

Firmenportrait Drögmöller-Omnibusse



Gotthard Drögmöller, Stellmachermeister und Karosseriebautechniker (1884 - 1957), gründete am 01.07.1920 einen Karosseriebaubetrieb in Heilbronn. In den ersten Jahren wurden PKW-Karosserien sowohl in Einzelfertigung als auch in Kleinserien hergestellt und Reparaturen ausgeführt.

Ab 1930 begann der Omnibusbau in kleinen Stückzahlen. Hauptsächlich waren Omnibusaufbauten auf LKW-Fahrgestelle zu fertigen, in einigen Fällen auch als sogenannte „Wechselaufbauten“, die nach Bedarf tauschbar gestaltet waren, um wahlweise für Personen als auch Güterbeförderung verwendet werden zu können.

Um das Jahr 1935 wurde die Gestaltung der Stromlinienform, die bei PKWs bereits bekannt war, auch auf Omnibusse übertragen - die ersten Autobahnen wurden gebaut und Omnibusse sollten höhere Geschwindigkeiten erreichen können. - Die Folge dieser zukunftsweisenden Entwicklung war, die Daimler-Benz Aufträge für Omnibusaufbauten auf ihre Fahrgestelle an Firma Drögmöller erteilte. Diese Fahrzeuge wurden überregional - auch teilweise im Ausland - vermarktet. Unmittelbar vor und während des 2. Weltkrieges mußte die Produktion auf Wehrmachtsgüter umgestellt werden. Die Omnibusproduktion kam zum Erliegen, weil einerseits die Arbeitnehmer zum Kriegsdienst eingezogen worden waren, andererseits die Produktionsanlagen durch Kriegseinwirkung fast völlig zerstört wurden. Sehr mühsam war der Wiederaufbau der Produktionseinrichtungen, um überhaupt eine Basis zur Auftragsabwicklung zu schaffen. Mit Reparaturen an alten LKWs und Omnibussen sowie Umrüstarbeiten an Fahrzeugen, die mit Holzgas betrieben wurden, war vorübergehend der Auftragsbestand gesichert.

Ab 1947 konnte die Omnibusproduktion in beschränktem Umfang wieder aufgenommen werden. Noch in diesem Jahr erfolgte die System-Umstellung der seitherigen Praxis, anstatt das Karosseriegerippe wie bisher aus Hartholz anzufertigen, ersatzweise auf die sogenannte Ganzstahlbauweise überzugehen. Sehr häufig wurden auf gebrauchte Fahrgestelle, die die Kriegszeit einigermaßen überstanden hatten, neue Omnibuskarosserien aufgebaut. Zu diesem Zeitpunkt waren noch keine neuen Fahrgestelle erhältlich.

Ab 1950 brachte Daimler-Benz einen neuen Omnibus Typ O 3500 auf den Markt, von dem auch Fahrgestelle für Fremdaufbauten geliefert wurden. Dies belebte den Omnibusmarkt wieder und bildete für Karosseriehersteller eine solide Basis für Omnibusaufbauten. Auch andere Fahrzeughersteller brachten geeignete Fahrgestelle auf den Markt, die mit Omnibuskarosserien versehen werden konnten (z.B. Büssing, Magirus, MAN, Opel, Hanomag, Borgward usw.).

Im Jahr 1955 wurde von Daimler-Benz der erste Heckmotor- Omnibus Typ 0 321 H in dieser Grössenordnung vorgestellt. Auch davon gab es Fahrgestelle für FremdkarosserieAufbauten. Dies erlaubte eine Gesamtlänge von 9,3 m, die voll für den Omnibusfahrgastraum genutzt werden konnte. Es bedeutete für den Omnibusbau eine neue Konzeption. Die Unterbringung des Gepäcks war zwischen den beiden Achsen im Mittelteil des Fahrzeugs, unterhalb der Bodenfläche, auf der die Fahrgastsitze montiert waren, möglich. Diese Konzeption wurde ebenfalls von anderen Fahrzeugherstellern praktiziert. Sie bildete für die künftigen Omnibusgenerationen völlig neue Gestaltungsmöglichkeiten.

Das ausgestellte Fahrzeug wurde 1963 für Firma W. Schacher, Herzogenaurach, unter der Neuwagen-Kommissions-Nr. 1594 gefertigt und am 01.03.1963 ausgeliefert (siehe Auszug aus damaligem Kommissions- bzw. Auftragsbuch). Die technischen Daten für die Fahrzeug sind auf einem separaten Formblatt aufgeführt.

1594

Empfänger: Walter Schacher, Herzogenaurach

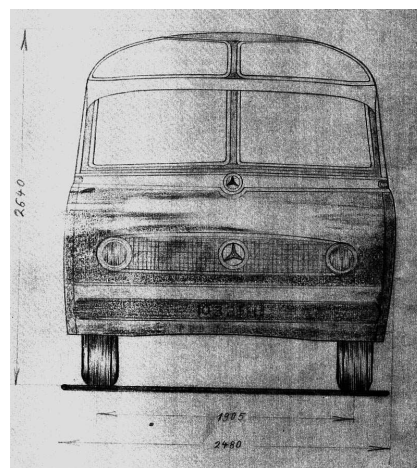
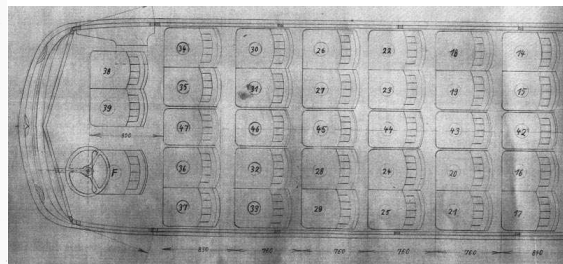
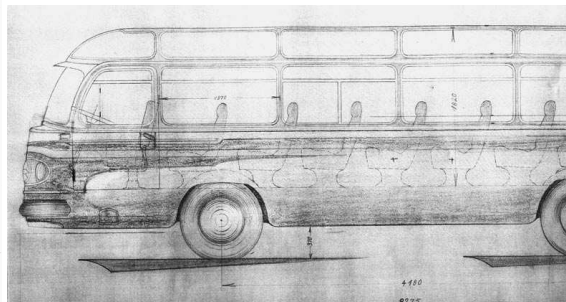
Fg. - Typ: 0 321 H
 Fg. - Eingang: 17. 12. 1962
 Fg. - Nr.: 321. 200 - 10 - 015 047
 Motor - Nr.: 322. 912 - 012 960
 Klemm. - Nr.: 162 09551

Bedienung: 9 Reihen Semelnsitze stark

Heizung: Webasto Mod. 65 a
 Radio: Blaupunkt München V
 Gardinen: keine

Lackierung: zweifarbige
 Dachgalerie: keine
 Anh.-Kuppelung: keine
 Dach: fest, 6 Dachklappen
 Sonstiges: o. Leberlaufakke

geliefert am: 1. 3. 63
 berechnet am: 28. 2. 63



Kopie aus dem Auftragsbuch

Im Herstellerwerk in der Koepffstraße, befand sich auch die Reparaturabteilung für Nutzfahrzeuge und PKWs aller Fabrikate. Außerdem wurden dort, wie bereits oben erwähnt, Omnibusaufbauten gefertigt und in beachtlichem Umfang auch Sonderfahrzeuge hergestellt. Ebenso wurden Umbauarbeiten und Nachrüstungen in ebenfalls beachtlichem Maß nach Kundenwunsch durchgeführt. Insgesamt wurden dort nach dem 2. Weltkrieg ca. 400 Omnibusaufbauten hergestellt.



1964 / 1965 wurde in der Lichtenbergerstraße in Heilbronn eine völlig neue Produktionsstätte für Omnibusse errichtet. Das bisherige Werk in der Koepffstraße diente nun ausschließlich den Reparaturarbeiten und Sonderaufträgen / Nachrüstungen an bereits fertigen Fahrzeugen. Diese neuen Räumlichkeiten ergaben endlich weitere und bessere Produktionsmöglichkeiten. In dieser Zeit war es auch möglich, den schon seit einiger Zeit beabsichtigten Plan, auch eigene Omnibusfahrgestelle herzustellen, zu verwirklichen. Die inzwischen praktizierte Bauweise selbsttragender Omnibuskarosserien ließ sich in diesen neuen Produktionsräumen entsprechend realisieren. Es entstand der Fahrzeugtyp DR 35 mit einem eigenen Unterbau (Fahrgestell) unter Verwendung von Daimler-Benz-Fahrwerksteilen aus bekannten Omnibusserien.



In den folgenden Jahre wurde die Omnibusproduktion intensiviert. Jährlich wurden ca. 80 bis 100 Neufahrzeuge hergestellt; teilweise auf vorhandene Fahrgestelle verschiedener Hersteller bzw. als Basis der oben erwähnten Eigenkonstruktion.

Es entstanden aufgrund steigenden Komforts und technischer Weiterentwicklung Fahrzeuge mit sehr unterschiedlichen Ausstattungen, Baulängen und -höhen, je nach Kundenanforderungen und Fahrzeugeinsatz.

Im Jahr 1977 war eine herausragende Weiterentwicklung, die Fahrzeuge der "Comet" Baureihe (Typ E 330), die sich durch die besondere Sitzanordnung und damit der hervorragenden Sichtverhältnisse für die Fahrgäste auszeichnete. Die schräg nach hinten ansteigende Seitenscheibenlinie war parallel zur Fußbodenebene, auf der die Fahrgastsitze angeordnet sind. Das System wurde allgemein als "Theaterbestuhlung" bezeichnet. Die Entwicklung setzte sich bei vielen Kunden als wegweisend durch und brachte im immer schwieriger werdenden Omnibus-Neuwagenmarkt deutliche Verkaufsvorteile. Diese inzwischen bekannte Bauweise wurde im Lauf der Jahre in vielen Fahrzeug-Variationen angeboten und geliefert. Hinzu kam auch die Anstrengung, neben einem gelungenen Design auch optimale Qualität zu erreichen. Die Vermarktung reichte weit über den deutschen Kundenkreis hinaus. Es wurden Fahrzeuge in die Benelux-Länder, Frankreich, Norwegen, Österreich, Schweden, die Schweiz und nach Japan geliefert.



Drögmöller Typ E 330 "Comet"

Bis zum Jahr 1994 war der in Familienbesitz befindliche Hersteller eigenständig und sehr kreativ.

Ab 1995 wurde durch den Volvo-Konzern die Omnibusfertigung weiter betrieben, hauptsächlich im Konzept der bewährten "Theaterbestuhlung".

Im Jahre 2005 wurde die Omnibusproduktion in Heilbronn eingestellt. Die vorhandenen Räumlichkeiten und Einrichtungen dienen dem Omnibusverkauf und der Kundenbetreuung für Volvo Busse Deutschland.

In den Jahren seit 1965 wurden im Neuwagenwerk Lichtenbergerstraße in Heilbronn ca. 3 100 Omnibusse gefertigt. Außerdem wurden in diesem Zeitraum in beachtlichem Umfang auch Sonderfahrzeuge, unter anderem Ausstellungsfahrzeuge, Wohnmobile, Prototypen für Fremdfirmen, sowie Fernseh-Aufnahme- und Übertragungs-Fahrzeuge hergestellt.

Martin Diebold