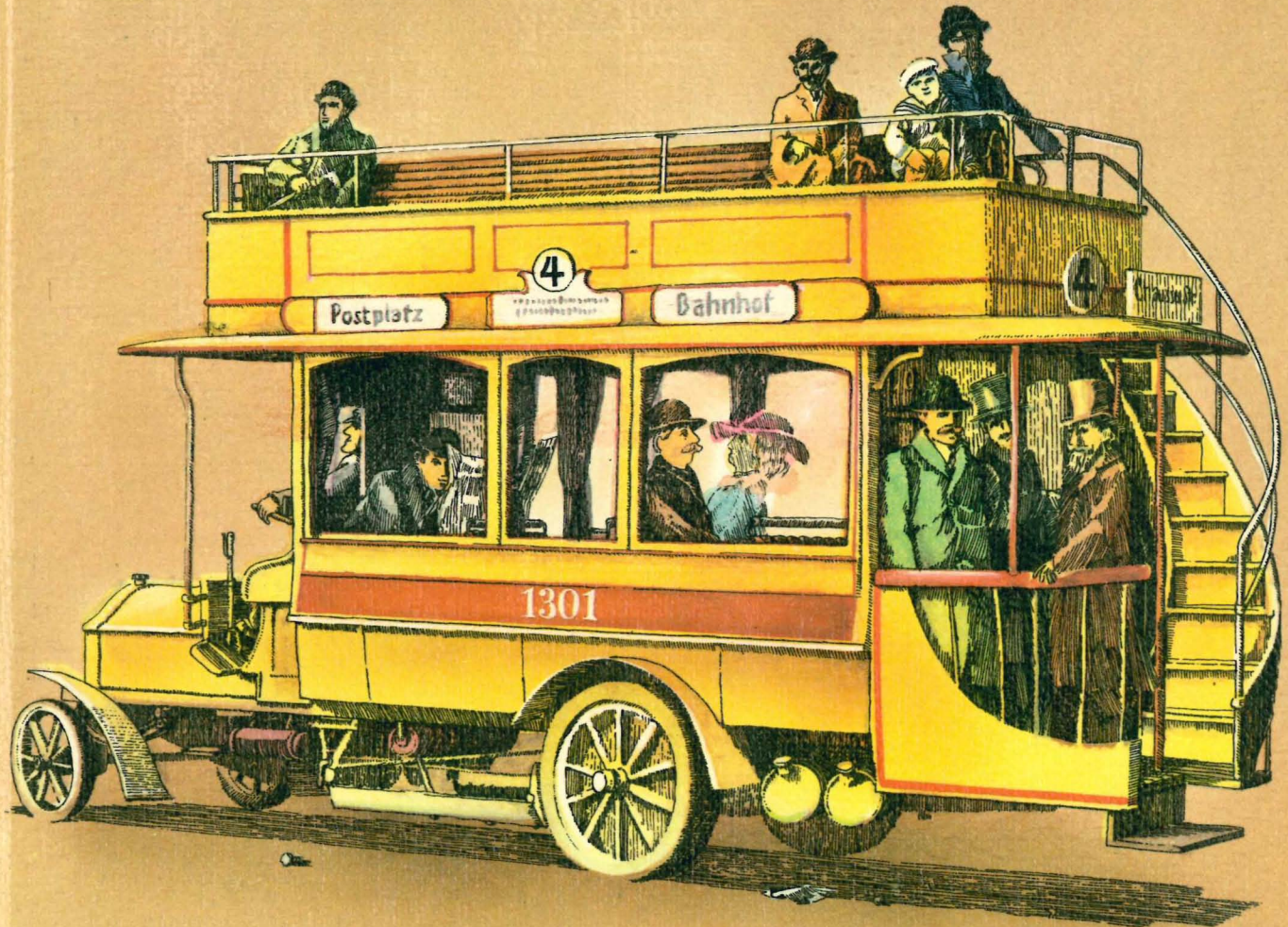


John Stave **Hut ab** Jens Prockat
auf dem Blumenbrett

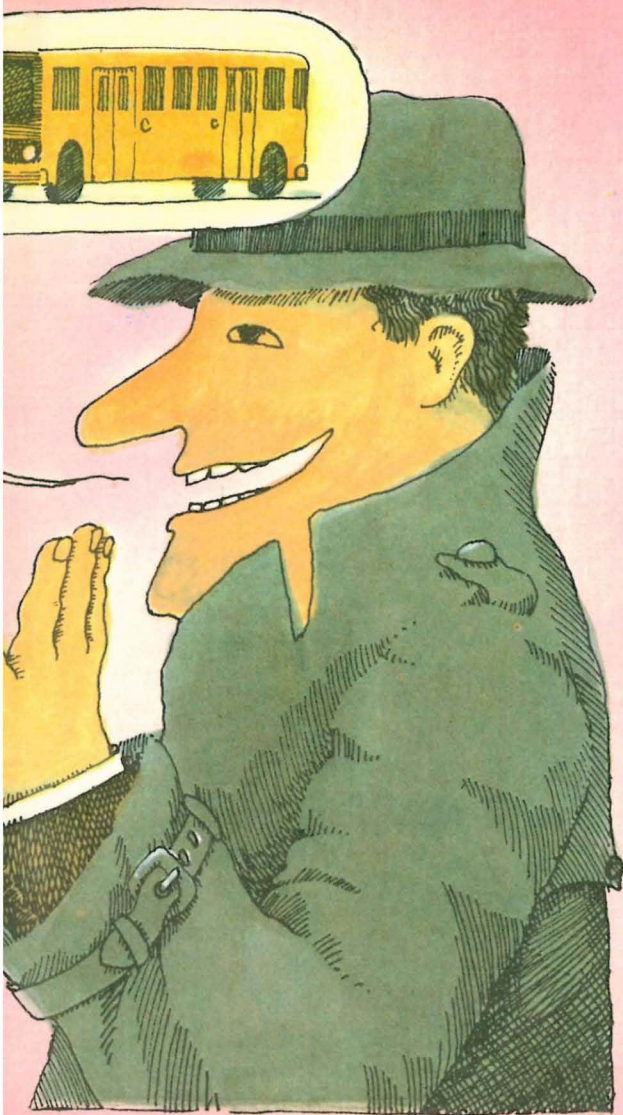


Die Geschichte des Omnibusses



Eine etwas sonderbare Einleitung Es war einmal ein Mann, der hieß Brummkohl. Aber es war nicht seine Schuld, daß er so hieß. Und er war auch gar nicht unfreundlich. Eines Tages wurde Herr Brummkohl von irgend jemand eingeladen – zu einer Geburtstagsfeier oder zu etwas Ähnlichem. Er kannte die meisten Gäste gar nicht, und – um es offen zu sagen – Herr





Brummkohl fühlte sich in dieser Gesellschaft nicht sehr wohl. Kurz und gut: Er wollte verschwinden, einfach abhauen. Bei einer seiner Meinungen nach günstigen Gelegenheiten nahm er einfach seinen Hut und machte sich dünn. Doch er hatte die Rechnung ohne den Wirt gemacht, in diesem Fall ohne das Geburtstagskind, eine Dame. Kurz vor der Ausgangstür – beinahe hätte es geklappt – wurde Herr Brummkohl von dieser Dame eingeholt. «Sie wollen uns schon verlassen, Herr Brummkohl?» fragte sie überrascht.

«Ach, wissen Sie», seufzte Herr Brummkohl, «die Gespräche sind mir zu hoch. Alles Doktoren und Professoren – ich komm da nicht mit. Ich kann kein einziges Wort Latein!»

«Schade», sagte die Frau. «Soll ich Ihnen ein Funktaxi rufen lassen?»

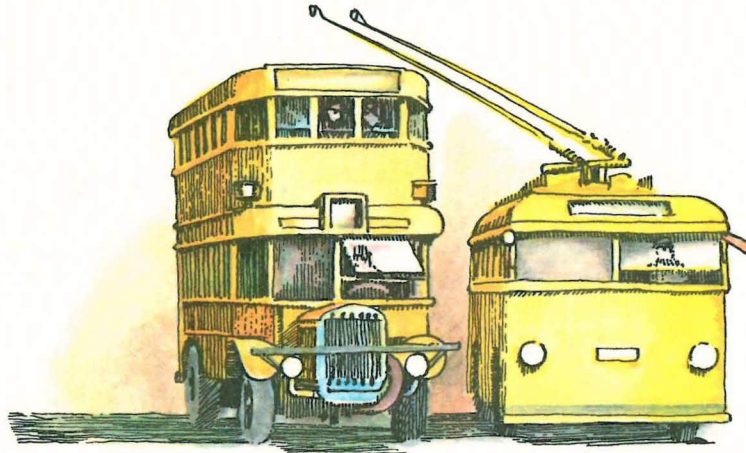
«Das ist nicht nötig. Vielen Dank», antwortete Herr Brummkohl. «Ich fahre mit dem Omnibus!» – Von wegen: kein Wort Latein. Herr Brummkohl hat soeben ganz perfekt und ausgezeichnet lateinisch gesprochen. Er sagte: «Ich fahre mit dem Omnibus!» Ohne Lateinkenntnisse hätte er sagen müssen: «Ich fahre mit dem für alle!»

Das Wort Omnibus ist also lateinisch und bedeutet «für alle». So einfach ist das: Man beschäftigt sich ein bißchen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, und wenn man das hinter sich hat, weiß man nicht nur, wie der Hase läuft, sondern man ist sogar ein ganz klein wenig gebildet...

John Stave

Hut ab auf dem Blumenbrett

Die Geschichte des Omnibusses



Illustrationen von Jens Prockat

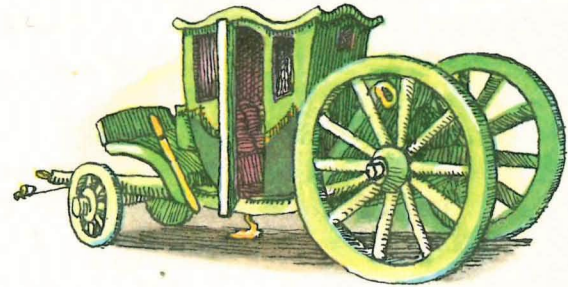
Verlag
Junge Welt Berlin

«Hut ab auf dem Blumenbrett»
ist der zweite Titel einer
Verkehrsmittelreihe des
Verlages JUNGE WELT.
Als erstes Buch der Reihe
ist bereits erschienen
»Quietschvergnügt durch alle
Kurven – Die Geschichte der
Straßenbahn».
Die Reihe wird fortgesetzt
mit der Geschichte
der Eisenbahn.
Es folgen die
Geschichte der Luftfahrt und
die Geschichte der Schifffahrt.

Das erste öffentliche Verkehrsmittel

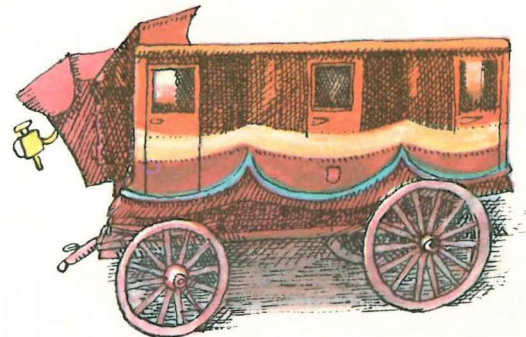
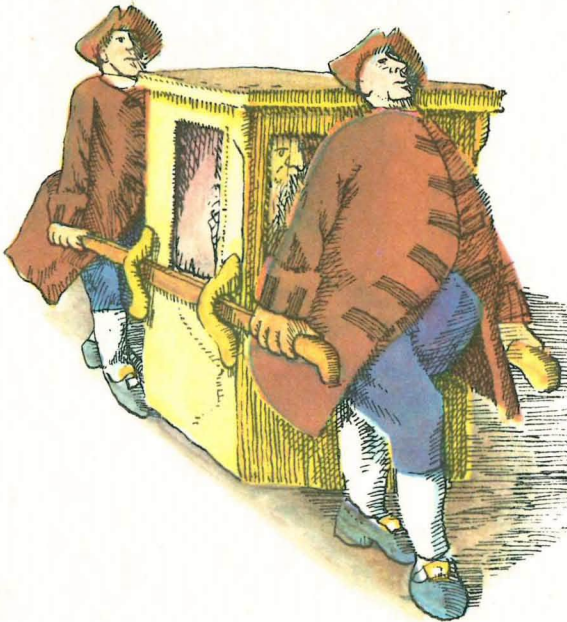
Früher hätte man nach einer Omnibushaltestelle lange suchen können. Noch vor 150 Jahren gab es so eine Einrichtung auf der ganzen Welt nicht.

Was machten die Leute damals? Sie gingen zu Fuß. Weite Entfernungen legten sie ohnehin nicht zurück. Selbst die heutigen Großstädte waren nicht allzu groß. Gut, der Bauer brachte seine Produkte – Kartoffeln, Gurken, Äpfel, Eier, die ersten Pflaumen und so



weiter – mit dem Pferdewagen in die Stadt. Der Herr Baron fuhr mit der Equipage spazieren, und die Postkutsche stellte die Verbindung zwischen den Städten her. Die Eisenbahn nahm erst ab 1830 nach und nach ihren Betrieb auf.

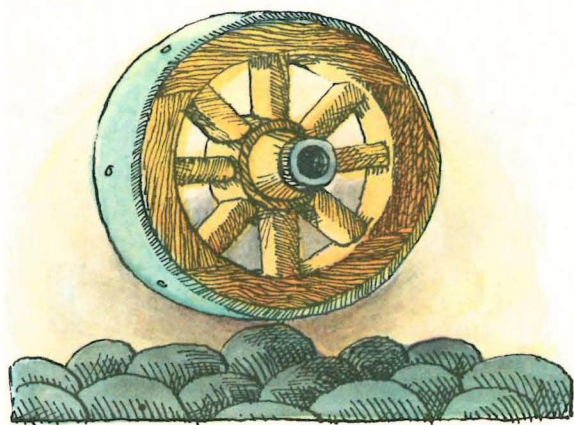
Die meisten Menschen besaßen keine Kutsche und auch keinen Pferdewagen, von einer Equipage ganz zu schweigen.





Es war nicht so wie heute, wo die vielen Autos die Fußgänger auf die Bäume treiben. Wo blieb das Beförderungsmittel für alle?

Wenn die Bezeichnung für das erste öffentliche Massenverkehrsmittel aus dem Lateinischen stammt, muß man seine Wiege in einem Land suchen, dessen Sprache auf dem Lateinischen fußt. Solch ein Land ist Frankreich. Dort regierte im 17. Jahrhundert ein König. Der hieß Ludwig XIV. (der Vierzehnte). Er wurde auch Sonnenkönig genannt, vermutlich, weil er Pomp und Prunk so sehr liebte, weil er in Saus und Braus lebte, sozusagen wie Gott in Frankreich, und weil er tatsächlich von



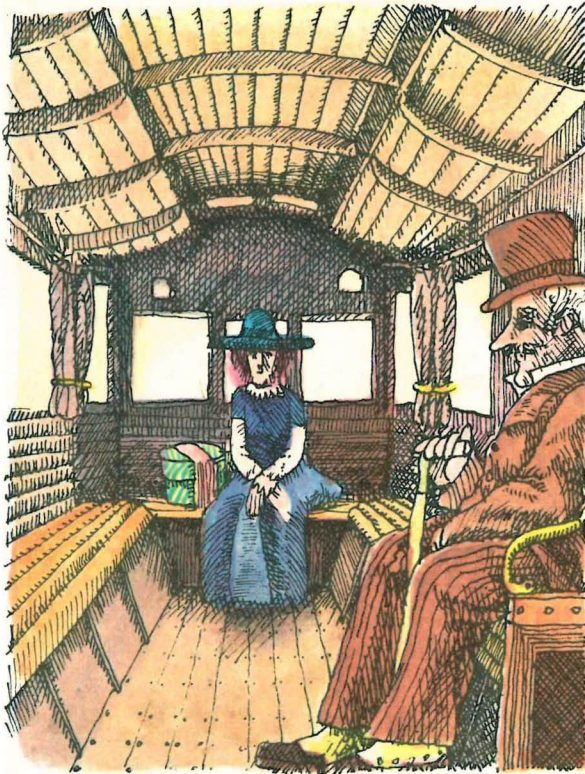
sich behauptete, er allein sei der Staat.

Ausgerechnet dieser König hat den Omnibus erfunden oder zumindest erfinden lassen! Er hat am 18. März 1662, vor rund 325 Jahren, eine Verordnung erlassen, wonach Wagen betrieben werden sollten, «die zu bestimmten Zeiten bestimmte Linien durchfahren».

Das war die Geburtsstunde des öffentlichen Massenverkehrsmittels.

Jetzt sind wir eigentlich erst richtig beim Thema: Der Omnibus ist das erste öffentliche Massenverkehrsmittel. Er fährt zu bestimmten Zeiten auf bestimmten Strecken. Der Omnibus wurde zuerst auch als Gesellschaftswagen bezeichnet. Damit ist gemeint, daß er nicht nur für irgendeinen Herrn Baron, einen bestimmten Bürger oder Bauern verkehrte, sondern für die ganze Gesellschaft, eben für alle.

Lange wurde die königliche Order des vierzehnten Ludwigs allerdings nicht befolgt. Dieser allererste Omnibusbetrieb stellte seine Fahrten nach kurzer Zeit ein. Erst 160 Jahre später entwickelt sich in Paris, der Hauptstadt Frankreichs, der öffentliche Stadtver-



kehr. Der Begriff, die Bezeichnung Omnibus taucht 1823 auf. Sechs Jahre später, 1829, entsteht in London, der Hauptstadt Großbritanniens, ein Omnibusbetrieb, der nach seinem Besitzer «Shillibeer» genannt wird. «G. Shillibeer, veranlaßt durch die allgemeine Bewunderung, die obiges Fuhrwerk in

Paris errang, hat nach Pariser Muster einen Omnibusbetrieb von Paddington nach der Bank eröffnet», meldet die Zeitung «Der englische Reisende» am 4. Juli 1829.

Nun darf man nicht etwa vermuten, diese ersten Omnibusse hätten auch nur eine entfernte Ähnlichkeit mit den heute verkehrenden Mammutkästen gehabt. Zum Beispiel paßten in den ersten Leipziger Pferdeomnibus von 1860 nur 24 Leute, vorausgesetzt, sie waren keine Schwergewichtler. Die Wagen ähnelten aufgeplusterten Postkutschen, waren aber zweistöckig. Wer auf dem offenen Oberdeck saß, hatte noch Glück – falls es nicht regnete. Der untere Fahrgastraum wurde «Schwitzkasten» genannt. Im Winter sagten die Leute «Mottenkiste» dazu. Die Beleuchtung erfolgte durch drei Petroleumlampen, die ebenfalls nicht gerade angenehme Gerüche von sich gaben.

Auch zu dieser Zeit existierten noch keine Haltestellen. Der Omnibus hielt auf seiner Strecke dort, wo jemand mitgenommen werden wollte. Also gab es schon im vorigen Jahrhundert die ersten Anhalter oder Trammer. Wer aus-



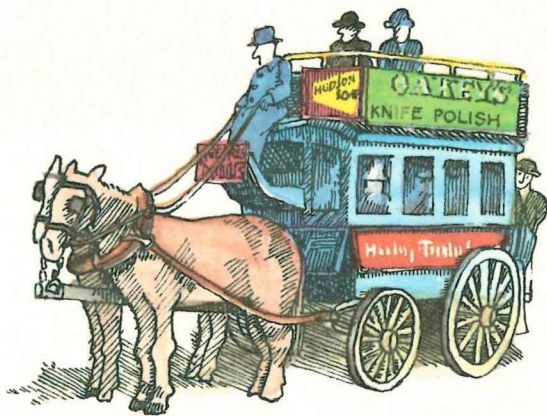
steigen wollte, meldete sich beim Fahrer, und der hielt dann an irgendeiner Ecke auf Wunsch an. Diese Art des Zu- und Absteigens war natürlich sehr zeitaufwendig. Deshalb wurden später die amtlichen Haltestellen erfunden.

Abgesehen von «Schwitzkasten» oder «Mottenkiste» hatte der Pferdeomnibus noch ein weiteres Übel: er stückerte schrecklich. Die Straßen waren entweder mit Kopfsteinen oder überhaupt nicht gepflastert. Die Räder der Omnibusse bestanden aus Holz, das von Eisenreifen umgeben war. Mit etwas Phantasie kann man sich vorstellen, wie unangenehm so eine Omnibusfahrt war. Wenig liebevoll nannten die Fahrgäste den damaligen Omnibus «Knochenschüttler». Natürlich wußten die Besitzer der Omnibusse das. Sie strengten sich an, den Fahrkomfort zu verbessern. Stärkere Federn wurden eingebaut. Aber das half nicht viel.

Wichtiger war es, das Liniennetz auszubauen. Im Jahre 1844 hatte beispielsweise Dresden fast 88 000 Einwohner, aber nur eine einzige Pferdeomnibuslinie. Sie führte vom Altmarkt in Richtung Nordosten bis zum Waldschlöß-

chen. Was aber machten die Dresdener Bewohner, die im Westen, Süden oder Norden der Stadt wohnten? Sie liefen zur Arbeit. Fünfundzwanzig Jahre später sah es mit dem öffentlichen Verkehr in Dresden, dem sogenannten Elbflorenz, schon etwas besser aus. Fünfzehn Pferdeomnibuslinien schüttelten ihre Fahrgäste aus allen Himmelsrichtungen zum Stadtzentrum und wieder nach Hause.

Zu dieser Zeit verkehrte in Berlin bereits seit einigen Jahren ein weit aus moderneres Transportmittel, das dem Omnibus ernsthaft Konkurrenz machen konnte: die Pferdeeisenbahn!





Wettbewerb auf Schienen

Der Omnibus, das erste öffentliche Massenverkehrsmittel der Welt, hat bis heute drei gewaltige Schläge hinnehmen müssen. Der erste Schlag war die Erfindung der Pferdeisenbahn. Auf glatten Schienen flog sie wie der Wind dahin, vorausgesetzt, man zieht keinen allzu heftigen Wind zum Vergleich heran. Aber der Fortschritt war unverkennbar.

Die Pferde hatten es leichter. Wenn der Wagen auf dem Gleis erst einmal rollte, ließ er sich mit wenig Mühe ziehen, falls es nicht bergauf ging.

Die Menschen hatten es auch leichter. Schluß mit dem Knochenschüttler! Zudem kam man schneller ans Ziel, und die Wagen waren länger. Mit ihren Oberdecksitzen konnten sie 46 Fahrgäste befördern! Es schien so, als habe die Todesstunde des Omnibusses geschlagen . . .

1868 fuhren neun von zehn Berlinern mit dem Pferdeomnibus durch die Stadt. Zwölf Jahre später hielten nur noch zwei von ihnen dem Stuckergefährd die Treue.

Der Pferdeomnibus stand wie ein an-

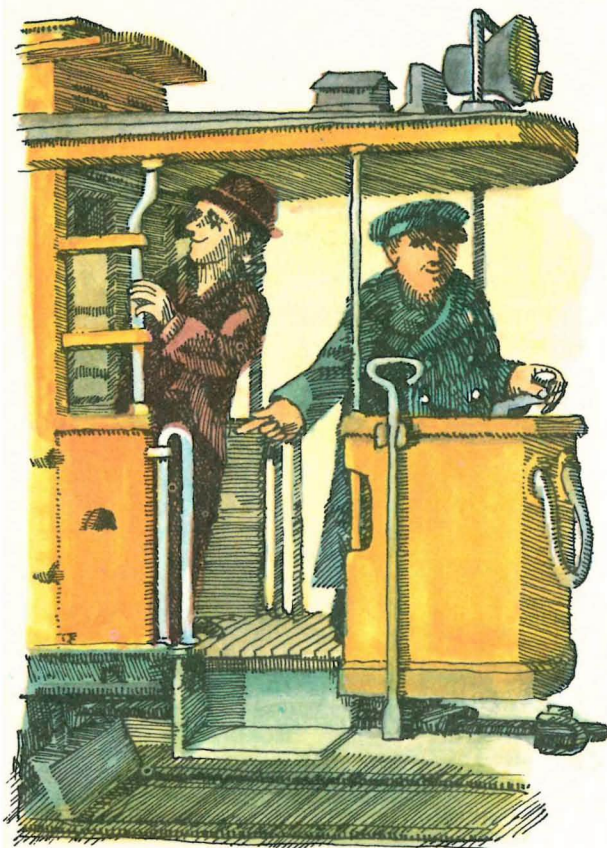
geschlagener Boxer im Ring, als ihn ein weiterer Schlag traf: die Elektrifizierung der Straßenbahn!

Bis zu diesem Augenblick wurden die städtischen Verkehrsmittel von Pferden gezogen. Die meisten Leute konnten sich überhaupt nicht vorstellen, daß es andere Möglichkeiten der Fortbewegung eines Wagens geben könnte.

Aber das Fahrtempo der Pferdebahnen und -busse war sehr gering. Die Städte wuchsen, und die Arbeiter benötigten immer mehr Zeit, um zu den Fabriken am Stadtrand zu gelangen. So konnte es nicht weitergehen.

Zuerst versuchte man, den Dampf-antrieb der Eisenbahn für Busse und Straßenbahnen einfach zu übernehmen. Was jedoch bei der Eisenbahn auf freiem Feld nicht störte, war in den engen Straßen unmöglich. Wer sollte denn in dem Qualm noch spazierengehen können? Batterien bewährten sich ebensowenig, sie waren zu schwer und ihre Betriebsdauer zu kurz.

Erst die elektrische Außenstation, die Strom in eine Ober- oder Unterleitung schickte, der von den Wagen abgenommen wurde und dessen Elektromotoren



in Gang setzte, löste das Problem. Die Straßenbahn wurde elektrifiziert und überrollte den Omnibus auf der ganzen

Linie. Sie fuhr schneller und sauberer – und ohne Pferdeäpfel!

Die Omnibusse wurden weiterhin von Pferden gezogen. Selbst der billigere Omnibusfahrpreis von einem Sechser (fünf Pfennig) hielt die Leute nicht davon ab, mit der «Elektrischen» zu fahren. Mitleidig lächelten die Fahrer der schnellen Bahnen auf ihren offenen Perrons, wenn ihnen so ein Sechseromnibus entgegenkam. Die Straßenbahn hieß fortan die «Elektrische». Die Antriebskraft der Pferdeomnibusse nannte man «Hafermotor», obwohl hauptsächlich Mais verfüttert wurde. Diese Schmach, das Zurückbleiben hinter der Bahn, ließ die Besitzer von Pferdeomnibus-Unternehmen nicht ruhig schlafen.

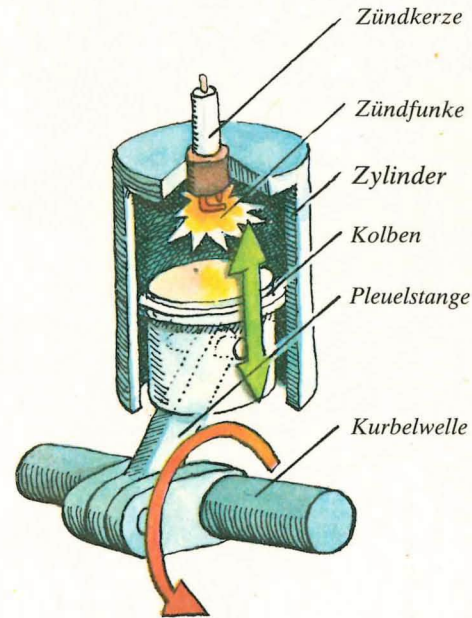
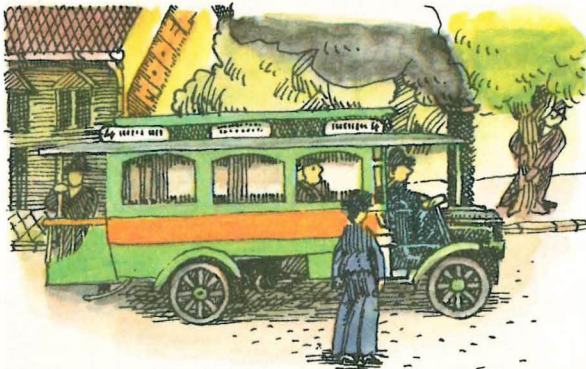
Ein Fabrikant namens Bollé stellte 1880 in Berlin einen Dampfomnibus vor, der wie eine große Postkutsche aussah. Er konnte zehn Personen befördern und hatte zwei Mann Personal: den Wagenlenker und – am Heck des Monstrums – den Heizer. Alle zehn Kilometer mußte neues Wasser aufgenommen werden. Das war auch keine Rettung für den Omnibus.



Die Erfindung des Automobils

Es mußte etwas ganz Neues erfunden werden! Aber was? Wie konnte man den Antrieb der Omnibusse oder der Kutschen entscheidend verbessern? In den Köpfen der zuständigen Erfinder ratterte es. Mit Dampf probierten sie es in aller Welt. 1769 schon war es dem Franzosen Cugnot gelungen, einen mit Dampf betriebenen Wagen zu bauen. 1825 tauchten in England Vehikel auf, die ebenfalls mit Dampfkraft bewegt wurden.

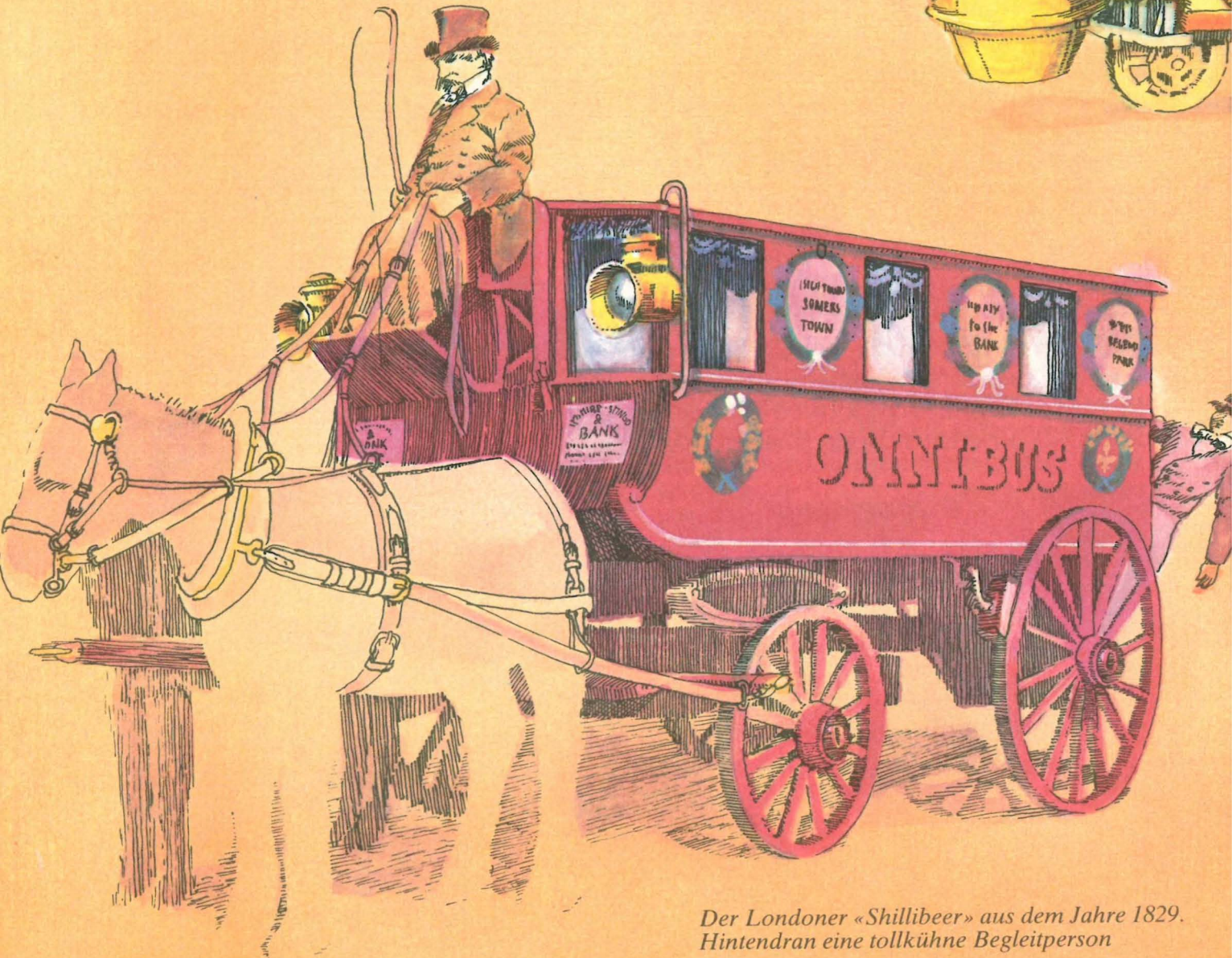
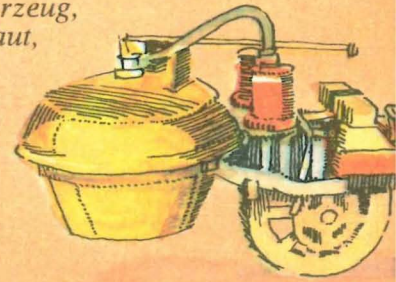
1885 – vier Jahre nach der Erfindung der elektrischen Straßenbahn – führten die beiden Ingenieure Gottlieb Daimler und Carl Friedrich Benz unabhängig



voneinander Wagen vor, die mit Ottomotoren betrieben wurden.

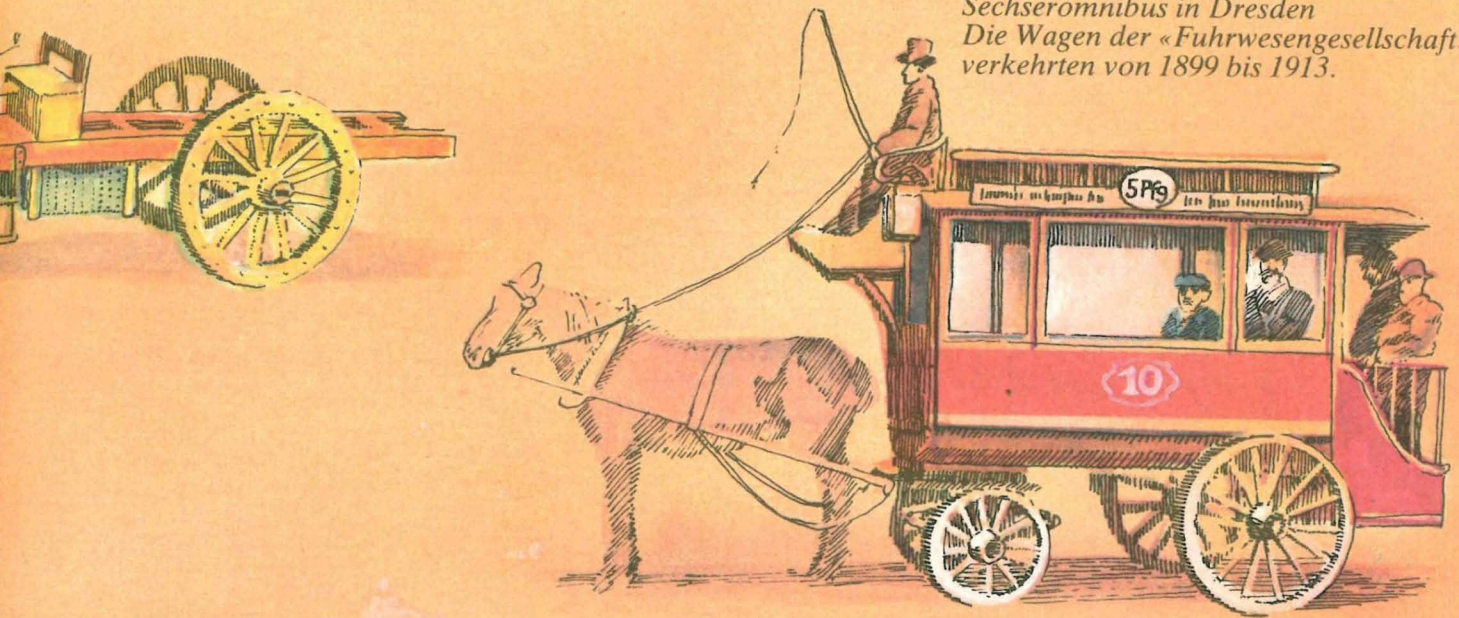
Diese Motoren hießen nicht etwa mit dem Vornamen Otto, sondern sie wurden nach einem ihrer Erfinder, Nikolaus Otto, so benannt. Neben anderen Technikern und Konstrukteuren hatte Otto das am sichersten arbeitende System herausgefunden. Durch Explosionen eines Gas-Luft-Gemisches in einem Zylinder wird ein Kolben hin-

Das erste motorgetriebene Straßenfahrzeug,
von dem Franzosen Cugnot 1770 erbaut,
blieb im Versuchsstadium stecken.

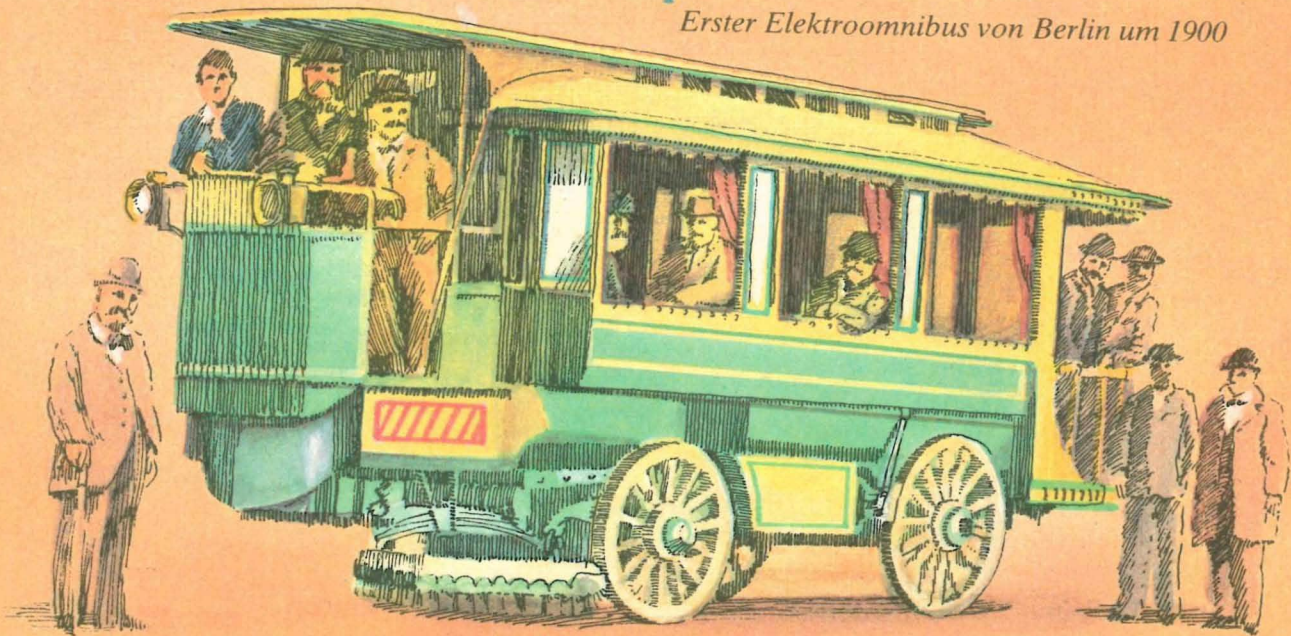


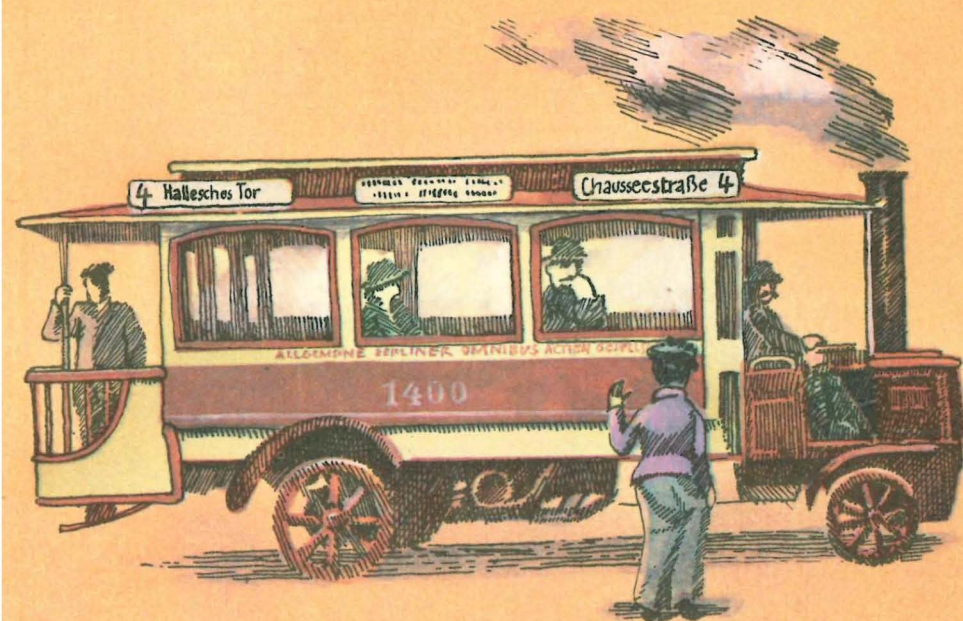
Der Londoner «Shillibeer» aus dem Jahre 1829.
Hintendran eine tollkühne Begleitperson

*Sechseromnibus in Dresden
Die Wagen der «Fuhrwesengesellschaft»
verkehrten von 1899 bis 1913.*

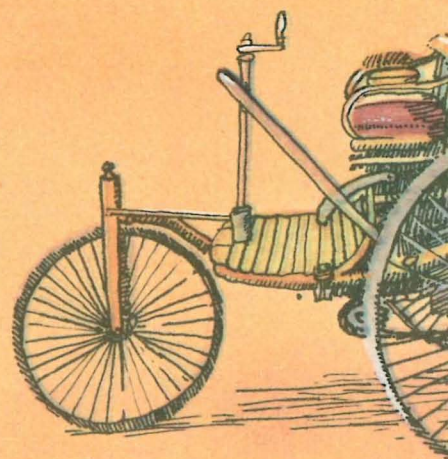


Erster Elektroomnibus von Berlin um 1900

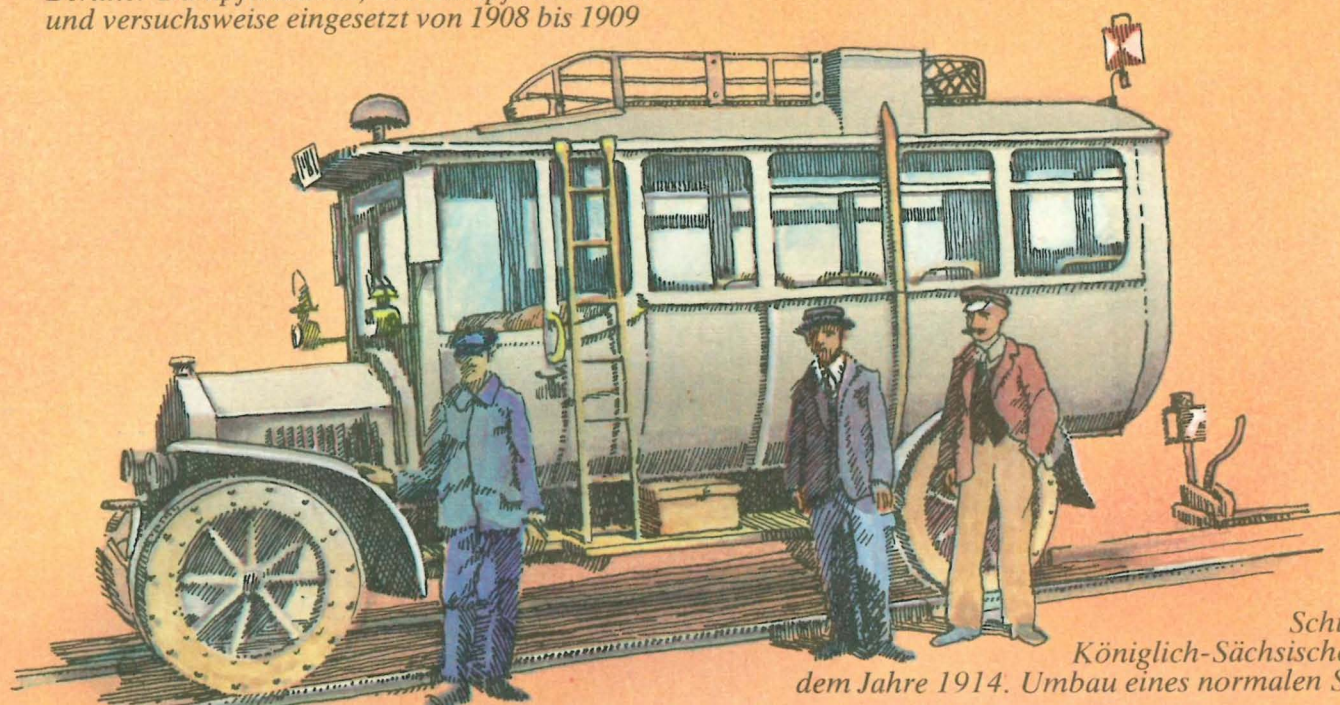




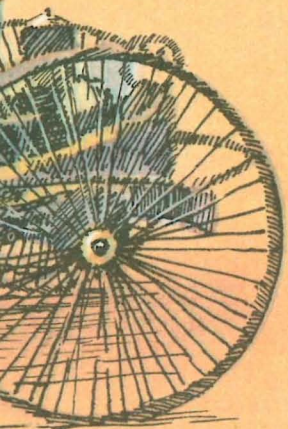
*Berliner Dampfomnibus, am Dampf erkennbar
und versuchsweise eingesetzt von 1908 bis 1909*



*1886 erhielt Benz ein Patent
auf diesen dreirädrigen Wagen mit*

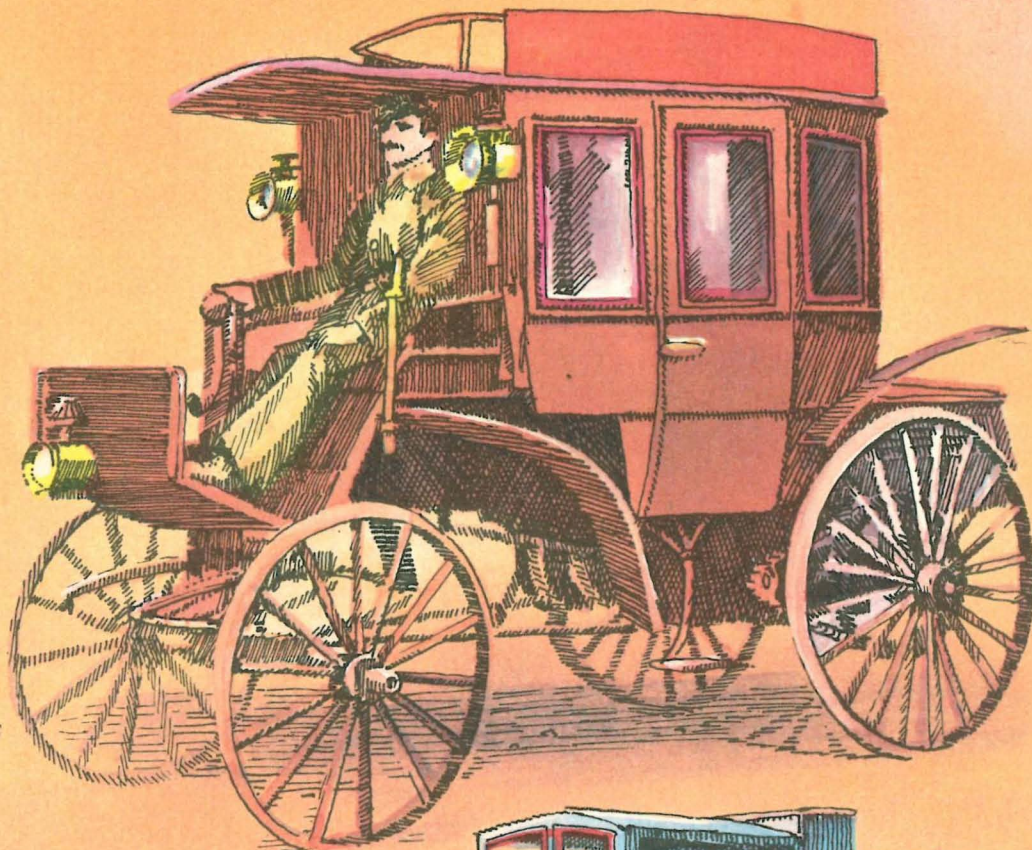


*Schienenomnibus
Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn
dem Jahre 1914. Umbau eines normalen Straßen*

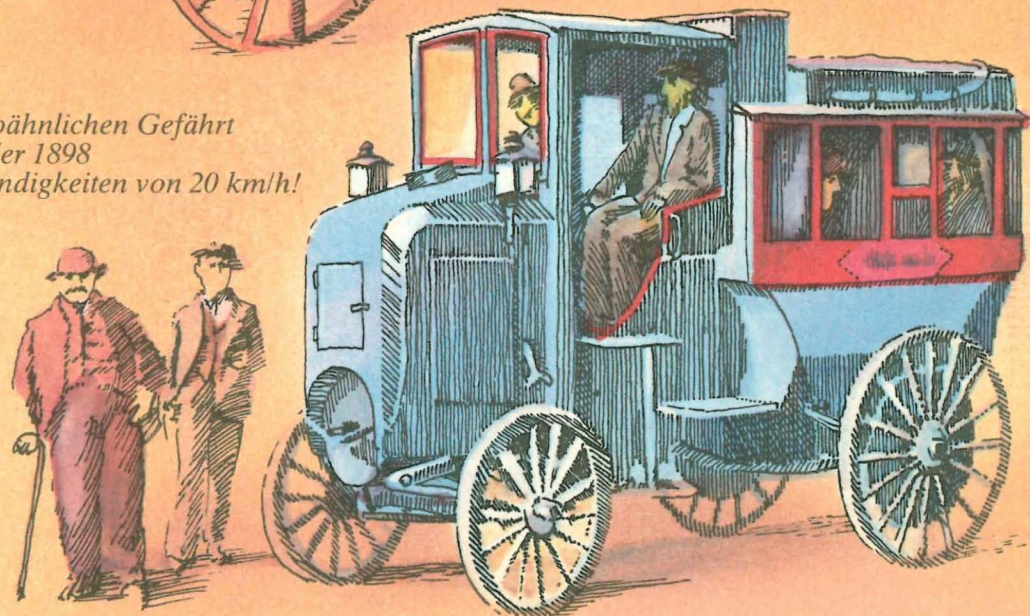


Verbrennungsmotor.

Entwicklung des Dreirades
Benz im Jahre 1895.
wurde offensichtlich
Pferdekutsche motorisiert.

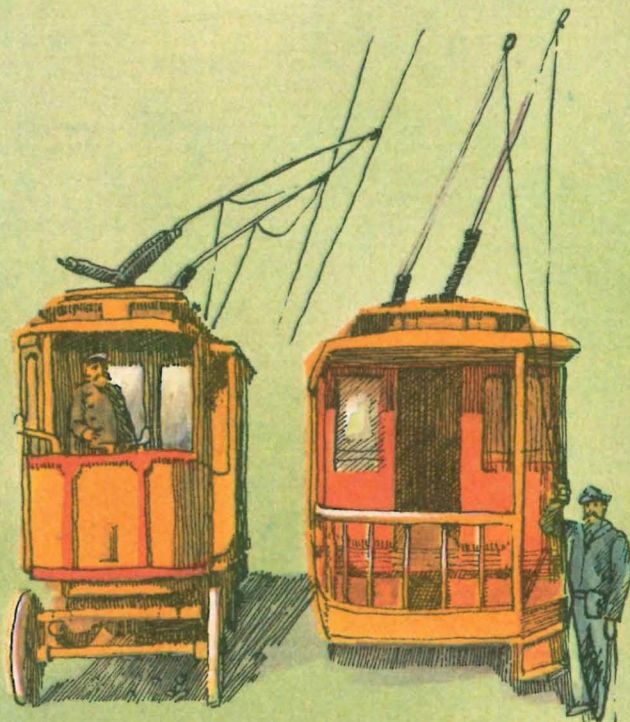
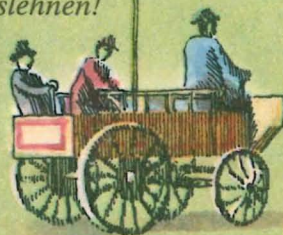


Mit diesem autoähnlichen Gefährt
erreichte Daimler 1898
Spitzengeschwindigkeiten von 20 km/h!

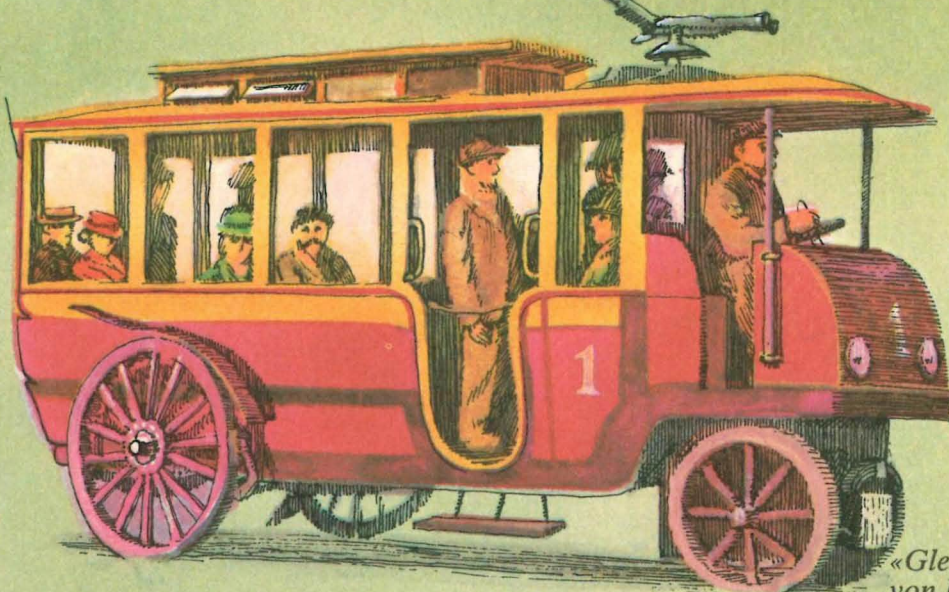


omnibus der
sbahn aus
fahrzeuges

Siemens' Elektromotore von
1882 mit hinterhergezogenem
Kontaktwagen. Nicht hinauslehnen!

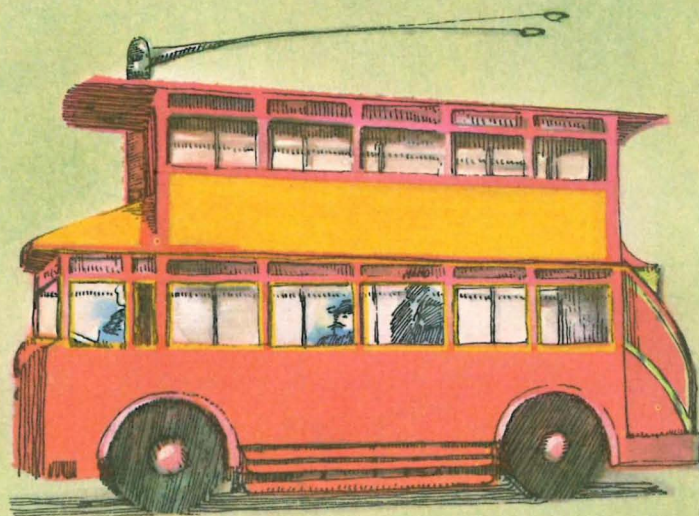
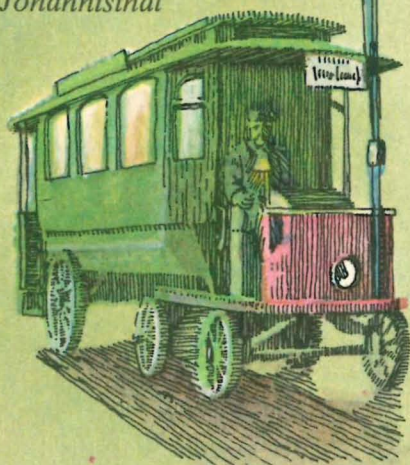


Unvermeidbares Abziehen
der Kontaktstangen des
Schiemann-Obusses von
1901 bei Begegnung mit
einem zweiten Wagen

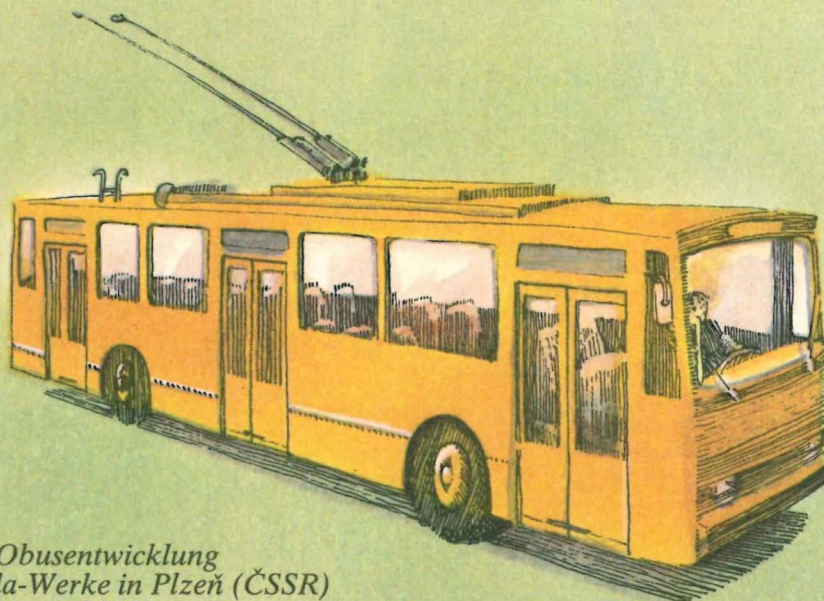


«Gleisloser Straßenbahnwagen»
von Ingenieur Schiemann
1908 in Mülhausen (Elsaß)

*Obus im Jahre 1903
auf der Linie
(Berlin-) Niederschöneweide –
Flugplatz Johannisthal*



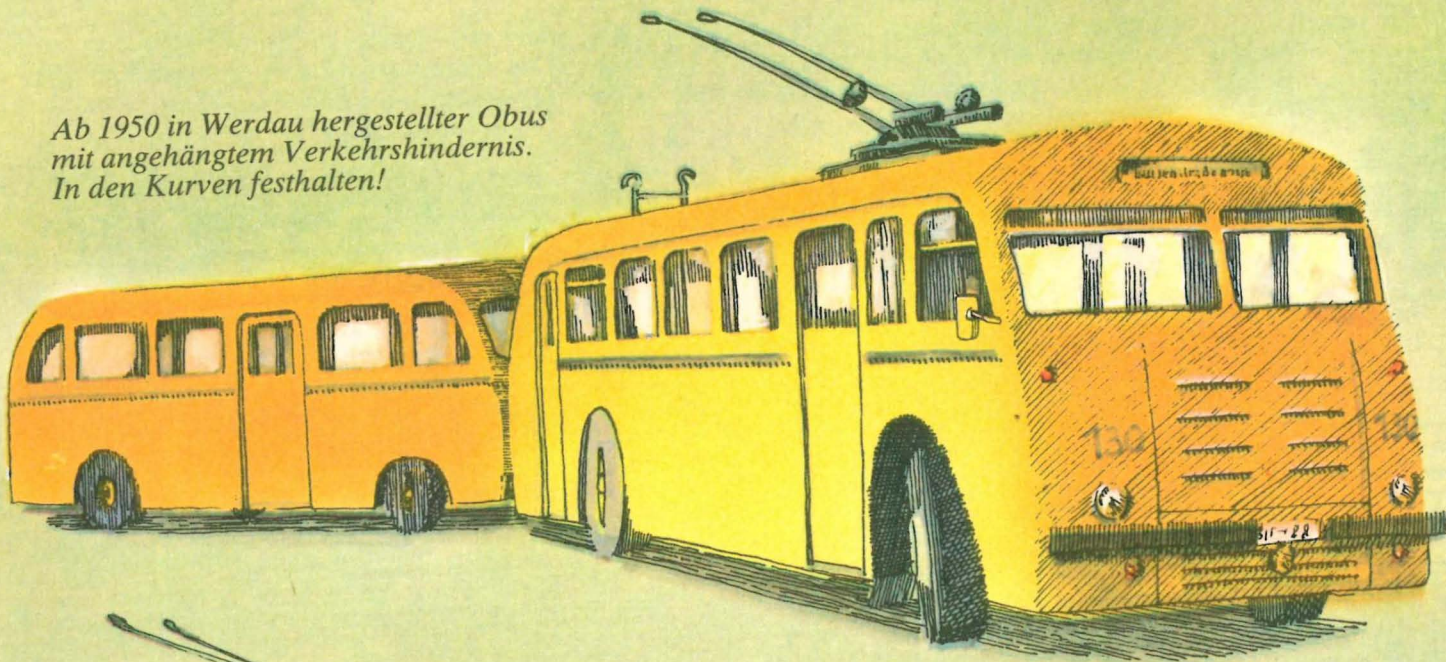
Englischer Doppelstockobus aus dem Jahre 1929



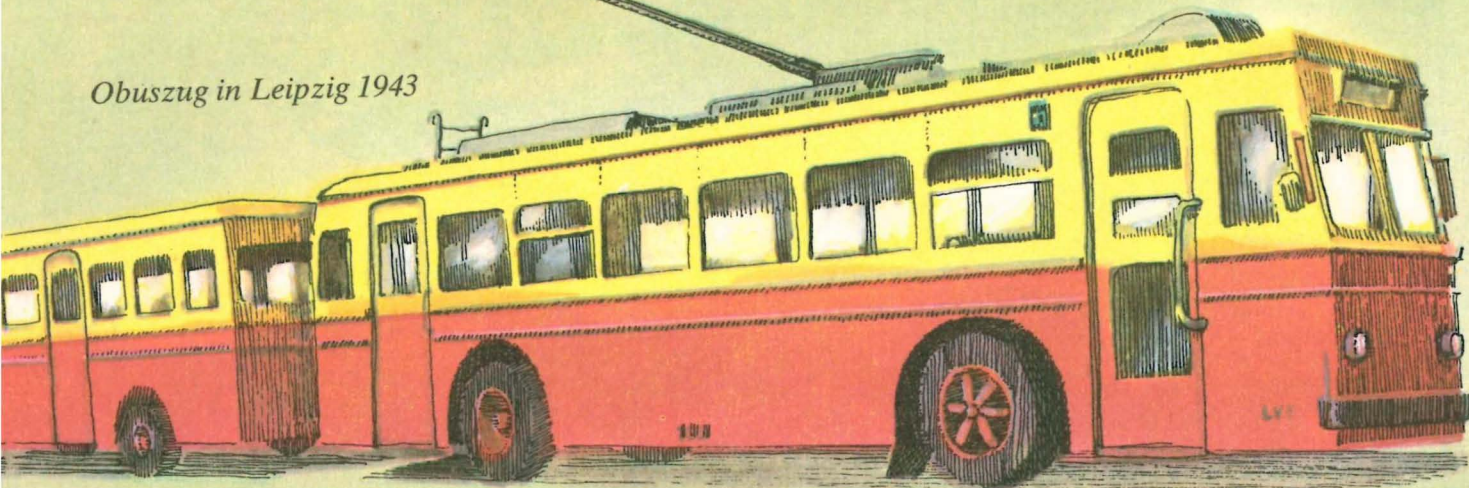
*Neueste Obusentwicklung
der Škoda-Werke in Plzeň (ČSSR)
mit 31 Sitz- und 54 Stehplätzen –
bald auch in Weimar und Eberswalde*



*Ab 1950 in Werdau hergestellter Obus
mit angehängtem Verkehrshindernis.
In den Kurven festhalten!*



Obuszug in Leipzig 1943



und herbewegt und die so entstehende Kraft auf eine Kurbelwelle übertragen. Das war es! Das war die Rettung! Darauf hatte man so lange gewartet.

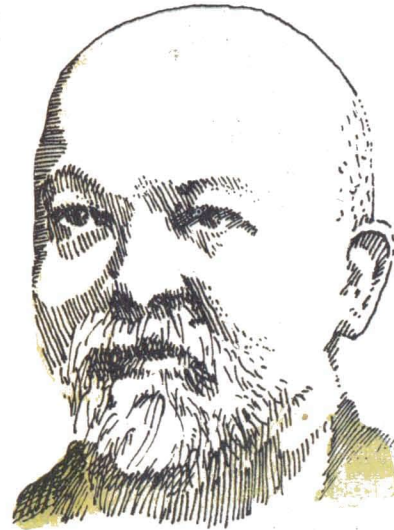
Das Automobil war erfunden. In Frankreich, in den Vereinigten Staaten von Amerika und in England wurde diese revolutionäre Erfindung sofort ausgebeutet. Große Autoindustrien entstanden. In Deutschland, dem Geburtsland der Erfindung, ließ man sich Zeit.

Heute, knapp hundert Jahre später, sausen Milliarden von Personenkraftwagen auf allen Straßen der Welt umher, sparen Zeit ein, erschrecken aber auch Hühner und Menschen. Automobil ist übrigens ein Wort, das aus der lateinischen und der griechischen Sprache stammt. «Auto» heißt selbst, und «mobil» heißt beweglich. Das Automobil ist also das Selbstbewegliche. Heute sagt man Pkw oder einfach und schlicht Wagen.

Carl
Friedrich
Benz



Gottlieb
Daimler



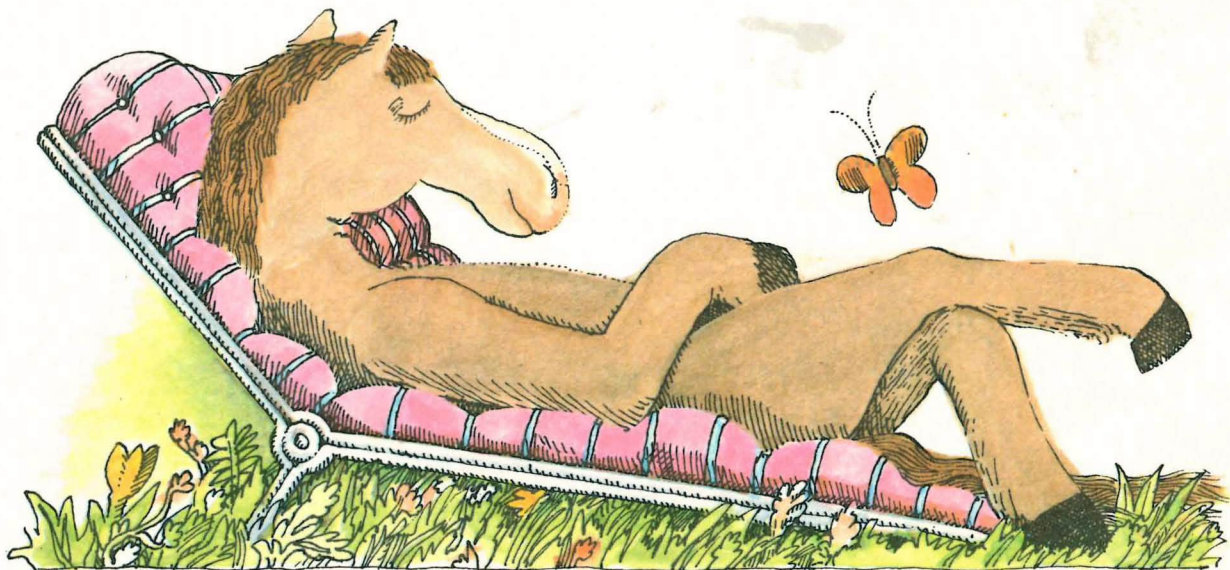
Erholung für Pferde

Würde die Erfindung des Automobils die Erfindung des Automobilomnibusses nach sich ziehen?

Noch trabten Gäule vor den Omnibussen durch Berlin, Leipzig, Dresden, Hamburg, München und die anderen großen Städte. Und wie man heute den Motor seines Autos pflegen muß, benötigten auch die Hafermotoren sorgfältige Pflege. In Teufelsbruch bei Falkensee gab es sogar ein Erholungsheim für

Pferde. Je nach ihrem Zustand kamen die pflastermüden Zugtiere der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft für vier bis acht Wochen auf die Weide. Jährlich konnten so bis zu tausend Berliner Omnibuspferde einen Urlaubsplatz erhalten, nachdem sie jahrelang Tag für Tag 25 Kilometer Pflaster unter die Hufe genommen hatten.

Im Jahre 1913 verkehrten in Berlin immer noch 450 Sechseromnibusse, die



abwechselnd von 4800 Pferden gezogen wurden.

Das Pferdesanatorium bei Falkensee wurde erst 1924 aufgelöst. Wo Kutscher und Schaffner ihren Urlaub verbrachten, hat niemand aufgeschrieben, denn – für sie gab es keine Ferien.

Um die Jahrhundertwende verdiente ein Dresdener Schaffner mit zehnjähriger Dienstzeit rund 22 Mark in der Woche. Er mußte dafür 14 Stunden täglich arbeiten. Der Fahrer bekam eine Mark mehr. Die Leipziger Straßenbahnfahrer erhielten 240 Mark Lohn im Vierteljahr. In einem Schreiben an die Direktion der Leipziger Elektrischen Straßenbahn bittet das Fahrpersonal «um eine andere Regelung unserer Dienstzeit, denn jetzt kommt es wöchentlich zwei- bis dreimal vor, daß wir nachts nur drei bis vier Stunden der Ruhe pflegen können, ja, es kommt sogar oft vor, daß das weit wohnende Personal es vorzieht, gleich im Depot zu bleiben und dort diese paar Stunden auf der Bank zu schlafen».

Einen Tierschutzverein gab es damals schon, einen Menschenschutzverein noch nicht.

Der Benzinmotor macht sich

Carl Friedrich Benz, einer der Erfinder des Verbrennungsmotors, war inzwischen nicht untätig gewesen. Nach seinen guten Erfahrungen beim Automobilbau – er hatte auch ein dreirädriges Fahrzeug entwickelt –, wagte sich der Ingenieur an das Vorhaben Kraftomnibus. Es entstanden zwei Wagen mit liegenden Fünf-PS-Einzyliermotoren. Sie fuhren 1895 auf der ersten deutschen Kraftomnibuslinie nahe der Stadt Köln am Rhein. Die Hinterachse wurde über Ketten angetrieben. Gottlieb Daimler baute 1898 einen Omnibus, der bereits zehn Fahrgäste mitnehmen konnte. Ausgestattet mit einem Zweizylindermotor, erreichte der Bus wie auch der von Benz eine Spitzengeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern!

Jetzt war die Entwicklung des Omnibusses nicht mehr aufzuhalten. Besonders in Berlin nahm man sich des jüngsten Kindes der Straße liebevoll an.

Am 18. November 1905 versammelte sich ein gutes Dutzend würdig aussehender Herren, alle in dunklen Mänteln, auf den Köpfen Hüte, Glocken



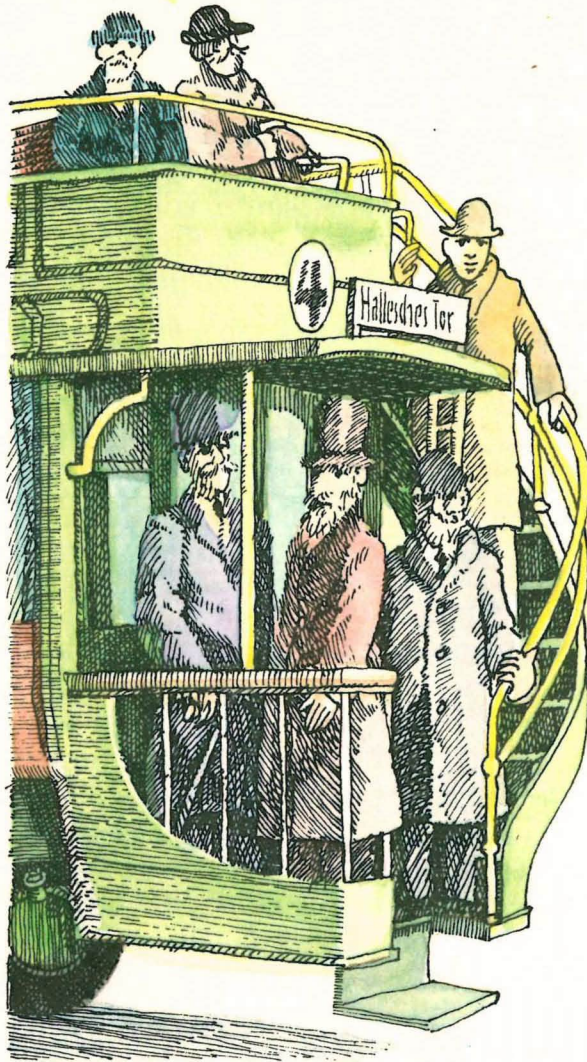
oder Zylinder, um einen Wagen, der eine entfernte Ähnlichkeit mit dem späteren Doppelstockbus hatte. Die Herren waren Abgesandte der Stadtverwaltung, der Polizei und der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft. Sie beschnüffelten das neuartige Verkehrsmittel recht gründlich, dann stiegen sie ein und machten die erste Runde. Die muß zu ihrer Zufriedenheit verlaufen sein, denn vom 19. November 1905 an verkehrten zwei dieser Exemplare regelmäßig.

Die Sache begann mit einem kleinen Zwischenfall, den uns der erste Berliner

Kraftomnibusfahrer schildert:

«An einem Sonntag ging der erste Autobus gegen 6 Uhr vom Hof. Gleichsam zur Begrüßung des neuen Fahrzeuges, das an Stelle der alten Pferdeomnibusse treten sollte, wurden zwei Fensterscheiben eingeschlagen, und darum mußten wir den Wagen erst zu den Wagenbauwerken von Lange & Gutzeit in der Frankfurter Allee fahren. Dort wurden neue Scheiben eingesetzt. Das Unglück war dadurch geschehen, daß beim Benzineinfüllen ein Wagenwäscher, der, «den Dreh noch nicht raus hatte», mit einem Licht in den Tank hineinleuchtete, um nachzusehen, ob noch etwas Brennstoff da sei. Die Folge war eine noch glimpflich abgelaufene Explosion, durch die die Scheiben zersprangen. Wir haben damals auf dem Hof Usedomstraße keinen schlechten Schreck gekriegt, als die Sache mit einem solchen Krach begann.»

Die neuen Busse waren kräftige Burschen – jedenfalls sah es damals so aus. Der Motor hatte 22 PS, das heißt 22 Pferdestärken! Im unteren Innenraum fanden auf Quersitzen 16 Leute Platz. Das Oberdeck war offen und



faßte auf Längssitzen 18 Fahrgäste. Um die Menschen zum Treppensteigen zu ermuntern, war die Fahrt auf dem Oberdeck billiger. Sie kostete auf der ganzen Strecke zehn Pfennig. Unten mußte man zwanzig Pfennig bezahlen, fuhr man nur einen Teil der Linie, so gab man für einen Fahrschein 15 Pfennig.

Die neuen Busse waren kräftige Bur-schen – gemessen an ihren Vorläufern, den Sechseromnibussen, die nur zwei oder eine trabende PS hatten. Wenn man bedenkt, daß ein Kleinwagen heute 26 PS Motorleistung bringt . . .

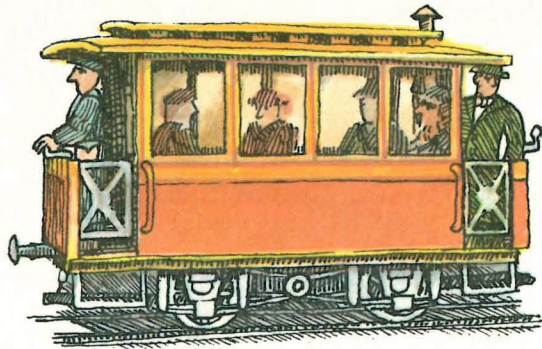
Ab 1912 wurden die Berliner Omnibusse mit 45-PS-Motoren ausgerüstet. Auf den Stadtlinien verkehrten nun 520 Pferdeomnibusse und 336 Motorwagen. In Leipzig fuhren auch schon 56 der neuen Höllenmaschinen. Da brach im August 1914 der erste Weltkrieg aus. Die kaiserliche Armee beschlagnahmte alle brauchbaren Pferde und auch die Motorbusse. Nach diesem Krieg fuhren in Berlin nur noch dreißig Pferdeomnibusse. Die Motorwagen konnte man an beiden Händen abzählen.

War das der dritte gewaltige Schlag? Noch immer nicht.



Der Straßenbahnomnibus

Der Erfinder Siemens hatte 1879 in Berlin die erste elektrische Lokomotive vorgeführt. 1881 folgte in Groß-Lichterfelde die erste elektrische Straßen-



bahn. Lange vorher hatte Siemens versprochen: «Wenn ich mal Muße und Geld habe, will ich mir eine elektromagnetische Droschke bauen.»

Am 29. April 1882 konnte man in Halensee bei Berlin die «Elektromote» des Ingenieurs bewundern. Das war eine Art Kutsche, die über eine zweipolige Oberleitung mit elektrischem Strom versorgt und betrieben wurde. Aber wir wissen ja inzwischen, wie damals das Straßenpflaster aussah. Mit den althergebrachten Rädern waren

darauf keine größeren Geschwindigkeiten zu erreichen. Also stieg Siemens wieder auf die Elektrische um.

Andere Verkehrsingenieure gaben nicht auf. Der Oberleitungsbus – wenn er funktionierte – sollte von großem Vorteil gegenüber der Straßenbahn sein. Er wäre nicht schienengebunden und könnte Hindernissen auf seinem Wege geschickt ausweichen.

Könnte, wäre – aber wie?

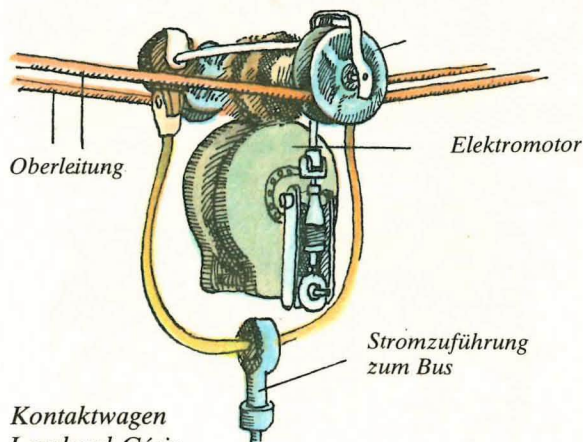
Das größte Problem war die Stromzuführung. Bei der Straßenbahn klappte es vorzüglich. Über die Oberleitung kam die Energie, über die Schiene wurde der Strom zurückgeführt. Aber der Oberleitungsomnibus, eine Mischung aus Straßenbahn und Omnibus, hatte keine Schiene. Es mußte also eine zweipolige Oberleitung gespannt werden. Das war allen schon klar. Aber wie sollte das in den Straßen aussehen?

Siemens hatte 1882 schon den Kontaktwagen ausprobiert. Der wurde an der Oberleitung von der «Elektromote» gezogen. Er rollte auf den beiden dicht nebeneinander gespannten Drähten und war mit Kabeln an einem Mast auf dem Wagen verbunden. Aber zufried-



denstellend war das nicht. Konstrukteure vieler Länder knobelten weiter am Kontaktwagen herum. Er durfte nicht zu schwer sein, weil er sonst die Oberleitung zu tief heruntergedrückt hätte. Zu leicht durfte er auch nicht sein, weil sonst der Kontakt mit der Oberleitung zu gering gewesen wäre.

18 Jahre nach der «Elektromote» liefen auf der Weltausstellung in Paris die ersten Oberleitungsbusse. Sie hatten Kontaktwagen, die mit einem eigenen Elektromotor betrieben und nicht mehr vom Obus gezogen wurden. Ähnliche Busse verkehrten im selben Jahr, 1900, auch in Eberswalde bei Berlin, wo noch heute Oberleitungsbusse fahren. Die sehen natürlich moderner aus als ihre Vorgänger. Auch in Klotzsche bei

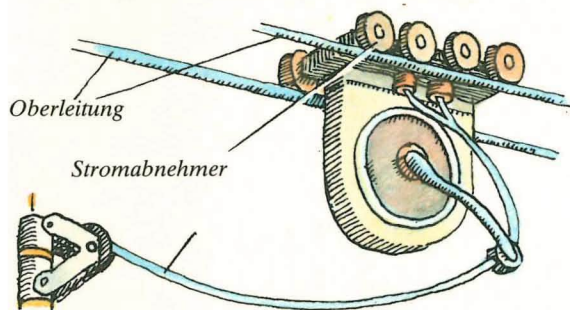


*Kontaktwagen
Lombard-Gérin
Paris 1900*

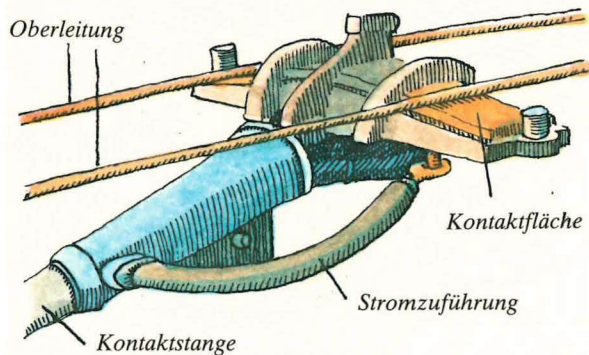
Dresden gab es eine Obuslinie, die man Heidebahn nannte. Sie bestand von 1903 bis 1904. Die Wagen waren dreiachsig. Die fünf Kilometer lange Strecke legte die Heidebahn, die ja eigentlich ein Bus war, in 25 Minuten zurück.

Am 10. Juli 1901 eröffnete der in Dresden lebende Ingenieur Schiemann die «Bielathal-Motorbahn». Das war nun eine richtige Oberleitungsomnibuslinie von Königstein nach Königsbrunn. Schiemann bezeichnete den Obus als «gleislose Bahn».

Der «Bielathal-Obus» hatte zwei Kon-



Kontaktwagen der «Elektromotore»



Stromabnehmendes Einstangensystem

taktstangen. Das hatte der Konstrukteur bei der Straßenbahn abgesehen. Die eine Stange war vorn auf dem Wagendach montiert, die andere weiter hinten. Durch einen Federblock wurde die eine Stange an die pluspolige Oberleitung gedrückt, die andere an die minuspolige. So schloß sich der Kreis für die Energie. Begegneten sich zwei Fahrzeuge, mußte ein Wagen seine Stangen einholen, während der andere Bus vorüberauschte. Das war ziemlich umständlich. Aber dennoch waren die Fahrgäste dem Karl Schiemann dankbar. Sein Obus konnte den Wettbewerb mit Straßenbahn und Benzinbus getrost aufnehmen.

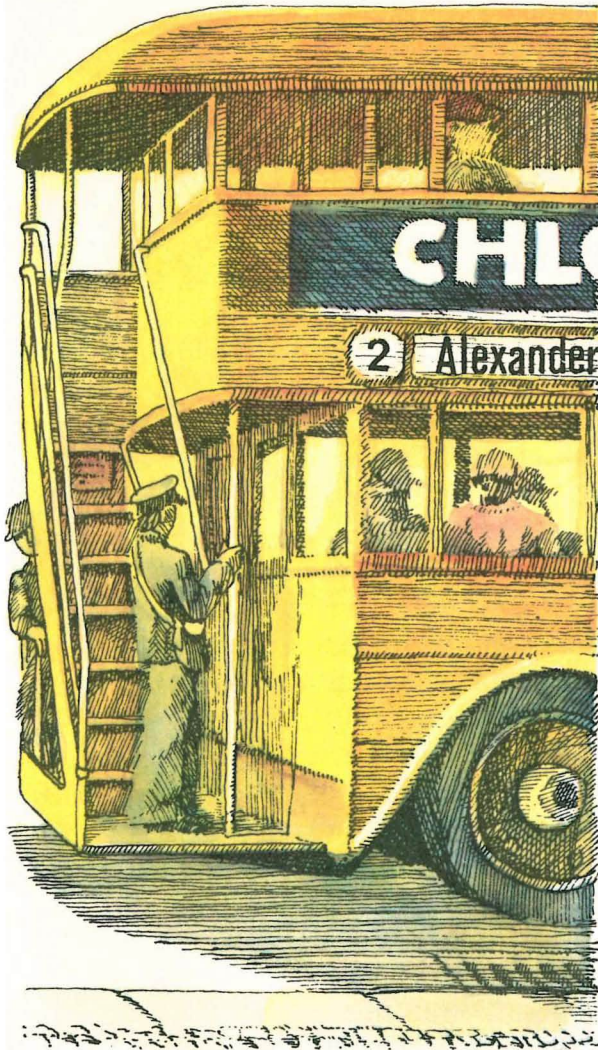
Eine Reise auf dem «Blumenbrett»

1920 hatte Berlin 33 Busse mit Ottomotoren. Im Dezember 1922 verkehrten in der Stadt schon 131 Motorbusse. Mit Riesenschritten trat der Bus seinen Siegeszug an.

In allen Städten ähnelten sich die Motorbusse. Sie sahen aus wie verkleidete Lastkraftwagen, hatten offene Oberdecks, die in Berlin «Blumenbretter» genannt wurden. Die Räder hatten Reifen aus Vollgummi. Bis 1923 stiegen die Fahrgäste an der Rückseite des Busses ein. Später dann wurde der Einstieg seitlich vor die Treppe zum Oberdeck verlegt. Wer auf dem «Blumenbrett» saß, durfte während der Fahrt nicht aufstehen. Das war nämlich lebensgefährlich, denn der Bus unterquerte auch die Oberleitungen der Straßenbahnen.

Das Holzrad mit dem Eisenreifen war dem Eisenrad mit Vollgummireifen gewichen. Ein toller Fortschritt! Auf diese Idee hätten schon Daimler/Benz oder Schiemann kommen müssen . . .

Ab 1928 gab es Omnibusse mit Luftbereifung. Die Busse selbst hatten sich auch ganz schön aufgeplustert. Sie boten über achtzig Fahrgästen Platz, da



sie nun dreiachsig waren. Auf dem Oberdeck konnte man jetzt aufstehen, denn es gab ein Dach über dem Kopf. Bei den zweiachsigen Fahrzeugen für sechzig Personen blieb die Treppe weiterhin im Freien. Der zweitschönste Platz in diesen Bussen war unterhalb der Treppe. Dort stand man wie auf einem Balkon. Der allerallerschönste und begehrteste Platz aber blieb nach wie vor «Rang, erste Reihe», ganz vorn auf dem Oberdeck.

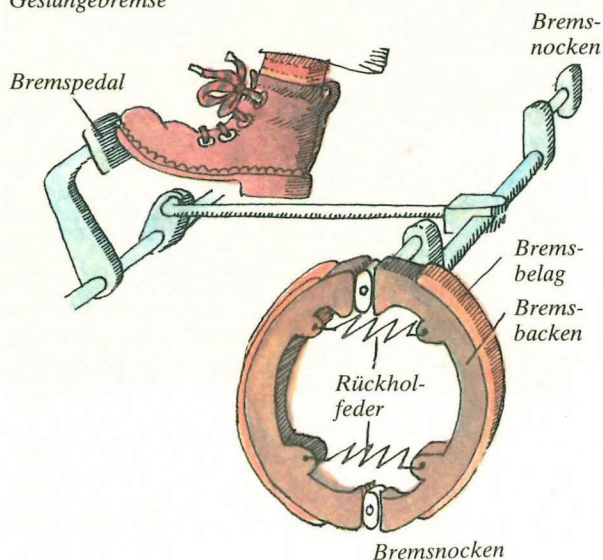
Mit der Größe der Wagen war auch die Motorleistung gewachsen. Ein in Bautzen 1935 gebauter Eindeckbus für Leipzig hatte eine Länge von 12 Metern und Platz für 65 Passagiere. Der Motor war so stark wie 150 Pferde.

Bis 1920 wurden die Motorbusse mit Gestängebremsen verlangsamt oder angehalten. Da mußte der Busfahrer ganz schön die Muskeln anstrengen, um sein Gefährt zu stoppen. Aber so einen 150-PS-Bus hätte er wohl kaum noch mit seinem Bizeps zum Halten gebracht. Deshalb baute man Luftdruckbremsen ein, die auf alle Räder wirkten. Später folgten Öldruckbremsen.

Größer und schneller wurden die Busse.



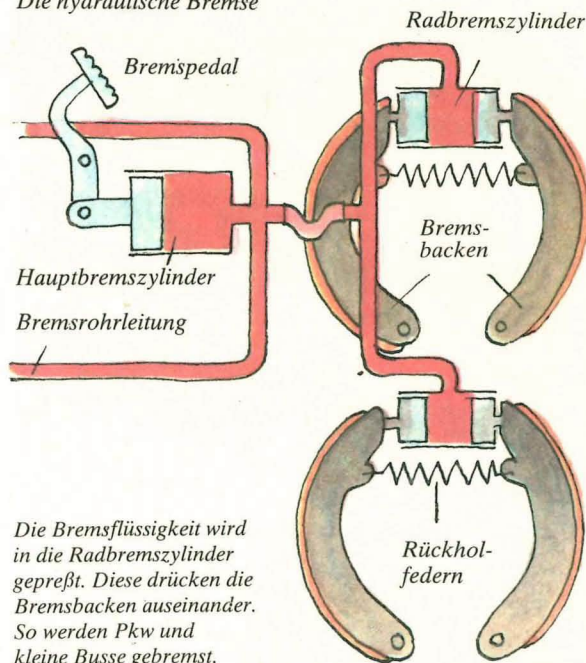
Gestängebremse



Tritt der Fahrer auf das Bremspedal, verkanten sich die Bremsnocken und drücken die Bremsbacken auseinander.

Die Berliner Doppeldecker erreichten Motorleistungen von 160. Pferdestärken. Vollbeladen donnerten sie durch die Straßen. Spitzentempo 60 Stundenkilometer! Damit man zu seinem Sitzplatz auf dem Oberdeck nicht kriechen mußte, wurden die Busse so hoch wie möglich gebaut. Vier Meter fünfundzwanzig. Unter manchen Eisenbahn-

Die hydraulische Bremse



Die Bremsflüssigkeit wird in die Radbremszylinder gepreßt. Diese drücken die Bremsbacken auseinander. So werden Pkw und kleine Busse gebremst.

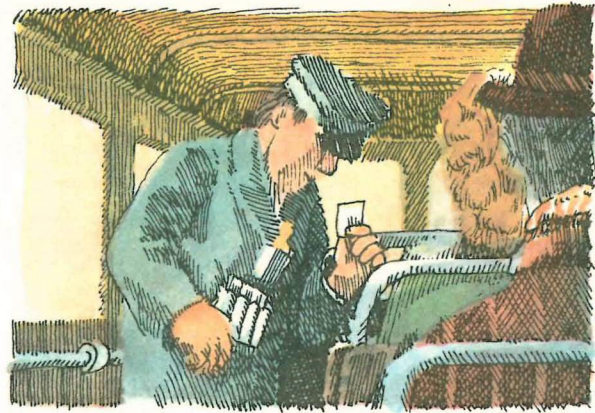
brücken wurde es ziemlich knapp. Ab 1930 tauchte auch wieder der Oberleitungsbus auf. Im Wagenkasten war er den modernen Eindeckern ähnlich. Es gab zwei- und dreiachsige Wagen, die ziemlich hohe Geschwindigkeiten erreichten. Obusse verkehrten in Berlin, Leipzig, Potsdam, Gera, Zwickau, Eberswalde und Weimar.

Der standfeste Schaffner

Neben dem Fahrer gab es ja früher noch den Schaffner bei der Straßenbahn und dem Omnibus. Der Schaffner war der Mann, der das Fahrgeld kassierte und das Abfahrtsignal gab, wenn alle ein- oder ausgestiegen waren. Er sorgte auch für Ruhe und Ordnung im Wagen.

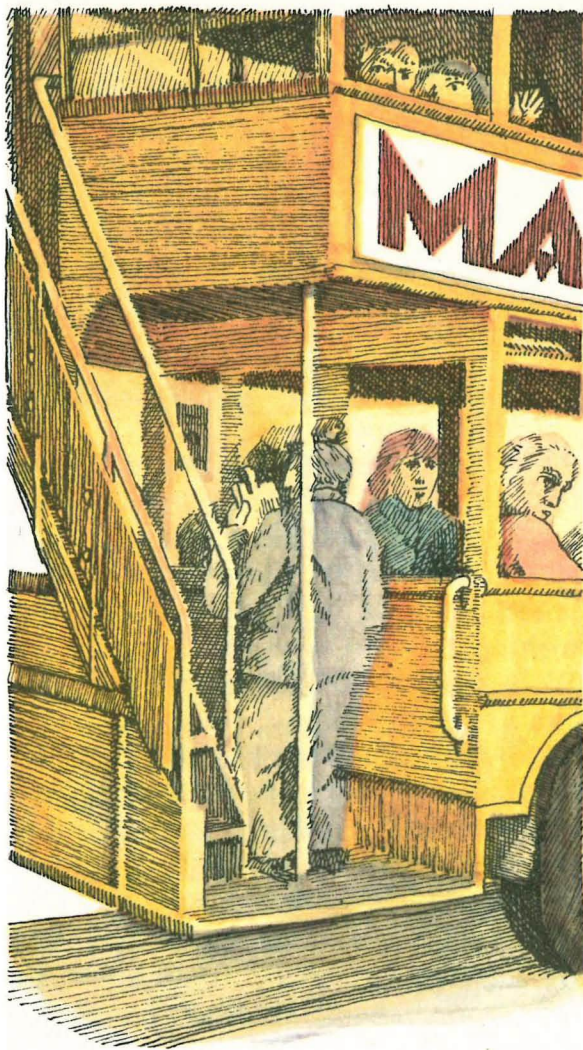
Die Schaffner waren beinahe Artisten. Gerade beim Doppeldeckbus mußten sie schon ein bißchen sportlich und vor allem keine Riesen sein. Die Treppe zum oberen Abteil war schmal und steil. Der Gang entlang der Sitzreihen war sehr niedrig. Während der Fahrt standen die Schaffner meist mit dem Rücken an die Haltestange gelehnt, die sich mitten im offenen Einstieg befand. Der Wagen sprang und hüpfte, aber die Schaffner wippten in den Knien mit, so daß sie nicht umfielen. Das muß man mal im Bus ausprobieren. Immer in den Knien mitwippen! Das macht Spaß, und man schlägt nicht der Länge nach hin, selbst wenn der Bus mal etwas schärfer bremst. Immer wippen!

Weil die Schaffner so einen festen Stand hatten, konnten sie schon während der



Fahrt ihre Abrechnungsbögen ausfüllen oder die Münzen einrollen. So brauchten sie das nicht in den kurzen Pausen zu tun. Aus London, der britischen Hauptstadt, der Stadt mit den wohl meisten Doppeldeckerbussen der Welt, gibt es eine kleine Geschichte:

Ein Omnibusfahrgast bewunderte von seinem Sitzplatz am Einstieg, wie der Schaffner während der Fahrt trotz der Erschütterungen und Schwankungen des Wagens in seinen Fahrbericht so saubere Zahlen schrieb. «Donnerwetter», sagte er schließlich beim Aussteigen zum Schaffner, «wie könnt ihr bei dem Schuckeln bloß so sauber schreiben?»



Der Schaffner winkte ab. «Das lernt man», sagte er, «das wird zur Gewohnheit. Wenn ich beispielsweise zu Hause mal einen Brief schreibe, dann muß meine Frau die ganze Zeit am Tisch rütteln.»

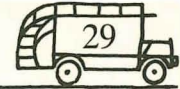
Bergab und Bergauf

Als 1945 der Krieg zu Ende war, probierten die Menschen das Weiterleben. Das war schwer. Es gab kein Essen, keine Wohnungen, keine Kleidung. Die Fabriken waren zerstört.

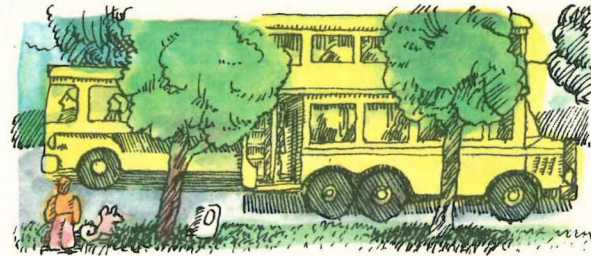
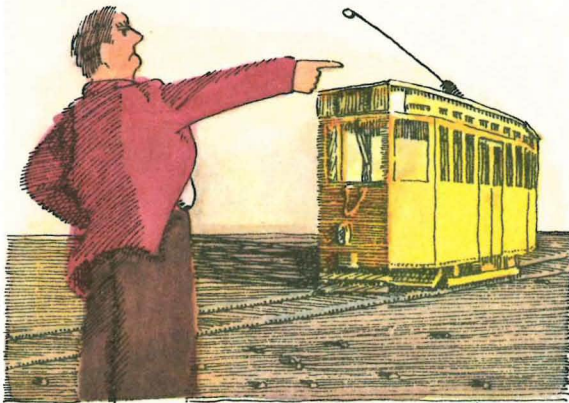
Aber überall suchten Arbeiter in den Ruinen nach brauchbaren oder wieder instandsetzbaren Maschinen und Geräten. Man wußte ja, daß von nichts nichts kommt.

Manche Drehbank wurde wieder in Betrieb genommen. Die Elektrizitätswerke wurden in Gang gesetzt. Bäcker buken wieder Brot.

Der Verkehr mußte ebenfalls wieder rollen. Unter den Trümmern ihrer Depots oder Betriebshöfe zogen die Arbeiter der Verkehrsbetriebe Reste von Fahrzeugen hervor. Erfindergeist



und Tatkraft zauberten quasi aus Schrott fahrbare Untersätze. Aus zwanzig Buswracks entstand ein funktionierender Omnibus. Irgendwo hatte man noch ein paar alte Vollgummireifen gefunden. War der Autobus am Ende? Es sah beinahe so aus, zumal die Straßenbahn schneller wieder auf die Räder kam. Die Schienen waren nicht überall zerstört, den Fahrdraht konnte man von nicht mehr befahrenen Strecken abnehmen und dort neu aufhängen, wo er gebraucht wurde. Straßenbahnwagen sind sowieso strapazierfähiger als Busse. Ein Straßenbahnwagen soll 30 bis 40 Jahre halten, ein Bus zehn bis fünfzehn.



Als sich das Leben normalisiert hatte, der Autoverkehr stärker wurde, traten die Leute, die etwas gegen die Straßenbahn hatten, wieder auf den Plan. Die Wendigkeit des Busses wurde hervorgehoben, der Straßenbahn wurde Hinderlichkeit vorgeworfen. Das ist wahr: Die Straßenbahn ist schienengebunden und kann nicht fahren, wohin sie will. Der Bus kann es.

Es war seine Stunde! Er rollte über Chausseen und Landstraßen, in manchen Städten wurde die «Elektrische» zu seinen Gunsten sogar völlig abgeschafft.

Neue, stolze Fahrzeuge entstanden. Chromblitzend donnerten sie durch Städte und Dörfer. Es wurden sogar wieder zweistöckige Omnibusse hergestellt. Tusch! Fanfare!



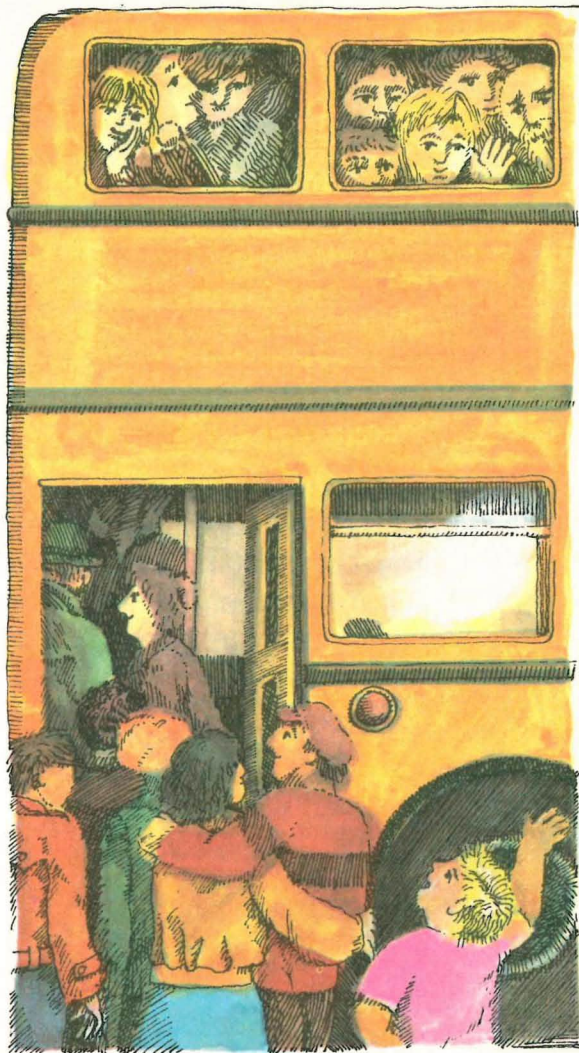
Die längste Stadtbusfahrt der Welt

An dieser Stelle sollte von einem Weltrekord gesprochen werden, der von einem Doppelstockbus der Berliner Verkehrsbetriebe aufgestellt wurde.

Im Februar 1959 trauten Berliner Tou-



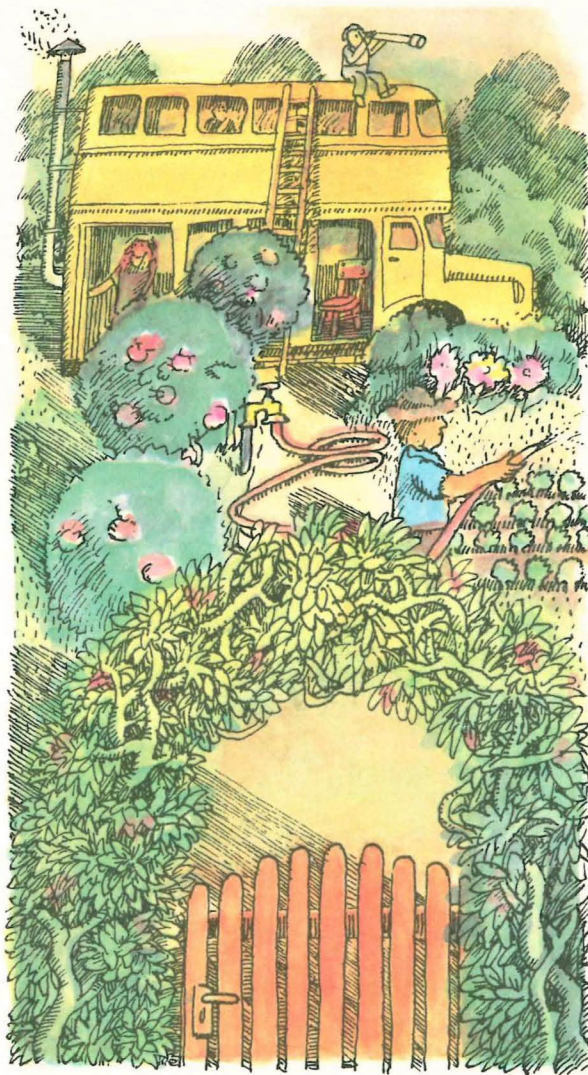
risten in Moskau ihren Augen kaum. Als sie die Gorkistraße in Richtung Roter Platz hinaufschlenderten, kam ihnen plötzlich ein Doppelstockbus entgegen, ein Berliner Doppeldecker! Und es war kein Traum: Der Berliner Deck-sitzbus Nr.013 fuhr tatsächlich einige Zeit in Moskau. Er hatte die 1800 Kilometer lange Strecke von Berlin in 41 Fahrstunden zurückgelegt. Da sonst in der sowjetischen Hauptstadt Eideckkerbusse fahren, wollten natürlich alle Moskauer einmal im zweiten Stock des Berliner Busses sitzen. Das war ein Gedränge da oben, und unten war jede Menge Platz. Nie wieder hat ein städtisches Verkehrsmittel eine so lange Strecke zurückgelegt!

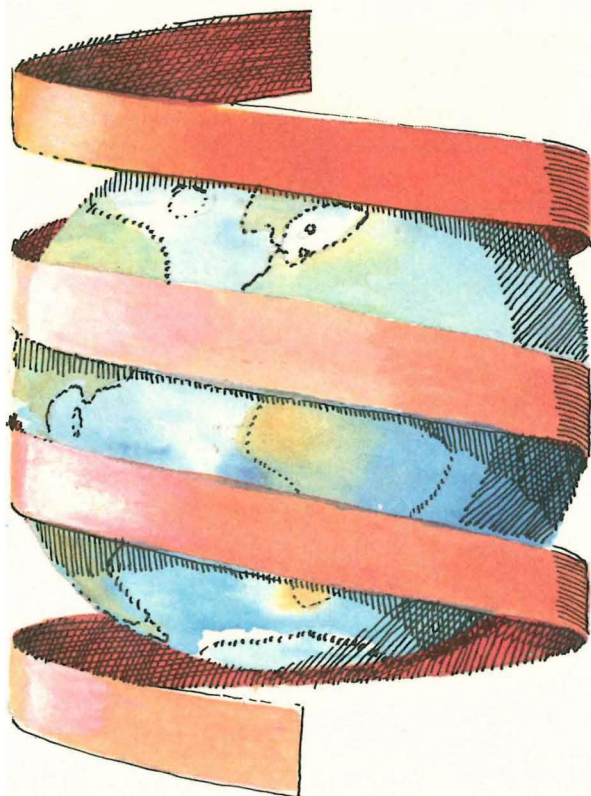


Wie es heute aussieht

Doppeldeckbusse gibt es bei uns nur noch im Museum oder als Lauben in Kleingärten. Zu besonderen Anlässen fährt in Berlin hin und wieder ein solcher Bus aus dem Jahr 1956 spazieren. Von diesem Typ verkehrten seinerzeit auch in Leipzig und Rostock einige Fahrzeuge. «Rang, erste Reihe» – das gibt es in den Bussen nicht mehr.

Der Busverkehr auf unseren Straßen wird heute von Ikarus-Bussen aus Budapest bestimmt. Die meisten sind Gelenkbusse, die von den Leuten «Schlenkis» genannt werden. Sie sind schnell, bequem für Fahrer und Fahrgäste und zuverlässig, und das einstige Oberdeck hat man ihnen sozusagen hinten angehängt. Nur im innerstädtischen Verkehr haben es diese Wagen mit einer Länge von rund 18 Metern beim Abbiegen auf stark befahrenen Kreuzungen mitunter schwer. Ein Decksitzbus ist in so einem Fall geeigneter, weil er ja viel kürzer als ein «Schlenki» ist und mit der Hälfte der Straßenfläche auskommt. Die Riesenstadt London zum Beispiel wäre längst völlig verstopft, wenn ihre etwa 3000 knallroten Doppeldecker





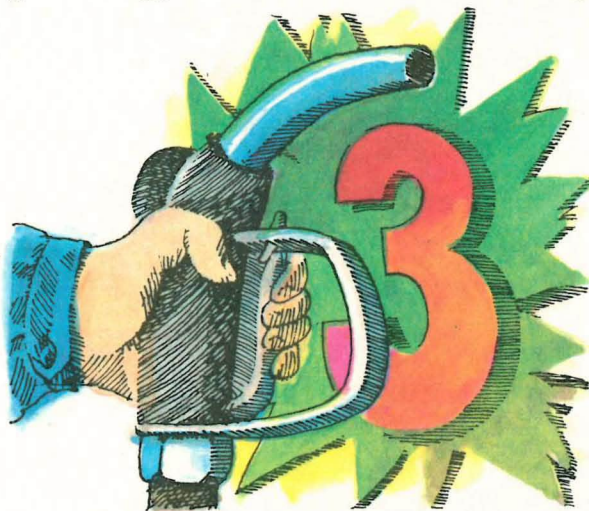
durch «Schlenkis» ersetzt würden. Die wären ja dann fast so lang wie 6000 Decksitzbusse.

Gegenwärtig werden 97 von 100 aller Städte und Gemeinden unseres Landes durch etwa 4000 Omnibuslinien verbunden. Täglich transportieren die

Omnibusse fünf Millionen Fahrgäste. Die Länge des Liniennetzes beträgt 140 800 Kilometer. Das ist eine Strecke die dreieinhalbmal um den Äquator, den größten Kugelkreis der Erde, langen würde.

Es gibt in der DDR 25 000 Omnibusse. Hat der Omnibus gesiegt?

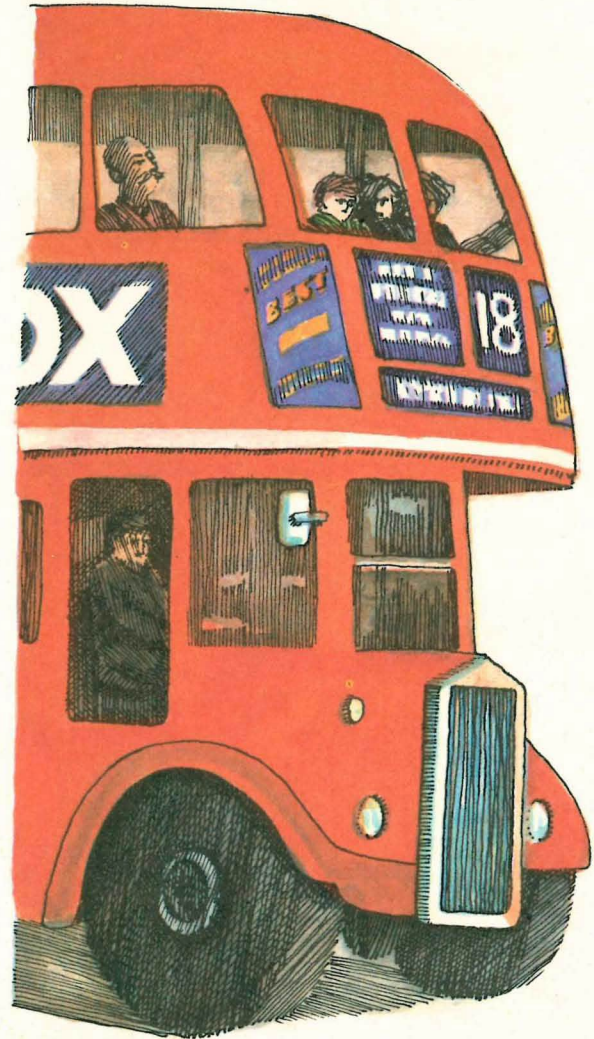
Wir haben von drei gewaltigen Schlägen gegen den Boxer Omnibus gesprochen. Der erste Schlag war die Erfindung der Pferdeeisenbahn, der zweite die Erfindung der elektrischen Straßenbahn. Diese beiden Schläge hat der Omnibus glatt weggesteckt. Der dritte Schlag

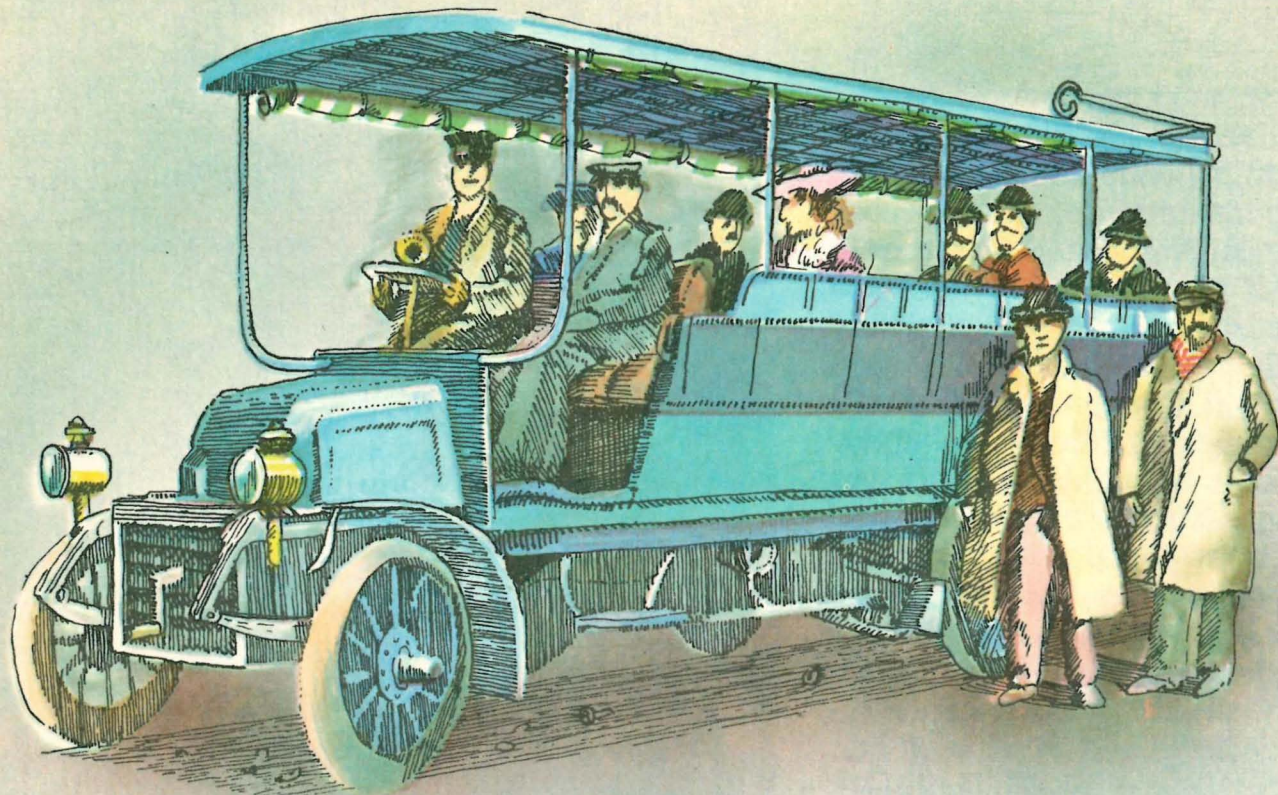


kann – wie die Boxersagen – den «Knock-out», den K.o., bedeuten. Das Erdöl wird knapper und teurer. Das könnte der Haken, der Kinnhaken für unseren Boxer sein.

Setzt dieser dritte gewaltige Schlag einen Schlußstrich unter das Kapitel Omnibus? Wohl nicht. Der Omnibus wird weiterhin Zubringer zur Eisenbahn, Stadtbahn, U- oder Straßenbahn sein. Als Verbindung zwischen Dörfern und Kreisstädten ist der Bus unersetzbar. Man kann nicht auf jeder Landstraße Schienen verlegen. Vielleicht bekommt der Oberleitungsbus wieder eine Chance? Vielleicht konstruiert man Omnibusse, die weniger Treibstoff benötigen? Vielleicht wird ein Treibstoff erfunden, der nicht aus Erdöl hergestellt werden muß? Wie oft schien der Omnibus schon am Ende seiner Entwicklung zu sein – und dann kam doch wieder eine Erfindung.

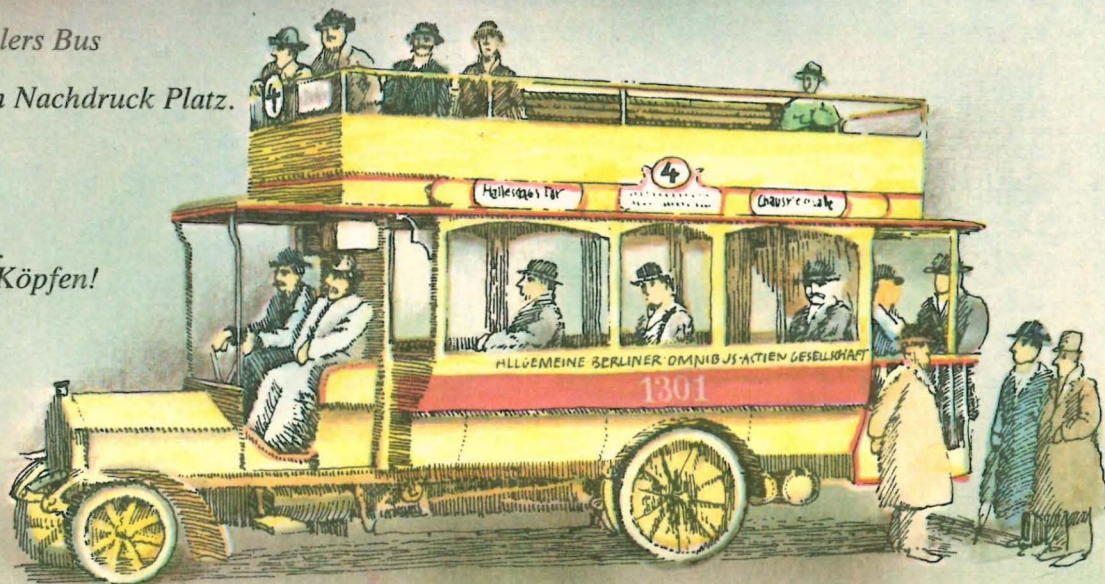
Der Omnibus ist «für alle» da. Er bringt Arbeiter zu den Fabriken, Bauern aufs Feld, Kinder zur Schule, Wanderer in Waldesnähe. Und wer ist nicht schon mit dem Bus in die Ferien gefahren? Omnibus – das ist eben einer «für alle».

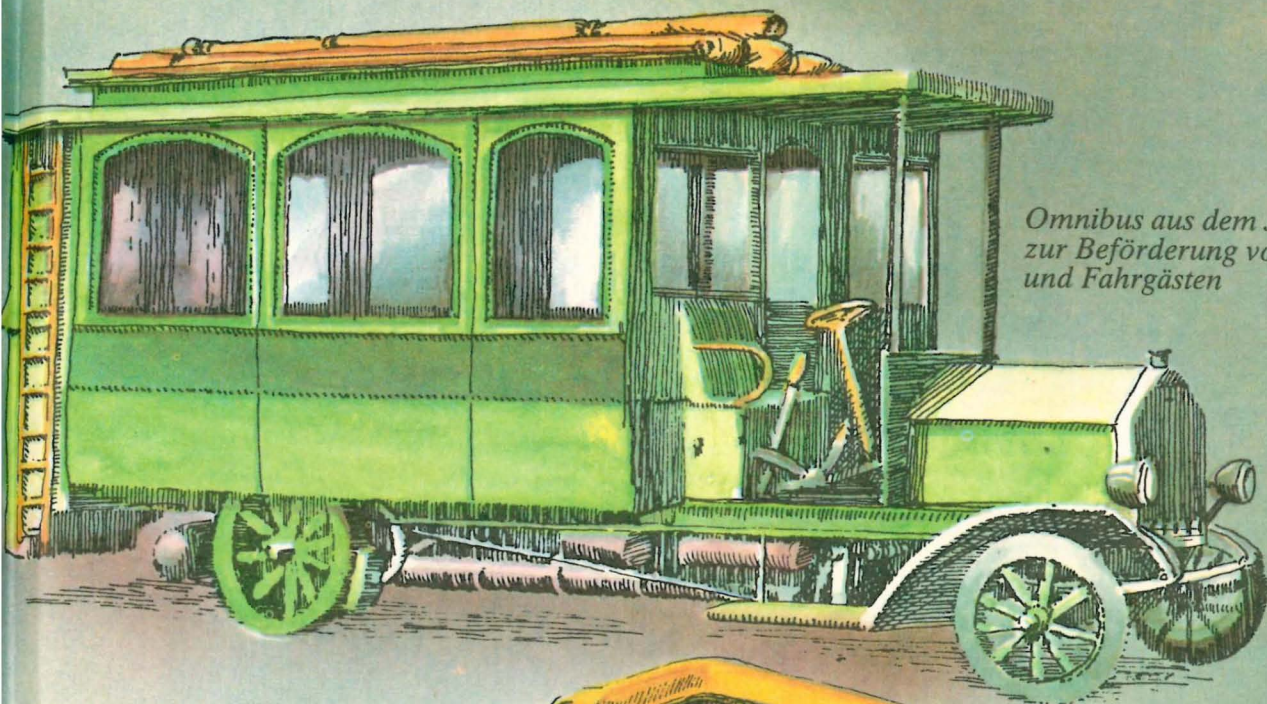




16 Fahrgäste fanden in Daimlers Bus von 1899, der nach England exportiert wurde, mit sanftem Nachdruck Platz.

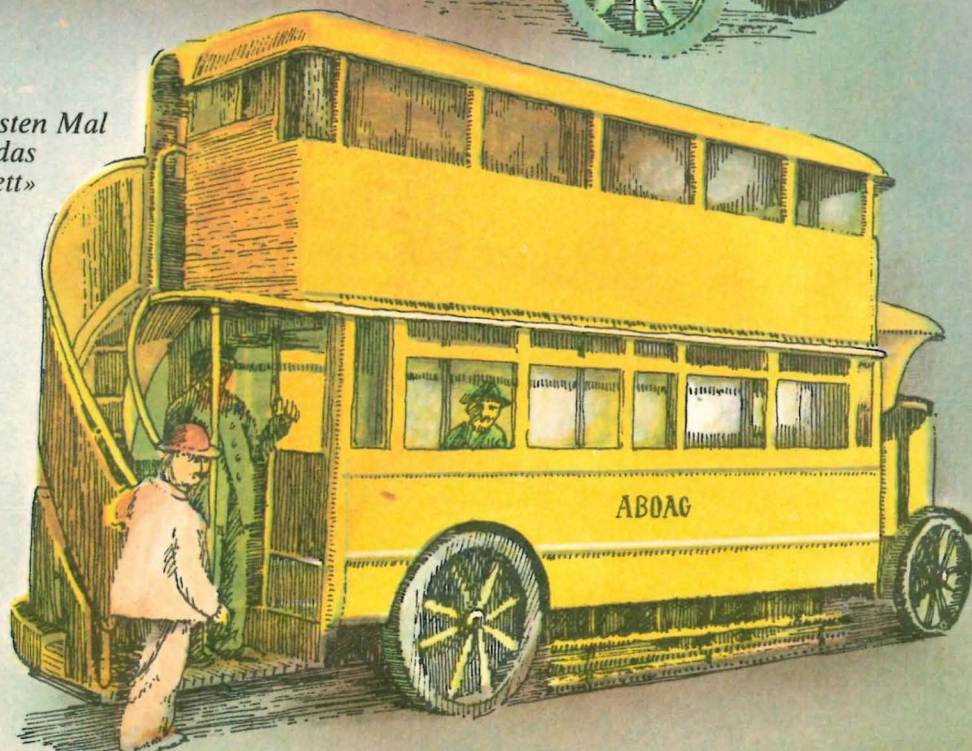
Jungfernfahrt 1905 in Berlin.
Noch sind die Hüte auf den Köpfen!





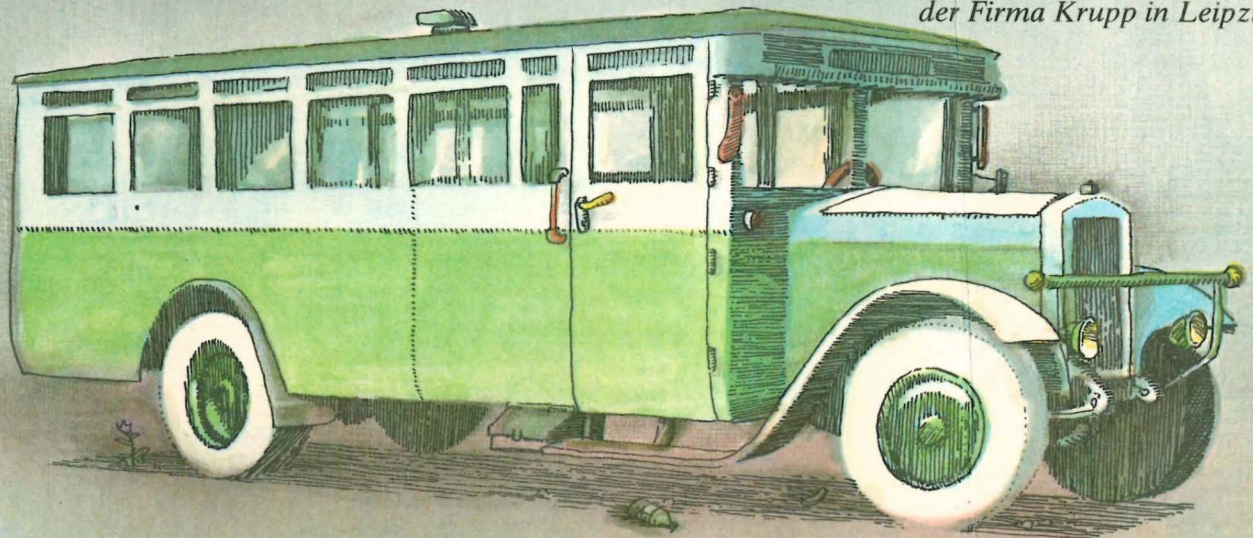
*Omnibus aus dem Jahre 1905
zur Beförderung von Paketen
und Fahrgästen*

*1925 wurde in Berlin zum ersten Mal
der Versuch unternommen, das
bis dahin offene «Blumenbrett»
zu überdachen.*

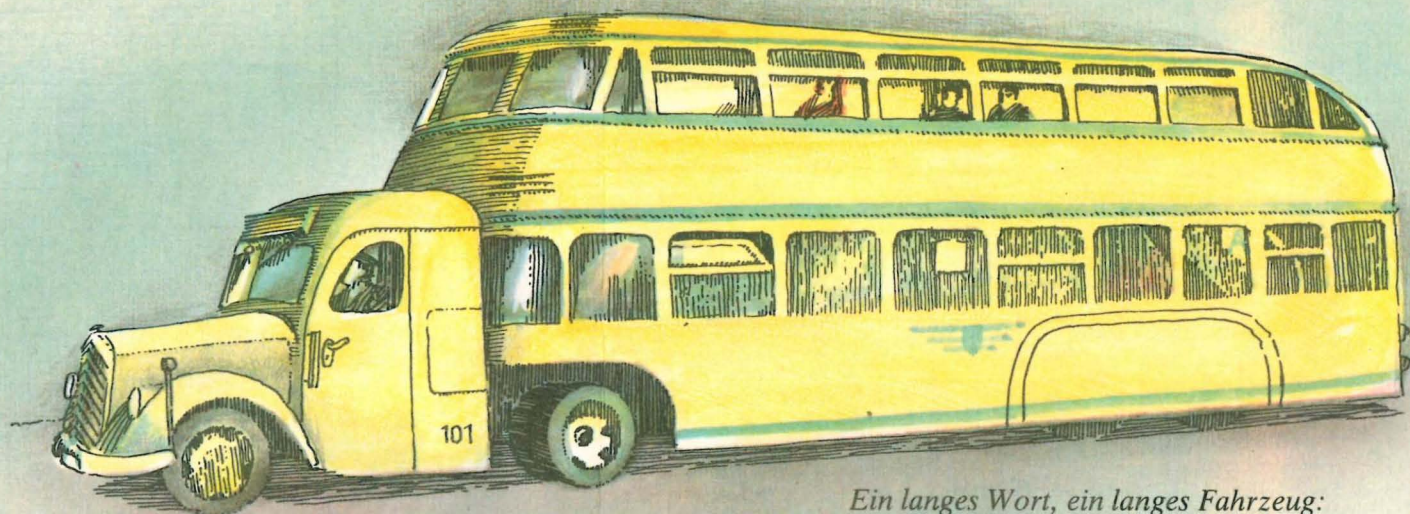




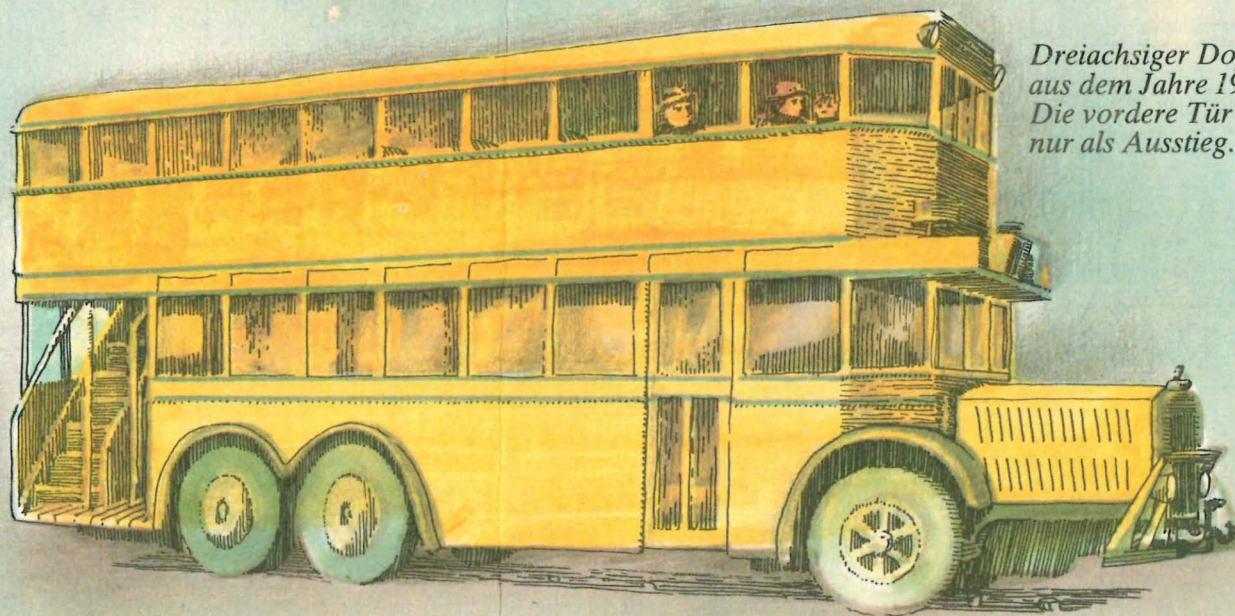
*Daimler-Doppel-
deckomnibus für 40
Personen*



*Von 1927 bis 1936 verkehrte
dieser 75-PS-Omnibus
der Firma Krupp in Leipzig*



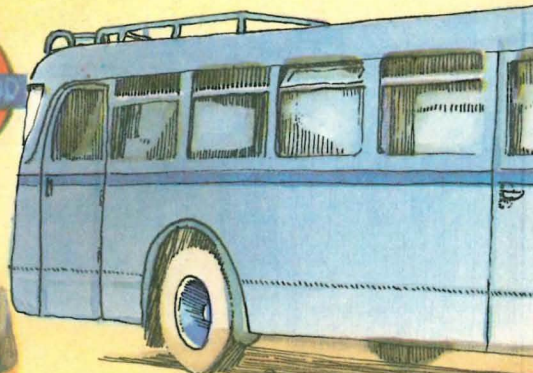
*Ein langes Wort, ein langes Fahrzeug:
Doppelstocksattelschleppergroßraumbus der
Dresdener Straßenbahn um 1935 für 100 Fahrgäste*



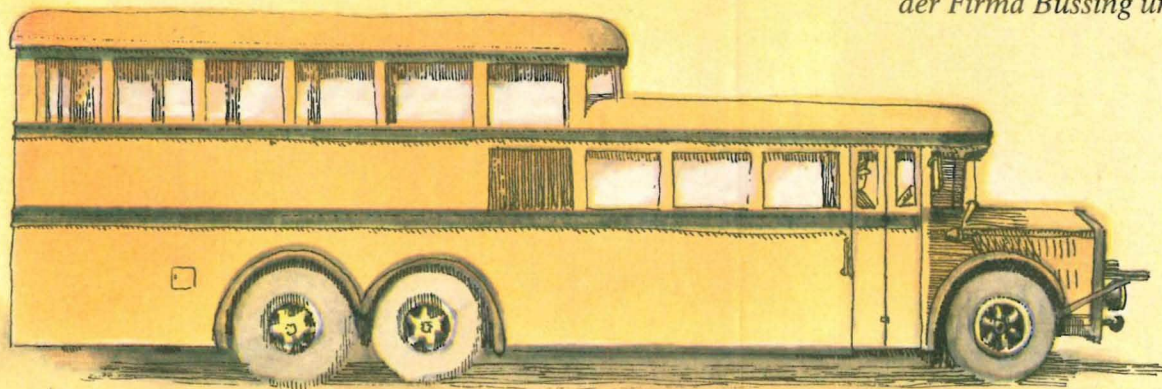
*Dreiachsiger Doppeldeckbus
aus dem Jahre 1928 in Berlin
Die vordere Tür diente
nur als Ausstieg.*



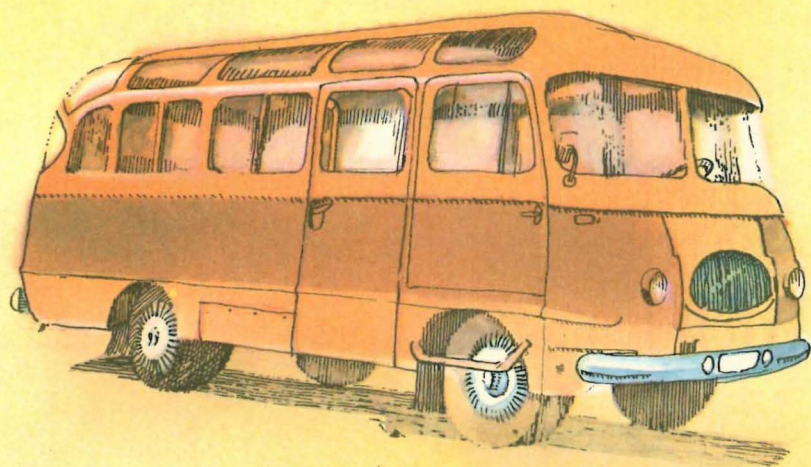
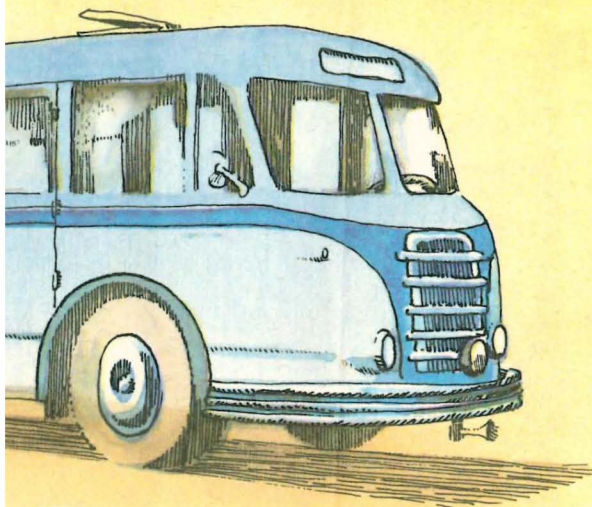
Der typische knallrote Londoner Doppeldeckbus



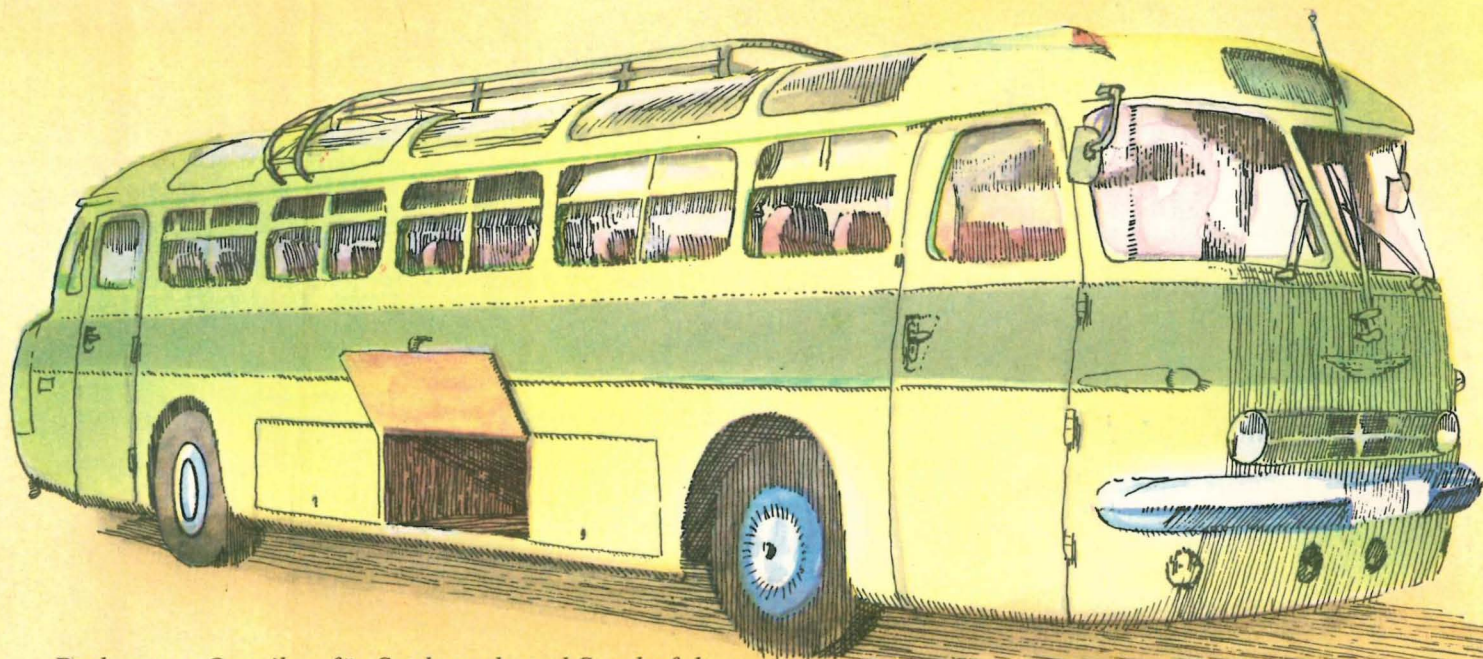
*Werdauer Omnibus des Baujahres 1957
bei den Leipziger Verkehrsbetrieben*



*Berliner Hochsitz-Ausflugswagen
der Firma Büssing um 1930*

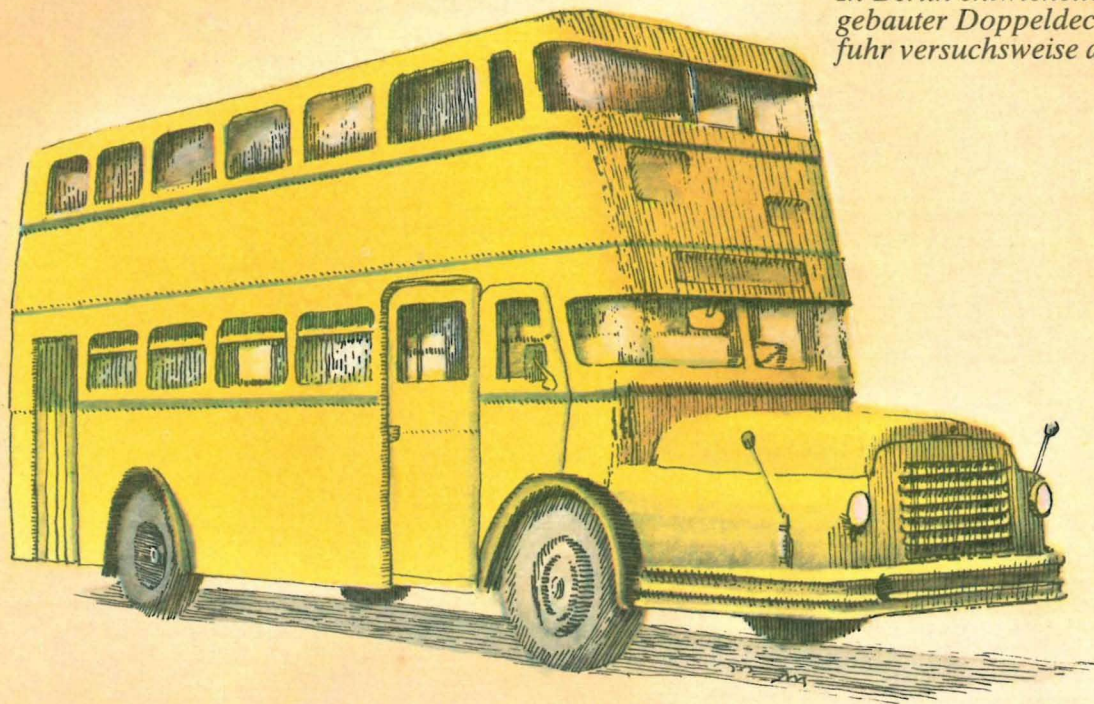


*Zittauer Kleinbus des Baujahres 1964
ebenfalls in Leipzig*

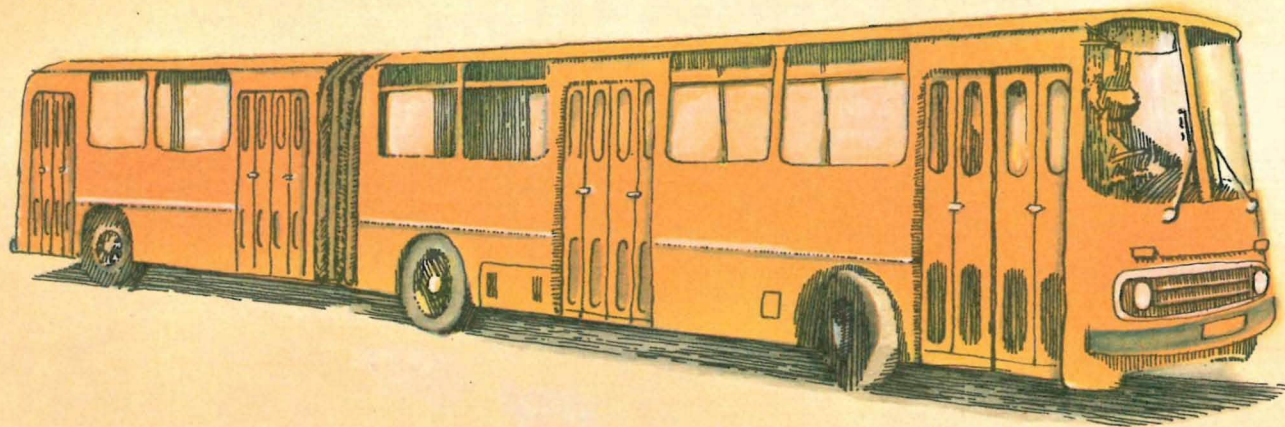


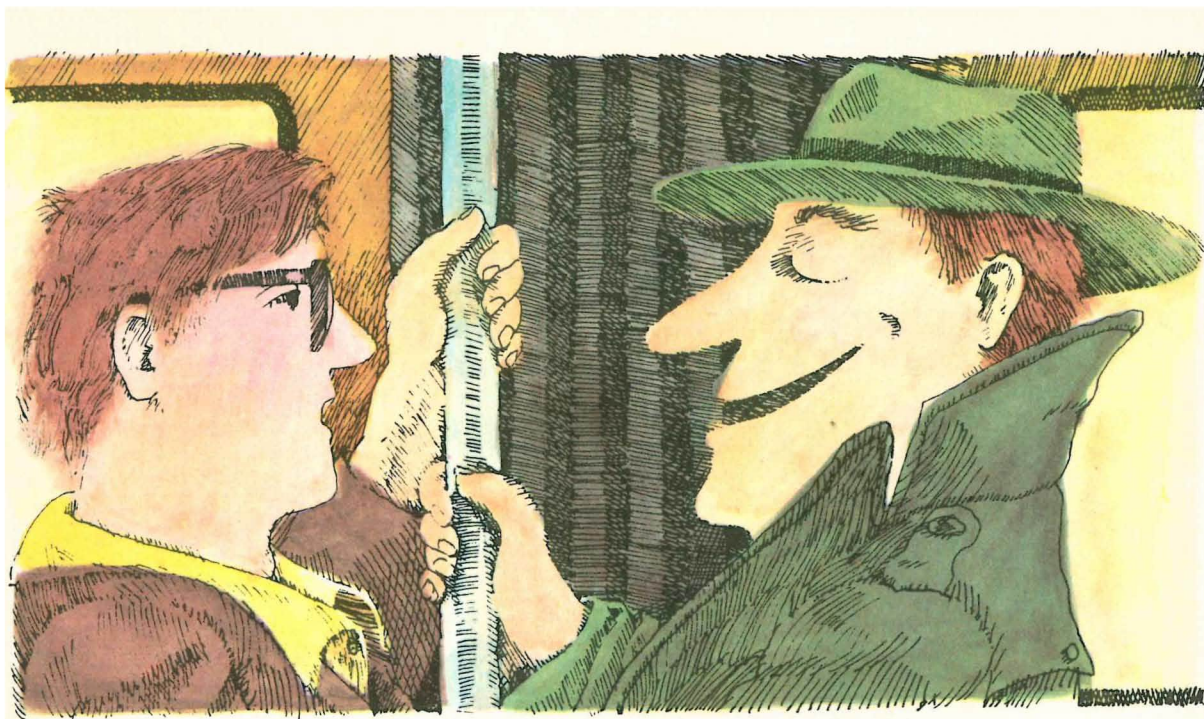
*Budapester Omnibus für Stadtrund- und Sonderfahrten
ab 1964 bei den Leipziger Verkehrsbetrieben*

*In Berlin entwickelt und in Bautzen
gebauter Doppeldeckernibus (1956–1959),
fuhr versuchsweise auch in Moskau und Wars*



*Derzeitiger Budapester Ikarus-Gelenkbus,
in Berlin mit dem Spitznamen «Schlenki» bedacht.
Schwenkt in Kurven aus!*





Nachwort

Wer erinnert sich noch an Herrn Brummkohl, den Mann vom Anfang des Buches, der nicht wußte, daß er Latein konnte? Das ist ein echter Omnibusfan. Der liebt besonders den Doppeldeckbus über alle Maßen. Was wird Herr Brummkohl jetzt machen – ohne seine Lieblinge? Wird er sich grämen? I wo! . . . Ich traf ihn neulich

im «Schlenki». Er war fröhlich und guter Dinge. Ich wunderte mich. Ich sagte: «Nanu, Herr Brummkohl. So fröhlich und guter Dinge, und alles ohne Decksitzbus?»

Er grinste und sagte: «Ich hab einen. Auf meinem Grundstück steht er. Tadellos lackiert und soweit ganz in Schuß. Allerdings ohne Motor. Wenn

ich Lust habe, setze ich mich oben in die erste Reihe – wunderbar!»

«Wo liegt denn Ihr Garten?» fragte ich. «Geben Sie mir die Adresse. Ich will sie in meinem Buch mitteilen.»

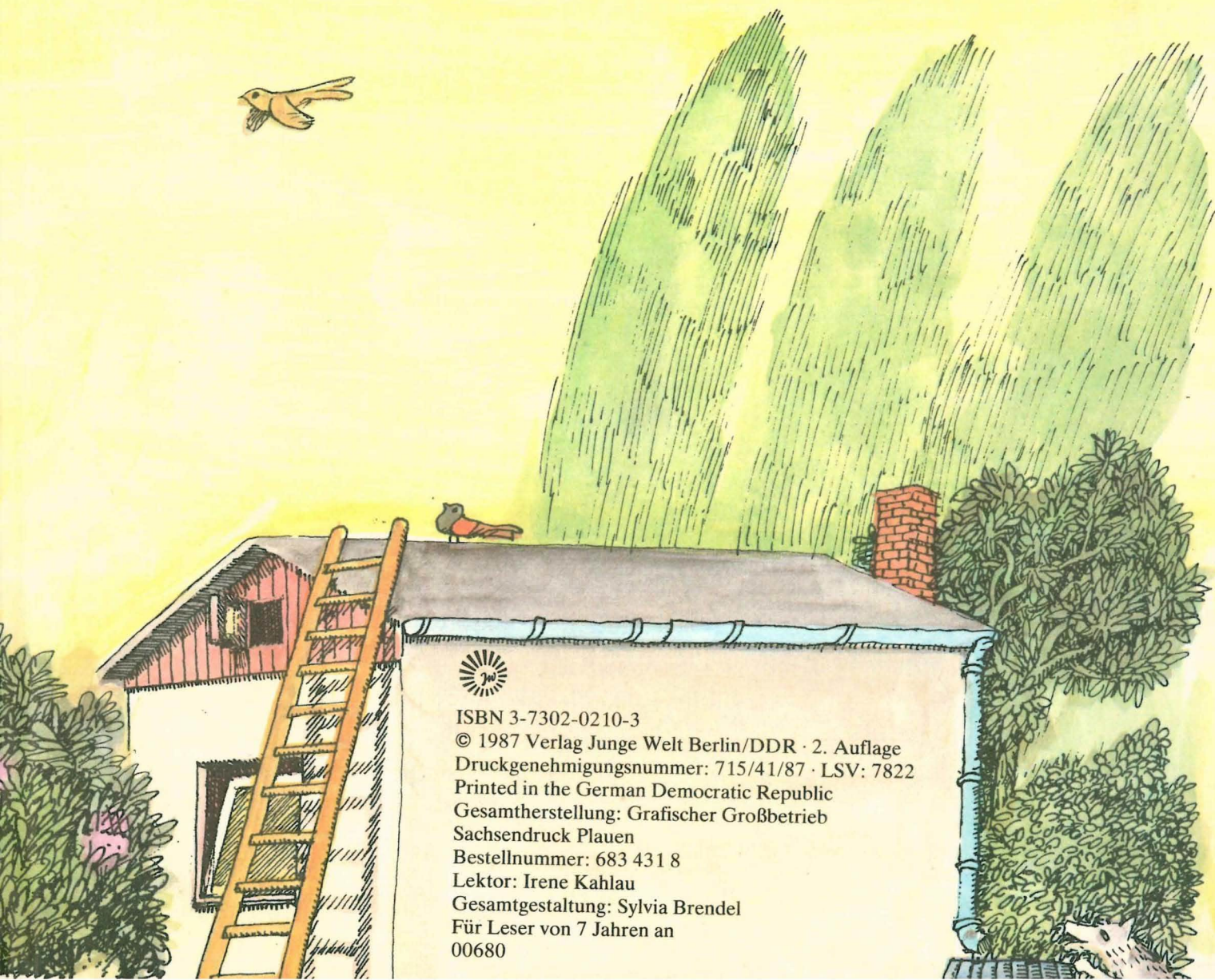
«Nein, nein», sagte Herr Brummkohl und ruderte heftig mit den Armen. «Da laß ich niemanden ran. Niemanden!»

«Sie haben wohl vergessen, was Omnibus heißt?» fragte ich.

«Ach so», sagte Herr Brummkohl. «Für alle. Also gut.»

Er schrieb mir die Adresse auf einen Zettel, ich steckte ihn in die Tasche und – hab ihn nie wiedergefunden. Ist das nicht ärgerlich?





ISBN 3-7302-0210-3

© 1987 Verlag Junge Welt Berlin/DDR · 2. Auflage

Druckgenehmigungsnummer: 715/41/87 · LSV: 7822

Printed in the German Democratic Republic

Gesamtherstellung: Grafischer Großbetrieb

Sachsendruck Plauen

Bestellnummer: 683 431 8

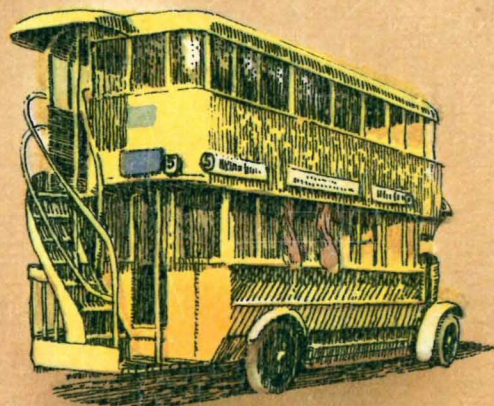
Lektor: Irene Kahlau

Gesamtgestaltung: Sylvia Brendel

Für Leser von 7 Jahren an

00680

Verlag Junge Welt
Berlin



ISBN 3-7302-0210-3