

Oberleitungsomnibusse. Allenstein

Die Idee, schienenlose elektrische Fahrzeuge zu betreiben stammt bekanntlich von Werner von Siemens, der bereits zur Zeit der Inbetriebnahme der ersten elektrischen Straßenbahn in Lichterfelde im Jahre 1881 eine Eingabe zwecks Zulassung einer elektrischen Omnibuslinie einreichte ¹⁾

Im Jahre darauf hat Werner von Siemens auch die praktische Betriebsfähigkeit solcher Omnibusse durch die Versuchsfahrten seines damals „Elektromote“ genannten Wagens bewiesen. Neben der schnellen Entwicklung der Straßenbahn trat jedoch das schienenlose Fahrzeug, für das die Bedingungen damals ungünstiger (schlechte Straßen) waren, in den Hintergrund, bis um die Jahrhundertwende wieder vereinzelt solche Fahrzeuge, zum Teil mit Siemens-Ausrüstungen, auftauchten.

Diese Entwicklung wurde durch den Weltkrieg unterbrochen und erst nach 1920 insbesondere in England und in den Vereinigten Staaten von Amerika, zum Teil unter Benutzung deutscher Erfahrungen, wiederaufgenommen.

In Deutschland blieb die Anwendung zunächst auf einzelne Sonderfälle beschränkt. Erst als im Zuge des allgemeinen Aufschwungs nach der Wende von 1933 auch im Verkehrswesen der technische und wirtschaftliche Fortschritt erhöhte Bedeutung erhielt, wobei auch die Ausschöpfung heimischer Energiequellen eine Rolle spielt, wurde die Nachfrage nach dem elektrischen Omnibus wieder stärker. Auch seine großen Vorteile bei richtiger Aufgabenteilung im Großstadtverkehr begann man zu würdigen ²⁾.

Zum ersten Male konnte die deutsche Industrie im Jahre 1938 nach einer Pause von vielen Jahren auch Oberleitungsomnibusse ins Ausland (Czernowitz-Bukowina) liefern ³⁾. Diese Auslandslieferung zeigte auch, dass der Vorsprung anderer Länder in der Entwicklung dieses Verkehrsmittels nunmehr eingeholt war.

Nachdem die Entwicklung zurzeit zu einem gewissen Abschluss gekommen ist und umfangreiche Betriebserfahrungen vorliegen, zeigt sich eine bedeutende Steigerung der Nachfrage nach dem Oberleitungsomnibus als Nahverkehrsmittel. So stellt z. B. die Stadt Bromberg ihren gesamten innerstädtischen Verkehr auf Obusbetrieb um.

Für den ersten Ausbau wurden 25 Oberleitungsomnibusse mit elektrischer Ausrüstung der Siemens-Schuckertwerke bestellt. Diese Fahrzeuge werden ähnlich ausgeführt wie die seit Herbst 1939 in Allenstein in Betrieb befindlichen (Bild 1), mit denen außerordentlich günstige Betriebserfahrungen gemacht wurden ⁴⁾.

Die Städtische Straßenbahn Wien hat soeben den Siemens-Schuckertwerken die Lieferung der elektrischen Ausrüstungen für 50 Obusse in Auftrag gegeben. Die für Wien vorgesehenen Obusse haben ein Fassungsvermögen von 60 Personen, sie entsprechen der sogenannten Einheitsgröße II, während die Fahrzeuge für Allenstein und Bromberg die Einheitsgröße I mit einem Fassungsvermögen von 45 Personen darstellen.

Alle für deutsche Betriebe bestimmten Obusse werden mit Gleichstrom- Hauptschluss- Doppelkommutatormotoren von 60 bis zu 120 kW ausgerüstet, deren Befestigungs- und Anschlussmaße vereinheitlicht sind. Auch für die Fahrzeuge selbst gibt es Richtlinien für die Vereinheitlichung, die ausgearbeitet wurden von dem Obusausschuß im Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften (VDK). Dieser Ausschuss wird auch die weitere Entwicklung des Obuswesens in Zusammenarbeit mit dem Reichsverkehrsministerium überwachen und allgemeingültige Richtlinien geben.

Die Richtlinien für die Vereinheitlichung beginnen auch bereits im Ausland Bedeutung zu gewinnen; so wurden z.B. für die Stadt Preßburg (Slowakei) 14 Obusse in Auftrag gegeben, die in Bezug auf Hauptabmessungen, Achsstand und Bereifung den Richtlinien des Obusausschusses entsprechen (Bild 2). Diese Obusse werden ebenfalls mit Siemens-Ausrüstungen versehen. Die ersten Fahrzeuge wurden vor kurzem fertiggestellt. Der Probetrieb wurde Ende 1940 aufgenommen.

Diese Beispiele aus jüngster Zeit zeigen die wachsende Bedeutung des Obusses. Eine weitere lebhaftere Entwicklung ist zu erwarten.

Ho.
Siemens Zeitschrift Heft 6, 1940

1) Vgl. Erstes Zulassungsgesuch von Werner von Siemens für einen elektrischen Oberleitungsomnibus. Siemens-Z. Bd. 16 (1936), Heft 3, S.81.

2) Vgl. Elektrischer Omnibus im deutschen Großstadtverkehr. Siemens-Z. Bd. 15 (1935), Heft 7, S.350.

3) Vgl. C. Brix: Deutsche Oberleitungsomnibusse für das Ausland. Elektrizitäts-Wirtschaft Bd. 23 (1938), Nr. 33.

4) Ein besonderer Aufsatz hierüber liegt bereits vor und wird demnächst veröffentlicht werden.

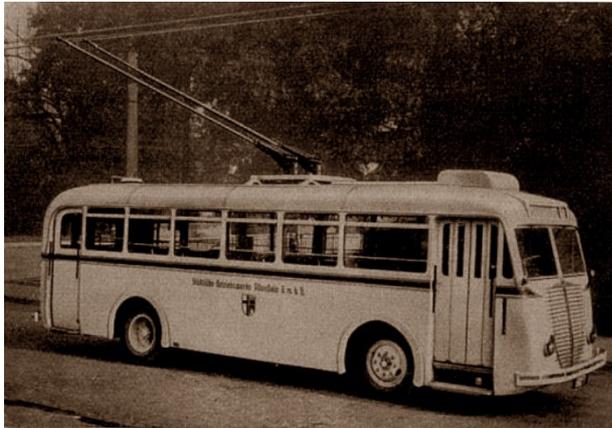


Bild 1. Ls.: Oberleitungs-Omnibus für 45 Fahrgäste, für Allenstein.



Bild 2. Rs.: Oberleitungs-Omnibus für 50 Fahrgäste, für Preßburg.