

Unser alter Obus in Dresden 1947 bis 1975

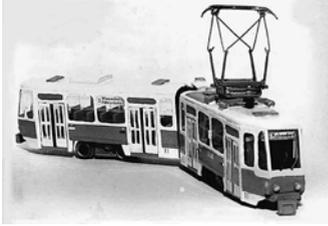
Bilder - Geschichte - Geschichten

Mit Ausblick auf den E - Bus !



Henschel-Schumann-Obus am 25. Juli 1952
an der Gasthofkurve in Weißig bei Dresden.

Foto von Manfred Beier [1927-2001] Lehrer und Fotograf im Osten.
Genehmigung Bundesarchiv zu: BArch, N 1648 Bild-KF03267/Manfred Beier



Broschüren Heimat & Verkehr

Thomas Mösche

Tel. 0351 / 441 80 30

Obus Dresden



Archiv DVB, Repro TM koloriert

Obus H



Kraftomnibus H

Mit dem Dresdner Obus lebten ab 1949 auch Kraftomnibuslinien wieder auf.

Unser alter Obus 1947 bis 1975

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

Bilder zum Dresdner Obus mit Liniengrafik und Zeittafel

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



Henschel-Schumann-Obuszug 1951 am Körnerplatz,

Obusschleife Loschwitz, in der Friedrich-Wieck-Straße.

Foto aus der Sammlung von Roselotte Rosig (vormals junge Chefin vom Bräustübel Körnerplatz / ein Bier 40 Pfennig!!!). Siehe Titelseite und Aufsatz im ElbhangKurier 11/2010. Der Vater von Roselotte Rosig, Alfred Schlutter, ist auf dem Foto als zweiter Schaffner von vorn links abgebildet. Im Bild links neben ihm Herr Landrock, Obusfahrer und später Tank - Disponent, die junge Dame ist Ingrid Forke, später Einsatzleiterin im Straßenbahnhof Tolkewitz. Und wer erkennt den rechts außen Stehenden?Ja, er ist Erich Zeller! Als Kind hab ich Herrn Landrock beim Fahren zugesehen: „Glatteis! Vorlegeklotz bereithalten!“ rief er dem Schaffner auf der Grundstraße zu. Kurz danach stößt ein LKW mit ca. 16 Sowjet-Soldaten an einen Opel, der (den Obus überholend als Verursacher) an den Obus geschleudert wird. Damit der Obus auf dem Eis nicht wegrutschen kann, hatte Herr Schlutter den Vorlegeklotz schon vorher bereitgehalten. Der Soldaten-LKW wollte umkippen, aber die Kompanie hat geistesgegenwärtig ihre Last verlagert.

Der Obus:

oder Oberleitungsbus oder eigentlich Oberleitungsautomobilomnibus wird von Elektromotoren angetrieben, die den Strom aus zwei Oberleitungs- Fahrdrähten mit Hilfe von Stromabnahmestangen beziehen.

Der Hybridomnibus bzw. E-Bus:

Gegenwärtig werden Omnibusse mit einem Hybridantrieb entwickelt und getestet. Dabei liefert häufig 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. Für diese Elektrobusse gibt es verschiedene Ausführungsformen, auch ohne Dieselmotor (reiner E-Bus). Heute und insbesondere im Straßenverkehr nennt man alle Omnibusse nur ganz kurz BUS.

Einleitender Kurzüberblick über den Dresdner Obus

In Krisen- und Kriegszeiten ist Kraftstoff teuer oder knapp und daher entstehen besonders in diesen Zeiten neue elektrisch betriebene Obuslinien. In Dresden bestand das Erfordernis, die östlichen Stadtteile Bühlau, Loschwitz, Blasewitz, Striesen und Gruna durch einen leistungsfähigen Linienverkehr besser mit Strehlen und der Südvorstadt zu verbinden. Da Bauteile für Henschel- Obusse beim Fahrzeugwerk Schumann in Werdau noch zur Verfügung standen, wurde in Dresden gleich nach Kriegsende mit der Planung und Herrichtung der ersten (und dann einzigen) Obuslinie C begonnen. Am 8. November 1947 wurde die Obusstrecke von Loschwitz nach der Südvorstadt in Betrieb genommen. Am 1. November 1949 folgte die Teilstrecke Bühlau – Weißig im Ersatz für die frühere Überlandstraßenbahn (Pendel- Zubringer- Linie 11).

Nach dem verbreiterten Ausbau der Grundstraße wurde am 16. Mai 1950 die durchgehende Obuslinie C Weißig/Bühlau – Technische Hochschule (am Fritz-Förster-Platz) eingerichtet.

Verlängerungen des Obusverkehrs erfolgten bis zum „Nürnberger Ei“ am 2.1.1958 und dann am 28.6.1964 bis Löbtau/Willi-Ermer-Platz. 1964 wurden auch die Linienbezeichnungen für Buslinien schrittweise von Buchstaben auf Nummern umgestellt. Die Obusstrecke wurde dabei zunächst geteilt in C und 61, dann 61 und 62 (zwischen Gruna und Fritz-Förster-Platz zwei Linien) sowie später ab 1.5.1966 wieder durchgehend als 61 befahren.

Ab 4. September 1971 wurde die Obusfahrleitung schrittweise entfernt und die Obusse wurden beginnend auf Teilstrecken durch Dieselbusse Ikarus 180 bzw. später Ikarus 280 ersetzt. Am 28. November 1975 endete der Obusbetrieb in Dresden. Hauptgrund für die Einstellung des Obusverkehrs waren der Fahrleitungsaufwand und der zusätzlich zu dem für Kraftomnibusse auch noch für den Obus bereit zu haltende Ersatzteilbestand. Dieses galt es einzusparen.



Nach dem vierspurigen Ausbau des Zelleschen Weges um 1973/75 und dessen Kreuzung mit der Caspar-David-Friedrich-Straße ohne Obus-Oberleitung war das Ende der Dresdner Obuslinie besiegelt.

Blick über die Straßenbaustelle um 1973 nach Nord-Ost auf die Hochhäuser der Studenten -Wohnheime in der Wundtstraße.

Foto: Erich Höhne

In: SLUB / Deutsche Fotothek / Höhne, Erich

Seite 6: Die Dresdner Haidebahn – ein Obus!

Nicht ganz vergessen ist der frühere Vorläufer des Obusses in Dresden, die „Gleislose Bahn“ oder „Dresdner Haide-Bahn“, von Carl Stoll im Jahr 1903 (siehe DVB „Von Kutschern und Kondukteuren“). Die Fahrstromabnahme erfolgte über flexible Kabel zu einem auf der zweipoligen Oberleitung (Fahrleitung) rollenden Kontaktwägelchen (= Trolley = engl. Laufkatze).

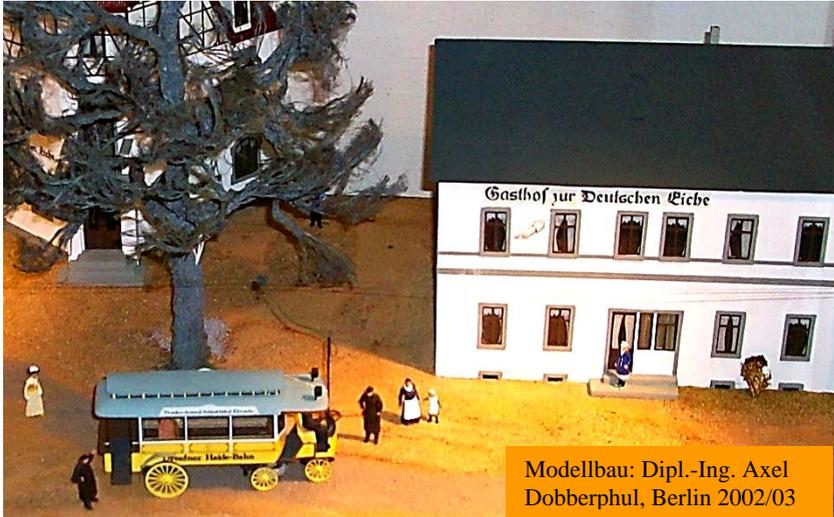
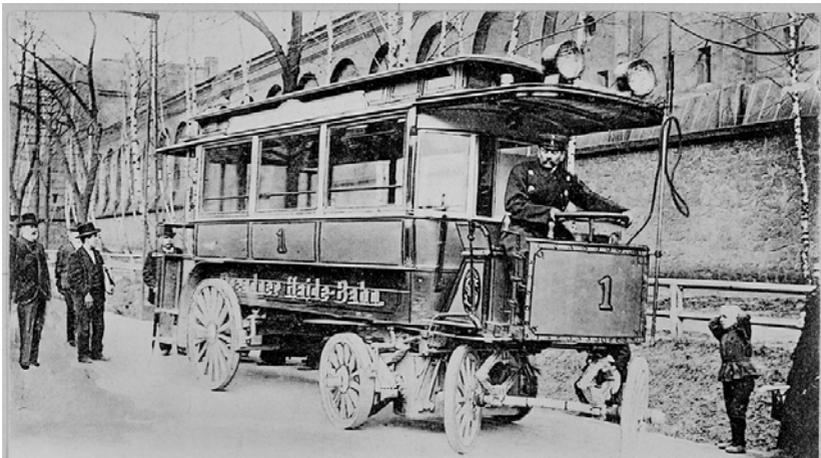


Foto oben im Verkehrsmuseum Dresden: Modell der Dresdner Haidebahn
Unten: Postkarte von 1903/05 aus Sammlung Christa Hüttel, Wehlen
In: SLUB / Deutsche Fotothek / Christa Hüttel 1992



Der Obus in Dresden, seine Wagenhalle und seine Geschichte

In Memoriam: Der Busbahnhof Blasewitz – die Heimat der Obusse und Kraftomnibusse

Durch das starke Anwachsen des Kraftomnibusverkehrs in Dresden zwischen den Weltkriegen reichte die erste und einzige Abstellhalle für städtische Kraftomnibusse an der Schandauer Straße, gleich links nach der Borsbergstraße, nicht mehr aus. Daher wurden ab 1936 Stadtomnibusse auch im zuvor stillgelegten Straßenbahnhof Neugruna an der Tolkewitzer Straße abgestellt. Dieses 1872 ursprünglich für die erste Dresdner von Pferden gezogene Straßenbahn gegründete Objekt in Blasewitz, Flur Neugruna, wurde mehrfach umgebaut und 1925 mit einer Halle für die elektrische Straßenbahn erweitert. Während ab 1936 die Kraftomnibusse in diese moderne Spannbeton- Wagenhalle Einzug hielten, erfolgte bis 1939 der weitere Umbau zum Busbahnhof Blasewitz mit einer großen Omnibuswerkstatt im Hintergrund. Während des 2. Weltkrieges wurden auch die Omnibusse „zum Wehrdienst eingezogen“.



Frontansicht der Bushalle Blasewitz in den 1970er Jahren
links das Pferdebahngelände von 1872 Foto: Archiv DVB

Die Einrichtung der Dresdner Obuslinie nach dem Kriege

Als nach Kriegsende das von der Roten Armee besetzte Objekt Blasewitz Anfang 1946 freigegeben wurde und wieder ein paar wenige vom Krieg unversehrte und vorerst noch als Lastkraftwagen eingesetzte Omnibusse beherbergte, liefen bereits die Vorbereitungen für die erste und dann einzige Dresdner Obuslinie. Der erste dieser mit Strom aus einer Oberleitung mit zwei Fahrdrähten je Richtung gespeisten elektrischen Omnibusse (Obus) wurde im April 1947 in die Blasewitzer Wagenhalle gebracht, während die Fahrleitungen noch installiert wurden.

Am 8. November 1947 um 11 Uhr wurde am Körnerplatz in Loschwitz die Obuslinie C (ohne Anhänger) von Loschwitz / Körnerplatz nach Südvorstadt / Münchner Platz (wegen zu enger Radien der Fahrleitungsschleife wurde ein Wendedreieck befahren) eingeweiht. Da die Strecke zum Müncher Platz von der Besatzungsmacht mit einer Mauer versperrt wurde, erfolgte schon nach drei Wochen die Rücknahme des Endpunktes zum Fritz- Förster-Platz. Bald wurden auch Beiwagen eingesetzt. Die drei Schaffner (!) je Obuszug riefen anfänglich noch häufig aus: „Zurücktreten! Der Wagen ist besetzt, es sind nur zwei Busse auf der Strecke!“. Bald wuchs der Fahrzeugpark auf zunächst 13 Obusse an.

Zwischen Dornblühstraße und Zwinglistraße führte die Obusfahrleitung anfangs kurzzeitig über unterschiedlich wechselnde Straßen, wobei die Fahrleitungsspanndrähte in der westlichen Hepkestraße nicht an Masten oder Häusern befestigt waren, sondern ganz einfach an den dort stehenden stabilen Pappeln.

Ab 1. November 1949 wurde die Obuslinie C erweitert in Betrieb genommen. Mit den Obussen Nr. 158 (erster planmäßiger Obus in Weißig) und Nr. 157 wurde nun die Pendellinie Bühlau - Weißig befahren.

Die Grundstraße war straßenmäßig noch im Bau, aber für aus- und einrückende Obusse bereits befahrbar. Die damaligen Obustypen waren von Henschel mit elektrischen Ausrüstungen von Ansaldo (Italien) mit druckluftgesteuerter Schalttechnik (Wagen 151 bis 161), von Siemens (Wagen 162 und 163) bzw. später alle von LEW Hennigsdorf. Anfangs gab es auf der Bergstrecke der Grundstraße starken Verschleiß am Schneckengetriebe der Antriebsachse.

Deshalb wurden neue, andere Achsen ähnlich der späteren IFA-Achse konstruiert und eingebaut.

Beim Henschel- Obus hatte auch die Vorderachse Doppelreifen (2X2 Räder). Das erforderte eine automatische Lenkhilfe, die pneumatisch (mittels Druckluft) funktionierte. Wenn ein defekter Obus von einer Zugmaschine abgeschleppt wurde, gab es meist keine ersatzweise Druckluftzuführung mittels Luftschlauch von der Zugmaschine zum Obus und der Schaffner (Fahrgeldkassierer) musste wegen der ausgefallenen Lenkhilfe dem Obusfahrer beim Drehen des Lenkrades helfen.

Die schrittweise Erweiterung des Obusverkehrs in den 50er und 60er Jahren

Ab 1950 wurde die durchgehende Linie Weißig – Südvorstadt/Fritz-Förster- Platz in Betrieb genommen. Das ab Juni 1951 dazu gültige Zielschild zeigte TECHNISCHE HOCHSCHULE an, abweichend von den anderen nur in Großbuchstaben geschrieben (meiner Erinnerung gemäß anfänglich sogar in roter Schrift). Langzeitig gab es einspurige Fahrleitungsabschnitte zwischen Bühlau und Weißig (siehe Tabelle zur Obuschronik). Einer der beiden sich begegnenden Obusse musste stehen bleiben und dessen Schaffner musste die Stromabnahmestangen einholen bzw. die „Ruten ziehen“; manchmal wurde das Anhalten vergessen und zur Schadenfreude der das vorausahnenden Kinder flogen dann die Stromabnahmestangen lichtbogenziehend und funkenstiebend auseinander und beide Obusse kamen zwangsweise zum Halt.

Mitte der 60er Jahre wurde die wieder erbaute Nossener Brücke über die Reichsbahnanlagen am Bw Altstadt mit Obusfahrleitungen versehen. Als gleichzeitig anstelle der Linienbezeichnungen für Busse mit Buchstaben ebenfalls Liniennummern eingeführt wurden, verkehrte der Obus zwischen Schleife Schrammsteinstraße und Löbtau/Willi - Ermer - Platz mit der Nr. 61 und zwischen Weißig und TU als Linie C / dann Linie Nr. 62. Diese Linienteilung bewährte sich für durchfahren wollende Fahrgäste nicht, so dass die durchgehende Obuslinie 61 Weißig- Löbtau eingerichtet wurde. Da die Obusse vor allem für den Studentenverkehr von/zur TU gebraucht wurden, setzte man bereits um 1970 im Frühberufsverkehr zwischen Bühlau und Weißig Dieselbusse Ikarus 66 vom Betriebshof Kom.- Naußlitz ein.

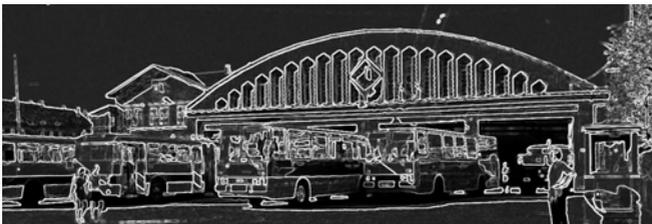
Seit Anfang der 50er wurden Obusse vom Werdauer Typ (ab Nr.164) und seit 1958 vom Typ Skoda (ab Nr.174) eingesetzt, die schrittweise die älteren Henschel- Obusse ersetzen.

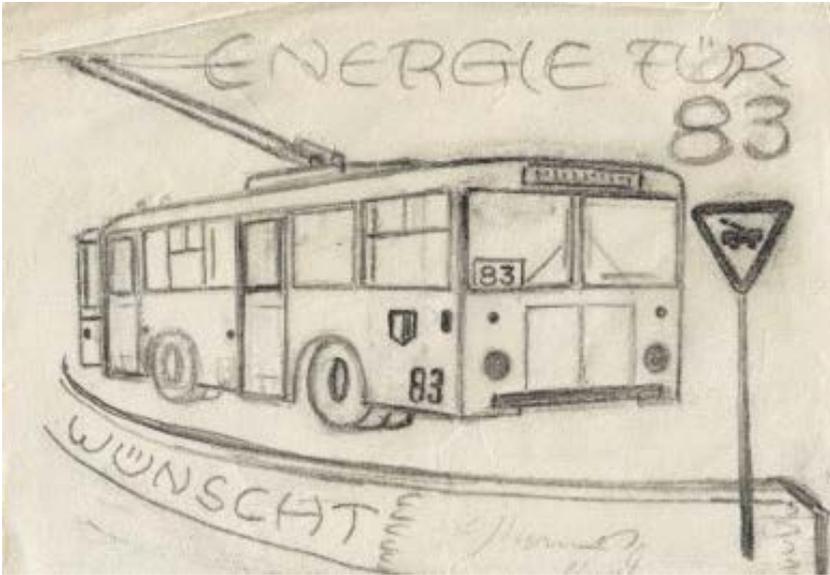
Das Ende von Obus und Obushalle Blasewitz

Auf Grund des Fahrleitungsaufwandes und des gesondert neben dem für Kraftomnibusse bereitzuhaltenden Ersatzteilbestandes wurde der Obusbetrieb schrittweise zurückgefahren. Zuerst wurde am 4. September 1971 um 4 Uhr der Streckenteil Bühlau - Weißig still gelegt. Bereits 10 Uhr war die Fahrleitung von Weißig beginnend bis zur Stadtgrenze am Taubenberg zerschnitten, damit niemand auf die Idee kommen könne, jemals dort wieder einen Obus fahren zu lassen. Die Streckenführung der Obusse wurde dann beim Ausbau des Knotens Zellescher Weg / „CDF – Straße“ (Caspar-David-Friedrich-Str.) ohne Fahrleitungsmasten zunächst auf Bühlau - Schleife Winterbergstraße verkürzt. Dabei wurden schrittweise die Obuskurse durch Ikarus 180 ersetzt, bis 1975 der letzte Obuszug vom Typ Skoda mit Jelcz- Anhänger einrückte. Die übrig gebliebenen Obusse waren vor ihrem Weiterverkauf oder der Verschrottung viele Monate im Straßenbahnhof Bühlau im Innenraum der Gleisschleife abgestellt.

Die Obusse waren vordem in der Blasewitzer Wagenhalle wettergeschützt untergebracht. Bei Dauerregen erwies sich die Halle zur Trocknung der Isolationen der Fahrzeuge als sehr nützlich. Bei Rauhreif und Glatteis an den Fahrdrähten auf der Strecke wurde die Stromeinspeisung zwecks Aufheizung der Drähte einige Sekunden kurzgeschlossen. Die Obusflotte umfasste einstmals maximal ca. 35 Obuszüge mit Anhänger im Bestand.

Das Areal des Busbahnhofes Blasewitz wurde von 1966 bis 1994 durch eine Freiluftabstellfläche für Kraftomnibusse an der Tolkewitzer/ Ecke Avenariusstraße ergänzt. Als 1992 bis 1997 der Omnibusbetriebshof am Ende der Tiergartenstraße in Gruna im ehemaligen Objekt des VEB Kraftverkehr eingerichtet wurde, hat man Bushalle und Werkstatt in Blasewitz Anfang 1997 stillgelegt.





Die Obusfreunde glaubten aber an eine Wiedergeburt des Dresdner Obusses, wie diese alte Vorlage für den Linolschnitt eines Neujahrsgrußes zeigt.

Um 1983 bis 1989 hoffte man wegen des Mangels an Dieselmotoren in der DDR besonders wieder auf den elektrischen Obus :



Hoffnung auf den Obus Ikarus, Repro montiert mit Foto aus Archiv

Die vormalige Bushalle Blasewitz
im Umbau 2010 nach dem Ruhestand seit 1997



Die Bushalle Blasewitz heute als Frida KONSUM - Kaufhalle



Bilder zur Dresdner Obusgeschichte:



Ruten- Anlegen für die erste offizielle Probefahrt mit dem ersten Obus 1947. Welches frühere Kind erkennt sich hier wieder? Man beachte das kleine Schild „Probefahrt ... DVG“ (weiter kyrillisch) anstelle eines Zulassung - Kennzeichens hinten am Obus:



2X Archiv DVB



Zunächst war Fahrschule für die neuen Obusfahrer
Foto oben Archiv DVB
Zum Obusfahrer wurden geschult: Kraftomnibusfahrer
und StraßenbahnfahrerInnen.
Foto Straßenbahnfahrschule von Dieter Röber



Eröffnung des Obus-Linienverkehrs am 8. 11. 1947
in Loschwitz und am Münchner Platz, Fotos von Höhne/Pohl
in SLUB Dresden Deutsche Fotothek [Auflage < 999]



16B



1949 hatte ein Obuszug **drei** Schaffner, pro Tür einen, und auch natürlich auch einen Fahrer (einige Personale erkenne ich wieder). Das DVG - Wappen galt nur bis 1948, und ist hier noch nicht in KWU umgemalt.

2 Fotos: SLUB / Deutsche Fotothek / unbekannter Fotograf, 1948/1949



an den Wendeschleifen Fritz-Förster- Platz und Loschwitz (Dammstr.)
2X Archiv DVB





Die erste Obusfahlerin Ostdeutschlands, der DDR und vermutlich auch Gesamtdeutschlands, Frau Gerda Pabst, später verh. Nacke vor ihrem Henschel – Obus mit Ansaldo - Druckluft – Schaltung.

Foto: Archiv DVB

Frau Nacke hat anlässlich des Jubiläums „60 Jahre Obus in Dresden“ am 2. Juni 2007 bei den Nutzfahrzeug- und Museumstagen im Betriebshof Trachenberge in etwas betagterem Alter noch einmal auf dem Fahrerplatz des dort ausgestellten Obus (aus Eberswalde) gesessen. Sie war nach ihrer „Karriere“ als junge Straßenbahn- und dann Obusfahlerin jahrzehntelang im Fahrplanbüro der DVB schöpferisch tätig. Siehe auch die Geschichte mit „Das Fahrplanbüro in den 60er Jahren“.

Die Henschel-Schumann-Obusse 151 bis 161 hatten (neben der Druckluftbremse) in den ersten Jahren ein druckluftbetätigtes Elektroschaltwerk von Ansaldo/Italien und eine Druckluft-Lenkhilfe wegen der Doppelreifen auf der Vorderachse. Der Obus zischte deshalb damals insbesondere bei Kurvenfahrten wie eine Dampflokomotive.

Tsch, Tsch, Tsch !.....Das löste Respekt vor dem Obus aus!



Ausrücken aus der Obus - und KOM - Halle Blasewitz
2X Archiv DVB
Unten Haltestelle Schillerplatz (Σ 3 9 9 + X A 9 ! O) in der
Tolkewitzer Straße in Richtung Loschwitz kurz nach dem Krieg





Die Logos wechselten: DVG (1946 -1948), KWU (1949 - 1951), dann nur Flügelwappen wie 1938.
 Die schwarzen SL – Kennzeichen (Sachsen Leipzig) galten von 1948 bis 1953. 2 Fotos: Archiv DVB





Der erste LOWA - Obus Nr. 164 aus Werdau (um 1952/1954)
erstmals in Dresden mit Schaffnersitz. Foto: Archiv DVB

Unten Schnappschuss am Blauen Wunder um 1952/54
von Prof. G. Rehbein, Rektor Dresdner Verkehrshochschule
(Foto durch Prof. Rehbein an Archiv DVB, damals von dort an Sammlung Th. Mösche)



Der erste Dresdner LOWA - Obus W 602 nun von allen Seiten



3X Archiv DVB



Diese Fahrtür links wurde auch nachträglich in die Henschel-Schumann-Obusse eingebaut. Beim Aussteigen sprangen die Fahrer(innen) gleich von oben auf die Fahrbahn (später Knieprobleme). Die LOWA –Vorderachse hatte keine Doppelräder, und auch keine Lenkhilfe. Beachtenswert sind die damaligen (störanfälligen) rot leuchtenden Pendelwinker zur Fahrtrichtungsanzeige.





Der Schaffnersitz im „Werdauer“ LOWA – Obus....

...konnte ab Einführung des schaffnerlosen Anhängers nicht mehr genutzt werden, da der Obusschaffner durch die geöffnete Tür die Zeitkarten der in den Anhänger Zusteienden kontrollieren musste und insbesondere den gefahrlosen Aus- und Einstieg am Anhänger zu überwachen hatte mit abschließendem Klingeln zur Abfahrt und fernbedientem Schließen der Anhänger- und Triebwagentür.

Foto: Archiv DVB

Im Juli 1958 gab es schon wieder einen neuen Obus zum Test, den Škoda 8 Tr Nr. 174, der dann gegen einen anderen Einzelgänger, einen der ersten Obusse von LOWA eingetauscht wurde.

Der erste und einzige Obus Škoda 8 Tr in Dresden:



2X Archiv DVB



Vom Obus Škoda 9 Tr wurde eine größere Anzahl geliefert.



Während bei den Henschel – und LOWA – Obussen die Stromabnahmestangen („Ruten“) mittels einer Stange angelegt und abgezogen wurden, erfolgte das beim @koda bereits mittels Seilzug. Das Seil war im Trolley - Fänger wie bei einem Schnapprollo aufgewickelt und die Rückzugsfeder holte die ggf. entgleiste Rute automatisch nach unten, so dass die sonst nach oben schnellende Rute keinen Fahrleitungsschaden anrichten konnte.

Vom Obus zu dessen Anhänger, meist vom Typ LOWA, später Jelcz, führten die Druckluftschläuche zum Luftkessel des Hängers und zu dessen Bremsventil sowie die Klingel- und Beleuchtungsleitungen. Wenn der Obusfahrer den Obus mittels Druckluft bremste (Es gab auch noch die elektrische Motorbremsung), ließ das Bremsventil im Obus die Luft aus dem (zweiten) Schlauch vom Anhängerbremsventil, welches nun die gespeicherte Druckluft aus dem Kessel unter dem Anhänger auf dessen Bremsen wirken ließ. Wenn also ein Anhänger sich vom Obus und damit von den Luftleitungen losgerissen hätte, war stets genügend Bremsluft aus dem Anhängerkessel sofort bis zum Stillstand des Hängers wirksam. Sämtliche Türen am Obuszug waren über elektrisch gesteuerte Türventile druckluftbetätigt.



Foto von Manfred E. Zabel an der Wendeschleife in Bühlau vor 1969

Unten: Fahrerplatz im Skoda-Obus, Foto Archiv DVB





Vom Schillerplatz zum Blauen Wunder, Foto: Archiv DVB



Ein Obusanhänger (mit vorderer Drehschemelachse) rückt zum Kraftomnibus – Linien - Ersatzverkehr mit einer Zugmaschine aus.
Foto: Archiv DVB



Obusanhänger mit Achsschenkel- Lenkung, 2 Fotos: Archiv DVB



Einzelgänger 109 in Form, Doppelbereifung und dunkelgelber Farbe.
Alle seine ca. 20 weiteren, neu gelieferten, Artgenossen
sind am 13. Februar 1945 in und mit der Bushalle Naußlitz verbrannt.



Für den Skoda- Obus umgebauter LOWA- Anhänger (Archiv DVB)
Man beachte die damalige „Waschanlage“!



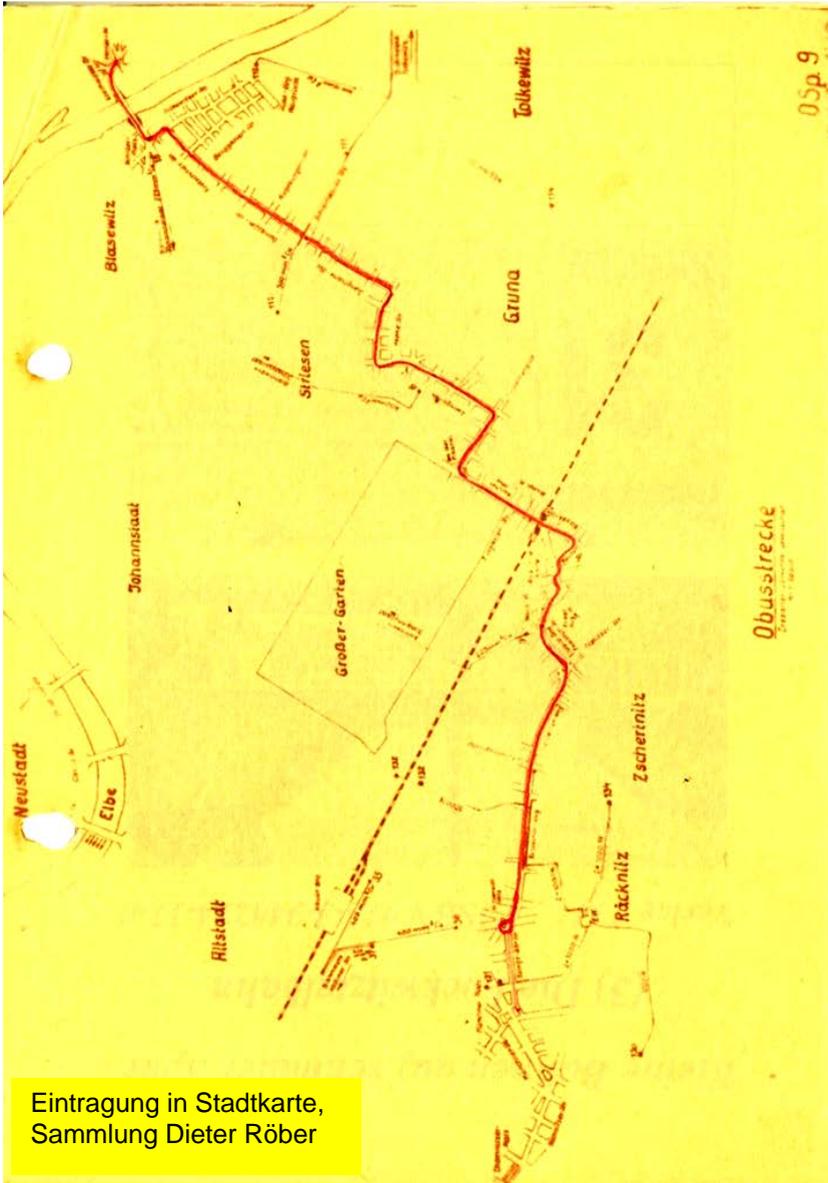
Die Idee vom Dresdner Obusring, auch über die
Waldschlösschenbrücke, war schon lange „an den Baum“ gegangen.

Arbeiten an der Obus – Fahrleitung am Körnerplatz um 1949/50



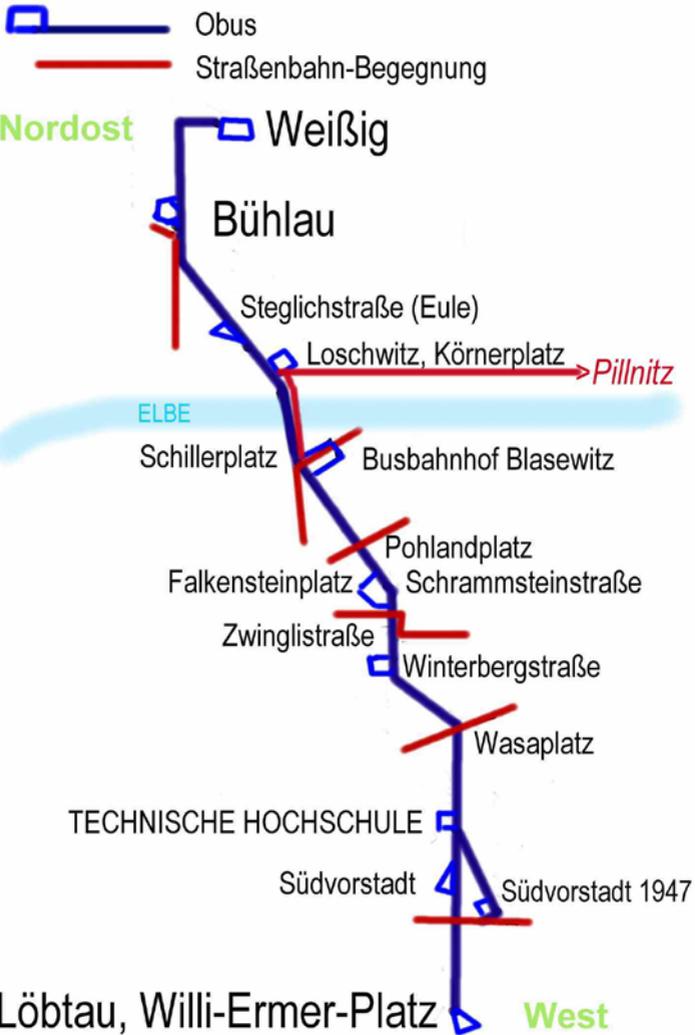
Aus einem MAN- Omnibus umgebauter Fahrleitungs- Turmwagen für Obus und Straßenbahn. Im Gegensatz zu Oberleitungsarbeiten bei der Straßenbahn mussten die Monteure an der Obusfahrleitung die jeweils anders gepolte Leitung zu ihrem Schutz mit einer Matte abdecken...manchmal wurde das vergessen und der Monteur machte zwangsweise einen Klimmzug an beiden Fahrdrähten.

Die erste Linienführung der Dresdner Obuslinie 1947/48, aber bereits nach der Stilllegung vom Fritz-Förster-Platz zum Münchner Platz



Skizze zur Dresdner Obus - Strecke mit den Wendeschleifen

Die Dresdner Obus-Strecke



Chronik der Dresdner Obuslinie/Erläuterungen zur Linien- Grafik

Linie / Strecke	Zeitangaben
Linie C Loschwitz/Körnerplatz – Münchner Platz	ab 8.11.1947 bis 27.11.1947
Linie C Loschwitz /Körnerplatz– Fritz-Förster-Platz	ab 27.11.1947
Linie O Loschwitz/Steglichstraße („Eule“) – Südvorstadt / Fritz- Förster-Platz	ab 1.05.1949 (landwärts über Dammstraße am Körnerplatz) mit Betriebsunterbrechungen auf der Grundstraße
Linie C Weißig – Bühlau	ab 1.11.1949
Linie C Weißig/Bühlau – Südvorstadt / F.-Förster-Platz*	ab 16.05.1950 * ab Juni 1951 TECHNISCHE HOCHSCHULE
Linie C Weißig/Bühlau – Südvorstadt (Nürnberger Ei)	ab 2.01. 1958
Linie 61 Schrammsteinstraße/Falkensteinplatz – Willi - Ermer - Platz	ab 28.06.1964 bis 1.05.1966
Linie C Weißig/Bühlau – Technische Universität	ab 28.06.1964, bzw. ab 1.1.1965 als Linie 62 bis 1.05.1966
Linie 61 Weißig/Bühlau – Willi-Ermer-Platz	ab 1.05.1966 bis 4.09.1971 4 Uhr
Linie 61 Bühlau – Willi-Ermer-Platz	ab 4.09.1971 bis 15.08.1974
Linie 61 Bühlau – Winterbergstraße	ab 15.08.1974 bis 28.11.1975

Einspurige Fahrleitungsabschnitte:

ab 1949 Weißig/Schleife Dorfteich – Bühlau/Kolberger Str. heute Rossendorfer Straße

ab 1952 Weißig/Bahnhof/Steinkreuz – Bühlau/Kolberger Str.

ab 1954 Taubenberg/Stadtgrenze – Bühlau/Kolberger Str. bis etwa 1955/56 (damit war die verbliebene einspurige Strecke geradlinig einsehbar)

In der farbigen Grafik von 1947/48 fährt der Obus noch ab Kreuzung mit der Augsburg Str. geradeaus weiter zu Junghansstraße, Hepkestraße, Falkensteinplatz, Zwinglistraße. Später ging es zwei mal abbiegend über die Augsburg Str. weiter über Ermelstraße, Pohlandplatz, Schlüterstraße, Schneebergstraße, Zwinglistraße.

Einstmals im Perspektivplan enthalten:

Erweiterung des Obusverkehrs Weißig – Löbtau mit einem „Dresdner Obusring“ mit der Strecke Löbtau – Cotta – Flügelwegbrücke – Mickten – Trachenberge – Dr.- Kurt-Fischer-Allee / heute Stauffenbergallee– **Waldschlösschenbrücke** – Striesen – Gruna

Waldschlösschenbrücke im Bau 2011, so lange hat der Obus nicht gewartet !



**Etwas näher betrachtet:
Der Obus C / Linie 61 nach Weißig**

Zeittafel zur Weißiger Strecke

Obus und Kraftomnibus von Dresden nach Weißig

1. November 1949 Eröffnung des Obus - Fahrplanbetriebes zwischen Weißig und Bühlau mit einer Ehrenrunde von zwei Obussen (Nr. 158 und 157) mit Anhängern, für die Schulkinder und Einwohner. Den Obuszügen folgte Kraftomnibus Nr. 20 mit der Blaskapelle.

Um 1951 bis 1954 Schrittweiser Umbau der einspurigen zu zweispurigen Obus - Fahrleitungen

1957 Obus-Anhänger ohne Schaffner, nur für Zeitkarten

1964 Schaffnerloser Obus -Verkehr mit Zahlbox

ab 13. Oktober 1969 nur im Frühberufsverkehr Pendelverkehr Weißig – Bühlau mit Kraftomnibus Ikarus 66 (vom Bushof Naußlitz)

4. September 1971 Einstellung der ersten Dresdner Obus-Teilstrecke zwischen Weißig und Bühlau
Die Einstellung des Dresdner Obusbetriebes war begründet, um das zum Kraftomnibus doppelte Vorhalten von Ersatzteilen einzusparen.

Seit 4. September 1971
Kraftomnibuslinie Nr. 60 Weißig – Bühlau

1. Dezember 1972 bis 30. November 1975
Kraftomnibuslinie Nr. 93 Weißig – Bühlau – Fernsehturm

Seit 30. November 1975
Kraftomnibuslinie Nr. 61 Weißig – Bühlau – Löbtau
Seit den 90ern halten die regionalen Buslinien an bestimmten Haltestellen vom Stadtbus 61. In den 90er Jahren vorübergehend während Bau Grundstraße und Schillerplatz wieder Bus Nr. 93 Weißig – Bühlau –Fernsehturm, um das Hochland von den baubedingten Verspätungen der 61 frei zu halten, sowie neue Führung der Buslinie 93 durch das Weißiger Gewerbegebiet bis zum Einkaufszentrum.

Vor 62 Jahren bejubelten die Weißiger den ersten Obus

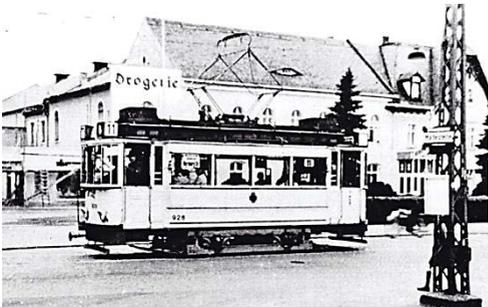
Nach dem 2. Weltkrieg existierten viele ehrgeizige Projekte Dresdens, den öffentlichen Personennahverkehr sowohl im städtischen Gebiet als auch in die Umlandgemeinden leistungsfähiger zu gestalten. Eines davon galt dem Oberleitungsbusverkehr (Obus) nach Weißig und wurde 1946 in der Ausstellung „Dresden baut auf“ vorgestellt. Recht schnell danach begann die Ausführung des Vorhabens. So fuhren bereits am 8. November 1947 die ersten Obusse zwischen Münchner Platz und Loschwitz. Im Jahr darauf setzten Weiterführungsarbeiten in Richtung Bühlau ein, so dass die Grundstraße ab 1. Mai 1949 bis zur Steglichstraße befahren werden konnte. Parallel dazu wurden ab Ullersdorfer Platz in Dresden-Bühlau die Arbeiten für den Streckenabschnitt nach Weißig aufgenommen. Um schnell Baufreiheit zu erhalten, mussten erst einmal die Betriebsanlagen der zum Weißiger Bahnhof führenden Straßenbahnlinie 11 entfernt werden, sodass diese letztmalig am 19. Februar 1949 Fahrgäste beförderte. Die Personenbeförderung zwischen Bühlau und Weißig übernahmen vom 20. Februar bis 31. Oktober 1949 Kraftomnibusse des städtischen Verkehrsbetriebes.

Ursprünglich sollte die Obus-Linie auf der Fernverkehrstraße 6 nur bis zum Gasthof Weißig führen, da die örtlichen Straßen zu eng und teilweise unbefestigt waren. Damit gab sich die Gemeinde aber nicht zufrieden und erreichte unter erheblichen Auflagen im Dezember 1948 die Planung der Weiterführung bis Ortsmitte. So musste die Hauptstraße stellenweise verbreitert und die Südstraße um den Dorfteich herum mit Kleinpflasterung befestigt werden. Zusammen mit den Kosten für den Steintransport waren 28.000 DM Eigenanteile veranschlagt. Nahezu mittellos rief die Gemeinde alle Einwohner auf, das Vorhaben mit zinslosen Darlehn zu unterstützen und ihre Gelder binnen eines Vierteljahres auf das Sonderkonto „Obuslinie“ einzuzahlen. Bereitwillig wurden Beträge zwischen 5 und 100 DM eingezahlt und von Bauern kostenlos Pferdefuhrwerke für den Steintransport bereitgestellt. Zudem richtete der Gasthof Weißig zwei Veranstaltungen mit Tombola aus, bei denen gespendete Lebensmittel, wie Brot und Kartoffeln, gegen Geld verlost wurden. Der Erlös floss ebenfalls auf das Obus-Konto. Insgesamt kamen 8.828 DM zusammen, die Restfinanzierung erhielt die Gemeinde durch Zuweisung der Landesfinanzierungsdirektion Sachsen. Auch traten einige interessante Funde ans Tageslicht. So legten Hacke und Schaufel bei Verbreiterungsarbeiten der Hauptstraße, gegenüber der ehemaligen Brauschänke, mehrere Tontöpfe mit Münzen frei, die vermutlich in den Napoleonischen Kriegen vergraben wurden, als 1813 Weißig Hauptquartier der Franzosen war. *****

Am 1. November 1949 war es dann soweit, die Obusse 158 und 157 mit Anhängern und Ehrengästen eröffneten den 5,6 km langen Abschnitt vom Ullersdorfer Platz in Bühlau nach Weißig zur Südstraße. Mit Fertigstellung des Abschnittes Steglichstraße - Bühlau konnte ab 16. Mai 1950 die Gesamtstrecke zwischen Weißig und Fritz-Förster-Platz durchgängig befahren werden. Für viele Pendler des Schönfelder Hochlandes war das eine große Erleichterung.

Unabhängig davon, ob sie aus Rossendorf, Schönfeld oder Schullwitz kamen, von überall fuhr man mit dem Fahrrad zum Obus. Sowohl an der Endhaltestelle als auch am Eingang der Hauptstraße war es möglich, die Räder für 10 Pfennige pro Tag sicher abzustellen. Eher als vorgegeben begann die Gemeinde mit der Darlehenstilgung. Bereits 1950 gelang es so, 10 % zurückzuzahlen, weitere 28 % in Jahr darauf. 1952 gerieten die Rückzahlungen ins Stocken, da die Zuständigkeit an die Landesfinanzierungsdirektion Sachsen übergang. In einem Schreiben vom 7. August 1952, also zwei Wochen nach der Länderauflösung, mahnte Bürgermeister Kurt Anders die Bereitstellung entsprechender Gelder an und schrieb: „Wenn wir die Initiative und Opferwilligkeit unserer Einwohnerschaft erhalten wollen, ist es nicht ratsam, dieselbe zu enttäuschen, nur deshalb, weil die Mittel nicht mehr aus dem Haushalt der Gemeinde zurückzuzahlen sind.“ Nunmehr überwies die Abteilung Finanzen des Landkreises Dresden die von der Abwicklungsstelle des aufgelösten sächsischen Finanzministeriums noch ausstehenden Darlehensreste auf das Verwahrgeldkonto der Gemeinde. Jedoch mit der Auflage verbunden „vor der Auszahlung ist zu prüfen, ob die Gläubiger gegenüber der Gemeinde oder der Unterabteilung Abgaben Finanzen des Rates des Landkreises Dresden Verpflichtungen haben.“ Der Obus erfüllte jederzeit die Anforderungen an einen billigen und umweltfreundlichen Personennahverkehr. Das Fahrgeld kassierte bis 1957 je ein Schaffner im Trieb- und Beiwagen, danach nur noch im Triebwagen, von dem er das Öffnen und Schließen der Anhängertür pneumatisch regelte. Schließlich hielt dann ab 1964 der „Ohne Schaffner (OS) Verkehr“ mit Zahlbox Einzug. Da die Bereithaltung von Ersatzteilen für den Obus neben denen des Kraftomnibusses die ökonomischen Möglichkeiten zunehmend überschritt, kam am 4. September 1971 für den Abschnitt Weißig - Bühlau das Aus. Von da an übernahmen Dieselkraftstoffbusse die Personenbeförderung. Text von Christian Kunath

Bilder der vom Obus ersetzten
Straßenbahn: Links Bild aus Sammlung
Thielemann am Kurhaus Bühlau.
Rechts großer MAN-Wagen nach 1945
Foto von Christian Kauer (bearbeitet)



Während des Fahrleitungs-Umbaus für die Obuslinie nach Weißig verkehrten von 19. Februar bis 1. November 1949 als Ersatz für die Pendel-11 meist die kleinen Dieselmotoren Nr. 10 und 11, manchmal der große Büssing-Dreiachser (heute z. B. Museumsbus Nr. 4), und manchmal die Nr. 14 oder gar die Nr. 15 mit nur insgesamt 15 Sitz- und Stehplätzen! „Zurücktreten! Der Wagen ist besetzt!“ rief da der Schaffner. Endstation war der Vorplatz am Gasthof Weißig.



Kraftomnibuse als Pendel-11 im Jahr 1949 (Archiv DVB)

Weißig!

Während von Fastnacht bis Kirmes 1949 (meist kleine) Dieselmotoren zwischen Bühlau und Gasthof Weißig die Dienste der vormaligen Pendel-Straßenbahnlinie 11 ersetzten und eigentlich schon in Richtung Dorfkern erweiterten, wurde fleißig an der elektrischen Fahrleitung für den Obus, am Gleisabbau zwischen Bahnhof Weißig und Bühlau sowie an der Fahrbahnregulierung und -Pflasterung auf der Hauptstraße zwischen Gasthof und Dorfteich gearbeitet. Dazu wurde u.a. Kies aus der Weißiger Kiesgrube am Lindenberg am Rande der Bautzner Straße verwendet. Bemerkenswert ist das aber besonders deshalb, weil das ein besonderer Kies von rötlicher Farbe war, der aus der bröckeligen Gesteinsablagerung am Lindenberg

gewonnen wurde. Diese rote Kies-Gesteinlagerstätte in Weißig stellt für Deutschland und wahrscheinlich auch darüber hinaus eine einmaliges Vorkommen dar! Deshalb wird dieses Material von den Geologen als Weißigit bezeichnet. Foto Bus 10 : Archiv DVB



OPEL



Erste Dresdner Kraftomnibuslinie nach dem Krieg war der Pendelbus Linie 11 Weißig/Gasthof - Bühlau



Opel - Blitz

Obuseröffnung in Weißig am 1.11.1949



Foto: 1.11.1949 (KWU-Stempel) DVB an Sammlung Mösche 1961
Foto unten: Ortsarchiv Weißig





Weißig, Südstraße am 1. November 1949: Obus 158, dahinter 157



Die ersten Obusse waren von Henschel / Schumann Werdau.
Schalttechnik: Ansaldo Italien (druckluftbetätigt! Obusse 151-161),
Siemens (Obusse 162+163), später alle LEW Hennigsdorf
(Beide Bilder aus dem Ortsarchiv Weißig)



An der Gasthof - Kurve hatten Fußgänger den Vorrang (Foto: Ortsarchiv)



Fahrplanmäßig fuhr nur jeder zweite Obuszug über Bühlau hinaus bis nach Weißig. Deshalb musste am Kurhaus Bühlau der Schaffner mittels Knopfdruck in einem verschließbaren Schränkchen am Mast die Fahrleitungsweiche in Richtung Weißig verstellen. Später erfolgte das Umstellen mittels Fahrleitungskontakt weit vor der Weiche durch die Obusfahrerin (je nach Fahrstromschaltung) bzw. wurde die Hauptrichtung beim Befahren der Weiche in der Nebenrichtung durch einen Drahtschleifen – Rückstellkontakt am Ende der Weiche wieder eingestellt (Bild nächste Seite):



oben: elektrische Obusweiche mit Rückstellfunktion
 (2 Fotos im Straßenbahnmuseum Dresden)
 unten: stumpf befahrene Obusweichen

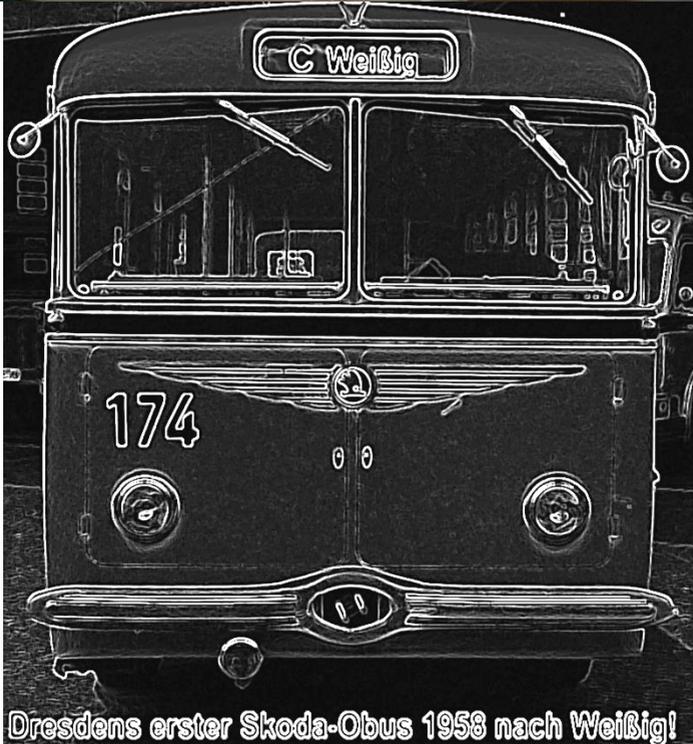


Um 1952 kamen die neuen LOWA – Obuszüge auch nach Weißig



LOWA Obus

Foto: TM im Verkehrsmuseum Dresden



Typ 8Tr
Foto:
Archiv
DVB

Dresdens erster Skoda-Obus 1958 nach Weißig!



Oben LOWA W600 als Ersatz für die erste „Škoda-174“, unten W602a
Aus Sammlung Th. Möschke 1975 von unserer Abschiedscollage VESK





Foto: Heinz Dumke

Škoda – Obusse in Weißig ab 1958 (Typ 8Tr 1x, dann 9Tr)

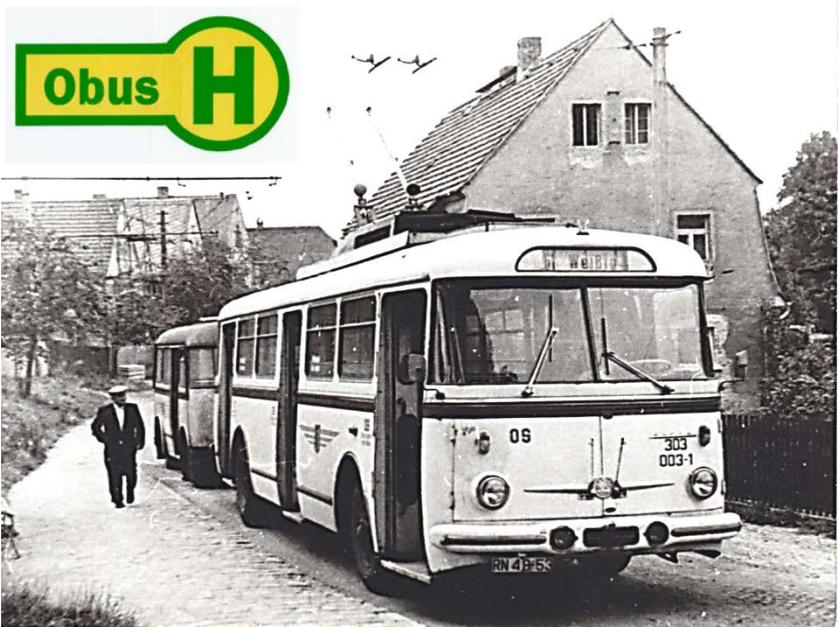


Foto: Ortsarchiv Weißig



Dresdner Straße Höhe Schweizergarten / MINOLTankstelle Hilme
 Foto: Ortsarchiv Weißig
 Foto unten Zellescher Weg im Hochschulviertel
 SLUB Deutsche Fotothek [Auflage < 999]



Ab 4. September 1971 verkehrte Kraftomnibus-Linie 60 mit zwei Ikarus 556 zwischen Bühlau und Weißig



Unten: Vom 1.12.1972 bis zum 30.11.1975 verkehrte die Linie 93 Weißig – Bühlau – Fernsehturm mit Ikarus 180 (unten im Bild rechts) Foto unten aus Archiv DVB (0513) in Bühlau um 1973 bis 1975





Oben: 15.9.1973 Obus - Friedhof am Straßenbahnhof Bühlau
Der letzte Škoda -Obus als Modell in Farbe:



Anhänger Jelcz aus Polen

Erinnern Sie sich noch, wie die Schaffnerin (Fahrgeldkassiererin) auf dem Obus eingespart wurde?



6 Fahrten mit 1.00				30615	
Dresden		U 21	U 21	U 21	U 21
Zum Lochen bis an die Linie in den Entwermer einführen	Zum Lochen bis an die Linie in den Entwermer einführen	Zum Lochen bis an die Linie in den Entwermer einführen	Zum Lochen bis an die Linie in den Entwermer einführen	Zum Lochen bis an die Linie in den Entwermer einführen	Zum Lochen bis an die Linie in den Entwermer einführen
1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2
4	4	4	4	4	4
7	7	7	7	7	7
↓	↓	↓	↓	↓	↓

Geräte und Schilder
Straßenbahnmuseum



Zahlbox für Kleingeld oder Fahrscheine, rechts Lochentwerter (DVB / Elektromat Klotzsche) nur für Fahrscheine aus dem Vorverkauf