



Die ersten Obusse der 4.Generation in Solingen werden ab Mitte 2000 von der Fa.Berkhof geliefert. Die elektrische Ausrüstung stammt erstmals seit 1962 nicht von der Fa.Kiepe sondern von der Fa.TRAXIS. Einer der beiden Prototypen dieser gänzlich niederländischen Produktion wurde Anfang März im Solinger Netz ausgiebig getestet, hier am 5.3.99 in der Wendeschleife Krahenhöhe festgehalten.

Kurzberichte aus den deutschen Obusbetrieben für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der "Nederlandse Trolleybus Vereniging", zusammengestellt nach Telefonaten mit Herrn Rutscher, Eberswalde, Herrn Veith, Esslingen und Frau Kindermann bzw. Frau Rodenkirchen u.a.- Solingen, verbunden mit einem herzlichen Dank für Ihre bereitwillige Auskunft. Auszüge der Berichte werden auch von den Zeitschriften BLICKPUNKT STRASSENBAHN, OMNIBUS NACHRICHTEN und TROLLEYBUS MAGAZINE übernommen.

Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann, Korschenbroicher Str.3, 41564 Kaarst

EBERSWALDE (05.07.1999)

Die Arbeiten am Museumsobus Skoda 9 Tr stehen kurz vor der Fertigstellung. Das Fahrzeug soll zum Abschied des derzeitigen Geschäftsführers am 31.8.1999 betriebsbereit sein, um seine erste Fahrt anlässlich der Verabschiedung durchzuführen. Der erste Einsatz mit Fahrgästen ist zum Altstadtfest Mitte September 1999 geplant.

Nach den zahlreichen Karrosserieschäden im Winterhalbjahr sind nun alle MAN-Obusse wieder im Einsatz, auch die Reparatur-Quote ist zufriedenstellend, so daß die Ikarus-Gelenkbusse derzeit selten eingesetzt werden. Der mit den 3 letzten Ikarus-Obussen nach Tscheljasbinsk verkaufte 002 steht immer noch auf dem Depotgelände. Am Obus 039 werden zur Zeit neue Stromabnehmerköpfe getestet, im Unterschied zu den bisherigen ist dieser neue Typ aus dem Werkstoff Titan-Aluminium.

Derzeit wird die Renovierung der Eisenbahnbrücke am Bahnhof geplant. Hierbei soll für die Fahrleitung eine ausreichende Höhe berücksichtigt werden, die Querträger werden entsprechend höher angeordnet. An Straßenbauarbeiten sind im kommenden Jahr die Erneuerung der Spechthausener Kreuzung geplant, in diesem Zuge soll die Fahrleitung in diesem Bereich erneuert werden. Bedingt durch die Reduzierung der Anzahl der Mitarbeiter der Fahrleitungsabteilung - ein Mitarbeiter ging in Ruhestand - können größere Fahrleitungsmaßnahmen nun nicht mehr mit eigenem Personal durchgeführt werden. Es müssen nun derartige Arbeiten, wie auch in zahlreichen Straßenbahnbetrieben bereits praktiziert, fremd vergeben werden.

ESSLINGEN (Besuch am 17.06.1999, Telefonat am 19.7.1999)

Wie bereits in der vorletzten Ausgabe berichtet, ist für 1999 die Beschaffung von 2 Dieselmotorkbussen geplant, die einige über 10 Jahre alten Solodieselbusse ersetzen sollen. Nach europaweiter Ausschreibung dieser Wagen lagen vier Angebote vor. Bis Mitte Juli wurden Verhandlungen mit den Firmen durchgeführt, die Zustimmung des Stadtrats steht jedoch noch aus.

Für das Jahr 2000 ist die Ausschreibung von 3 Obussen und 2 DUO-Bussen vorgesehen, die die nunmehr 12-16 Jahre alte Obusse 201, 203 und 204 und zwei mittlerweile 11 Jahre alte DUO-Busse ersetzen sollen. Aus diesem Grunde ist von einem Einbau einer Matrix-Zielanzeige in die Wagen 310-311 abgesehen worden, die übrigen Fahrzeuge der ersten DUO-Bus-Serie 310-316 erhielten, wie gemeldet, eine derartige Anzeige als Ersatz der Rollbänder.

Im Juni wurde der Museumsobus 22 wieder mit seiner Original-Bestuhlung versehen, die vorhandene Theke im Hinterperron wurde ausgebaut. Zum Stadtfest Anfang Juli wurde der Wagen nicht wie bisher als Sektbar auf dem Marktplatz aufgestellt, sondern absolvierte einige Fahrten im Linieneinsatz. Diese wurde in einer kleinen Meldung in der Tageszeitung angekündigt, brachten jedoch leider nicht die erhoffte Resonanz.

Wie bereits in der letzten Ausgabe gemeldet, ist der Obusanhänger immer noch in Arbeit. Die von einigen Mitgliedern des Vereins "Stuttgarter historische Straßenbahnen" durchgeführte Instandsetzung erstreckte sich bisher auf den Außenlack sowie auf den Einbau einiger Scheiben. Es fehlen Scheiben der Vorder- und Rückfront, die speziell gebogen sind sowie die komplette Inneneinrichtung einschließlich der inneren Seitenbeplankung.

SOLINGEN (08.07.1999)

Von den am 18.5.1999 bei den Firmen Berkhoff/Traxis bestellten 15 Gelenkbusen ist die Auslieferung des ersten Fahrzeugs für Solingen zum 31.7.2000 geplant. Es finden zur Zeit noch Besprechungen zur "solingengerechten" Ausstattung der Obusse statt.

Vielleicht spielte bei der Ermittlung der Wartungs- und Instandhaltungskosten eine Rolle, daß die Tragkonstruktion des Fahrzeugs aus rostarmen Stahl (Nirosta 3CR12) hergestellt wird. □□Wie bereits berichtet, treten bei den nun 15jährigen Gelenkwagen zahlreiche Rahmenbrüche infolge Durchrostung auf, die aufwendig repariert werden müssen. So werden zur Zeit die Gelenkbusse 10 und 8 einer größeren Reparatur unterzogen, beim ersten werden im Rahmen von Karrserieschäden nach einem Unfall Instandsetzungsarbeiten durchgeführt, der zweite erhält eine Generalüberholung in einem kleinen Rahmen ohne Neulackierung und ohne neuem Fußbodenbelag. Für den Gelenkbus 9 ist nach Fertigstellung von Wagen 8 (Laufleistung 800.299 km) wieder eine größere Überholung im Umfang wie bei den Wagen 4 und 5 vorgesehen.

Der neue Fahrplan ab dem 31.5.1999 ergab nur unwesentliche Änderungen bei den Obuslinien. Bedingt durch die Einrichtung einer neuen Haltestelle "Lagerstraße" zwischen den Haltestellen Irlen und Werwolf und Berücksichtigung der neuen Verkehrssituation am Werwolf erhöht sich von Widdert in Richtung Stadtmitte die Fahrzeit um 2 Minuten auf 19 Minuten tagsüber, die Hinfahrt nach Widdert bleibt unverändert 14 Minuten.

Den Fahrplan kann jedoch nicht entnommen werden, daß der E-Wagen-Verkehr, daß heißt die Verstärkung auf 5-Minuten-Takt auf den Linien 681 und 682 zwischen Ohligs und Graf-Wilhelm-Platz, nun nur noch auf die Zeit zwischen 7 und 8 Uhr beschränkt ist. Die bis zum Fahrplanwechsel am 31.5.99 noch zwischen 14 und 15 Uhr eingesetzten E-Wagen wurden zuletzt ohnehin ausschließlich von Dieselnissen bedient.

In diesem Jahr sind keine Revisionen der Fahrleitungen in den Sommerschulferien durchgeführt worden, weitere erforderliche Arbeiten finden freitags nachts im Rahmen von Arbeitszeitverschiebungen statt, so daß ein Ersatz von Obuslinien durch Dieselnisse nicht erforderlich ist.

Für den im Nahverkehrsplan vorgesehenen Haltepunkt Solingen-Mitte an der Bahnstrecke Ohligs-Remscheid wurde die Planung aufgenommen, im Zuge dieser Planung wird geklärt, ob neben den erforderlichen Fahrleitungsarbeiten eine Wendeschleife eingerichtet wird.

Der Beginn des Einbaus des rechnergesteuerten Betriebs-Leitsystem (RBL) in die 60 Obusse und 45 Dieselnisse ist ab September 1999 geplant. Wie bereits berichtet, beabsichtigt man bis Frühjahr 2000 alle Fahrzeuge damit auszurüsten, zu diesem Zeitpunkt soll die erste Stufe, die Beeinflussungsmöglichkeit von Ampelanlagen und die Einführung von Fahrscheindrucker erfolgt sein. Die zwei weiteren Stufen, die Einführung eines Betriebsleitsystems mit Bildschirmüberwachung in der Leitstelle am Graf-Wilhelm-Platz und Installation von Fahrgastinformationssysteme an den Innenstadthaltestellen sollen bis Ende des Jahres 2001 realisiert werden.

Am Tag der offenen Tür in Arnheim am 28.8.1999 wird sich die Stadtwerke Solingen offiziell mit den Info-Mobil präsentieren. Eine Woche später findet im Zuge der deutsche Meisterschaft in Geschicklichkeitsfahren für Omnibusfahrer am 4. und 5.9.1999 ein Tag der offenen Tür im Betriebshof Solingen statt. Samstag nachmittag und Sonntag von 10-18 Uhr sollen der Betriebshof für alle interessierten Besucher geöffnet sein.

Nach 13 Jahren kehrte der nunmehr 40 Jahre alte Obus 059 des Typs ÜHIII der ersten Generation nach Solingen zurück. Er wurde Ende 1974 aus dem Liniendienst genommen, blieb jedoch bis 1984 angemeldet. 1986 wurde er dann an einen Sammler in Aachen verkauft. Neben einigen Lastkraftwagen aus den 50er Jahren verblieb er bis 1999 dort. Die Überführung nach Solingen wurde am 17.06.99 von einer privaten Gruppe organisiert. Die Stadtwerke Solingen GmbH leistete eine einmalige Spende von 7.000,- und sagte zu, die Instandhaltung jedes Jahr mit DM 1.000,- zu unterstützen. Einer Abstellung des Wagens auf dem Stadtwerke-Gelände

konnte jedoch nicht ermöglicht werden, so daß der Wagen bis zur Anmietung einer geeigneten Halle zur Zeit vor dem Depot auf einem Parkplatz steht.

Unter dem Arbeitstitel Obusmuseum Solingen e.V. wurde am 2.7.1999 eine erste Versammlung der zukünftigen Mitglieder zur Erhaltung dieses Wagens einberufen. Von den etwa 50 geladenen Personen erschienen 23, 19 weitere entschuldigten sich. In dieser ersten Mitgliederversammlung wurden der Vorstand und die Beisitzer gewählt. Am 19.7.1999 fand eine erste Sitzung des Vorstands an, um eine Satzung aufzustellen und die Eintragung als gemeinnütziger Verein zu erreichen. Der Abschluß dieser Arbeiten wird für Anfang August erwartet. Der Namen der Gruppe lautet "Obusmuseum Solingen (e.V.)", die Vereinsadresse ist Behringstraße 33, 42653 Solingen. Für Spenden zur Instandsetzung des Fahrzeugs wurde ein Konto bei der Volksbank Remscheid-Solingen e.G. (Konto-Nr. 375 600, BLZ Nr.340 600 94) eingerichtet.

Am Freitag, den 30.7.1999 wird der Mercedes-Benz-Dieselsbus Nr.160 (Typ O305, Baujahr 1983) von England nach Solingen überführt. Der Bus gehört einem Vereinsmitglied, es ist beabsichtigt, ihn als 2.Museumswagen vorzuhalten.

DER PROTOTYP MERCEDES O 405 GNTD

Bereits auf der IAA 1995 wurde von der Fa.Mercedes-Benz ein Prototyp mit einem Antrieb mittels Radnabenmotoren vorgestellt. Die Radnabentechnik ermöglicht eine komplette Niederflurbasis mit einer stufenlosen Einstiegsmöglichkeit an allen vier Eingangstüren, die Motoren können wahlweise durch Oberleitungsbetrieb oder durch einen quer angeordneten Generatormotor gespeist werden. Dieser erste Prototyp, dessen Karosserie aus der Dieselsbusproduktion entstammte und daher an den beiden hinteren Türen besaß, weilt für Probefahrten bei der Firma ZF in Friedrichshafen, die die Radnabenmotoren entwickelt hatte. Obwohl das Fahrzeug Aufbauten für einen Oberleitungsantrieb erhielt, wurde dieser Bauteil nicht weiter montiert, das Fahrzeug dient nur für Versuchsfahrten im dieselelektrischen Bereich.

Im Jahre 1996 wurde ein Prototyp hergestellt, bei dem alle 4 Türen einen stufenlosen Einstieg ermöglichten. Das Fahrzeug wurde in einem noch nicht fahrbereiten Zustand Anfang 1996 auf der Ausstellung "Genfer Nutzfahrzeug-Salon" gezeigt. Da für die Komplettierung des Fahrzeugs einige Neuentwicklungen erforderlich waren, so z.B., die galvanische Trennung der 600-Volt-Spannung und die Überwachung der Isolierung der Fahrzeuge, erfolgte eine Fertigstellung des Fahrzeugs erst bis Anfang 1997. Der Wagen, der die Züricher Lackierung und die Betriebsnummer 51 erhielt, führte von Mitte März bis Ende April 1997 erste Probefahrten in Zürich und in Lausanne durch. Nachdem die aus diesen Testfahrten gewonnenen Erfahrungen umgesetzt wurden, wurde das Fahrzeug im Oktober 1997 an Zürich für weitere Erprobung im Linienverkehr ausgeliefert.

Zum 31.3.1999 endete dieser Versuchsbetrieb, das Fahrzeug wurde an die Hersteller zurückgegeben und steht zur Zeit in Stuttgart. Auch er ist für weitere Versuche bei der Firma ZF in Friedrichshafen vorgesehen.

Die Fahrgäste sowie das Personal beurteilten den Prototyp durchweg positiv. 30 Fahrer wurden für den Probetrieb ausgebildet, bei den Einsatz im Oberleitungsbetrieb zeigte sich das Fahrzeug leiser als die vorhandenen Obusse, die Dieselbetrieb fiel neben der starken Geräuschbelästigung des Generatormotors der hohe Treibstoffverbrauch negativ auf. Sehr unbefriedigend war jedoch die Verfügbarkeit des Fahrzeugs, während des 1½jährigen Probetriebs wurden nur 24.286 km gefahren. Das Fahrzeug konnte wegen der geringen Motorleistung nur auf den Obuslinien in der Ebene eingesetzt werden, auf der Linie 34 mit 10% Steigung war das Fahrzeug 20% langsamer als die übrigen Gelenkbusse, Hauptgrund hierfür ist das mit 20 to sehr hohe Eigengewicht. Während des Probetriebs trugen Störwirkungen der 600V-Anlage auf, die sich auf die Regelung der Lichteichenanlage auswirkten. Auch hier mußte die Spezialfirma

Kiepe eingreifen und den Bus in aufwendiger Arbeit entstören. Durch einen weiteren Filter wurden Störungen, die über die Stromabnehmer in die Fahrleitung übertragen wurden, unterbunden.

Ein Hauptgrund für die Aufhebung einer Bestellung dieses Fahrzeugtyps ist die zwischenzeitlich eingeführte "CITARO"-Baureihe der Fa.Mercedes-Benz. Eine Beschaffung der alten Baureihe des Typs O405 erschien der VBZ nicht angebracht, zumal der O 405 GNTD sehr stark von den übrigen bei der VBZ vorhandenen Mercedes-Benz Fahrzeugen abwich. Seitens der Fa.Mercedes-Benz beabsichtigt man nun die Weiterentwicklung des Fahrzeugssystems innerhalb der CITARO-Baugruppe. Die ersten Fahrzeuge dieser Reihe als Obus- oder DUO-Bus sind jedoch nicht vor 2001 betriebsbereit. (Für die Informationen wird Herrn Dr.Niemann von Mercedes-Benz und der VBZ gedankt, die die Ausgabe 3/1999 der Personalzeitschrift REGENBOGEN zur Verfügung stellte)

GESPRÄCH MIT HERRN DE HOOIJER, OOSTNET, Arnheim (27.7.1999)

Die Elektrifizierung der neuen Obuslinie 7 nach Rijkerswoerd schreitet weiter voran, es fehlen noch Teilstücke der Fahrleitung zwischen der N.Mandela-Brücke und Kronenburg, im Bereich des Busbahnhofes und an der Endhaltestelle in Rijkerswoerd. An den beiden letzt genannten Stellen finden noch Straßenbauarbeiten statt, der Busbahnhof muß noch für die Gelenkwagen umgebaut werden.

Die Eröffnung der Linie ist am Samstag, den 4.9.1999, einem Tag vor dem 50jährigen Geburtstag des Obusbetriebs vorgesehen. Da der zur Eröffnung geladene Minister vormittags erst von einer Auslandsreise zurückkehrt, wird die Eröffnung voraussichtlich erst nachmittags stattfinden. Als Ort der Eröffnungsfeier wurde der Parc Sonsbeek ausgesucht, hier wird eine Ausstellung über die 50 Jahre des Obusbetriebs präsentiert, die vom 8.8. bis 12.9.1999 besucht werden kann. Da der Parc Sonsbeek an der ehemaligen Obuslinie nach Hoogkamp liegt, wird die Fahrleitung nochmals reaktiviert und an den Sonntagen im Zeitraum der Ausstellung mit dem Museumsobus 101 befahren. Es ist beabsichtigt jeweils drei Fahrten um 13, 14 und 15 Uhr anzubieten, neben der Strecke nach Hoogkamp soll noch eine neuere Strecke, z.B. die der Linie 9 befahren werden. Eine Woche vor dem Obusjubiläum findet am 28.8.1999 ein Tag der offenen Tür statt. Neben dem Museumsobus 101 werden im Depot noch zwei weitere Obusse zu sehen sein: Obus 139 der 2.Serie (Bj.55) aus einem Museum bei Utrecht und Obus 128 (ex 174, Fa.DAF, Bj.1975). Leider wird ein weiteres Unikum nicht mehr zu sehen sein, der Genter Gelenkbus 228 wurde am 10.7.1999 mit einer letzten Fahrt verabschiedet, er ging nach dem erforderlichen Rückbau nach Gent zurück.

In dem neuen Fahrplan, der ab dem 22.8.1999 eingeführt wird, wird die Obuslinie 9 wieder verdichtet und mit Soloobussen bedient. Die 11 vorhandenen Gelenkbusse und 7 Dieselsebuse werden dann nur auf den Linien 5 und 7 verkehren. Nach Auslieferung der 10 bestellten Gelenkbusse Ende 2000 wird die Obuslinie 9 wieder umgestellt.

Gespräch mit Herrn Dipl.-Ing. Houbert, Fa.Kiepe Elektrik

Die Enttäuschung über das Abschneiden bei der Ausschreibung für die Lieferung der 25 Gelenkwagen für Solingen und Arnheim ist selbstverständlich groß. Es wird jedoch akzeptiert, daß die Fa.Kiepe als Marktführer im Obussektor in einer europaweiten Ausschreibung von Mitwettbewerb, teilweise Firmen ohne Erfahrung in diesem Bereich, unterliegen kann.

Von der zuletzt gemeldeten guten Auftragslage im Obusbereich - es werden in den kommenden Jahren 230 Obusse von der Fa.Kiepe ausgerüstet - kam bis heute noch die Beauftragung von 30 Fahrzeugen für Salzburg hinzu. In der Diskussion ist u.a. die Auslieferung von weiteren Fahrzeugen für Athen als Folgeauftrag für die

zur Zeit in der Produktion befindlichen 96 Wagen. Von diesen ist der Prototyp nach zahlreichen Einstell- und Schulungsfahrten in Athen in Fahrgastbetrieb genommen worden. Die Produktion der Serie läuft bei Fa.Elbo in Thessaloniki auf vollen Touren, die Auslieferung der ersten Serienfahrzeuge ist ab August vorgesehen. Es wird erwartet, daß bis zu 3 Fahrzeuge pro Woche ausgeliefert werden.

Der erste Wagen für die Obuslinie 6 in Lyon ist nach erfolgreicher Erprobung in Biel an die Stadt Lyon ausgeliefert worden, er wurde der Bevölkerung am 18.6.1999 auf dem Pl.Croix Rousse präsentiert. Die Exklusivität des Fahrzeugs und des Stadtteils Croix Rousse wurde mit einer Gestaltung des Fahrzeugs mit Straßenzügen dieses Stadtteils und der Handpuppe "Gignolle" hervorgehoben. Die übrigen 6 Fahrzeuge sind zwar schon fertiggestellt, jedoch werden diese erst im September von der Stadt Lyon abgenommen.



Werkfoto Gräf&Stift