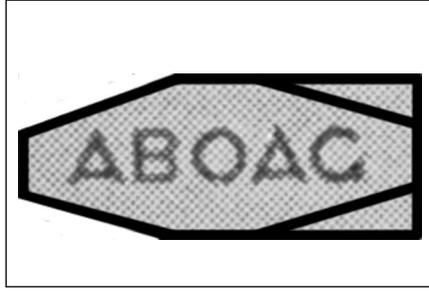


1920



1928



1956

ABOAG / BVG

- 1897**
- 1913 – 1920**
- 1927 – 1929**
- 1957**

Die Allgemeine Berliner Omnibus A.-G. (ABOAG), Berlin, war eines der zahlreichen Straßen- und Pferdebahnunternehmen der Reichshauptstadt um die Jahrhundertwende.

1897 baute die ABOAG (Konstrukteur: Ingenieur Gottschalk) in Zusammenarbeit mit der Union-Elektrizitätsgesellschaft und der Gülcher-Akkumulatorenfabrik einen Pferdeomnibus (20 Sitz-, 6 Stehplätze) für den batterieelektrischen Betrieb um (mit 5 PS Hauptstrommotor). Bei der Probefahrt auf der Tauentzienstraße in Berlin am 25. Mai 1898 geriet das Fahrzeug bei einem Ausweichmanöver auf den Mittelstreifen. Der fahrplanmäßige Probebetrieb begann am 13. März 1900 und endete noch Ende des gleichen Jahres. Da die Konstruktionsmängel nicht beseitigt werden konnten, scheiterte der erste Versuch der ABOAG, Elektro-Omnibusse zur Personenbeförderung zu nutzen.

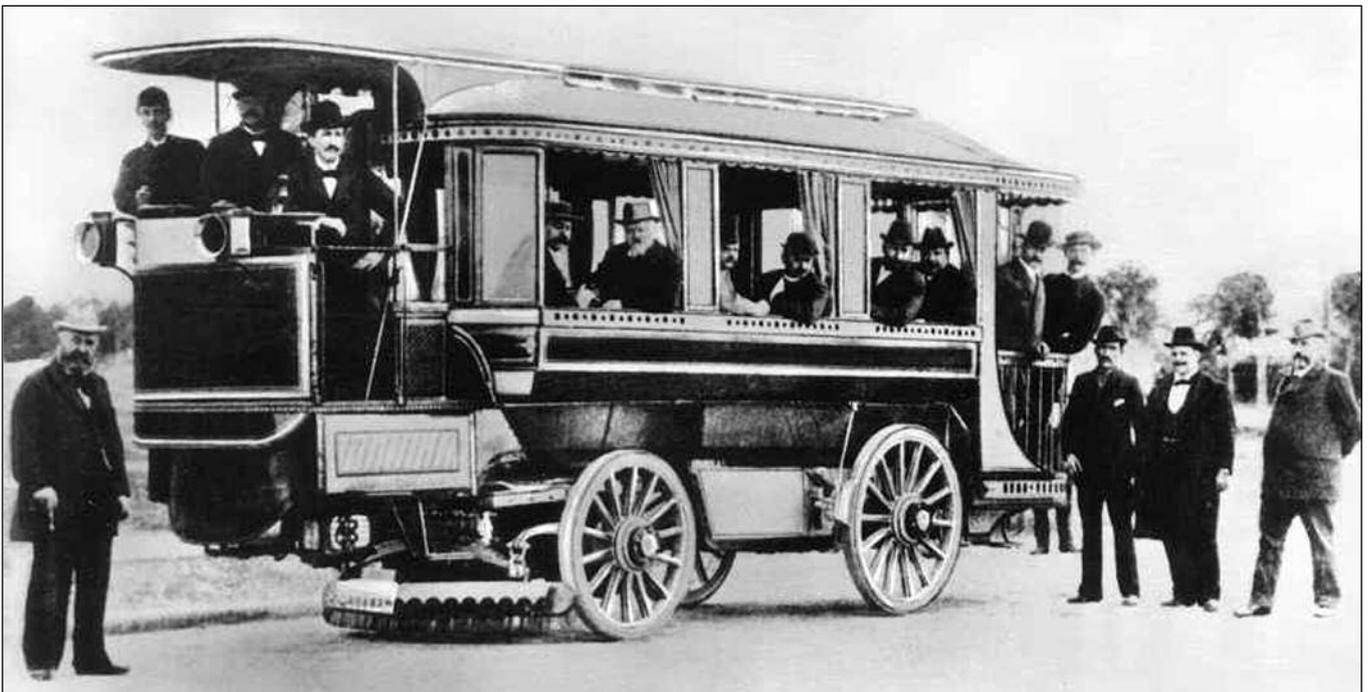
Nach dem probeweisen Einsatz von Oberleitungsfahrzeugen der > Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen 1899 und Oberleitungsbussen „System

Stoll-AEG“ von 1902 bis 1906 (> AEG, > Stoll) ging die ABOAG am 5. November 1905 zur Verwendung von Benzinomnibussen über. Der erste Benzin-Wagen stammte von > Daimler.

Weil ihr handelsübliche Kraftfahrzeuge zu schwer und behäbig waren, fertigte die ABOAG 1913 in ihrer Hauptwerkstatt in der Jasmunder Straße zwei komplette eigene Omnibusse, die jedoch am Ende auch nicht leichter waren als die anderer Hersteller. Sie mussten zu Beginn des Ersten Weltkriegs abgegeben werden und blieben im Feld.

Dem Ziel näher kam man erst durch den Bau (mit Sondererlaubnis des Heeres) von etwa 10 Bussen des Typs „RK“ (benannt nach dem Technischen Direktor Robert Kaufmann) in den Jahren 1916, 1919 und 1920. Die Gewichtsminde rung gegenüber den gängigen Typen betrug ungefähr 11 Prozent (Gesamtgewicht 4,9 t). Der Bus hatte einen vierzylindrigen Ottomotor von Horch, der 35 PS leistete. Neu war die Verwendung gleich großer Vorder- und Hinterräder.

Wegen der wirtschaftlich und politisch unruhigen Zeit setzte man die Produktion der Eigenentwicklung nicht fort, sondern griff vornehmlich auf Fahrgestelle von > Büssing- und > NAG zurück.



Batterie-elektrischer Versuchsbus der ABOAG 1898

Im Juni 1928 startete man in Berlin, nach einjähriger Entwicklungsarbeit, einen vollkommen neukonstruierter Doppeldecker-Omnibus mit Frontantrieb zu Versuchsfahrten. Er war in Zusammenarbeit von der ABOAG-Hauptwerkstatt und der > Voran-Automobilbau A.-G., Berlin, nach Patenten des Ingenieurs Richard Bussien und den Entwürfen des ABOAG-Oberingenieurs Karl Garsstka entstanden. Der erste Kraftautobus der Welt mit Vorderradantrieb erhielt in Erinnerung an die ABOAG-Eigenentwicklung die Typenbezeichnung „RKV“ (Robert Kaufmann Vortrieb, auch Robert Kaufmann Voran). Etwa 60 Fahrgäste konnten mit ihm befördert werden.

Der „Vortrieb“-Prototyp war mit einem Sechszylinder-Maybach-Omnibusmotor mit 7 l Hubraum (100/105 PS) und Schwingachsen ausgerüstet. Drei Gänge reichten für den Stadtverkehr aus. Die Firma H. E. Eckert A.G., Berlin-Lichtenberg, lieferte den handgeschmiedeten Rahmen, die Köllmann-A.G., Leipzig, die Lenkung, und die ebenfalls handgeschmiedete starre Hinterachse stammte von Eggebrecht und Schumann, Berlin. Der tiefergelegte Wagenboden ergab einen günstigen Schwerpunkt. Der Vorderradantrieb sparte Gewicht ein, der Bus fuhr sanfter an und hatte bessere Kurveneigenschaften. Im Gegensatz zu anderen Fahrzeugen der ABOAG besaß der „RKV“ nur einen einzelnen Luftreifen pro Rad (Einzelbereifung). Insgesamt wurden 5 RKV-Fahrgestelle ausgeführt worden, von denen eines 1929 nach England an die Verkehrsgesellschaft General of London ging, der 90 Prozent der Londoner Verkehrsbusse gehörten.

Infolge der Vereinigung der umliegenden Städte und Landgemeinden zu Groß-Berlin (1. Oktober 1920) war die ABOAG zum 1. Januar 1929 in die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG) eingegliedert worden.

Wegen der unsicheren Wirtschaftslage verzichtete die BVG auf den Bau eines geplanten eigenen Dreiachs-Omnibusses und stellte den Fahrzeugbau ein.

Mit der Teilung Deutschlands wurden auch die Berliner Verkehrsbetriebe getrennt (21. Juli 1949 zum 1. August



RK-Wagen etwa 1919



ABOAG-Eigenbau



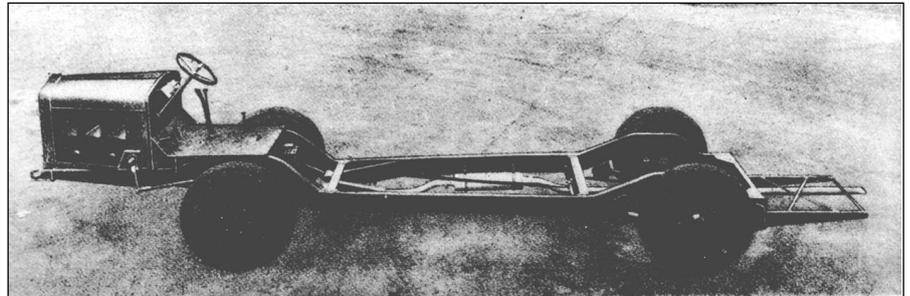
ABOAG-Eigenbau RK-Wagen

1949). Von der Belieferung aus dem Westen abgeschnitten, baute die BVG-Ost 1954 in der BVG-Werkstatt Trep-tow auf Basis des > IFA-Lkw H 6 einen Doppeldeck-Omnibus-Prototyp mit der Bezeichnung Do 54 (9036 ccm, 120-PS-Sechszylinder). Die Nullserie betrug 5 weitere Fahrzeuge. In Bautzen (VEB Waggonbau Bautzen) entstanden bis 1956 in Serie weitere 79 Wagen. Unten waren 24, oben 26 Sitzplätze vorhanden, neben 16 Stehplätzen. Sein Nachfolger Typ Do 56 lief mit Stahlkarosserie in circa 155 Exemplaren in Ost-Berlin, als auch in Halle/Merseburg, Leipzig, Rostock und Dessau. Zwei Exemplare davon wurden auf Wunsch Chruschtschows in Moskau erprobt. Ab 1. Januar 1969 firmierte die BVG-Ost als VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB).

Nach der Vereinigung Deutschlands fusionierten zum 1. Januar 1992 beide Berliner Verkehrsbetriebe.

MVT 1999-9-12) Ausstellung: 1941 bestellte die BVG O-Busse, kriegsbedingt wurden 15 Stück erst 1947 von Schumann geliefert, auf Mercedes-Benz L 10 000-Fahrgestell: (Beispiele Nr.: 1224 + 1217) 28/24 Sitz-/Stehplätze; 1957 montierte die BVG selbst (7 Fahrzeuge) (Obus 448 Beispiel), der Kasten in selbsttragender Stahl-Aluminium-Bauweise erhielt Henschel-Achsen und AEG-Motoren, Sie waren

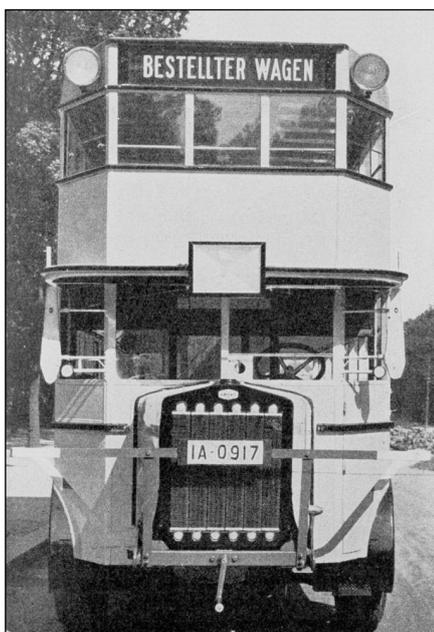
seinerzeit billiger als die auf dem Markt angebotenen handelsüblichen Omnibusse, also fast komplett in Berlin gefertigt. 34/35 Sitz/Steh ...



RKV-Chassis der ABOAG von 1929 für die Londoner Verkehrsgesellschaft



Doppeldecker-Prototyp der ABOAG von 1928



RKV-Frontansicht



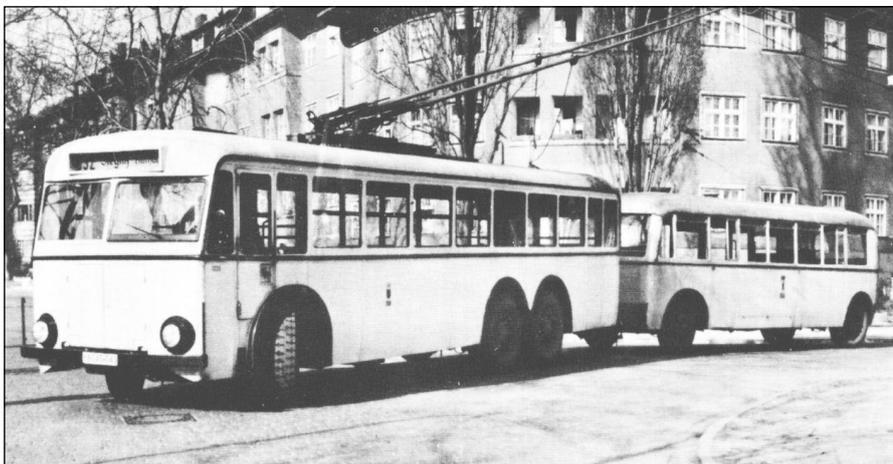
Doppeldecker-Prototyp



BVG-Ost – Doppeldecker Do



BVG-Ost – Oberleitungsomnibus



BVG – Oberleitungsomnibus in Steglitz



BVG Obus in Marienfelde 1950



BVG Ost – Do56 in Ost-Berlin vor dem Dom 1956



BVG-Doppeldecker 1950



BVG-Eindecker karossiert von Gaubschat 1950



BVG DF-Doppeldecker BO88 1971