

Typenkompass

DDR- Omnibusse

Importfahrzeuge aus Ost und West

Michael Dünnebier

**Motor
buch
Verlag**

Impressum

Einbandgestaltung: Luis Dos Santos

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-31302-6 (PDF)

Copyright © 2020 by Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2020

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar

Lektorat: Joachim Kuch
Innengestaltung: Ralf Weinreich, ERWE-WERBUNG

Inhalt	3	Ikarus 60 / 601 / 602.....	56
Vorwort	4	Ikarus 55.....	59
Einführung	6	Ikarus 66.....	63
CSSR	9	Ikarus 620 / 630.....	66
Skoda 706 RO.....	9	Ikarus 180.....	69
Skoda 706 RO - Sonderaufbauten.....	11	Ikarus 556.....	72
Skoda 706 RTO.....	13	Ikarus Baureihe 200.....	74
Skoda 706 RTO - Sonderaufbauten.....	16	Ikarus 211.....	76
Karosla B 40.....	18	Ikarus 250.....	79
Karosla SL 11.....	19	Ikarus 254.....	82
Karosla C 734.20.....	21	Ikarus 255.....	84
Skoda 8 Tr.....	23	Ikarus 256.....	86
Skoda 9 Tr.....	25	Ikarus 260.....	88
Skoda 14 Tr.....	27	Ikarus 260 T2.....	92
Polen	29	Ikarus 263.....	93
Jelcz 043 / 043E.....	29	Ikarus 266.....	94
Jelcz 021 / 021 E.....	32	Ikarus 280.....	96
Jelcz PO-1 / 046.....	34	Ikarus 280 T.....	99
Zuk A 07 B.....	36	Ikarus 283 / 284.....	101
Sowjetunion	37	Ikarus 415.....	102
Sowjetische Busse in der DDR.....	37	Ikarus 545 IFA.....	103
PAZ 672.....	39	Ikarus Importe nach 1990.....	105
LiAZ 677.....	41	Sonder- und Einzelimporte	108
LAZ 695 ME / LAZ 697 M Tourist.....	43	Büssing - Busse.....	108
RAF-977 DM.....	45	Chausson / Saviem - Busse.....	111
UAZ 452 W.....	46	Crossley-DAF PT 42/1.....	115
Ungarn	48	FAP A-11 Dubrava / Ohrid.....	118
Ikarus - Karosserie- und Fahrzeugwerke.....	48	Mercedes - Busse.....	121
Ikarus 30.....	52	Volkswagen T3.....	124
Ikarus 31 / 311.....	54	Volvo C10M-70.....	126
		Quellenangabe / Bildnachweis	128

Vorwort

Vor einigen Jahren erschien in der Buchreihe »Typenkompass« eine Übersicht zu den in der DDR gebauten Omnibussen. Die nun vorliegende Publikation widmet sich den Fahrzeugen, die in die DDR importiert wurden. Nach der weitgehenden Einstellung der DDR-eigenen Busfertigung haben gerade die ausländischen Typen über viele Jahre die Fuhrparks der Kraftverkehrsbetriebe und damit das Straßenbild der DDR geprägt. Damit sind aber nicht nur die ungarischen Ikarus-Busse gemeint, auch wenn sie mit mehr als 33.000 importierten Fahrzeugen durchaus dominant waren. In mehr oder minder großen Stückzahlen kamen auch Busse aus der Tschechoslowakei, Polen, der Sowjetunion und sogar aus westlichen Ländern ins Land. Nicht zu vergessen sind die relativ wenigen importierten

Kleinbusse, welche die begrenzten Liefermöglichkeiten des DDR-Herstellers Barkas ergänzen sollten.

Dieses Buch kann nur einen Überblick bieten, der mögliche Umfang erforderte leider eine Begrenzung. So war es bei den Typen, die über einen längeren Zeitraum beschafft wurden, nicht möglich, auf alle Varianten und technischen Modifikationen einzugehen.

Andererseits wurde versucht, auch weniger bekannte Einzelimporte einzubeziehen. Dies war aber nur beispielhaft möglich, zeigt jedoch die Vielfalt bei der Fahrzeugbeschaffung.

Auf die Darstellung tiefergehender Aspekte musste hier leider verzichtet werden: Dazu gehörten die Regularien und Abläufe beim Handel zwischen den RGW-Mitgliedsstaaten ebenso wie die vielfältigen Aktivi-



täten der Verkehrsunternehmen zur Instandhaltung und Grundüberholung der Fahrzeuge. Nur so waren die Beförderungsleistungen trotz der viel zu langen Nutzungszeiten der Omnibusse einigermaßen abzusichern. Der absolut größte Anteil der ausländischen Nutzfahrzeuge gelangte über den Importbetrieb Automot Heidenau zu den Kunden in der DDR. Viele der im Buch dargestellte Fakten und Zahlenangaben beruhen auf den persönlichen Erfahrungen des Verfassers während seiner Tätigkeit in diesem Unternehmen. Allerdings zeigten sich bei den Recherchen manche Differenzen zu Zahlenangaben aus anderen Quellen. Gründe dafür dürften neben unterschiedlichen Jahresabgrenzungen auch in Direktlieferungen an »Sonderbedarfsträger« wie bei Militär, Polizei und Staatssicherheit in

der DDR zu suchen sein. Mein Dank gilt allen, die mich mit Informationen und Bildmaterial unterstützt haben. Genannt seien Manfred Kühnel, stellvertretend für die ehemaligen Mitarbeiter von Automot Heidenau, sowie Tibor Buzak, Peter Dönges, Thomas Giesel, Rüdiger Grabowski, Siegfried Hansel, Jörg Hannemann, Martin Harak, Eberhard Kittler, Norbert Kuschinski, Mario Schatz, Ulrich Thomsch, Lutz Uhlemann, Ralf Weinreich und die Firma Haubold Hecklingen. Bei der Vielzahl der Informationen sind Ungenauigkeiten nicht immer zu vermeiden. Deshalb bin ich für Hinweise, Ergänzungen und Richtigstellungen jederzeit sehr dankbar.

Dr. Michael Dünnebier
Dresden im März 2020

Die verschiedenen Ikarus-Typen dominierten die Fuhrparks der Verkehrsbetriebe. Hier zu sehen 1980 am Bushof Blasewitz in Dresden. (Foto: DVB)



Einführung

Abgesehen von den Nutzfahrzeug-Importen, welche die im sowjetischen Besitz befindlichen staatlichen Aktiengesellschaften (SAG) für die ihnen unterstellten Betriebe in eigener Regie organisierten, begannen die Importe von Kraftfahrzeugen in die DDR 1949/1950 – zuerst mit ZIS- und GAZ-Lastwagen aus der UdSSR. Die Geschäfte liefen zunächst über das Sächsische Industriekontor, danach über die DHZ (Deutsche Handelszentrale), Niederlassung Maschinen- und Fahrzeugbau in Dresden, die eine Niederlassung in Heidenau einrichtete. Die über Heidenau abgewickelten Importe umfassten zunächst alle Herkunftsländer und alle

Fahrzeugarten, vom Motorrad bis zum Spezial-Lkw. Als erster regulärer Omnibus-Import gilt der 1952 getätigte Kauf von 300 Stück des Typs Ikarus 30. Es folgten 1953 der Ikarus 60, 1955 der Skoda 706 RO und 1956 der Ikarus 55. Die Ausweitung der Geschäftstätigkeit führte 1958 zur Bildung des selbständigen VEH (Volkseigenen Handelsbetriebes) Automot Heidenau, der Außenstellen in Dresden und Pirna einrichtete. Die Ausweitung der Importe resultierte aus der Umsetzung wirtschaftspolitischer Entscheidungen in der DDR und den zu dieser Zeit anlaufenden Spezialisierungsvereinbarungen des RGW/Comecon. Bereits im Januar 1956 hatte Kurt Lang, der Leiter der Hauptverwaltung Automobil- und Traktorenbau im Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau eine deutliche Kursänderung im DDR-Nutzfahrzeugbau verkündet. Um die Bereitstellung von Personenkraftwagen zu erhöhen, sollten die Kapazitäten im Fahrzeugbau zulasten der Nutzfahrzeuge verlagert werden. Kernpunkt war eine Reduzierung des DDR-Typenange-



Einer der ersten Ikarus 30, die 1952 importiert wurden. (Foto: Slg. Giesel)



Die Ikarus-Busse gelangten meist auf dem Schienenweg zu den Kunden. (Foto: SlgB)



Weil die Ikarus-Lieferungen nicht ausreichten, kamen sogar sowjetische LiAZ-Busse mit Vergasermotor zum Einsatz. (Foto: Siegfried Hansel)

botes bei Lkw auf 4 Tonnen Nutzmasse und der Verzicht auf schwere Omnibusse. Das Fahrzeugwerk Werdau war auch bis dahin nicht in der Lage gewesen, den Bedarf des Landes an Omnibussen zu decken und hatte bereits ab 1954 Kapazitäten des VEB Waggonbau Ammendorf für den Typ H6B einbeziehen müssen. Die DDR war auf Importe angewiesen und beteiligte sich von Anfang an aktiv an den Vorbereitungen zur RGW-Spezialisierung. Verantwortlich war die Mai 1956 gegründete ständige Kommission Maschinenbau des RGW, in deren Zuständigkeitsbereich auch der Automobilbau fiel. Die RGW-Empfehlungen und Vereinbarungen kamen der DDR bei ihrer Entscheidung zugunsten der Pkw-Produktion entgegen. Allerdings standen die konzipierten Fertigungskapazitäten für Busse in Ungarn und Lastwagen in der Tschechoslowakei nicht so schnell zur Verfügung, wie es sich

die RGW-Verantwortlichen wünschten. Ikarus konnte 1959 gerademal 1.674 Busse montieren, zehn Jahre später waren es 4.739 Stück, und erst 1974 wurde die Marke von 9.000 Bussen überschritten. Dazu kam, dass besonders die Sowjetunion auf die Lieferung großer Busmengen aus Ungarn drängte. Deshalb musste die DDR auch auf Busimporte aus anderen RGW-Ländern ausweichen, wo man neben den Ikarus-Importen auch noch auf eigene Fertigungskapazitäten zurückgreifen konnte, wie in der CSSR und Polen. Doch zurück zum Importbetrieb: Auch durch die Zunahme von Pkw-Importen war Automot bald nicht mehr in der Lage, die Handelstätigkeit allein abzuwickeln, was zur Bildung des zweiten Importbetriebes Imperhandel Berlin führten. Die Geschäftsteilung zwischen den Unternehmen erfolgte zunächst nach Lieferländern, wobei Automot für Ungarn, die CSSR und Rumänien



Busse des KV Zeit Anfang der 70er Jahre. (Foto: Smlg. Weinreich)

verantwortlich zeichnete. Imperhandel übernahm die Lieferungen aus der Sowjetunion, Polen und Jugoslawien. Die Unterstellung der Importbetriebe wechselte mehrfach. Sie wurden zunächst der VVB Automobilbau zugeordnet, landeten 1960 beim Staatlichen Maschinenkontor Berlin und 1965 bei der Hauptverwaltung der IFA-Vertriebe. Mit der Bildung der IFA-Kombinate im Jahr 1978 erfolgte eine nochmalige Aufgabenteilung. Imperhandel Berlin gehörte nun zum Pkw-Kombinat und war verantwortlich für alle importierten Personenkraftwagen. Automot Heidenau zeichnete im Rahmen des IFA-Kombinates Nutzkraftwagen Ludwigsfelde zuständig für alle Nutzfahrzeug- und Ersatzteilimporte. Die beiden Importbetriebe waren handelstechnisch dem staatlichen Außenhandelsbetrieb (AHB) »Transportmaschinen« nachgeordnet, der den vertraglichen und finanziellen Teil mit den ausländischen Lieferanten abwickelte. Die Verteilung der Omnibusse erfolgte weitgehend durch die Hauptverwal-

lung des Kraftverkehrs beim Ministerium für Verkehrswesen. Wesentlich aufwendiger als der reine Busimport war die Versorgung mit Ersatzteilen, deren Bedarf durch den überalterten Fahrzeugbestand und die materialintensiven Grundüberholungen ständig anstieg. Insgesamt beschäftigte Automot 1989 für alle Sortimente 440 Mitarbeiter und unterhielt noch mehrere Kommissionshändler in der DDR. Auch wenn der absolut größte Teil der Busse über Automot in die DDR kam, so gab es auch noch spezielle Wege. Die Ministerien für Staatssicherheit, für Nationale Verteidigung und des Inneren unterhielten auch eigene Beschaffungsabteilungen. Dazu kamen einige Sonderimporte aus westlichen Ländern, die in den 1950er Jahren teils in Regie der in sowjetischem Eigentum befindlichen SAG und SDAG erfolgten und später meist über den Bereich Kommerzielle Koordinierung beim Ministerium für Außenhandel abgewickelt wurden.

Skoda 706 RO

Als erste tschechische Omnibusse beschaffte die DDR von Ende 1955 bis 1957 insgesamt 176 Stück des robusten Frontlenkers Skoda 706 RO. Dazu kamen 26 RO-Tiefrahmen-Chassis für Sonderaufbauten. Nachdem die Skoda-Werksanlagen in Pilsen im Krieg stark getroffen worden waren, übernahm das Avia-Werk in Prag ab 1946 die Montage der Skoda-Nutzfahrzeug-Reihe 706 R und ab 1947 auch des Nieder Rahmen-Chassis für Omnibusse. Die noch bei der Firma Sodomka entwickelten RO-Omnibus-Aufbauten wurden zunächst in Prag bei Avia und bei Karosa in Vysoke Myto montiert. Die Montage der Fahrgestelle und der Linienbus-Aufbauten verlegte man 1952 von Avia ins LIAZ-Werk

Rynovice bei Jablonec n.N., wo besonders RO-Linienbusse entstanden. Karosa war für die RO-Stadtbusse zuständig. Technische Merkmale waren über der Hinterachse gekröpfte Nieder-



*RO-Stadtlinienbus des Kraftverkehrs Meißen mit rekonstruiertem W700-Anhänger.
(Foto: VGM)*



Fertigung von Stadtbussen Skoda 706 RO bei Karosa in Vysoke Myto.



Einer der ursprünglich für Ägypten bestimmten Dresdner RO-Busse nach der Umrüstung. (Foto: DVB)

rahmen-Chassis, vorn stehende Wirbelkammer-Dieselmotoren, 5-Gang-Schaltgetriebe, Starrachsen und Blattfedern. Die Stadtbusse verfügten meist über zwei Falltüren. Nach Dresden gelangten 1957 auch sechs Fahrzeuge einer für Ägypten bestimmten Serie mit nur einer Fall-

tür und ursprünglich getrennten Bereichen für 1. und 2. Klasse. Im Zuge von Reparaturen und Grundüberholungen erhielten die RO-Busse später auch stärkere Direkteinspritzer-Motoren aus der Skoda-RT-Reihe und RTO-Bus-Karosserien, z.T. auch aus polnischer Jelcz-Lizenzfertigung.



RO-Linienbus eines privaten Fuhrunternehmens mit H6B-Motor und optischen Retuschen. (Foto: Haubold)

Hersteller:	Karosa n.p. Vysoké Myto
Bezeichnung:	Skoda 706 RO
Bauart:	Linienbus
Importzeitraum:	1955 - 1957
Motor:	Skoda 706 R, 6-Zylinder-R-Dieselmotor, wassergekühlt
Hubraum:	11.781 cm ³
Leistung:	99 kW (135 PS) bei 1.750 U/min
Getriebe:	5 + 1 Gänge
L x B x H:	10.660 x 2.500 x 2.970 mm
Radstand:	5.400 mm
Leermasse:	5.250 kg
Platzangebot:	22 - 23 Sitzplätze, 43 - 49 Stehplätze
Bereifung:	12,00 - 22
Höchstgeschw.:	68 km/h
Bemerkung:	Daten für Stadllinienbus

Skoda 706 RO - Sonderaufbauten

Der raue Alltagseinsatz forderte auch bei den recht robusten Skoda-Bussen nach einigen Jahren seinen Tribut. Besonders die Aufbauten mussten instandgesetzt oder ganz erneuert werden, was allerdings durch die Rahmenbauweise begünstigt wurde. Während in der CSSR bis 1967 insgesamt 3.137 RO-Busse mit RTO-Karosserien versehen wurden, stand diese Option in der DDR nur sehr eingeschränkt zur Verfügung. Auch die Verfügbarkeit von Originalbauteilen war äußerst begrenzt. Neben einfallreichen Instandsetzungen in den Kraftverkehrsbetrieben entstanden deshalb

bei mehreren DDR-Aufbauherstellern auch komplett neue Karosserien mit eigener Formgestaltung. Ein bekanntes Beispiel sind die beiden Stadtrundfahrtbusse, die im Jahr 1966 durch die Firma KAFA in Leipzig auf RO-Chassis von 1957 für die Dresdner Verkehrsbetriebe aufgebaut wurden. Die Fahrzeuge verfügten über größere Fenster und Dachrandverglasungen, neue Bestuhlung für 40 Fahrgäste. Sie blieben nochmals bis 1972 im Dresdner Einsatz, bevor sie weiterverkauft wurden.

Bis heute erhalten ist ein Skoda RO-Reisebus, der um 1970 bei einem



Skoda 706 RO mit Aufbau von KAFA Leipzig, 1966 für die Stadtrundfahrt in Dresden. (Foto: DVB)



Um 1970 erhielt dieser Skoda RO eine moderne Karosserie von der Firma Hiller in Ehrenhain. (Foto: Haubold)

privaten Fuhrunternehmen in Sachsen-Anhalt nicht nur einen stärkeren Motor des Skoda RTO erhielt, sondern eine ganz neue Karosserie von der Firma Hiller in Ehrenhain, ebenfalls mit Dachrandfenstern. Im Jahr 1957 wurden neben den RO-Bussen und Chassis auch 174

Stück des Skoda ROK - Müllwagens in die DDR geliefert. Dieses Fahrzeug nutzte das Niederrahmen-Fahrgestell Skoda RO. Die Fahrerkabine entsprach dem vorderen Teil des Bussaufbaus. Den Müllsammelaufbau montierte das Unternehmen BSS in Brandys nad Labem.

Müllsammelwagen Skoda 706 ROK auf Niederrahmen-Chassis, mit Buskabine und Aufbau von BSS aus dem Jahr 1957.

