



569237

Foto: Da für die 7 Kurse der Obuslinie 101 nur 4 reine Obusse (201-204) und die zwei älteren DUO-Busse 306-307 zur Verfügung stehen kommen häufig auch mehrere jüngere DUO-Busse der Serie 310-324 zum Einsatz. Hier fährt am 26.5.1992 der DUO-Bus 319 auf der Neckarstraße zwischen Maille und Bahnhof, dieses Streckenstück wird gemeinsam mit den Linien 118-120 befahren. Während dieser DUO-Bus noch ohne Reklame fährt, tragen die DUO-Busse 311 und 323 der gleichen Serie bereits Ganzreklame (311: Kögel, Grundfarbe weiß; 323 Antenne 1, Grundfarbe weiß)

Kurzberichte aus den Obusbetrieben der Bundesrepublik für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der "Nederlandse Trolleybus Vereniging", zusammengestellt nach Telefonaten mit Herrn Schweidler und Herrn Vandeck - Eberswalde, Herr Boegner - Essen, Herrn Neumann-Potsdam und Herrn Scheidthauer - Weimar, verbunden mit einem herzlichen Dank für Ihre bereitwillige Auskunft.

Jürgen Lehmann, Görlitzer Str.21, 4044 Kaarst 2

SOLINGEN (9.7.1992)

Neben den Obussen 4, 17, 18, 56 (alle SCHOSSAU, Grundfarbe weiß) und 19 (KALKHOFF, Grundfarbe schwarz) erhielt nun auch Gelenkbus 20 Ganzreklame (TELEKOM, Grundfarbe weiß).

Die vormittags alle 15 Minuten von 5 Kursen befahrene Obuslinie 684 wird zwischen 6 und 8 Uhr auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Der hierfür nötige 6.Kurs wird seit dem Fahrplanwechsel vorwiegend von einem Gelenkwagen bedient.

Wie schon berichtet, gibt es ab dem neuen Fahrplan ab 1.6.1992 keine Obus-Doppelwagen mehr, es wird nun auf den Linien 681/2 zwischen Solingen und Ohligs wieder im 5-Minuten-Verkehr gefahren. Nach dem neuen Dienstplan sind nun nachmittags 54 Obusse (681/2:18+9+8, 683:11, 684:7 und ein Wagen als Reservewagen am GWP abgestellt) statt bisher 47 (681/2:18, D-Wg:11, 683:10 [bis 1990], 684: 7 und 1 Reservewagen wie vor) im Einsatz. Neben 9 sogenannter E-Wagen-Kursen werden 8 weitere Kurse (19.-26.Ohligs genannt) für den 5-Minuten-Verkehr nachmittags eingesetzt, die ab etwa 18 Uhr als Planwagen für den Abendverkehr die Gelenkwagen auf den ganztägig fahrenden 18 Kursen ablösen. Da die 18 ganztägigen Kurse der Linie 681/2 nur selten ausschließlich von Gelenkwagen bedient werden, gelangen fallweise auch auf den E-Wagen-Kursen nachmittags Gelenkwagen zum Einsatz.

Der Fahrleitungsbau auf der Linie nach Aufderhöhe ist wie folgt fortgeschritten: Von der Innenstadt (Kölner Str., abzweigend von der Linie 682) ausgehend sind auf der Friedrichstraße, auf der Kotter Straße und auf der Mangenberger Straße zwischen Mangenberg und Kotten Masten gesetzt und teilweise auch schon Querdrähte gespannt. Damit sind von den etwa 8 km Linienweg etwa 3 km mit Masten versehen. Obwohl auf der Weyersberger Straße (Verbindung zwischen Mangenberg und der Friedrichstraße, als Betriebsstrecke geplant) noch keine Masten gesetzt sind, werden derzeit die Mastenfundamente auf der Mangenberger Straße weiter stadtauswärts in Richtung Aufderhöhe erstellt. Auf der Friedrichstraße in der Nähe der Kasernenstraße, auf der Kotter Straße in Höhe der Haltestelle August-Dicke-Straße und auf der Mangenberger Straße in Höhe der Haltestelle Stahlstraße sind je 4 Masten mit integrierter Nachspannvorrichtung aufgestellt worden.

EBERSWALDE (10.07.1991)

Von den 5 Gräf&Stift-Gelenkobussen ist am 2.6.1992 der ehemalige Salzburger 130 unter der Betriebsnummer 19 mit dem Kennzeichen EW-CS 62 zugelassen worden. Als nächster Gelenkwagen wird der Salzburger 134 unter der Betriebsnummer 16 in Kürze angemeldet werden. Die Ikarus-Gelenkbusse 16 und 19 sind bereits am 8.4.1992 abgemeldet worden und dienen als Ersatzteilspender. Die restlichen Salzburger Obusse 135, 157 und 158 werden die Nummern 26-28 erhalten, sofern bis zur Inbetriebnahme kein weiterer Ikarus-Obus ausgemustert wird. Die Inbetriebnahme der Salzburger Obusse hatte sich verzögert, da es Schwierigkeiten mit dem Zoll bei der Beschaffung von Ersatzteilen gab.

Die Verlängerung der Obuslinie 1 im Brandenburgischem Viertel um etwa 500 m befindet sich in der Planungsphase. Man hofft auf Erteilung von öffentlichen Mitteln hierfür.

ESSEN (14.07.1992)

Der gesamte elektrische Betrieb der DUO-Buslinien CE 45 und CE 46 ruht seit dem 15.11.1991. Ab diesem Tag fuhren die DUO-Busse mit

Dieselantrieb oberirdisch. Die Arbeiten an der Tunnelsteuerung sind weiter im Gange. Diese soll nun elastischer gestaltet werden. Bisher war die Steuerung nach dem Blockprinzip nur auf 36 Fahrten pro Stunde eingestellt. Da aufgrund des Straßenverkehrs oft erhebliche Verspätungen bei den Straßenbahnen und DUO-Bussen eintraten, kamen diese häufig gleichzeitig an die Tunnelrampe. Die Steuerung gab jedoch in der gleichen Frequenz wie fahrplanmäßig vorgesehen, den Tunnel frei, so daß die Bahnen oft minutenlang vor der Rampe standen und sich stauten. Die elastische Steuerung soll nun auch zulassen, daß mehrere Bahnen an einem Bahnsteig den Fahrgastwechsel vornehmen können. Eine Wiederaufnahme des Tunnelbetriebes der DUO-Buslinien ist nun für den 1.11.1992 geplant.

Der elektrische Verkehr in Kray ruht wegen großer Straßenumbaumaßnahmen. Derzeit werden Umleitungsstrecken gefahren, da die Kroyer Hauptstraße einen neuen Belag erhält. Diese Arbeiten werden voraussichtlich bis Mitte 1993 laufen.

Der 3. elektrische Abschnitt am Stadtwaldplatz, seit dem 15.2.1990 außer Betrieb, bleibt weiterhin abgeschaltet. Diese seit 1983 bestehende Teststrecke für den elektrischen Betrieb gemeinsam mit der Straßenbahn sollte ursprünglich bis Heisingen und bis in die Innenstadt verlängert werden. Da aber bei dem eingeleiteten Planfeststellungsverfahren zu viele Einsprüche der Anwohner eingingen, stellte man dieses Vorhaben zurück. Man hofft nun, nach Änderung des Umweltbewußtseins der Anwohner, daß eine Erweiterung in einigen Jahren ermöglicht werden kann. Bis dahin bleibt der Abschnitt abgeschaltet erhalten.

#### ESSLINGEN (26.5.1992)

Für den Betrieb der Obuslinie 101 (7 Kurse), der DUO-Buslinie 119 (3 Kurse), der DUO-Buslinie 120 (4 Kurse) und der Obuslinie 118 (1 Kurs, zw. 6-8, 12-14, 16-18 Uhr 3 Kurse), stehen derzeit 5 Obusse und 17 DUO-Busse zur Verfügung. Während der ganztägige Kurs der Obuslinie 118 fast ausschließlich von dem Zweiachsobus 205 bedient wird, kommen in den Hauptverkehrszeiten zwei Dieselsebusse hinzu. Da häufig auch DUO-Busse eingesetzt werden müssen, bei denen eine Betriebsart defekt ist, befahren häufig DUO-Busse als reine Dieselsebusse die Linien 119 und 120. Am 26.5.1992 waren dies die DUO-Busse 321 und 322. Aufgrund des geringen Fassungsvermögens des Dieseltanks müssen diese Wagen jedoch im Laufe des Tages ausgewechselt und betankt werden. Auch nach Schwierigkeiten beim Eindrahten kam es an diesem Tag vor, daß DUO-Busse mit ihrem Dieselantrieb das elektrische Streckenstück befuhren.

#### POTSDAM (17.7.1992)

Im Zuge des Gleisneubaus der Eisenbahnlinie Berlin - Leipzig am Bf. Drewitz wendeten die Obusse einige Tage Anfang Juni in der Wendeschleife am Bahnhof. Bis zum 16.7.1992 war der Bahnübergang mehrmals halbseitig gesperrt, so daß es zu erheblichen Verspätungen im Obusbetrieb kam. Ab dem 31.12.1992 wird die Linie 691 in der Wendeschleife am Bf. Drewitz dauerhaft enden, da zu diesem Zeitpunkt die elektrische Überquerung des Bahnübergangs seitens der DR gekündigt wurde. Die Entscheidung, ob der Obusbetrieb ganz eingestellt wird, ist seitens des Magistrats der Stadt Potsdam noch nicht gefallen. Anlässlich der Sonderuntersuchung der Obusse im Dezember 1991 erhielten diese die Kennzeichen P-AV 971-983. Neben den 13 Obussen sind nun auch einige Dieselsebusse im Depot Babelsberg beheimatet. Diese sind für die

Bedienung der Omnibuslinie nach Tegel und einer Ausflugslinie vorgesehen.

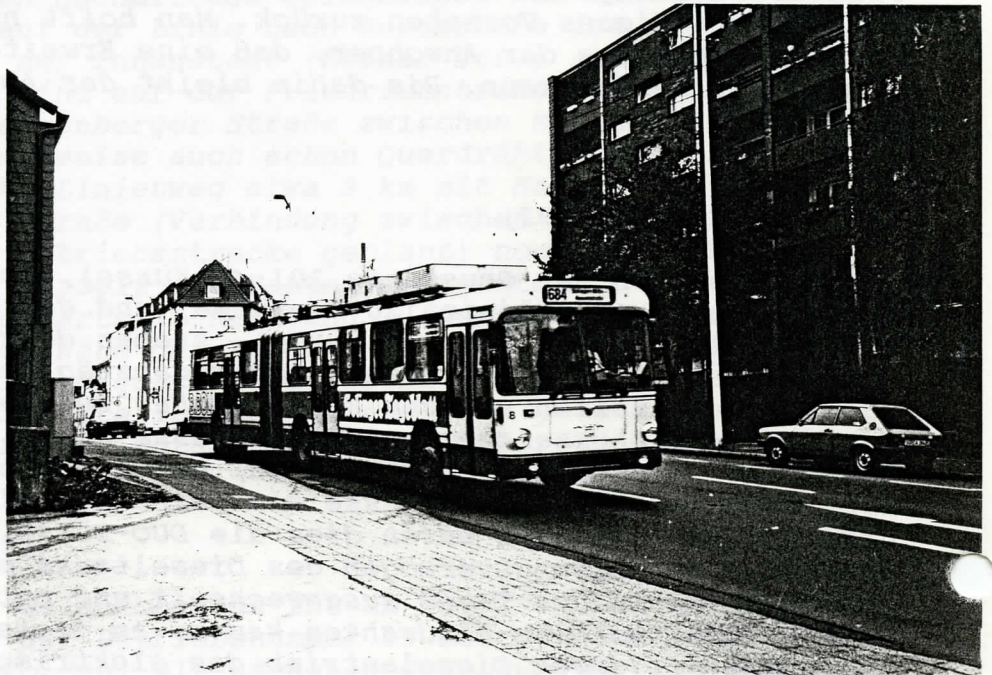
Die 1990 eingeführte Bezeichnung des Betriebs als ViP ist nicht mehr gültig. Der Betrieb heißt nun Verkehrsbetrieb Potsdam, Betrieb der Stadtwerke Potsdam. An den Bussen wird daher wieder das Stadtwappen angebracht.

WEIMAR (10.7.1992)

Seit dem Fahrplanwechsel am 31.5.1992 bedienen 3 Kurse die Obuslinie 71 Weimar-West - Hbf, die die Dieselbuslinie 7 Schöndorf - Weimar-West auf einen 7,5-Minuten-Verkehr zwischen 6-19 Uhr montags bis freitags verdichtet. Zum gleichen Zeitpunkt verblieben nur noch die 8 Gelenkbusse 211-218, während die anderen Obusse 201-210 und 241 im Juni abgemeldet worden aber technisch erhalten im funktionsfähigen Zustand abgestellt sind.

Weitere Entscheidungen sind durch die Stadt, dem Eigentümer des Verkehrsbetriebes, noch nicht gefällt worden. Ein Wiederaufbau des Obusbetriebes ist aufgrund des Finanzmangels vorläufig nicht beabsichtigt, so daß wohl eine entgeltliche Einstellung des Obusbetriebes abzusehen ist.

Gelenkbus 8  
im Einsatz auf  
der Linie 684,  
aufgenommen am  
Stöckerberg in  
Richtung Hasselstr.



Der älteste  
Gelenkbus 1 ist  
in seinen 8 Be-  
triebsjahren  
500 Tausend km  
gefahren.

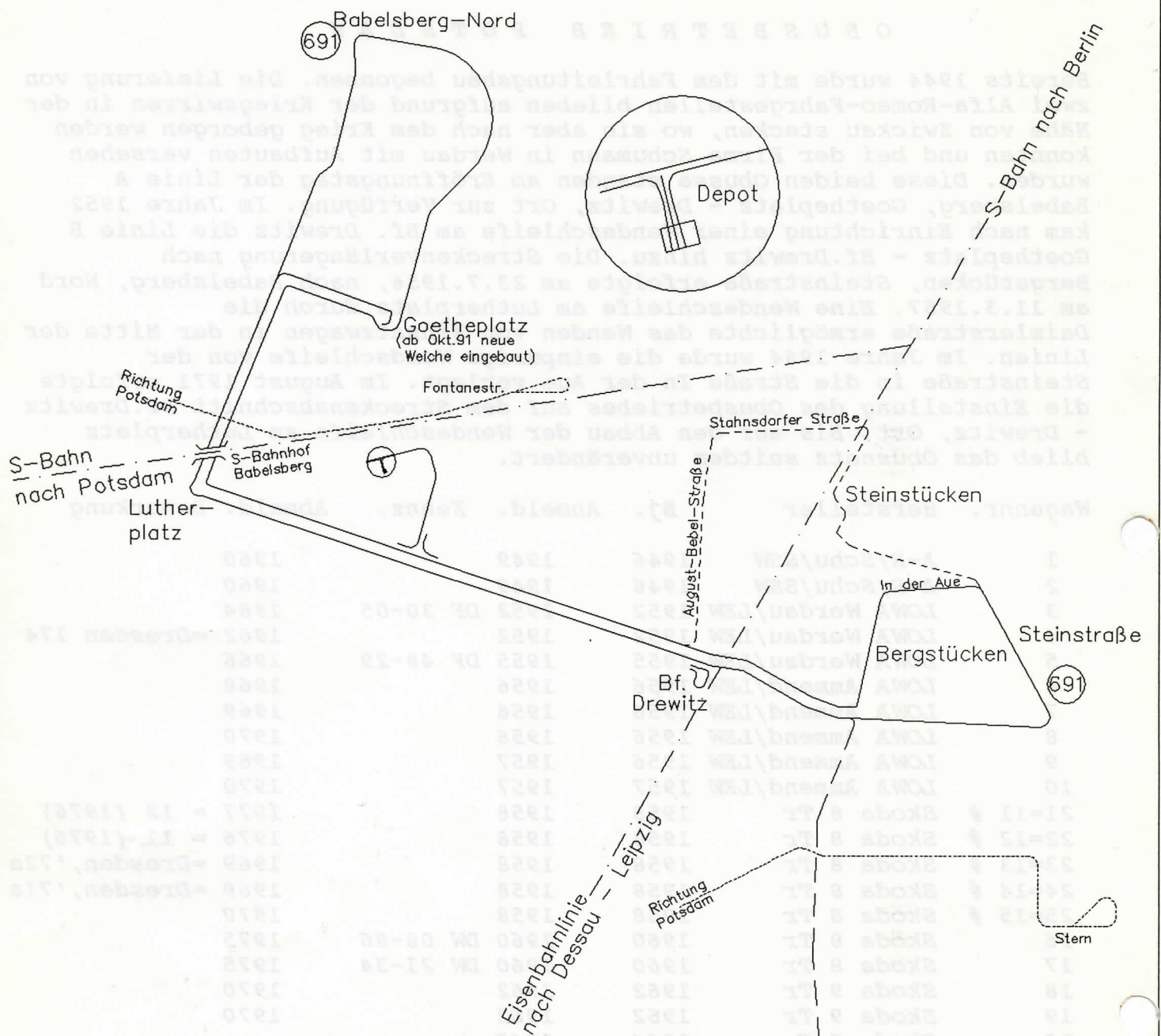
BEILAGE: KURZGESCHICHTE DER DEUTSCHEN OBUSBETRIEBE

O B U S B E T R I E B P O T S D A M

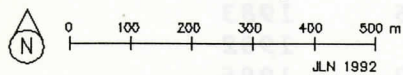
Bereits 1944 wurde mit dem Fahrleitungsbau begonnen. Die Lieferung von zwei Alfa-Romeo-Fahrgestellen blieben aufgrund der Kriegswirren in der Nähe von Zwickau stecken, wo sie aber nach dem Krieg geborgen werden konnten und bei der Firma Schumann in Werdau mit Aufbauten versehen wurden. Diese beiden Obusse standen am Eröffnungstag der Linie A Babelsberg, Goetheplatz - Drewitz, Ort zur Verfügung. Im Jahre 1952 kam nach Einrichtung einer Wendeschleife am Bf. Drewitz die Linie B Goetheplatz - Bf. Drewitz hinzu. Die Streckenverlängerung nach Bergstücken, Steinstraße erfolgte am 23.7.1956, nach Babelsberg, Nord am 11.3.1957. Eine Wendeschleife am Lutherplatz durch die Daimlerstraße ermöglichte das Wenden von Einsatzwagen in der Mitte der Linien. Im Jahre 1964 wurde die einpurige Wendeschleife von der Steinstraße in die Straße In der Aue verlegt. Im August 1971 erfolgte die Einstellung des Obusbetriebes auf dem Streckenabschnitt Bf. Drewitz - Drewitz, Ort. Bis auf den Abbau der Wendeschleife am Lutherplatz blieb das Obusnetz seitdem unverändert.

Wagennr.	Hersteller	Bj.	Anmeld.	Kennz.	Abmeld.	Bemerkung
1	A-R/Schu/SSW	1946	1949		1960	
2	A-R/Schu/SSW	1946	1949		1960	
3	LOWA Werdau/LEW	1952	1952	DF 30-05	1964	
4	LOWA Werdau/LEW	1952	1952		1962	=Dresden 174
5	LOWA Werdau/LEW	1955	1955	DF 48-29	1966	
6	LOWA Ammend/LEW	1956	1956		1968	
7	LOWA Ammend/LEW	1956	1956		1969	
8	LOWA Ammend/LEW	1956	1956		1970	
9	LOWA Ammend/LEW	1956	1957		1969	
10	LOWA Ammend/LEW	1957	1957		1970	
21=11 #	Skoda 8 Tr	1958	1958		1977	= 12 (1976)
22=12 #	Skoda 8 Tr	1958	1958		1976	= 11 (1976)
23=13 #	Skoda 8 Tr	1958	1958		1969	=Dresden, '72a
24=14 #	Skoda 8 Tr	1958	1958		1969	=Dresden, '71a
25=15 #	Skoda 8 Tr	1958	1958		1970	
16	Skoda 8 Tr	1960	1960	DW 08-86	1975	
17	Skoda 8 Tr	1960	1960	DW 21-34	1975	
18	Skoda 9 Tr	1962	1962		1970	
19	Skoda 9 Tr	1962	1962		1970	
20	Skoda 9 Tr	1964	1965			
21	Skoda 9 Tr	1964	1965			
6	LOWA Ammend/LEW	1955	1968		1972	ex Greiz 9007
22	Skoda 9 Tr	1965	1969		1976	ex Greiz 9008
10	Skoda 8 Tr	1960	1969		1977	ex Greiz 9005
23	Skoda 9/Tr 12	1969	1969		1982	
24	Skoda 9/Tr 12	1969	1969		1982	
25	Skoda 9/Tr 12	1969	1969	DC 39-26	1983	
26	Skoda 9/Tr 12	1969	1969		1982	
27	Skoda 9/Tr 12	1970	1969	DC 25-62	1985	
28	Skoda 9/Tr 12	1970	1969	DC 25-65	1983	
29	Skoda 9/Tr 12	1970	1969	DC 25-82	1985	
30	Skoda 9/Tr 12	1970	1969	DC 26-17	1985	
31	Skoda 9/Tr 12	1970	1969		1984	
32	Skoda 9 Tr	1969	1975		1978	ex Dre.303012
33	Skoda 9 Tr	1969	1975		1983	ex Dre.303011
34	Skoda 9 Tr	1969	1975		1984	ex Dre.303013
35	Skoda 9 Tr	1968	1975	DF 30-71	1981	ex Dre.303010
36	Skoda 9 Tr	1968	1975	DC 38-48	1982	ex Dre.303006
37=32 +	Skoda 9 Tr	1968	1975		1983	ex Dre.303005

Der Wagenpark ab 1984 folgt in den nächsten Kurzberichten!



Obusfahrleitungen 1991 in  
**POTSDAM**  
 Stadtteil Babelsberg



- Obusfahrleitung
- - - Obuslinie, 1972 stillgelegt
- ..... Straßenbahnlinie
- mögliche Streckenführung zur Umgehung des Bahnübergangs am Bf. Drewitz
- . - . Reichsbahn- bzw. S-Bahn-Strecke