



TM

Bereits ab 1969 bis 1971 fuhren im Frühverkehr 5 bis 9 Uhr zwischen Bühlau und Weißig Kraftomnibusse Ikarus 66, obwohl sonst nur Obusse nach Weißig verkehrten



93 Weißig - Bühlau - Fernsehturm

Ab 1973 fuhren Gelenkbusse Ikarus 180 auch auf den Linien 93 (Weißig – Bühlau - Fernsehturm), danach 61 von Löbtau nach Weißig.
Foto (bearbeitet): Sammlung M. Hengst



2 Fotos
Archiv
DVB.
(bear-
beitet)

Die ersten 10 Gelenkbusse Ikarus 280 (1976) auf der 61 nach Weißig waren blau (+2x zum Flughafen), später Senf-Gelb; Unten als Modell:



51B



Oben Ikarus 280 in den 80er Jahren
19-Meter-Gelenkombusse mit 5 Türen heute
noch auf Linien mit Straßenbahnzukunft:



Die Fahrerin des langen MAN hält ordnungsgemäß mit Tür 1 am Blindenleitstreifen
und auch die anderen Türen befinden sich nicht am Papierkorb!



Wenn der Dresdner Obus geblieben wäre, könnte das heute in Dresden - Weißig mit dem Solaris – Obus so, wie oben, aussehen



Bus der Weißiger Nachtlinie 61, früher Obus & 11 auch 0 bis 4 Uhr !

Der „E-Bus“ als „Obus ohne Oberleitung“

Der „E-Bus“ (Hybridomnibusse und weitere Zukunft)

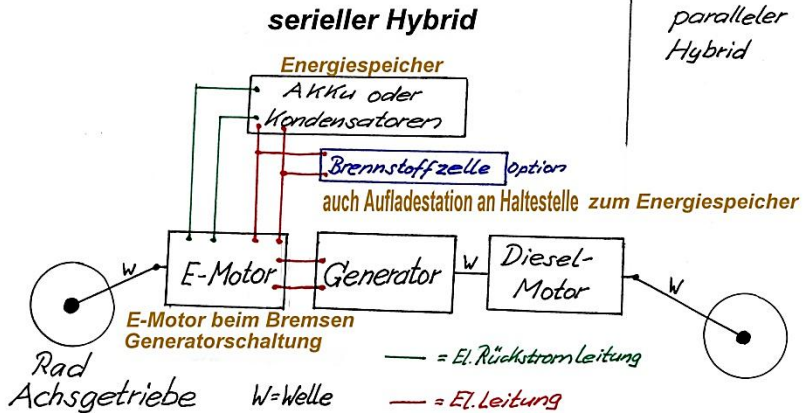
Der Oberleitungsbus „Obus“ hatte früher in Dresden nur einen einzigen Elektromotor, der aber ein Doppelmotor mit doppelten Ankerwicklungen und zwei Kollektoren (jeweils an beiden Enden der Ankerwelle) war. Die Steuerfahrschaltung, auch für die elektrodynamische Motorbremsung, war früher (Siemens) rein elektromechanisch, teils auch pneumatisch (Ansaldo) betätigt. Heute sind das elektronische Thyristor – Steuerungen. In den 80er Jahren wurden bereits Skoda – Obusse mit Gleichstromstellersteuerung geliefert (Erster Obus „mit Musik“, die von Mikroelektronik ausging, in Weimar). Die heutige Technik aber erlaubt es sogar, den Obus ohne Oberleitung fahren zu lassen, bzw. Omnibusse mit Elektromotoren anzutreiben.

Zunächst sind Omnibusse mit einem Hybridantrieb entwickelt und getestet worden. Dabei liefert ein vom Verbrennungsmotor bewegter Generator (dieselelektrisch wie bei einer Diesellokomotive) den Strom für den elektrischen Antriebsmotor; Außerdem werden auch Stromspeicher, wie Akkumulatoren-Batterien und Kondensatoren, auf dem Fahrzeugdach beim Bremsen oder bei Talfahrt durch die auf Generatorbetrieb umstellbaren Fahrmotoren wieder elektrisch aufgeladen. Dabei kann die Fahrzeugsteuerungs- Automatik je nach zur Verfügung stehender Stromkapazität den Elektromotorantrieb speisen oder auch völlig auf den Verbrennungsantrieb umstellen. Durch die elektrische Energierückgewinnung ist eine Kraftstoffeinsparung die Folge! Ein Hybridantrieb ist also ein derart gemischtes und wechselndes System. Dafür gibt es verschiedene Ausführungsformen der Fahrzeuganbieter.



Der E-Bus : Funktionsprinzip auf einen Blick vereinfacht

Energiequellen und Bremsenergierückgewinnung



hier Darstellung ohne automatische Kupplungen, Schalt- und Steuertechnik

Zunächst Bilder der ersten Versuche mit dem parallelen Hybrid:





1964 erhielt Linie N (damals Ikarus 60) nach Dölzschen als erste Buslinie Dresdens eine Nummer, die 82 (heute Linie 62)





Hybrid-Omnibusse sind die nahe Zukunft vor rein elektrischem Antrieb; Oben und unten links Typ serieller Hybrid von Hess, bei dem ein Dieselmotor mit Generator Strom erzeugt, der Elektro-Antriebsmotoren an zwei Achsen speist. Beim parallelen Hybrid unten rechts von Solaris kann außer dem seriellen Elektroantrieb auch noch der Dieselmotor parallel über eine Welle die Achse antreiben. Der Knüller des Hybrid- Antriebs-Systems ist, dass beim Bremsen und bei Talfahrt die Elektromotoren als Generator geschaltet sind und der Bremsstrom in Kondensatoren oder Akkus gespeichert wird; Diese Elektroenergie wird dann zum Fahren ohne Dieselmotorzuschaltung, insbesondere zum Anfahren eingesetzt. **Dieser unweltfreundliche Hybridantrieb verringert die Schadstoffemission eines Dieselmotors erheblich und spart Kraftstoff ein!**



Die aktuelle Entwicklung: **Serieller Hybrid** mit reinem Elektroantrieb der Achsen, ggf. auch mit Haltestellenaufladung der Energiespeicher, ggf. auch mit Brennstoffzelle, auch für mehrere elektrisch angetriebene Achsen



Schweizer Hess BGH-N2C Vossloh-Kiepe Hybridbus in Dresden mit Dieselmotor / Generator und zwei Drehstrom – Asynchronmotoren für die Achsen B und C. Energiespeicher: Superkondensatoren Maxwell für starke und schnelle Aufladung und Energieabgabe



Träume zur Renaissance des Elektroantriebes der Omnibusse werden wahr





Der erste serielle Hybridbus in Dresden, in Folge zweimal bemalt bzw. beklebt



Ganz neu in Dresden: Mercedes-Benz Citaro Blue Tec® - Hybrid
 serieller Hybrid mit Dieselmotor – Generator, Einzelradantrieben an
 den Achsen B und C mit insgesamt vier „radnahen“
 Asynchronmotoren auf den Achsschenkeln am Rad.
 Energiespeicher: Lithium – Ionen - Batterien
 Blue Tec® = Abgasreduzierung mittels Katalysatoren





50 Jahre zwischen zwei Fotografien auf der Grundstraße
Oben MB Citaro Hybrid heute, unten Škoda-Obus (aus Archiv DVB)





Oben Haltestelle Steglichstraße auf der Grundstraße
Serieller Hybrid MB Citaro, erstmals mit Fahrtzielanzeige am Heck





Rückseite des Hybridomnibusses MB Citaro
Erstmals mit Fahrtzielanzeige am Heck des Busses

Die elektronische Fahrtzielanzeige erfolgt im Frequenzwechsel in oberer und unterer Hälfte des Anzeigefeldes, und wird daher bei kurzer Belichtungszeit von der Kamera nur halb erfasst, während das (träge) Auge das gar nicht registriert.

MAN NL 253 Lyons City serieller Hybrid seit Anfang 2012 bei DVB



63B

Hier der schicke MAN-Hybrid nochmal
bei „Satra“ / Sachsentrans, Partner der DVB, auf Linie 85:



E-Bus, Skizze zum künftigen Energie-Tanken an Haltestellen:



Bisher dieselelektrische Omnibusse werden künftig auf die Komponente Dieselmotor völlig verzichten können, wenn ausreichend autonome Elektroenergie in diesem E-Bus erzeugt wird oder durch Haltestellenaufladung des Energiespeichers zugeführt wird.

Für die autonome Energieversorgung werden gegenwärtig mittels Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen zur Stromerzeugung getestet. Das Abgas ist dabei nur Wasserdampf!

(Anmerkung: Die heutigen „Wasserstoffbusse“ in Berlin verwenden den Wasserstoff direkt als Kraftstoff im Verbrennungsmotor.)

Zur Aufladung an der Haltestelle kann in Städten mit einem Gleichstromnetz dieses zweipolig angezapft werden. Akkus oder Kondensatoren im E-Bus als Energiespeicher brauchen ohnehin Gleichstrom. Allerdings sind auch Drehstromkontakte sinnvoll. Aktivierbare Kontakte gemäß Straßenbahn Bordeaux auf der Fahrbahn oder an der Bahnsteigkante sind in strengen Wintern nicht sicher bei Wasser-, Schnee/Eis- und Streusalzeinfluss. Auch eine induktive Übertragung von oben oder wettergeschützt unter der Fahrbahn ist möglich, obwohl es da Übertragungsverluste gibt.

(Zur Stromversorgung und Steuerung der Elektroantriebe von Straßenbahn und Bus siehe: Literaturangabe „Kleines Dresdner Bilderbuch 3“)

Skizze zu induktiver Aufladung im Betriebshof, ggf. auch in der Fahrbahn:



Den Mercedes-Benz Citaro gibt es bereits auch als Brennstoffzellenbus der ersten Generation mit elektrischem Asynchronmotor; Testfahrzeuge sind u.a. im Einsatz in Hamburg, London, Stuttgart und Peking. Ab 2011 erprobt Mercedes-Benz in Großversuchen u.a. in Hamburg den „Citaro FuelCELL-Hybrid“ mit Brennstoffzellenantrieb im Liniendienst! Siehe Foto unten von Daimler AG (COM/CV) Neueste Meldungen berichten von einem neuartigen Betriebsstoff, in dem der Wasserstoff gebunden ist. Damit sinken die von Wasserstofftanks ausgehenden Gefahren erheblich.



Inzwischen fährt 2015 der Elektrobus (E-Bus) mit rein elektrischem Antrieb in Dresden zur Probe im Linieneinsatz. Die von ivi.Fraunhofer Dresden entwickelte Schnell-Ladung der Lithium-Ionen-Akkus an der Endstelle ermöglicht jetzt den durchgehenden rein elektrischen Linieneinsatz ohne Zuschaltung eines Dieselmotors. Bergab und beim Bremsen erfolgt außerdem die Bremsenergierückgewinnung. Ein TU-Projekt dient demnächst einer ständigen E-Bus-Linie Übigau-Mickten. Bilder vom E-Bus im März 2015 in Dresden, hier an der Ladestation:





„Fraunhofer“ E-Bus an der Steglichstraße und am Blauen Wunder





Versuchsfahrzeug AUTOTRAM des Fraunhofer Instituts :
 (noch ohne Bild: überlanger dreiteiliger AUTOTRAM-Bus im Test)
 Test verschiedener Antriebssysteme
 dieselelektrisch, Energiespeicher Akku und Kondensator,
 sowie Energie aus Brennstoffzelle.
 Aufladung an der Haltestelle: Kreisel als Generatorantrieb
 in hohe Umdrehungszahl versetzen
 oder Aufladung des Energiespeichers an einer Elektro - Tankstelle.
 Automatische Lenkung durch optische Erfassung der Fahrspuren
 Die Testergebnisse zur Energieversorgung könnten auch
 längeren energieautonomen Bahnen nutzen.
 Prognose 24 m und 36 m lange E-Busse
 (Elektro – Omnibusse, kein Oberleitungsbus)



In der Schweiz wurden im 20. Jahrhundert auch „Obusse ohne Oberleitung“ eingesetzt: die Gyrobusse. Dieser Elektrobus hatte einen Kreisel unter dem Wagenboden, der den Antrieb bewegte; Der Kreisel wurde von einem Elektromotor in Schwung und hohe Umdrehungen gebracht; Nur an den Haltestellen war ein Mast zur Stromversorgung der drei Kontakte am Bus. Beim Halt wurde der Kreisel vom Elektromotor wieder in schnelle Umdrehungen versetzt:



2 Fotos im Verkehrsmuseum Dresden. Bild unten: die Seile von Dresdner Standseilbahn (Modell hier) und Schwebebahn (siehe Anhang 5) wurden ursprünglich von Dampfmaschinen gezogen, heute aber von Elektromotoren



Omnibus - Geschichten

Erinnerung an den Obus aus der Kindheit

Als Weißiger Kinder haben wir natürlich jede Obus- Wagen- Nummer gekannt und bei Glatteis oder Schneeglätte mit unserer Schaufel Sand an die Haltestelleneinfahrt gestreut. Denn zum Schrecken der Obusfahrerin und der Fahrgäste schob der schwere Anhänger bei Glätte bzw. beim Bremsen den ganzen Obuszug quer über die Straße.

Stets haben wir der ersten deutschen Obusfahrerin und bald auch ihren Kolleginnen freudig zugewinkt. Den männlichen Obusfahrern hat das damals gar nicht gefallen.

Ein kleines Erlebnis zum ersten Obus mit Schaffnersitz, dem Werdauer Nr. 164:

Der Obus wollte an der Haltestelle Heidestraße nicht weiterfahren. Aufgeregt rannte die Schaffnerin aus dem Bus und jammerte, dass ihre Fahrscheinblocks aus dem Blockhalter gefallen und nicht mehr auffindbar waren. Vielleicht habe ich sie auf dem Klo am Endpunkt verloren, sagte sie. Eine liebe Weißigerin lieh der Schaffnerin ihr Fahrrad und diese radelte zurück zum Klo am Dorfteich. Doch sie kam enttäuscht und ergebnislos zurück. Da interessierte sich nun doch auch der Obusfahrer ernsthaft für dieses Problem, suchte im Obus..... und fand alle Fahrscheinblocks, die hinter den noch ungewohnten Schaffnersitz gerutscht waren.

Erinnerungen an den Busbahnhof Blasewitz in seiner Blütezeit

Die Obusschaffner

Sie gehen nach Bü, Sie nach To, nach Wa, nach Tra, nach Nau..... sagte 1958 die Kadertante des VEB(K) Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden zu den bei ihr zwecks eines Ferieneinsatzes als Schaffner (das war früher der, der das Fahrgeld auf Bahn oder Bus kassierte und zur Abfahrt klingelte) Schlange stehenden 16jährigen Schülern. Als ich an der Reihe war und sie meine Wohnadresse mit der des nächstgelegenen Betriebshofes verglich, sagte sie: Sie gehen nach Bla ! Das hieß Busbahnhof Blasewitz!

Mein erster Schaffnerdienst erfolgte auf der Obuslinie C (später 61) unter Anleitung eines Lehrschaffners, der mich am Ende seiner

einführenden Erläuterungen ab Haltestelle Steglichstraße bergabwärts selbstständig das Aus- und Einsteigen mit Zeitkartenkontrolle über den am Obus ohne Schaffner mitgeführten Anhänger überwachen, zur Abfahrt klingeln, Türen druckluftbetätigt schließen und Fahrscheine für 20 Pfennig verkaufen ließ. Außerdem hatte der Schaffner/die Schaffnerin die nächstfolgende Haltestelle mit lauter Stimme auszurufen ("Die Nächste Schillerplatz Blasewitz!") und Auskünfte über Fahrplan und über Umsteigeverbindungen zu geben. Dafür führte er auch ein Dresdner Haltestellen- und Straßenverzeichnis mit.

Der Schaffner half den Einsteigenden die Stufen in den Bus hinauf und hob und sortierte Kinderwagen und Gepäckstücke der Fahrgäste. Das war ein umfangreicher individueller Service! Auch wenn der Obus, wie damals üblich, völlig überfüllt war, musste der Schaffner das alles zwischen zwei Haltestellen gewissenhaft und schnell abwickeln. Darüber wachten der plötzlich zusteigende Fahrscheinkontrollleur und der Obusfahrer, der natürlich den Fahrgästen Pünktlichkeit geben wollte, aber auch seine Pause an der nächsten Endstation gesichert haben wollte. „Sie sind der Schnellste!“ sagte Obusfahrerin Ursula Krah zu mir, und da dürfen Sie die Urlaubsvertretung für meine Schaffnerin machen. Das war ein Erfolgserlebnis für mich. Ich hatte damals aber noch keine echte Verkaufsschulung hinter mir und war nur auf Schnelligkeit bedacht.

Da musste ich leider an der Haltestelle Niederwaldstraße mit anhören, wie Zusteigende sagten: Komm, wir gehen in den Anhänger, vorn ist der böse Schaffner!

Ich musste also, und später und auch heute noch, schrittweise dazulernen.

Der Obusschaffner musste aber auch Anhänger ab- und ankuppeln können, Bremsproben überwachen, Radmuttern nachziehen und vor allem die auf der kurvenreichen Grundstraße häufig entgleisenden Stromabnahmestangen, die Ruten, mit Hilfe einer dreifach zusammenzusteckenden Stange schnell wieder an die Fahrleitung fädeln können. Da war natürlich ein kleiner Trick dabei.

Ein bei den Obusfahrern besonders beliebter Schaffner war der, der früh weit vor dem Fahrer in der Obushalle Blasewitz eintraf und im Obus das Licht, die Heizung und den Kompressor einschaltete, das Fahrersitzkissen zurechtrückte und den Luftdruck der Reifen mittels Reifenhammer prüfte; Da brauchte der Obusfahrer nur noch loszufahren!

Der Obusschaffner sah nach den hochgehaltenen Zeitkarten der in den Anhänger Zustiegenden, bediente elektropneumatisch gesteuerte Türen, klingelte zu Abfahrt und kassierte das Fahrgeld im Obus mit Geldtasche, „Galoppwechsler“ für das Kleingeld und Fahrscheinblockhalter am Trageriemen :



Von der Kasse geblitzt

Nun zu den Personen, die in der baulichen Anlage des Busbahnhofes Blasewitz tätig waren . Im Luftraum der ehemaligen Pferdebahnhofe war die Kasse, die den Schaffnern die Fahrscheine ausgab und dafür das mühevoll im schaukelnden Bus kassierte Geld haben wollte. Auch damals wurde man schon geblitzt; so hieß die Überprüfung des Schaffnerkontos durch die Kassen-Diensthabende. Das Geld wurde sorgfältig auf einem Zahlbrett aufgetürmt, und ein Manko von 40 Pfennigen durch falsch ausgegebenes Wechselgeld war schon ein harter Schlag, denn ein Busschaffner erhielt nur einen Stundenlohn von 1,16 Mark, der Obusschaffner wegen des zu überwachenden Anhängers ca. 50 Pfennig mehr. Da reichten 14 Tage Ferieneinsatz gerade für die Schuhe zu 72,- Mark, die ich mir geleistet habe, weil ich bis dahin abgelegte Schuhe von meinem Vater an den Füßen hatte.

Der Zahnarzt

Im Gebäude der ehemaligen Pferdebahn neben der Bushalle Blasewitz hatte aber auch der Betriebszahnarzt der Verkehrsbetriebe seinen Hauptsitz. Herr Schmidt war Empfänger eines Niedriggehaltes und hatte außerdem noch die in einem Straßenbahnanhänger installierte fahrbare Zahnstation zu betreuen. Diese wurde täglich zu einem anderen Betriebshof gefahren. Herr Schmidt hatte Freifahrt und musste als normaler Fahrgast mit der Straßenbahn (kein Dienstauto, das hatte der Parteisekretär) zu den auch im Tagesverlauf wechselnden Einsatzorten fahren. Meinen Zähnen hat er viel Gutes getan, und wenn da zwischendurch ein Gespräch rübergekommen ist, hat er mir u.a. erklärt, warum seine Sprechstunde bereits um fünf Uhr früh beginnt.

Frau Thümmel und Papa Pönisch

Von den vielen Blasewitzer Schaffnern und Busfahrern sind mir besonders Max Thümmel und seine Frau, natürlich auch die Familie Jost, in Erinnerung geblieben. Frau Thümmel wurde nämlich später die letzte in Dresden auf einem Bus und auch auf einer Bahn tätige Schaffnerin. Das waren bereits als Rentnerin ausgeführte Schaffnerdienste am Wochenende auf dem Heidemühlbus.



Frau Thümmel und der Heidemühlbus warten hinter dem Platz der Einheit, heute Albertplatz, auf Ausflügler Foto: Norbert Kuschinski

Als ich damals meinen letzten Dienst mit ihr auf dem Heidemühlbus als Busfahrer ausführte, haben wir das rechte Vorderrad verloren. Das hätte schief ausgehen können, aber ich habe das durch den Bruch eines Bauteiles hervorgerufene Rumpeln bemerkt und noch abbremsten können.

So ist es auch zu Pfingsten 1958 dem Obusfahrer Fritz Pönisch ergangen, als er in seiner ihm als Papa Pönisch nachgesagten gemächlichen Fahrweise die Haltestelle Körnerplatz in Richtung Blaues Wunder verließ und plötzlich die gekröpfte Vorderachse des Henschel-Obusses Nr. 151 auf Grund eines Dauerbruches (dagegen sind auch die für das ICE-Unglück in Eschede verantwortlich gemachten Eisenbahningenieure nicht gefeit!) brach. Der Obus überfuhr den Fußweg zwischen einem Kinderwagen und einem Baum und stürzte den Abhang an der Brückenrampe herab; Doch über einem Hühnerstall blieb Dank Papa Pönischs Bremsmanöver (Lenken ging nicht mehr) und der Last des oben stehen gebliebenen Anhängers der Obus hängen. Alle wurden unverletzt herausgebracht und der Schaffner, nicht etwa Papa Pönisch, erlitt einen Schock, so hat er sich für die ganze Sache verantwortlich gefühlt. Ich kann das so genau berichten, weil ich in diesem Anhänger gesessen habe, und als ich dann mein Praktikum in der Buswerkstatt Blasewitz gemacht habe, mussten wir bei jeder Obusdurchsicht mit dem Schraubenzieher den Dreck von der gekröpften (d.h. sie hat einen Bogen unter dem Wagenboden) Vorderachse abkratzen, um evtl. einen Riss zu einem drohenden Dauerbruch zu entdecken. Das war sicher nicht die richtige Methode dafür. Doch heute beherrscht man den Dauerbruch (z.B. Achsbruch nach Millionen von Lastfällen auf Grund einer Kerbe oder einer Blase im Material) weit aus besser durch Verwendung hochwertiger Stähle beim Fahrzeugbau und Anwendung qualifizierter Prüfmethoden. Unten: Kraftomnibus MAN heute mit Anhänger von Göppel





Foto: Archiv DVB, auch Sammlung Peter Miersch

Erläuterung zum Foto: Schneeglätte hat 1953 den Obus 159 nicht bis nach Weißig kommen lassen. Vermutlich haben festgefahrene "Schneehuckel" auf der Fahrbahn die pneumatische Lenkhilfe der vierfach bereiften Vorderachse irritiert. Bei den heute üblichen Lenkhilfen und Bremssystemen ist ein derartiger Unfall nicht mehr denkbar.

Die Fahr- und Dienstplanexperten

Bevor nun zum hinteren Teil des Busobjektes Blasewitz mit der Werkstatt weiteres gesagt wird, muss noch erwähnt werden, dass im mittleren Teil des Objektes der Dienstplanmacher oder besser - Experte Herr Werner aufzufinden war. Dieser beherrschte die Dienstplanbildung mit Wagenbindung des Fahrpersonals perfekt. Da waren schon einige handwerkliche Fertigkeiten dabei, die sogar Professor Rüger†, ein Blasewitzer aus der Wäagnerstraße, begutachtete, als er ein mathematisches Modell für seine Lehre und seine Studenten, die späteren Verkehrsingenieure, entwickelte. Der Blasewitzer Professor hat seine Fahr- und Dienstplanwissenschaft auch den auszubildenden Verkehrsmeistern im Busbahnhof Blasewitz vermittelt und mit den Busfahrern der Linie 85 über kürzest mögliche Fahrzeiten auf der Linie gestritten.

Die sogenannte Wagenbindung des Fahrpersonals hat erzielt, dass immer das gleiche Personal mit dem gleichen Bus fuhr. Das hatte z.B. bei den ein Qualitätsprodukt darstellenden IFA-H6B- Omnibussen vom Bushof Blasewitz das Ergebnis, dass Fahrer und Schaffner ihr eigenes Objekt äußerst sauber hielten, pfleglich damit umgingen,

im Advent schmückten und freitags die zusätzlichen Sitze für den Reisebüroverkehr am Wochenende einbauten.

Das war schon was.....und alles freiwillig und bewusst. Das gehört eigentlich schon zu Lenins Artikel „Die große Initiative“; Aber derartige Initiativen hatten später nicht allgemein und allumfassend Erfolg.



IFA H6B auf seiner Stammlinie H (Schilder wie 1958 eingesetzt), aber auch als Verstärker auf der Obuslinie nach Bühlau in die verschneite Heide

Die Hauptwerkstatt Blasewitz

Der Federschmied

Nun wird endlich verraten, was im hinteren Teil des Busobjektes Blasewitz war. Da war die Hauptwerkstatt Blasewitz mit Kfz.- und Obuselektrikern, Schlossern, Stellmachern, Polsterern/Sattlern, Motorenbauern, Lackierern und dem Federschmied. Letzterer hatte die beeindruckendste Tätigkeit. Er hatte zwar Hebezeuge, um die riesigen und schweren Federblätter ins und aus dem Schmiedefeuer zu heben, aber musste diese auch halten und kurz anheben, wenn er sie auf dem Amboss richtete oder im Wasserbad härten wollte. Das war Schwerstarbeit und Präzision zugleich, denn so eine Feder durfte ja auch nicht brechen.

Die Atombrigade

In der Hauptwerkstatt Blasewitz wurden die regelmäßig vorgeschriebenen Durchsichten und täglich angefallene Reparaturen vorgenommen, aber auch Obusse und Kraftomnibusse grundüberholt; Das heißt eigentlich, diese wurden völlig abgewrackt und neu wieder aufgebaut. Das machte die vielfach ausgezeichnete, mit dem Spitznamen Atombrigade bedachte Gruppe von Herrn Lewandowski. Und wenn im November alle Busse des für Dresden vorgesehenen Planes generalüberholt waren, baute diese Brigade zusätzlich bis Jahresende weitere Busse aus anderen Verkehrsbetrieben neu auf. Siehe oben: freiwillig und bewusst; leider hat dieses Prinzip nicht allumfassend funktioniert. Auch ich war von diesem Arbeitsfieber angesteckt und habe dem Berufs-Schlosser zur Seite stehend oder hebend bis in die Nacht hinein zusätzlich den Motor an einem Bus Ikarus 60 gewechselt, damit er am nächsten Tag wieder im Berufsverkehr rollen kann und es zu keinem Fahrplanausfall kommt.

Auch diese Omnibusse wurden von der „Atombrigade“ grundüberholt:



Oben Ausschnitte aus zwei Fotos zur TH im April / Mai 1955, Zellescher Weg am Mathematisch-Physikalischen Institut der Technischen Hochschule SLUB Dresden / Deutsche Fotothek / Fotos: Walter Möbius





Der Ikarus 60 nach dem Motorwechsel in der Nacht, Foto Archiv DVB
(Linien-Anzeige mit ausgestanzter, hinterleuchteter Aluminiumtafel)

Die Ingenieure

Es gab da im Hinterteil des Blasewitzer Busobjektes natürlich nicht nur praktisch Tätige, sondern auch Leiter und Ingenieure, die das alles vorbereiteten und steuerten. Da möchte ich nennen: den späteren Professor der Verkehrshochschule Heider, seinen Mitwirkenden Dr. Torges, Herrn Wollmann, der mir zu Silvester 1960 eine gute Rede und eine Mettwurst bescherte, Herrn Giesel und seinen Sohn und Nachfolger Thomas Giesel (heute Verkehrsmuseum). Die haben ja nicht nur für die Omnibusreparatur gesorgt, sondern auch die erste, noch vom Busfahrer bediente Zahlbox, die erste Zahlbox für die Selbstbedienung der Fahrgäste und den ersten sogenannten Entwerfer der DDR (Vorbild Budapest) für nur im Vorverkauf zu erwerbende Fahrscheine entwickelt.

Der Busbahnhof Blasewitz und seine Hauptwerkstatt haben also demnach ein umfangreiches Arbeitsplatzreservoir angeboten.

Die Krone

Und nun kommt die Krone vom Ganzen: Direkt neben der hinteren Obushallen- und Werkstatteinfahrt des Blasewitzer Objektes befand sich die Kneipe Zur Krone. Dort haben Dienstschluss habende Fahrer und regelmäßig Fahrlehrer Streich ihr Feierabendbier genossen. Fahrlehrer Streich hat das besonders ausgeglichen getan, denn er hatte im Tagesverlauf seinen Fahrschülern haargenau beigebracht, dass das Kuppeln und Gas- und Zwischengasgeben beim Schalten auf so einem Büssing - Omnibus des Baujahres 1938 ganz genau so funktioniert, wie auf einer Waage. Er hat sich aber mit uns, seinen Fahrschülern vom Juli 1964, dann doch vor dem damals modernen Ikarusbus mit Heckantrieb fotografieren lassen (Foto privat):



Büssing: Zwischengas und Zwischenkuppeln! Foto: Archiv DVB

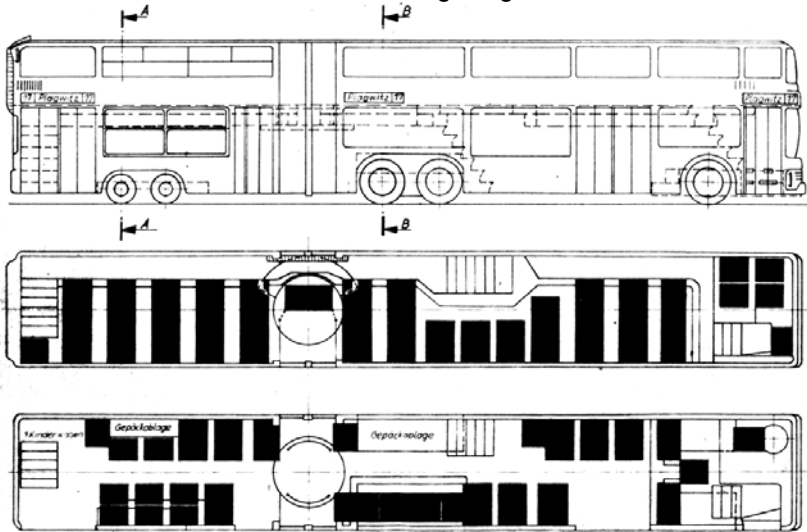
Der Gelenk-Doppelstock-Omnibus

In der DDR gab es durchaus positive Zielstellungen. So sollte auch die Beförderungsqualität angehoben werden, indem der Sitzplatzanteil in Bussen und Bahnen erhöht wird, damit möglichst fast jeder sitzend mitfahren kann! Da ich mit Arbeiten für die „Prognosen“ des Ministeriums und der VVB Automobilbau beauftragt war, fiel mir zur Verwirklichung des hohen Sitzplatzanteiles unter der Bedingung der damaligen maximal zulässigen Fahrzeuglänge von 16,5 Metern nur ein, dass wir da einen Gelenk-Doppelstock- Omnibus (GDO) brauchen. Ich habe diesen bereits 1969 skizziert und im Prinzip entworfen (in der Freizeit am Wochenende). Zuerst habe ich den Entwurf bei der Kammer der Technik ins Gespräch gebracht. Dann wurde er in die Prognose des Ministeriums für den Zeitraum von 1970 bis 2000 aufgenommen. Die Skizze ist auch an die die DDR mit Omnibussen beliefernden Ikarus- Werke in Budapest gegangen. Gebaut hat einen Gelenk- Doppelstock- Omnibus dann aber die westdeutsche Firma Auwärter (Neoplan).

Na gut, wir haben es versucht. Aber die Möglichkeiten im Sozialismus hatten ja nicht einmal für den Niederflur- Omnibus gereicht. Aber Ideen hatten wir schon! Auch die bereits 1969 eingeforderten technischen Details wie Klimaanlage, elektrodynamische Bremse und Laufräder von minimalem Durchmesser sind später im LKW- und Bus-Sektor des Westens Wirklichkeit geworden. Auch die Brennstoffzelle, den Radnaben- Elektroantrieb, die (eigentlich historische) Wirbelstrombremse, eine Federspeicher- Feststellbremse und großflächige Fahrtzielanzeigen hatten wir bereits 1969 bedacht. Allerdings schätzte ich damals ein, dass 360 KW Motorleistung ausreichend seien. Das wäre heute wahrscheinlich zu gering angesetzt.

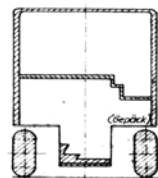
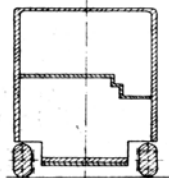


S.79 Kopie des Entwurfes des GDO (Gelenk - Doppelstockomnibus) von 1969 (hier unmaßstäblich), Entwurfszeichnung: Thomas Mösche, Technische Zeichnung: Angela Stiller



Schnitt A-A

Schnitt B-B



Achtung!
Bei mehr als 4000 mm Gesamthöhe Fußbodenober- und Untergang im Oberdeck möglich

unverbindliche Prinzipdarstellung (Veränderungen bei Konstruktion evtl. unumgänglich)!

- Gesamthöhe: m m 3550 (oder 4250)
- Länge: m m 17000
- maximale Ganghöhe im Oberdeck: m m 1800 (oder 1850)
- maximale Ganghöhe im Unterdeck: m m 1800 (oder 1900)
- Bug-Unterflur: Dieselmotor oder künftige Brennstoffzelle als Energiequelle und Einzelradantrieb mittels in Radnabe eingebautem Elektromotor
- selbsttragende Karosserie
- Einzelaufhängung oder gekuppelte Achsen zur Entlastung der niedrigen Fußbodenhöhe
- elektropneumatische Lenkung, Nachläufer - Räder zwangsgelenkt
- Wirbelstrombremse für Nachläufer - Räder
- Kurzschlußbremse für Antriebsräder
- Feststellbremse elektromagnetisch geloster Federspeicher
- Klimaanlage im oberen Wagenheck

Bei Ausführung interner Gesamt höhe von 4000 mm können Sitzplätze mehr im Ober- deck einbaufähig sein. Fußbodenober- und Untergang im Oberdeck möglich (1)

Oberdeck
57 Sitzplätze

Unterdeck
42 Sitzplätze
66 bzw. 117 Stehplätze
(Stehplatzfläche 16 m²)

Platzangebot:		Ausführung in 3550		in 4250 mm Gesamthöhe	
- Sitzplätze	39	165	100	176	176
- Stehplätze (225 m ² /Pers.)	66	66	117	117	117
- Sitzplätze	39	216	117	227	227
- Stehplätze (215 m ² /Pers.)	117	117	117	117	117

- 1) unten zusätzlich 5 Sitze anstelle Gepäckablage, abzw 5 Stehplätze dabei verlustig
2) unten zusätzlich 3 bzw 5 Stehpl: in nur höherer Kinostwagenische

1969	70	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	850	900	950	1000
------	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

Thomas Mösche
Angela Stiller

Diag.-Ing. snc. Mösche
Karl-Dresdner

Gelenk-Doppelstockomnibus
(Prinzipdarstellung)

1-50

Und hier ist der Gelenkdoppelstockomnibus von Auwärter / Neoplan, den es heute noch in einem Exemplar in Dresden gibt :



Es hätte auch ein Gelenkdoppelstock - Obus sein können für die Realisierung der Forderung nach „mehr Sitzplätzen“ unter der früheren einschränkenden Zulassung der maximalen Fahrzeuglänge. Allerdings hätten gerade die Sitzplatzbedürftigen nicht die Stufen ins Oberdeck zu den zahlreichen Sitzplätzen hoch steigen und vor allem nicht rechtzeitig wieder herunter steigen können. Auch Haltewunsch- und Türvorwahlknöpfe gab es damals noch nicht.



fiktiver Gelenkdoppelstock – Obus im unteren Bild

Aber dem Erfordernis einer höheren Anzahl von Sitzplätzen kann man heute Dank neuer Zulassungsbestimmungen zur Fahrzeuglänge und der technischen Innovation auch mit niederflurigen Dreiachsern, Anhängern und vierachsigen Gelenkonnibussen gerecht werden, heute z.B. mit dem Mercedes-Benz CapaCity von Evobus Mannheim:



Unten vierachsiger Serienwagen Mercedes-Benz aus Darmstadt im Test in Dresden:



81B

Test 2004 in Dresden: Maxibus 25 m von van Hool Belgien,
Turbodiesel, noch kein E-Bus, nur eine Antriebsachse. 2 Fotos DVB



Unten: Bus mit Anhänger von Göppel/Thüringen im Test in Dresden;
Der alte Obus-Anhänger lebt wieder auf:



Das Fahrplanbüro in den 60er Jahren

Seit Kriegsende bis Mitte der 90er Jahre, als der Umzug der Dresdner Verkehrsbetriebe ins neue Verwaltungsgebäude nach Trachenberge erfolgte, hatte die Verkehrsdirektion, und damit auch das Fahrplanbüro, den Sitz in der zweiten Etage des Hochhauses am Albertplatz/Platz der Einheit. Und dort aus dem Fahrplanbüro drang durch zwei dieses Büro abschirmende Glastüren in den 60er Jahren dicker Tabaksqualm. Den erzeugten Paul Opitz und Walter Fritzsche mit ihren Zigarren. Gerda Pabst, später verheiratete Nacke (ursprünglich erste Dresdner Obusfahrerin) und ein weiterer Kollege, der ganz allein die Umleitungspläne ausarbeitete (heute macht das die Operativtechnologie mit mehreren Fachleuten) und der zur Beruhigung ständig kleine Kohlrabis verkaufte, mussten diesen Qualm ertragen. Die Erlösung vom Qualm kam, wenn Walter Fritzsche pünktlich neun Uhr ein altes Tablett mit vier unterschiedlich bunten Kaffeetöpfen griff, mit dem rechten Fahrstuhl (exakt: Aufzug) in die Küche in den achten Stock fuhr (der linke genauso nostalgische Fahrstuhl führte nur bis zur 6.) und mit duftender Bohne zurückkam. Paul: „Aber Walter, das musst doch nicht immer Du machen!“ Walter: „..... „Doch Paul, das steht mir dienstgradmäßig zu!“



**Die Mannschaft des Fahrplanbüros: 2.v.l. „Fahrplanmaler“ Walter Fritzsche
3.v.l. Gerda Pabst, erste Dresdner Obusfahrerin (verh. Nacke)
Ganz groß oben Fritz Opitz, der Chef
ganz rechts der Kohlrabi-Kollege
Foto: Sammlung Gerda Nacke**

Und wie waren die Dienstgrade verteilt?:

Paul war der Chef, der das Sagen haben musste. Er und Gerda haben alle Fahrpläne ausgearbeitet. Die Aufgabe des Kohlrabi-Kollegen wurde bereits gestreift, und Walter Fritzsche als ehemaliger Zittauer Einzelhändler, der seine Ware früher in Schönschrift mit Kreide auf schwarzen Tafeln angepriesen hatte, war nicht nur Kaffeeholer vom Dienst, sondern insbesondere Fahrplan- und Aushangschreiber, nicht auf dem PC, nein mit Tusche und Feder auf Alu- Matrizen, die die Druckerei im siebenten Stock dann verarbeitet hat. Sämtliche Personalfahrpläne, Aushangfahrpläne und Umleitungsbekanntmachungen stammten buchstäblich aus seiner sauber und exakt geführten Feder! Die Initialen WF auf jedem dieser Stücke haben das bezeugt.

Nun noch etwas zur damals angewandten Technologie der Fahrplanerarbeitung:

Für die wichtigsten mit mehreren Linien belegten Strecken wurden auf einem DIN A4-Millimeterblatt, dem sogenannten Musterblatt, die Fahrplanverknüpfungen der Linien hinsichtlich gleichmäßigem Zugabstand, Umsteigeanschlussgewährung und Vermeidung von Fahrplankreuzungen in eingleisigen Strecken ausprobiert, bis die endgültigen Musterblätter gefunden waren. Ausgangspunkt dafür war stets die meterspurige Linie 31 Niedersedlitz - Kreischa mit durchweg eingleisigen Abschnitten.

Ausgehend von den Musterblättern wurde dann auf einem für jeweils eine Linie geltenden „Schal“ der Linienumlaufplan graphisch mit Bleistift und Zeichendreieck ausgearbeitet. Die ganze Grafik mit einer Zeit- und einer Wegachse (aber genau umgekehrt wie bei der Reichsbahn) auf einem etwa 150 cm langen Millimeterblatt sah auch aus wie ein Schal; Und für die Vielzahl derer gab es extra breit gezimmerte Ablagefächer.

Mit Paul und Walter sind wir aber damals in den 60ern bereits den ersten Schritt in die damals noch weit entfernte computergestützte Fahrplanerarbeitung gegangen. Wir (Dr. Kautzschmann und der Verfasser) hatten Verkehrsdirektor Haase mit einem innerdienstlichen Fachvortrag überzeugt, viel enger mit Dr. Rüger (später Professur), dem ÖPNV-Experten der DDR zusammenzuarbeiten. Für den Fahrplan ab 1.11.1967 war es dann so weit. Durch Fahrermangel bedingt musste erstmals ab 20 Uhr der 20- Minutenverkehr eingeführt werden. Das war nicht all zu hart für die Bevölkerung, da damals abends ohnehin der Fernseher den Vorrang hatte und abends nur wenige Menschen unterwegs waren. Trotzdem hatte durch diese

Zugfolgedehnung bedingt die Anschlussgewährung bei der Fahrplanverknüpfung oberste Priorität gewonnen. Mit Professors Unterstützung haben wir damals seine mathematischen Verknüpfungsrechnungen, die eigentlich schon die Grundlage für spätere Computerprogramme waren, „zu Fuß oder per Hand“ durchgeführt. Paul und Walter haben dann nach den entsprechenden Abfahrtszeit-Vorgaben ab Endpunkt ihre Schals gemalt... und ich durfte die Linie 18 Pillnitz-Leutewitz malen; Dabei mussten natürlich auch noch die Aus- und Einrücke-Fahrten und der Nachtverkehr konstruiert werden.

Am Rande: Auch elektronische Taschenrechner gab es noch nicht, und wir haben uns bei der statistischen Abteilung die mechanische handkurbelbetriebene Rechenmaschine ausgeliehen.

Paul Opitz und Walter Fritzsche waren auch im „Praktikum“ auf der 57 mit Unioner und Beiwagen im Frühberufsverkehr oder am Wochenende nach und von der Weihnachtsmesse in der Stadthalle ein Paar. Paul war der Fahrer und Walter der die Fahrgäste liebevoll betreuende Schaffner !

Die Anfänge der computergestützten Fahr- und Dienstplanung

Fahrpläne, Dienstpläne und Wagenlaufpläne wurden bis Ende der 70er Jahre in Schönschrift von Hand aufgemalt oder geschrieben. Die Fahrplanbücher wurden in der Druckerei von Hand im Bleisatz gesetzt und dann gedruckt. Das ging so, bis das Büromaschinenwerk Sömmerda und auch Robotron Dresden die ersten Bürocomputer, später Personalcomputer (PC) genannt, zur Verfügung stellten. Ich habe für deren Nutzung bei einem dann effektiveren Fahrplansatz in den Arbeitskreisen der Kraftverkehrsbetriebe agitiert (Werbung auf ostdeutsche Weise). Unsere Programmierer haben dafür die Programme erarbeitet, und alles schien dadurch leichter und schneller zu werden. So meine agitatorische Theorie. Aber es dauerte, bis ein Programm fertig wurde und immer wieder wurde nachgebessert, bis es allen unterschiedlichen Nutzerbetrieben gerecht war. Einen Zeitplan gab es aber auch, und wir trauten uns nicht bekannt zu geben, dass wir eigentlich das Dienstplanprogramm doch noch nicht perfekt fertig hatten. Da es ein Staatsplanvorhaben für die gesamte DDR war, fand die Vorstellung des Projektes unter Tagungsleitung des Stellvertretenden Ministers als „Verteidigung des Projektes“ vor ihm und den künftigen Nutzern statt.

Der PC flimmerte und mehrere Abschnitte waren bereits vorgeführt. Da hörte ich die Vertreter von Halle und Leipzig flüstern: „Na, die sind doch noch gar nicht richtig fertig mit dem Projekt!“ Das Flüstern vermehrte sich. Schließlich ergriff der Stellvertretende Minister das Wort und sagte: „Aber Genossen, wenn ihr noch Probleme habt, könnt Ihr das doch sagen!“

Der sozialistische Plan hatte also doch noch eine Pufferzeit zum Aufbessern. Im knallharten kapitalistischen Wettbewerb hätten wir da doch schneller sein müssen,....oder der Plan war nicht richtig geplant?

Anhang 1

Der Trick für das Ruten - Einfädeln

Der Trick für das Wiedereinfädeln entgleister Stromabnahmestangen bzw. „Ruten“ an die Obus - Oberleitung mit Hilfe einer dreiteiligen, zusammengesteckten Hakenstange:

Die auf Grund der nach oben ziehenden Feder an der Stromabnahmestange weit über die Oberleitungshöhe steil hochragende Rute „einfangen“: Haken der Stange ganz unten an der Rute einlegen und dann ruckweise weiter hoch hangeln bzw. die Rute schrittweise nieder ziehen.

Die Rute ist nun unterhalb der Oberleitungshöhe abgesenkt : Langsam mit dem hinteren hochstehenden Ende des Gleitschuhs sich dem Fahrdrat nähern und sobald das Gleitschuh - Ende den Fahrdrat erreicht....Los lassen ! Den Rest des Einfädelns erledigt die Feder am Gleitschuh.

Die Stange betrifft nur Obusse älterer Bauart ohne „Trolleyfänger“.

Der Škoda-Obus hatte Trolleyfänger – Seile, die sich bei ruckartigem Hochschnellen der Ruten federgespannt in einer Seiltrommel aufwickelten und die Ruten automatisch herunter zogen (Prinzip des heutigen Sicherheitsgurtes im Auto), so dass Beschädigungen der Oberleitung vermieden wurden. Das Einfädeln erfolgte am Seil ziehend und langsam Seil und Rute hoch lassend, bzw. dann wie oben beschreiben an den Fahrdrat fädeln.

Anhang 2 Kurznotiz zur allgemeinen Obusgeschichte

Seit 1882 (Siemens: „Elektromote“) Versuchsstrecken mit zweipoliger Oberleitung und Kontaktwägelchen „Trolley“, siehe auch vorn Dresdner Haidebahn

seit 1920 Stromabnahmestangen, meist zwei Stangen, aber auch eine Stange mit zwei Gleitschuhkontakten

etwa ab 1930 spricht man heute vom „modernen“ Obus (Trolleybus), auch Anhängerbetrieb oder heute Gelenkfahrzeuge

Für einspurige Fahrleitungsstrecken und Umfahrungen wesentlich: Ältere Obustypen ändern bei Fahrdrachtwechsel zur Gegenrichtung (Weiche zu Schleife oder einspuriger Strecke oder Ruten umlegen) die Stromrichtung in Feldwicklungen und Anker ohne Umschaltvorgang durch den Fahrer bei gleichbleibender Drehrichtung des Motors. Bei elektronischer Steuerung regeln das Diodenbrücken ebenfalls ohne Umschalten durch den Fahrer.

In der Sowjetunion (z.B. Minsk seit 1960) Doppeltraktion von zwei Obussen mit Deichsellenkung des Nachläufers.
Obus-Überlandlinie 86 km auf der Krim

Heute international (z.B. Eberswalde, Solingen, Salzburg, Zürich... Russland, Ukraine, Polen, Tschechien) moderne Niederflur-Gelenk-Obusse

Hier Obus Solaris in Eberswalde 2012, Foto von Jan Kießling:



86B

Obus Eberswalde 2015



Potsdamer Allee und an der Löwenapotheke Innenstadt



Anhang 3

Kurznotiz: Versuch der Obus-Wiederbelebung in der DDR

Bedingt durch den Mangel an Dieselmotoren sollten Ende der 80er Jahre damals noch bestehende Obusnetze erhalten bleiben und in weiteren (mittelgroßen) Städten Obuslinien neu eingerichtet werden.

So blieb z.B. der Obusbetrieb in Potsdam-Babelsberg dann noch bis 1995 bestehen, und in Weimar bis 1993 (in Weimar 1982 zeitweise nur Kraftomnibus). Der Obus in Eberswalde hat sich seit 1940 bis heute erfolgreich durchgesetzt.

Ende der 80er Jahre waren folgende Neueinrichtungen von Obusbetrieben in Entwicklung:

- Hoyerswerda in Betrieb 1989 bis 1994
- Suhl / Zella-Mehlis 1989 geplant, 1990 Fahrleitungen teilweise fertiggestellt, dann Abbruch des Vorhabens
- Weitere Planungen in Neubrandenburg, Stendal, Stralsund, Wismar



Obus Ikarus (Repro mit Foto aus Archiv DVB)

Anhang 4 Omnibus-Exoten: Die Sattelschlepper



Mehrere Crossley-Sattelschlepper-Kraftomnibusse haben die DVB 1955 von der Wismut AG übernommen, um damit die Schnell- Linie K zu den Flugzeugwerken zu betreiben. Diese Sattelschlepper wurden 1945/47 in 240 Exemplaren aufgrund von Kriegsschäden in Holland für den Schienenersatzverkehr von Nederlandse Spoorwegen gekauft und eingesetzt. Die Zugmaschine kam von Crossley aus England, der Auflieger hatte ein DAF-Fahrgestell und einen Aufbau von Verheul und Werkspoor. Werktags waren die Sattelschlepper auf der Linie K Platz der Einheit (Albertplatz) – Flugzeugwerke eingesetzt und sonntags auf der Linie H Lockwitz – Mockritz über Hbf./Südhöhe.



Das Originalfoto von Nederlandse Spoorwegen
in der Sammlung von C.A.T. Suiker Dordrecht Niederlande

KOM 37 hat nach einem Unfall bei Glatteis den Berg nach Altkaitz hinab am Zugmaschinenteil einen IFA H6 – LKW – Aufbau erhalten. Danach erhielten alle DVB - Sattelschlepper einen H6 – Motor.



1938 setzten die DVB schon einmal auf Sattelschlepper. Das Projekt wurde wegen des Krieges nicht weiter verfolgt. 3 Fotos Archiv DVB

Anhang 5

Zugabe anlässlich 110 Jahre Schwebebahn in Dresden



Wagen 2 der Dresdner Schwebebahn wurde vorübergehend in die ursprüngliche Farbgestaltung der Wagen von 1901 zurück versetzt.

Hier überquert die Schwebebahn von Loschwitz (in Nähe der Obushaltestelle Körnerplatz) kommend nach Oberloschwitz den Veilchenweg.

Möbelautos sind hier nicht gern gesehen, dürfen aber, wenn dessen Fahrer auf die Schwebebahn Rücksicht nimmt, auch hier entlang fahren.



Kleines Bild im Verkehrsmuseum

Quellennachweis:

- Eigene Erlebnisse und Erinnerungen von Thomas Mösche
- „Von Kutschern und Kondukteuren“
Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) 2007
- Christian Kunath (C.K.), Ortsarchiv Weißig,
Aufsätze zu Weißiger Verkehrsmitteln im HochlandKurier

Literaturhinweise:

- „Der Oberleitungsomnibus“ Verkehrsmuseum Dresden 1979
- Gerhard Bauer „Von der Gleislosen zum
Oberleitungsomnibus“ Bauer Verlag für Verkehrsliteratur 1997
- Ludger Kenning & Mattis Schindler „Obusse in Deutschland“
Band 1, Verlag Kenning 2009
- Dr. Ing. H. Heider / Ing. Torges „Erfahrungen mit elektrischen
Steuerungen und Anlagen des Dresdner Obus-Betriebes“ in
Deutsche Eisenbahntechnik 9/1962



Anhang A: 2 Farbbilder ex DVB in Reproduktion von Peter Abel



Obuszug Henschel-Schumann Ende der 40er Jahre
Kraftomnibusse auf dem Dresdner Altmarkt in den 30er Jahren



Anhang B: Obus-Fahrleitungsabbau am Taubenberg am 4.9.1971



Unten Probleme mit entgleisten „Ruten“ am Münchner Platz im November 1947:
Foto Höhne/Pohl in SLUB Dresden Deutsche Fotothek [Auflage < 999]



Anhang C:

Beim Jubiläum 100 Jahre BUS in Dresden im April 2014 fotografiert:



Oben: Der letzte Škoda-Obus in Ostdeutschland fährt heute noch als Museumswagen in Eberswalde!

Unten: ausschließlich elektrisch betriebener Bus mit Energie-Tanken an ausgewählten Haltestellen:



Straßenbahn-Wendezüge (Türen auf beiden Seiten) bis Loschwitz, Calberlastraße; der Obus kommt wieder; Über die Brücke fährt die Straßenbahn mit ihrer Last nur eingleisig; Körnerplatz mit Haltestelle Straßenbahn, Obus, Bus gemeinsam. Keine Kettenfahrlösungen im historischen Bereich! (Fahrzeuge M. Schick, J. Kießling)



Unser alter Obus in Dresden 1947 bis 1975

Geschichte der Dresdner Obuslinie mit spezieller Betrachtung des Omnibusverkehrs nach Weißig sowie mit Erlebnisgeschichten

Bilder zum Dresdner Obus mit Liniengrafik und Zeittafel

Ausblick auf den E-Bus (Hybridomnibusse und reine Elektrobusse)



Endhaltestelle Schleife Körnerplatz in der Friedrich-Wieck-Straße für Linie C Loschwitz – Südvorstadt 1948/1949. Die Fahrleitung am Rand links diente (nach „Ruten“ umhängen) dem Ausrücken über die Grundstraße zur Linie C Weißig – Bühlau.

Rücktitelbild: SLUB / Deutsche Fotothek / unbek. Fotograf [Auflage < 999]

„Unser alter Obus in Dresden 1947 bis 1975“ Auflage 2015

Nicht gekennzeichnete Bilder und Texte sind von Thomas Mösche

ISBN 978-3-940224-61-3

2015