

**„Schleichender Presssack“  
erster Elektrobuss in Schwandorf (1947)**

von Klaus Weigelt

Abgedruckt im Heft 3, 2022 der Zeitschrift „Die Oberpfalz“, Laßleben Verlag, Kallmünz



Der „Schleichende Presssack“ auf dem Bayernwerkgelände in Dachelhofen  
Türaufschrift: Bayernwerk AG, Landeselektrizitätsversorgung

# **„Schleichender Presssack“ erster Elektrobuss in Schwandorf (1947)**

von Klaus Weigelt

Elektromobilität ist keine Erfindung des 21. Jahrhunderts.

Elektrofahrzeuge fuhren bereits vor mehr als 100 Jahren auf den Straßen Deutschlands. Das erste bekannte Elektroauto baute 1888 die Coburger Maschinenfabrik A. Flocken [1].

Die Elektrizität wurde in dieser Zeit eingeführt, setzte sich mehr und mehr als Energieform in öffentlichen und privaten Leben durch und prägte somit auch die Elektromobilität.

Die Elektromobile waren anfangs beliebter als ihre Konkurrenten mit Verbrennungsmotoren.

Sie stanken und ratterten nicht und mussten auch nicht mühsam per Handkurbel angeworfen werden. Benzin und Diesel standen damals jedoch noch nicht in großen Mengen zur Verfügung [1].

Elektromobile hatten von Beginn an die Nachteile wie auch heute noch.

Mit frisch geladenen Akkumulatoren kamen sie oft nur 50 bis 80 Kilometer weit und die schweren Bleiakkus mussten nachts in der Garage aufgeladen werden.

Zwar stand in Schwandorf schon seit 1895 elektrischer Einphasenstrom zur Verfügung mit dem man Akkumulatoren laden konnte, aber längst noch nicht hatte jeder Haushalt einen Stromanschluss, geschweige denn ein Auto.

1936 gab es in Schwandorf insgesamt 77 Personenkraftwagen und 30 Lastkraftwagen, davon ein LKW mit Elektroantrieb (2,715 PS und 1200 kg Eigengewicht), der der Stadtgemeinde gehörte [2]. Hersteller war die AEG Berlin. Zur gleichen Zeit hatte die Reichspost ca. 3000 Elektroautos in Betrieb. Sie beschleunigten schneller als Verbrenner, was bei Postauslieferungen besonders im Stadtgebiet wichtiger war als die Höchstgeschwindigkeit. Die Leistung lag bei 5 – 8 kW.

Durch die geringe Reichweite der Elektromobile gewannen innerhalb weniger Jahre doch die Benziner und Diesel die Oberhand.

Nur sie ermöglichten längere Überlandfahrten, und schon bald war auch Sprit ausreichend vorhanden und bezahlbar.

Ein Jahrhundert später zwingt der Klimawandel zu umweltfreundlicheren Techniken. Es ist die zweite Chance für das Elektroauto, doch der Weg zurück in die Zukunft ist dornig [1].

Am Ende des 2. Weltkrieges und in der Nachkriegszeit wurden jedoch Benzin und Diesel knapp und mussten von der Bevölkerung eingespart werden, da der Krieg Vorrang hatte.

Erst behalf man sich mit Holzvergasern dann mit Akkumulatoren. Dies bedachte auch das Bayernwerk in Dachelhofen. Aus Braunkohle von Wackersdorf wurde sowieso Strom gewonnen, mit dem man günstig Bleiakumulatoren aufladen konnte. Es wurde also ca. 1947 ein Bus mit Verbrennungsmotor angeschafft und mit einem Elektroantrieb umgerüstet. Der akkugetriebene Elektrobuss wurde zum Personen- und Schülertransport eingesetzt und pendelte zwischen Dachelhofen und Schwandorf hin und her [3]. Dabei wurden Schüler in die Schulen nach Schwandorf gebracht, Angestellte des Bayernwerkes zur Arbeit transportiert und Frauen zum Einkaufen gebracht.

Die Fahrer des Busses waren die Herren Martin Kögler und Anton Schuh [3]. Wegen seiner Geschwindigkeit und Form nannte man den grauen Bus „schleichender Presssack“. Schleichend wegen der niedrigen Geschwindigkeit durch das hohe Gewicht der Bleiakumulatoren und Presssack wegen seiner Form. Es war ein Mercedes-Benz O 1500, der in der Originalausführung mit Benzin und Dieselmotor zu haben war. Der Bus wurde zwischen 1937 und 1941 gebaut. Wegen seiner grauen Farbe wurde er wahrscheinlich zuerst bei der Wehrmacht eingesetzt. Weitere technische Daten als Verbrenner waren:

6 Zylinder, Hubraum 2240 ccm, 45 PS mit Benzin oder 4 Zylinder Hubraum 2545 ccm 45 PS mit Diesel, maximale Geschwindigkeit 72 km/h, Radstand 3,20 m, 14 Sitzplätze einschließlich Fahrersitz [4].

Der Bus wurde damals, wahrscheinlich vom Bayernwerkpersonal, auf Elektroantrieb umgebaut. Die 60 – 80 V Bleiakkus waren im Unterboden verbaut. Der verbaute Gleichstrommotor hatte wahrscheinlich eine Leistung von ca. 10 kW.

Nach Zeitzeugen erreichte der Bus eine Geschwindigkeit von 30 – 50 km/h [5]. Mit den Akkumulatoren konnte auch zurückgewonnene Bremsenergie aufgenommen werden.

Der Elektromotor saß entweder auf der Vorder- oder Hinterachse. Weitere technische Details konnten leider nicht mehr ausfindig gemacht werden.

Es ist bemerkenswert, dass es bereits 1947/1948 einen werkseigenen Elektrobuss in Dachelhofen gab, der zum Schüler- und Personentransport nach Schwandorf eingesetzt wurde.

Es zeigt auch, dass das Bayernwerk alles für seine Mitarbeiter tat, damit diese sich wohl fühlten.



Der „Schleichende Presssack“ auf dem Bayernwerkgelände in Dachelhofen  
Türaufschrift: Bayernwerk AG, Landeselektrizitätsversorgung  
Bild: Helga Beigl

Bei Frau Helga Beigl aus Zeitlarn möchte ich mich sehr für das Bild vom „Schleichenden Presssack“ bedanken. Frau Beigl ist die jüngste Tochter des damaligen Cheffahrers Martin Kögler des Bayernwerkes, der neben dem „Schleichenden Presssack“ auch andere Fahrzeuge des Bayernwerkes fuhr und betreute, wie hier das „Chefauto“ des damaligen Direktors des Bayernwerkes Hans Rösch, ein Opel Kapitän (6 Zylinder., Hubraum 2473 ccm, Leistung 58 PS, Radstand 2695 mm, Höchstgeschwindigkeit 130 km/h, Baujahr 1952).

Frau Beigl ist im Pförtnerhaus des Bayernwerkes aufgewachsen, in dem die Familie des Martin Köglers wohnte. Das Pförtnerhaus als Ort der ersten Schule wurde auch im Sonderdruck [3] beschrieben. Nachdem Frau Beigl die Geschichte von [3] gelesen hatte hat sie sich im Stadtarchiv bei Herrn Fischer gemeldet und uns die Bilder geschickt.

Bevor uns Frau Beigl die Bilder schickte hatten wir bereits eine lange erfolglose Suche nach Bildern vom „Schleichenden Presssack“ aufgegeben.

Dank gilt auch Herrn Josef Fischer vom Stadtarchiv Schwandorf für viele konstruktive Gespräche und Hinweise.



Direktoren Auto (Opel Kapitän) mit Chauffeur Martin Kögler vor den Garagen des Bayernwerkes und vor dem Pfortnerhaus  
Bild: Helga Beigl, Tochter von Martin Kögler

Quellen:

[1] Kubisch U., Die Rückkehr der Elektroautos - und ihrer Probleme, Frankfurter Allgemeine 10.4.2015

[2] Fischer\_Jo\_2021-02-26\_10-51-28.pdf, Stadtarchiv Schwandorf.

[3] Weigelt K., 75 Jahre Dachelhofer Volksschule am 8. Januar 2022, Die Oberpfalz, Heft 6 2021

[4] Werner Oswald, Mercedes Benz Lastwagen und Omnibusse, Stuttgart 2008, S. 232

[5] Erinnerungen von Joachim Matthes, Manfred Schanderl, Xaver Detter, Heiner Poppitz und Karl Lederer die selbst noch mit dem Elektrobuss mitgefahren sind.

Oberpfalz-Verlag  
Michael Laßleben



Verlag der seit 1907 erscheinenden  
Zeitschrift „Die Oberpfalz“