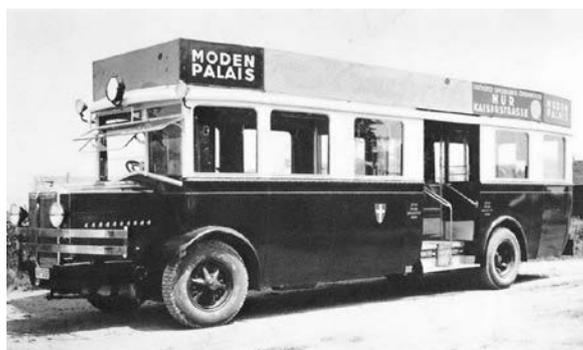


## Vom Fross-Büssing W IV O zum Umbau Typ TR-U

Meine Kinderjahre verbrachte ich im 9. Gemeindebezirk von Wien, neben dem Franz Josefs Bahnhof. Neben dem Bahnhof war der Abstellplatz von den Autobussen der innerstädtischen Linie 7 von den Wr. St. W. – Verkehrsbetriebe.

Da ich schon von klein auf technisch interessiert war, bin ich immer wieder zu den Bussen gegangen. Es handelte sich vorwiegend um Fross-Büssing W IV O Busse. Immer wieder waren Autobuslenker dabei, die mir alles von den Bussen zeigten und erklärten. Es waren ja stattliche Fahrzeuge für mich als kleiner Mann. Die Busse waren immerhin 10 Meter lang, 2,4 Meter breit und 10 Tonnen schwer.



Der Fross-Büssing W IV O war ein Hochflur-Stadtlinienbus der bei Fross-Büssing in der Brigittenau, 20. Bezirk Nordwestbahnstraße 53 gefertigt wurde. Bei der Autobus-Großserienbestellung wurden insgesamt 102 Busse des Typ W IV O bei Fross-Büssing bestellt und ab September 1928 in Dienst gestellt.

Die auf Holz aufgebauten Karosserien wurden von den Lohner-Werke, der Oeffag und den Steyr-Werke geliefert. Die Simmeringer Waggonfabrik lieferte die Karosserien aus Stahlprofilen. Die Aufbauten waren so konstruiert, dass man sie, zur schnelleren Reparatur abnehmen und austauschen konnte. Der Wagenkasten war durch zwei Schiebetüren im Mittelteil unterteilt, in Raucher und Nichtraucher Abteile. Die Abteile hatten lederbezogene Längsbänke. Der Bus bot 50 Personen Platz.

Ein Umbau auf Rechtsfahren war bereits bei der Planung der Type vorgesehen, daher konnte der Mittelteil nach dem Anschluss Österreichs im Jahr 1938 recht zügig umgebaut werden.

Die erste Serie wurde mit einem 60 PS Viertakt-Reihenvierzylinder-Benzinmotor ausgeliefert und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h. Als Bremse wurde eine Knorr-Druckluftbremse verbaut.

Die robuste Konstruktion bewährte sich hervorragend und war durch den Komfort bei den Fahrgästen sehr beliebt. Die monatliche Laufleistung erreichte ca. 5.800 Kilometer im Linienbetrieb.

Ab 1. Juni 1929 wurden bereits Dieselmotoren mit 75 PS eingebaut. Ab 12. Jänner 1939 wurden in eine Serie von 25 Busse 90 PS Dieselmotoren verbaut und die 75 PS Dieselmotoren in 90 PS ausgetauscht. Eine Serie von 20 Bussen bekam ab 17. Mai 1939 100 PS Motoren und ab 20. Dezember 1941, in die letzten 8 Busse kamen 110 PS Motoren.

Durch die kriegsbedingte Treibstoffknappheit wurden die Busse auf Stadtgas umgestellt, es wurde ein Anhänger mit einem Gastank mitgeführt. Ab 1. Jänner 1942 wurde der Busbetrieb eingestellt. Nur die Linie 20 von der Gymnasiumstraße – Salmansdorf blieb bis 12.03.1945 in Betrieb.

Nach 1945 verblieben noch 70 Exemplare, die betriebstauglich waren. Anfang der 1950er-Jahre wurden die Busse zum Großteil generalüberholt. Die Fahrzeuge erhielten neue, 120 PS starke Dieselmotoren Typ D 1040 G/1 von ÖAF und wurden dementsprechend zur Type W IV OD umbenannt. Zwei Exemplare erhielten pneumatische Falttüren. Ab 1951 erhielten alle

**A. FROSS-** Spezial-Fabrik  
für Nutz-Auto  
:: System ::  
Wien, XX./1  
Nordwestbahn-  
straße Nr. 53  
**BÜSSING**



Busse neue Fünfganggetriebe des Typs FAK44 und wurden so zum W IV ODG. Eine Neukarosserie war zwar 1947 geplant, wurde aber durch die Neubestellung von Saurer 5 G F (40 Stk.), BT4500 (3Stk.) und Gräf & Stift OGW 120 (29 Stk.) zurückgestellt. Auch wurden einige Frontlenker Prototypen bestellt und ab 1954 die Gräf & Stift TS-U10.

Die letzten Fross-Büssing W IV O Typen wurden am 31. Dezember 1960 außer Dienst gestellt.

Über die Firma [Anton Fross-Büssing KG/Wien XX./1](#)

### **Der Umbau Typ TR-U**

Die Type TR-U wurde auf die Fahrgestelle der ab 1928 gebauten Fross-Büssing W IV O Karosserien.



Es wurden 30 Fahrzeuge 1958/59 bei Gräf & Stift mit neuen, an die Type U10 angelehnten Karosserien versehen und damit zur Type TR-U umgebaut.

Die Busse waren nun 10,3 Meter lang, 2,4 Meter breit und 2,9 Meter hoch. Motor und Getriebe blieben unverändert, der Fahrgastraum bot inzwischen 23 Sitz- und 42 Stehplätze. Die TR-U waren bis 1970 im Einsatz.

Ende der 1960er-Jahre habe ich mich entschlossen, Busfahrer zu werden und mich bei den Wr. St. W. Verkehrsbetriebe zu bewerben. Nachdem ich den Führerschein der Klasse „D“ hatte, war meine neue Dienststelle die Garage Grinzing.

Hier schließt sich wieder der Kreis zu meinem Artikel. Die erste Fahrt mit Fahrgästen war auf der Linie 6 von Gersthof zur Albertina, mit einem Fross-Büssing zum TR-U umgebauten Bus. Das Fahrgefühl war sicher besser als in den 1950er-Jahren, aber für ein wunderbares Gefühl.

Bis Anfang September 1970 führ ich mehrmals mit dem TR-U auf der Linie. 1970 wurden dann die TR-U skartiert und verschrottet.

Leider hat kein TR-U überlebt, aber es wurden ein Fross-Büssing W IV O wieder neu aufgebaut, der noch in der Remise in Wien 3 zu besichtigen ist.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 10.05.2024