



Uerdingen
1930
1940 –

1930 lieferten die Waggonfabrik Uerdingen, Uerdingen und > Krupp einen Oberleitungsbus für die Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk A.-G. (RWE), Essen, der im August 1930 auf der Linie Mettmann – Gruiten den Betrieb aufnahm. Der elektrische Teil stammte von der > AEG. Damit begann in Deutschland erneut der Bau von Oberleitungs-Linien, nachdem der erste Anlauf im Ersten Weltkrieg gescheitert war (> Gesellschaft für gleislose Bahnen, > Namag, > Stoll)

Aufgrund günstiger Betriebserfahrungen eröffnete die RWE auf Vorschlag des Stadtbürgermeisters von Idar-Oberstein, Ludwig Bergér, am Fastnachtsdienstag 1932 eine zweite Obuslinie zwischen Idar und Tiefenstein/Nahe. Im Gegensatz zu den Mettmanner Fahrzeugen waren die Busse nun fahrgestellos ausgeführt und mit Ausnahme der von der AEG gelieferten elektrischen Ausrüstung und dem mechanischen Antrieb der Hinterräder (G. & J. Jäger AG, Wuppertal-Varresbeck) völlig von der Waggonfabrik Uerdingen gebaut.

Die neue Konstruktion unterschied sich auch durch die ausschließliche Schwingenlagerung der Triebräder. Die als Dreiachser gebauten Fahrzeuge besaßen eine Art elektrisches Ausgleichsgetriebe, denn beide Hinterräder jeder Wagenseite waren durch je einen Elektromotor (40 KW bei 1500 U/min) mit Stirnradübertragung angetrieben. Der Wagenkasten war in Ganzstahl-Bauart nach dem Spantensystem gebaut. Die Stromabnehmer erlaubten dem Fahrzeug, bis etwa 4,5 m seitlich vom Fahr-

draht auszuweichen. Der Wagen hatte 24 Sitz- und 26 Stehplätze.

Ebenfalls 1932 entwickelten die Uerdinger einen Großraum-Obus „Symmetra“ nach der Bauart H. W. Jonkhoff mit 32 Sitz- und 28 Stehplätzen. Er besaß zwei Jonkhoff-Drehgestelle mit Schwinghebel-Lagerung sämtlicher 8 Räder, Einzelantrieb der 4 inneren Räder durch je einen Elektromotor, Anwendung von Weitwinkel-Kardanwellen mit Schneckentrieb, symmetrische Verschwenkung der Drehgestelle (Acht-radlenkung), große Wendigkeit und symmetrischen Aufbau mit zwei Fahrerständen nach Art eines Straßenbahnwagens. Ob er auch gebaut wurde, ist nicht bekannt.

1940 wurde ein Obus mit 35 Sitzplätzen in Stahl-Leichtmetall-Gemisch-

bauweise (teilweise mit Elektron) gebaut, der an die Siegener Kreisbahn geliefert wurde. Nach einer Unterbrechung der Entwicklungsarbeiten durch den Zweiten Weltkrieg wurde 1948 diese Bauart wieder aufgenommen und ein 12 m langer Obus Typ HO III an die Krefelder Verkehrs AG geliefert.

Er besaß einen von der Waggonfabrik entwickelten Hinterachsantrieb für 120 kW Leistung. Da die Kosten zu hoch waren, entschloss man sich zur Zusammenarbeit mit > Henschel & Sohn, Kassel. Heraus kam der Typ „ÜH II/S“ (Uerdingen-Henschel Normgröße II/ selbsttragend). Das Fahrzeug wurde sowohl in selbsttragender Bauweise, wie auch mit Fahrgestell gebaut. Die ersten Fahrzeuge dieser Art befanden sich ab November 1950 bei den Kreis Moerser



Uerdingen-Obus Typ ÜH II/Sn



Uerdingen-Obus in Solingen

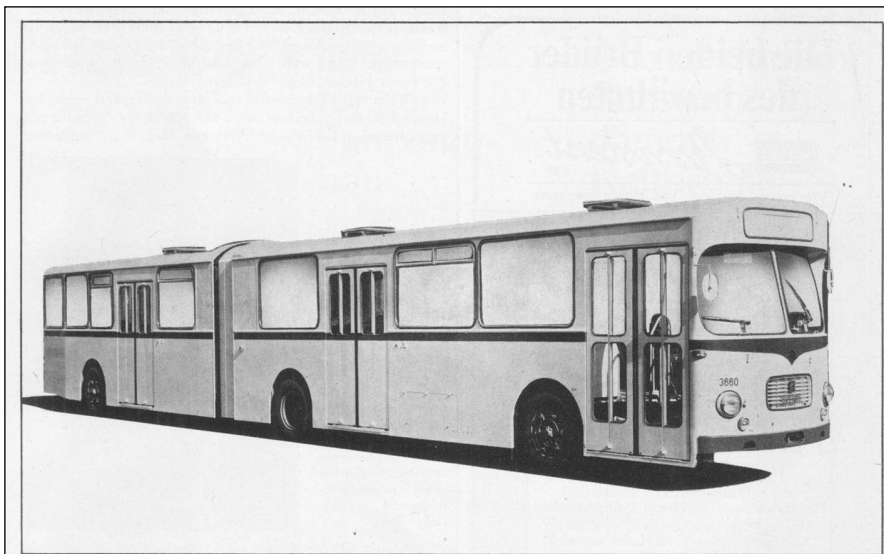
Verkehrsbetrieben in Betrieb. Mit der Starkstromausrüstung der > SSW betrug das Fahrzeuggewicht 7080 kg, was eine Gewichtseinsparung von 1200–2000 kg gegenüber der konventionellen Bauart bedeutete. Mit 30+1 Sitzplätzen und 57 Stehplätzen konnten 88 Personen und mit einem zusätzlichen Anhänger sogar 150 Personen befördert werden.

Der elektrische Antriebsmotor hatte 100 kW und trieb mit einem Schneckengetriebe die Hinterachse.

Lao 1967 S II 128 – Sept) IAA 1967:
Die Waggonfabrik Uerdingen hat sich

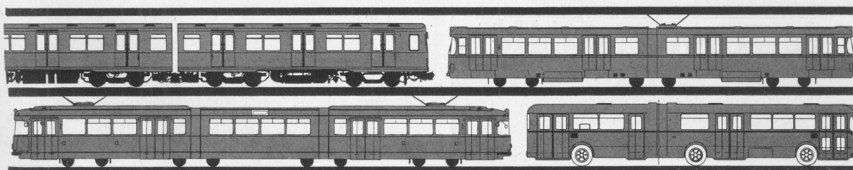
auf dem Nutzfahrzeugsektor vor allen Dingen durch die Fertigung von Gelenkkomnibussen hervorgetan. Fahrzeuge dieser Art mit 16,5 m Länge laufen bereits bei verschiedenen Verkehrsbetrieben. Das Fabrikationsprogramm wurde durch die Entwicklung eines weiteren Gelenkkomnibusses mit einer Gesamtlänge von 18 m erweitert. Verwendet werden Büssing-Aggregatsätze vom Typ Präsident. Der 18-m-Zug kann $65 + 105 = 170$ Fahrgäste aufnehmen. Die Form mit hochgezogenen Fenstern und abgeflachten Dach wurde modernisiert. Die faltenbalglose DÜWAG-Gelenkverbindung gestattet einen un-

gestörten Übergang zwischen Vorder- und Hinterwagen und lässt damit das Fahrzeug als eine langgestreckte Einheit erscheinen.



Gelenk-Bus

in Leichtbau aus Stahl und Kunststoff
Längen 16,5 bzw. 18 m, bei einem Eigen-
gewicht von ca. 11 bzw. 12 to. Die falten-
balglose Gelenkverbindung auf Kugel-
Lenkkranz bewirkt hohe Laufruhe und
fordert geringe Wartung. Ein ideales Fahr-
zeug für den Stadtschnellverkehr, im
schaffnerlosen Einsatz bereits bewährt.



WAGGONFABRIK UERDINGEN A.G. WERK DÜSSELDORF