nicht wegzudenken. Denken wir nur an Flurförderfahrzeuge in Lagern des Handels. Über die Ge-

schichte des Obus in Berlin berichtet der folgende Artikel.

Bereits vor zwei Jahren stellten wir den Obus in der Sammlung des DTMB vor. Hier soll anlässlich des Jubiläums auf weitere Leistungen aufmerksam gemacht werden, denen sich vor allem Ehrenamtliche widmen. Zur Zeit bestehen noch drei Obus-Betriebe in Deutschland. In der näheren Umgebung von Berlin ist das die Barnimer Busgesellschaft (BBG), die einen Obus-Betrieb in Eberswalde betreibt, sowie Betriebe in Solingen (Nordrhein-Westfalen) und Esslingen in Baden-Württemberg.

Beim Eberswalder Obus-Betrieb ist eine Arbeitsgruppe des Denkmalpflege-Vereins Nahverkehr Berlin e. V. (DVN) tätig, der die beiden Obus-Triebwagen aus der Sammlung des DTMB betreut. Das bedeutet auch, dass die Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr bei Sonderveranstaltungen wie zum Beispiel beim Tag der Offenen Tür im Fahrgastverkehr eingesetzt werden. Unser Titelbild zeigt den Obus 1224 bei einem Einsatz in Eberswalde. Gegenwärtig erhält er eine Hauptuntersuchung, die vom DTMB beauftragt und finanziell unterstützt wird. Dabei darf auf das hohe Engagement und die fundierten Kenntnisse der Vereinsmitglieder vertraut werden, die für das Projekt einen großen Teil ihrer Freizeit aufwenden. Zu erwähnen ist aber auch die Unterstützung des Verkehrsbetriebes BBG, der nicht nur die Stationierung gestattet, sondern auch den Betrieb erlaubt, wenn alle dafür notwendigen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Die Einsätze beweisen, dass hier ganze Arbeit geleistet wird.

Da der Obus nur noch in drei Betrieben in Deutschland eingesetzt wird, ist er als städtisches Nahverkehrsmittel ein wenig aus dem öffentlichen Bewusstsein verschwunden. Umso mehr ist der BVG und ihren verantwortlichen Mitarbeitern zu danken, dass im Westteil der Stadt zwei Triebwagen aufbewahrt wurden und heute in der Sammlung Kommunalverkehr des DTMB beheimatet sind. Etwas anders verlief die Entwicklung im Ostteil der Stadt. Dort waren

Obus-Enthusiasten bemüht, auch mit Blick auf die ehemalige BVG-Sammlung auf dem Betriebshof Britz, Gradestraße, eine eigene Sammlung für Berlin (Ost) aufzubauen. Es war kein Exemplar mehr vorhanden. Der letzte Obus fuhr 1972 beim Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB). Da bot es sich an, einen bauartgleichen Triebwagen des Typs 9 Tr aus der Produktion der tschechischen Skoda-Werke, wie er in Berlin im Einsatz war, zu erwerben. Dabei hat das Märkische Museum (heute Stiftung Stadtmuseum Berlin) wie bereits auch bei den historischen Straßenbahnwagen einen wesentlichen Anteil am Zustandekommen gehabt. Der Wagen wurde gekauft und von Eberswalde nach Berlin überführt.

Aus der geplanten Sammlung ist in Berlin nichts geworden. Dafür fährt derselbe Obus in Eberswalde und vermittelt dort das Fahrgefühl für den Obus, wie man es auch in Berlin kannte. Ein zweiter Obus-Triebwagen konnte auf einem Gelände in Bernau bei Berlin gesichert werden. Das war möglich, weil mit Aussonderung von Obussen und Omnibussen viele dieser Fahrzeuge an Interessenten in Berlin und Umgebung vom Verkehrsbetrieb BVB verkauft wurden. Die nunmehrigen Eigentümer nutzen diese Fahrzeuge als Lauben und Schuppen. Das gleiche geschah mit den Anhängern, die auch als Imbißstände genutzt wurden. So sind der Tw 1520 und ein passender Beiwagen gesichert worden und befinden sich im Aufbau.

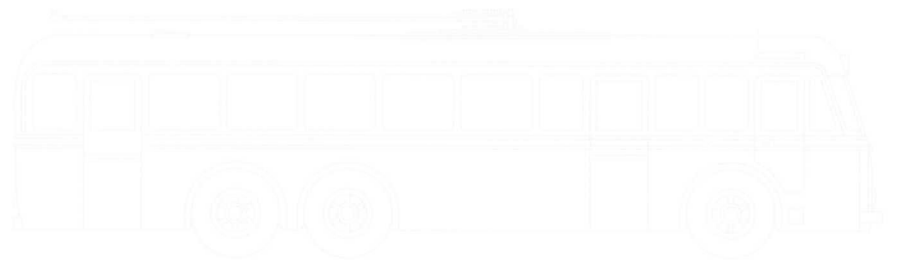
Aber nicht nur in Berlin und im Land Brandenburg gibt es Obus-Enthusiasten. Sie sind zwar nicht so zahlreich wie bei den Straßenbahnen, dennoch können sie Beachtliches vorweisen. Die beigefügte Tabelle vermittelt eine Übersicht über den Stand der Sammlungen historischer Fahrzeuge in den Städten.

REINHARD DEMPS

Sammlungen Historische Obusse in Berlin und Brandenburg nach M. Schindler (gekürzt)

Wagennummer	Baujahr	Hersteller	Typ	historischer Obus seit	Zustand
Berlin 488	1957	Gaubschat/BVG/AEG	AEG-HS 56	1965, DTMB	restauriert, betriebsfähig
Berlin 1224	1947	Daimler-Benz/Schumann/SSW	O10000	1965, DTMB	in Wiederaufbau
Berlin 1520	1953	LOWA, Werdau/VEM	W602a	1989, DVN	in Wiederaufbau
Berlin (143)	1952	LOWA, Werdau	W700	2004, DVN	in Wiederaufbau
Eberswalde 19	1969	SKODA/CKD	9Tr14	1988, DVN	restauriert, betriebsfähig
Eberswalde 3	1983	SKODA/SKODA	14Tr03	1995, DVN	restauriert, betriebsfähig
Eberswalde XVI	1958	LOWA Bautzen/KIB Altenburg (1970)	W701 Reko	1997, DVN	in Wiederaufbau

Obus in Berlin



▲ „Gleislose Bahn“ zwischen Niederschöneweide und Johannisthal 1904/05. Foto: BVG

Nachdem die Berliner Gewerbeausstellung 1879 erstmals eine elektrische Bahn präsentiert hatte, der 1881 in Lichterfelde die erste elektrische Straßenbahn der Welt folgte, wurde mit der „Elektromote“ ein nicht gleisgebundenes Straßenfahrzeug mit Elektroantrieb entwickelt. Dass diese Antriebsart zunächst im Stadtverkehr bei Straßen- und Schnellbahnen einen erheblichen Aufschwung nahm, liegt darin begründet, dass die Zuführung der Energie von außen erfolgte (die Betriebsmittel - Kohle und Wasser – mußten nicht mehr auf dem Fahrzeug mitgeführt werden), die Fahrzeuge gegenüber der Eisenbahn leichter gebaut werden konnten, keine Abgas- und nur geringe Geräuschentwicklungen vorhanden waren und gegenüber dem Antrieb mit Pferden deutlich höhere Geschwindigkeiten erreicht wurden. Diese Vorteile ließen sich auf den Obus nicht so leicht übertragen: Die Fahrzeugtechnik befand sich erst im Anfangsstadium, die zweipolige Fahrleitung führte zu komplizierten Bauarten der Stromabnahme, und auch die Straßen waren noch wenig „obusfreundlich“. So kam es vor dem 1. Weltkrieg zu Versuchsanlagen, u. a. in Deutschland, Frankreich, Großbritannien und den USA, die nur geringe Ausdehnungen besaßen und aus wirtschaftlichen und technischen Gründen meistens nur kurze

Zeit bestanden. In Berlin-Halensee existierte die erste Obusanlage nur wenige Wochen (29. April bis 13. Juni 1882). Das Fahrzeug, aus einer Kutsche entstanden, hatte zwei Motoren mit je 2,2 kW. Auf der Fahrleitung bewegte sich ein Kontaktwagen mit acht Rädern, der an dem Stromzuführungskabel nachgeschleppt wurde. Ebenfalls nur kurze Zeit bestand die „gleislose Bahn“, die vom 5. Dezember 1904 bis zum 4. Februar 1905 zwischen Niederschöneweide und Johannisthal fuhr. Das besondere Merkmal war die Bauart des eingesetzten Fahrzeugs. Es handelte sich um einen „Sattelschlepper“, eine Bauart, die 50 Jahre später noch einmal erschien. Die Karosserieform war vom Pferdeomnibus abgeleitet, der Einstieg erfolgte von der Hinterseite des Wagens über eine offene Plattform. Die Bauart der Stromzuführung war der der Elektromote ähnlich.

Erst der dritte Betrieb hatte eine längere Lebensdauer. In Steglitz war vom 20. April 1912 bis 31. Juli 1914 zwischen Klix- und Klusstraße eine Linie im Einsatz. Auf ihr verkehrten drei Wagen in Zachsiger Bauart ohne Plattform. Der Einstieg erfolgte beim Fahrer, der die Entrichtung des Fahrgeldes über eine Zahlbox zu überwachen hatte – der Einmannbetrieb ist durchaus keine „neuzeitliche“ Erfindung. Es war nur ein

Fahrleitungspaar vorhanden, daher mussten bei der Begegnung der Wagen die Kontaktkabel ausgetauscht werden, ein umständliches, zeitaufwendiges und sicher auch nicht ganz ungefährliches Verfahren. Leider ist über den Verbleib der Fahrzeuge nichts bekannt, der Betrieb wurde eingestellt, weil die Kupferfahrleitung für die Zwecke des 1. Weltkrieges beschlagnahmt wurde.

Die Linien in Spandau und Mariendorf

Erneut vergingen fast 20 Jahre, bis am 24. Dezember 1933 in Berlin eine Obuslinie eröffnet wurde. Vorausgegangen war eine Entwicklung, die in Frankreich, Großbritannien und den USA zur technischen Vervollkommenung des „Trolleybus“ in Bezug auf die Fahrzeuge, Fahrleitungen und vor allem die Stromabnahme durch „Trolleystangen“ und zur Einrichtung ausgedehnter Netze führte.

Die Linie A 31 mit einer Länge von 6,7 km führte vom Bahnhof Spandau zur Gartenstadt Staaken, Heidebergplan. Die drei Wagen in dreiachsiger Bauart mit Rollenstromabnehmern wurden im Straßenbahnhof Spandau abgestellt und gewartet. Als Zuführungsstrecke wurde in der Pichelsdorfer Straße und Klosterstraße die Fahrleitung der Straßenbahn benutzt, zwischen deren Fahrdrähten eine weitere, die Minusfahrleitung, eingeordnet war.

Der „Drahtbus“ oder „Obbus“ erlebte am 2. Mai 1935 eine weitere Streckeneröffnung: Zwischen Breitenbachplatz und S-Bahnhof Marienfelde nahm die Linie A 32 mit 9,4 km Länge, vorher eine Autobuslinie, den Betrieb auf. Ihr folgte am 23. April 1942 zwischen Bahnhof Steglitz und Mariendorf, Kaiserstraße, die Linie A 97 mit 4,8 km Länge. Für beide Netzteile wurden bis 1942 weitere 19 Triebwagen und 15 Anhänger beschafft. Dazu kamen drei Triebwagen, die 1944 aus Rom übernommen wurden.

Kriegszerstörungen führten dazu, dass die Linie A 97 am 22. Januar 1945 eingestellt wurde, die Linien A 31 und A 32 verkehrten, wenn auch mit zeitweiligen Unterbrechungen und Beeinträchtigungen, bis zum 12. April 1945.

Im Westteil fuhr 1965 der letzte Obus

Die Kriegszerstörungen an Fahrzeugen und Betriebsanlagen waren so stark, dass nach der Wiederherstellung des Straßenbahnnetzes die drei Obuslinien in Spandau und Mariendorf zu folgenden Terminen wieder



▲ **BVG-Obus im Spandauer Betriebsteil in den 1930er-Jahren**

Foto: Archiv BVG



▲ **Dieser Obus verkehrte ab 1948.**

Foto: Archiv BVG

den Betrieb aufnehmen: Linie A 97 am 10. Mai 1948, Linie A 32 am 4. Juli 1949 und Linie A 31 am 1. August 1949. Die Linie A 97 erhielt am 1. Januar 1950 die Bezeichnung A 33, so dass die drei Linien in einer Nummerngruppe zusammengefasst waren.

Weitere 15 Triebwagen waren während des 2. Weltkrieges bestellt worden, ihre Auslieferung erfolgte 1945–1947, ihr Einsatz aber erst seit 1948/49 in Abhängigkeit von den genannten Daten der erneuten Inbetriebnahme. Im Jahre 1957 wurden noch einmal Fahrzeuge beschafft, sieben Triebwagen (Zachsige) stellten die notwendige Erweiterung des Wagenparks (wegen des angestiegenen Fahrgastaufkommens und der Einstellung des Anhängerbetriebes) sicher.

Für Zuführungs- bzw. Werkstattfahrten wurden auch weiterhin Straßenbahn-Fahrleitungen genutzt, allerdings nicht mehr mit Hilfe zusätzlich verlegter Fahrdrähte, sondern mit einem Kontaktwagen, der auf den Straßenbahngleisen lief.

Das Ende der Linie A 31 hatte politische Gründe: nach einem Gebietsaustausch kam 1951 West-Staaken unter Ostberliner Verwaltung. Der Grenzverlauf wurde in der Mitte der Fahrbahn des Nennhauser Damms festgelegt. Eine überraschende Grenzsperrung führte am 17. Dezember 1952 zur Einstellung dieser Obus-Linie.

Fahrzeugmangel war die Ursache für die Umstellung der Linie A 33 auf Dieselbetrieb am 16. Oktober 1961, die Linie A 32 folgte am 22. März 1965 und ist im Zusammenhang mit der zwei Jahre später erfolgten Einstellung der Straßenbahn zu sehen.

Alle Obusse und Anhänger wurden mit Ausnahme von zwei Triebwagen verschrottet. Die Wagen 1224 und 488 blieben erhalten und gehören im Zustand bei

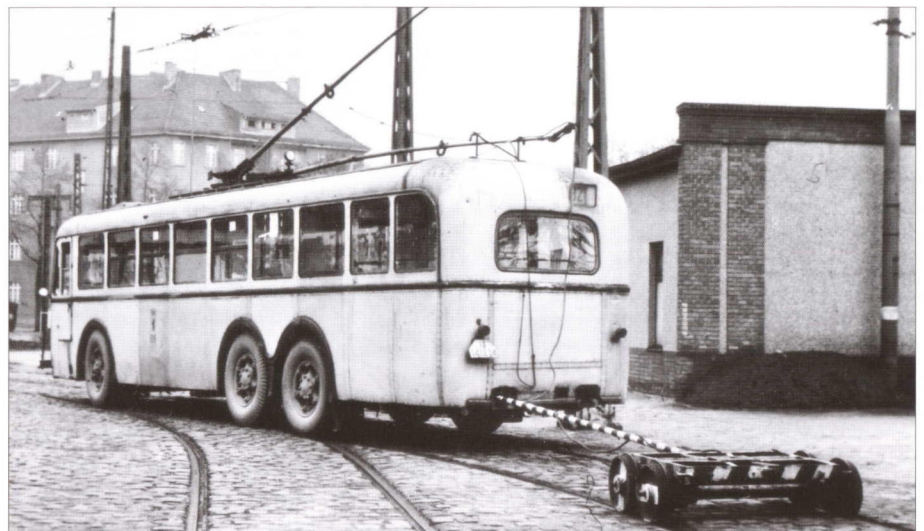
der Betriebseinstellung zur „Sammlung Historische Fahrzeuge der BVG“.

Die drei Linien im Ostteil

Am 1. August 1951 wurde mit fünf Obuszügen der Betrieb auf der Linie O 40 (6,3 Kilometer lang) zwischen Robert-Koch-Platz und Ostbahnhof aufgenommen. In mehreren Etappen folgten die Linien O 30 und O 37, so dass bis 1956 die größte Ausdehnung des Netzes mit 45,5 Kilometern erreicht wurde. Die Linie O 30 wurde zunächst als „Ostring“ betrieben. Von der Grünberger Straße im Zuge der heutigen Omnibuslinie 240 bis zur Greifswalder Straße verlaufend, verkehrte sie über den Alexanderplatz, Rathausstraße, Klosterstraße (hier befand sich eine Zwischenendstelle mit Umsteigemöglichkeit für die Fahrgäste und Haltezeit für Fahrer und Schaffner), Stralauer Straße, Singerstraße und Grünberger Straße mit einer Länge von

23 Kilometern. Der beginnende Umbau des Gebietes um den Alexanderplatz führte bereits ab 1. Januar 1966 zur Aufgabe eines Teiles dieser Linie und zur Linienänderung auf dem heutigen Weg der Linie 240 (18,8 Kilometer). Die Linie O 37 fuhr vom Bahnhof Lichtenberg über Biesdorf und Marzahn zur Leninallee/Dimitroffstraße (16,2 Kilometer). Zu folgenden Terminen wurden diese Obuslinien eingestellt: O 40 am 1. Dezember 1972, O 30 im Januar 1973 (gleitender Übergang), O 37 am 1. Februar 1973. Die Einstellung erfolgte zum Teil wegen bevorstehender Baumaßnahmen (z. B. Neubau Lichtenberger Brücke) und auch, weil keine Neufahrzeuge beschaffbar waren.

Der Fahrzeugpark hatte folgende Entwicklung genommen: Von 1951 bis 1956 wurden insgesamt 46 Triebwagen des Typs LOWA* beschafft. Vorhanden waren ferner 40 Anhänger des gleichen Typs, die teil-



▲ **Auf dem Straßenbahnbetriebshof wurde als Rückleitung ein Kontaktwagen auf Straßenbahnschienen benutzt.** Foto: Archiv BVG



▲ Obus-Doppelstock-sattelschlepper

Foto: Archiv BVG



▲ Obuszug auf der Linie O40, am Königsplatz.

Foto: Archiv BVG

weise aus dem Omnibusbetrieb stammten. Zusätzlich wurden 1959 aus Eberswalde zwei Triebwagen und zwei Anhänger der gleichen Bauart übernommen. Ein weiterer Zugang war 1955 zu verzeichnen: In Anlehnung an die Doppelstock-Sattelschlepper-Omnibusse wurde ein gleichartiges Fahrzeug für den Obus in Dienst gestellt.

Dieser Einzelgänger konnte in verkehrlichen und technischen Belangen nicht überzeugen, der Auflieger wurde bereits Anfang der sechziger Jahre ausgemustert, die Zugmaschine zum Schleppfahrzeug umgebaut.

1965 und 1966 lieferten die Skoda-Werke 17 Triebwagen, die in Berlin ohne Anhänger eingesetzt wurden. Nach der Einstellung des Betriebes konnten die Skoda-Triebwagen an andere Obusbetriebe (z. B. Eberswalde, Gera, Weimar) abgegeben werden, die LOWA-Fahrzeuge wurden verschrottet oder als Lagerräume, Lauben bzw.

Schuppen verkauft. In der Sammlung der historischen Fahrzeuge des Denkmalpflege-Vereins Nahverkehr Berlin e. V. (DVN) ist ein Skoda-Triebwagen (seit 18. Dezember 1998 betriebsfähig) in Eberswalde im Einsatz sowie je ein LOWA-Trieb- und Beiwagen (in Aufarbeitung) vertreten.

Während die Linien in Spandau und Mariendorf wie Omnibuslinien behandelt wurden, sah man das Obusnetz in Lichtenberg/Stadtzentrum als eigenständigen Betriebszweig an. Das zeigte sich an Haltestellen mit der Beschriftung „Obus“, in abweichender Farbe (grün) auf Linienplänen, Fahrscheinen und Deckblättern für Zeitkarten sowie der Linienbezeichnung mit dem Kennbuchstaben „O“.

Vorgesehen waren erhebliche Erweiterungen des Obusverkehrs. So sollte der Straßenbahn- und Omnibusverkehr im Raum Köpenick umgestellt werden, gedacht war auch an eine Verbindung mit dem Lichten-

berger Netz. Bekanntlich kamen diese Vorhaben nicht zur Ausführung.

Zusammenfassung und Ausblick

Berlin kann als einzige Stadt der Welt auf bisher fünf Obusanlagen auf seinem Gebiet verweisen, gefolgt von Paris mit vier und von mehreren Städten, unter anderem Boston, mit drei Anlagen, die nacheinander oder nebeneinander bestanden.

Weltweit wurden seit 1882 ca. 845 Obusbetriebe eröffnet, von denen noch ca. 395 existieren, davon mehr als die Hälfte auf dem Gebiet der ehemaligen Sowjetunion. In den Grenzen der heutigen Bundesrepublik Deutschland beträgt die Zahl der Eröffnungen 92, vorhanden sind heute noch Anlagen in Eberswalde, Esslingen und Solingen. Bemerkenswert sind die 1983 in Essen aufgenommenen Versuche mit spurgeführten Duo-Bussen. Das sind Fahrzeuge, die neben dem elektrischen Antrieb einen Dieselmotor besitzen und auch unabhängig von der Fahrleitung sowie im Stadtbahntunnel verkehren können.

Für die Berliner bleibt die Erinnerung an das „Strippenwunder“ in wenigen Fahrzeugen, vielen Bildern und dem Gedächtnis derer, die hiermit zu tun hatten. Ob „Steglitzer“ oder „Lichtenberger“, Ihre Hilfe bei der Aufhellung vieler Fragen, die in diesem Beitrag nur angedeutet werden konnten, ist erwünscht und ausdrücklich erbeten.

HANS-GEORG WINKLER



▲ Auch auf dem Alexanderplatz fuhr der Obus im Kreisverkehr.

Foto: Archiv BVG

*LOWA bedeutet Lokomotiv- und Waggonbau, das war eine Vereinigung volkseigener Betriebe in der DDR.