

BETRIEBSMITTEILUNGEN



Bochum-Gelsenkirchener
Straßenbahnen A.-G.

FÜR IHRE BETRIEBSANGEHÖRIGEN

Herausgegeben vom Vorstand und Betriebsrat der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen A.-G.

12. Jahrgang

April 1955

Nummer 4



Ein weiterer Fortschritt - der dreistöckige Omnibus

Es ist etwa ein halbes Jahr her, daß wir auf einigen Strecken versuchsweise einen uns freundlicherweise von der Firma Büssing und der Berliner Verkehrsgesellschaft zur Verfügung gestellten zweistöckigen Omnibus eingesetzt hatten. Dieser Bus hat sich bei den Probefahrten gut bewährt und beim Publikum Anklang gefunden.

Im Zuge der besseren Verkehrsbedienung und der weiteren Erhöhung des Komforts für unsere Fahrgäste haben wir uns entschlossen, ein verbessertes Modell dieser Type anzuschaffen.

Wie das Bild zeigt, sind bei diesen Wagen die Stehplätze völlig ausgeschaltet und dafür durch ein zweites Oberdeck ersetzt worden. — Der Nachteil des Berliner Doppelstockbusses bestand darin, daß der Schaffner laufend nach oben steigen mußte, um die Fahrgäste bedienen zu können. Der neue Bus hat demgegenüber einen festen Schaffnersitz und zwei Rolltreppen, so daß die Fahrgäste schnell und mühelos auch zum zweiten Oberstock befördert werden können, was das Einsteigen wesentlich beschleunigt.

Die größten Schwierigkeiten bei der Konstruktion dieses Wagens bestanden darin, daß bekanntlich das Gewicht des mit Fahrgästen besetzten Omnibusses durch die Tragfähigkeit der Reifen begrenzt ist. Es mußten also einmal noch tragfähigere Reifen geschaffen werden. Deshalb haben wir uns zur Anwendung der neuen schlauchlosen Reifen in Sonderkonstruktion mit Stahlcordeinlage entschlossen. Darüber hinaus war es nötig, das zweite Oberdeck so leicht wie möglich zu machen. Da es selbst nichts zu tragen hat, wurde die Karosse über dem zweiten Oberdeck aus Glasfaserkunststoff hergestellt.

Der Aufbau wird auf einer siebförmigen Form, unter der die Luft abgesaugt wird, hergestellt. Es werden zuerst Glasfasern auf dieses Sieb aufgebracht, die durch die Luftabsaugung fest haften bleiben. Anschließend wird der flüssige Kunststoff darüber gegossen und durch eine Gegenform mit geringem Druck angepreßt. Die Innenverkleidung der Wände wurde weggelassen und durch eine aufgespritzte Schaumkunststoffschicht ersetzt, die ein samtartiges Aussehen und gute Wärmeisolation besitzt. Die Bestuhlung ist selbstverständlich aus Leichtmetall, die Sitze sind, wie in den bisher neuesten Omnibussen, schaumgummigepolstert. Auch für den Fahrer wurde zusätzlich etwas getan. Außer Diwabus-Getriebe besitzt das Fahrzeug eine hydraulische Lenkhilfe mit Lenkfühler vor dem rechten vorderen Rad, die das Anfahren an den Bordstein verhindert und den Bus gegebenenfalls selbsttätig zur Straßenmitte zurücklenkt.

Das Publikum muß bei der unübersichtlichen Wagenausgestaltung durch Lautsprecher vom Schaffner angesprochen werden können und hat umgekehrt, ähnlich wie in den Großraum-Straßenbahnwagen, rote Signalknöpfe zur Verfügung, um vor dem Aussteigen das Haltezeichen zu geben.

Um den Schaffner, der ja durch das große Fassungsvermögen des Busses sehr in Anspruch genommen ist, weiterhin zu entlasten, wurde ein entsprechendes Magnetophonband aufgenommen, das das Ausrufen der Haltestellen nach Knopfdruck durch den Schaffner selbsttätig besorgt.

Wir hoffen, daß das neue Fahrzeug, das erstmalig versuchsweise am 1. April 1955 auf der Linie 78 (Castrop — Bommern) eingesetzt ist, beim Publikum und Fahrpersonal gleichermaßen Anklang findet.



Abfahrt von Witten