

Die Fahrt

HERAUSGEGEBEN VON DER
BERLINER VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

NUMMER 16

BERLIN, DEN 15. AUGUST

JAHRGANG 1933



Aus dem Archiv der
Berliner Verkehrsseiten

Entwicklung des Ausflugsverkehrs der BVG

Von Oberbetriebsinspektor Villvock.

Wie alle Grossstädter, so muss auch der Berliner, wenn er hinaus ins Freie will, mit allen möglichen Verkehrsmitteln nicht unerhebliche Strecken fahren. Diese Fahrten verkürzen den so heiss ersehnten ungebundenen Aufenthalt im Freien und sind ausserdem, wenn man an die „drangvoll fürchterliche Enge“ in den Eisenbahnzügen denkt, geeignet, die Freude am Ausflug zu verderben. So wird denn auch vielfach bei Ausflügen das schienenlose Fahrzeug, der Kraftwagen, benutzt, selbst wenn damit erhöhte Reisekosten verknüpft sind; tauscht man doch dagegen mancherlei Annehmlichkeiten ein, die die Eisenbahn nicht bietet. Ein klein wenig Romantik der seligen Postkutsche haftet diesen Fahrten auf den Chausseen, durch Wald und Feld doch noch an, ganz abgesehen von der grösseren Bequemlichkeit. Welcher Beliebtheit erfreute sich doch der Kremser zu unserer Väter Zeiten, trotz aller Eisenbahnen. Wer von uns älteren Jahrgängen kennt nicht das prickelnd schöne Gefühl, das solche Kremserfahrt in uns auslöste. Diese Fahrten mit Gesang und Scherz — und die Heimfahrt mit Lampions — eng zusammengedrückt — er und sie — und die anderen.

Dieses Idyll verschwand aber mehr und mehr, je weiter die Weltstadt ihre steinernen Arme in die Umgebung hinausschob. Der Aktionsradius für die von Pferden gezogenen Vehikel ist begrenzt, und mehr und mehr musste das Pferd auch im Ausflugsdienst der motorischen Kraft weichen; ganz abgesehen davon, dass Kremser und Pferdeomnibusse mit ihrem geringen Platzangebot dem

Verkehrsbedürfnis der Weltstadt nicht genügen konnten.

Da kam um die Jahrhundertwende die elektrische Strassenbahn. Sie verdrängte das Pferd und erschloss dem Berliner ein grosses, lohnendes Ausflugsgebiet.

Hier liegen die Anfänge des Ausflugsverkehrs der BVG. Wir wollen getrost BVG sagen; wenn auch damals noch Strassenbahn, Omnibus und später die Hoch- und Untergrundbahn selbständige Betriebe waren.

Bevor wir nun, an Hand einiger Zahlen, den Ausflugsverkehr der letzten 23 Jahre an uns vorüberziehen lassen, noch einige Worte über den Begriff „Ausflugsverkehr“. Ich sagte vorher schon, dass mit der Elektrifizierung der Pferdeisenbahn auch die Erschliessung weiterer Ausflugsziele Hand in Hand ging. Es handelte sich aber hier nie um Strecken, die nur für Ausflugszwecke geschaffen wurden; denn die Strassenbahnverbindungen zu den weit hinter den damaligen Stadtgrenzen liegenden Gemeinden dienten vor allem dem Berufsverkehr, zu dem sich auch der Ausflugsverkehr gesellte. Ganz ähnlich verhält es sich mit den Omnibuslinien, die in den letzten Jahren an die Grenzen des heutigen Gross-Berlin vorgerieben wurden.

Die Grosse Berliner Strassenbahn richtete 1907 neben der damaligen Allgemeinen Berliner Omnibus-A.-G., die im November 1905 Kraftomnibusse eingeführt hatte, ebenfalls einen Kraftomnibusbetrieb ein und begann schon 1907 mit einem Autobusverkehr



Um 1800: Wochenendausflug im Kremser.

vom Knie in Charlottenburg nach Pichelsberge. Bald danach folgte die Aboag mit ihrem Ausflugsverkehr, zunächst nach dem Grunewald, dann auch nach Pichelsberge. Auf der Strecke Knie—Pichelsberge spielten sich dann auch harte Konkurrenzkämpfe ab, die erst ein Ende fanden, als die „Grosse Berliner“ ihren Ausflugsverkehr 1911 einstellte. Für den gesamten Autobus-Ausflugsverkehr wurden die damaligen Streckenomnibusse verwendet. Bis 1911 wurden ausnahmslos Daimler-Wagen gefahren, die trotz ihrer schwachen Motoren (22 bis 35 PS) doch Erhebliches leisteten. Die Motoren waren noch mit Zündflanschen an Stelle von Zündkerzen ausgerüstet. Durchweg hatten die Fahrzeuge, abgesehen von einigen Versuchswagen mit Kettenantrieb, Kardan-Ritzel-Antrieb und Holzschubbalken. Die Holzschubbalken wurden aber bald von eisernen Schubbalken mit Schubkugel abgelöst. 1912 kamen die ersten NAG.-Wagen, die mit sehr gut arbeitenden, etwas stärkeren Motoren (45 PS) ausgerüstet waren und im Ausflugsdienst bald bevorzugt wurden. Die Wagen beider Typen fassten 40 Personen, hatten ein offenes Oberdeck (im Volksmund Blumenbrett genannt), auf dem 18 bis 20 Personen sitzen konnten. Die Decksitzbänke waren zum Teil in der Querrichtung, zum Teil in der Längsrichtung angeordnet. Die immer besser durchkonstruierten und leistungsfähiger werdenden Autobusse ermutigten denn auch dazu, die Ausflugsstrecken immer weiter auszubauen. Zum Ausflugsverkehr gesellte sich noch der Rennbahnverkehr. Besondere Schwierigkeiten bereiteten die Chausseen. Unsere

heutigen staubfreien Chausseen waren damals noch unbekannt. Mit Ausnahme der nach Pichelsberge verkehrenden Wagen, die die gut gepflasterte Heerstrasse befuhren, kehrten die Fahrzeuge über und über mit Staub bedeckt heim. Eine weitere Unbequemlichkeit bereiteten die vollgummibereiften Räder. Trotz aller dieser Schwierigkeiten erfreuten sich die Autobusausflüge wachsender Beliebtheit. Ein wesentlich höherer Fahrpreis musste und muss noch auf den Ausflugsstrecken erhoben werden, da neben anderen verteuernenden Umständen betrieblicher Art, infolge der Länge der Strecken, verhältnismässig wenig Fahrten gemacht werden können. Am schwerwiegendsten ist aber der Umstand, dass die Wagen in einer Richtung meist leer fahren, so dass nur eine Platzausnutzung von etwa 40 Prozent ohne Personenwechsel möglich ist. Der Krieg und die Inflationsjahre brachten den Ausflugsverkehr zum Erliegen. Er wurde erst 1924 wieder aufgenommen. Die Fahrpreise waren teilweise sehr hoch. Erst in den letzten drei Jahren erfolgte dann eine erhebliche Senkung des auf die Person entfallenden Fahrgeldes.

Der Decksitz-Omnibus ist im Ausflugsverkehr nur innerhalb einer ziemlich engbegrenzten Zone zu verwenden, daher begann man mit dem Bau von geschlossenen eindeckigen Ausflugswagen mit Luftbereifung. Diese Wagen können fast alle Chausseen, die für Automobile freigegeben sind, befahren und sind für Gesellschafts- und Sonderfahrten in die Mark, ja weit über die Grenzen der Mark hinaus, sehr beliebt. Aber an dem

Ausbau dieses Wagentyps wird auch noch intensiv gearbeitet. Mit der weiteren Vervollkommnung dieser Wagenart geht Hand in Hand die erweiterte Verwendungsmöglichkeit. Schon sind Entfernungen wie Stettin, Frankfurt/Oder, Kottbus usw. für den modernen eindeckigen Ausflugsomnibus keine besonderen Leistungen mehr.

Nachfolgende Zahlen zeigen die Entwicklung des Autobus-Ausflugsverkehrs von 1907 bis 1929, soweit dieser mit Decksitzautobussen gefahren wurde.



Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Jahr	Ziel	Wagentage	km	Angebote Plätze	Beförderte Fahrgäste	Einnahmen	Fahrgeld i. Pf. je Fahrgast
1907	Alte Fischerhütte, Wannsee	391	37 000	40	51 000	31 500	60
1908	Beelitzhof, Wannsee, Finkenkrug, Wandlitzsee	352	35 700	40	56 000	33 000	59
1909	Wannsee, Grunewald, Wandlitzsee, Alte Fischerhütte, Grünau, Tegel, Mariendorf	705	40 363	40	113 000	52 900	47
1910	Wannsee, Grunewald, Bernau, Pichelsberge, Stössensee, Oberschöneweide, Alte Fischerhütte, Grünau	1850	206 500	40	310 000	145 100	47
1911	Pichelsberge, Stössensee, Onkel Toms Hütte, Hermsdorf, Wannsee, Pichelsdorf, Schulzendorf, Schönholz, Carlshof	2500	176 000	40	458 000	198 000	43
1912	Pichelsdorf, Pichelsberge, Wannsee, Carlshof, Ruhleben, Mariendorf	2200	128 000	40	331 000	145 500	43,5
1913	Pichelsdorf, Pichelsberge, Wannsee, Carlshof, Mariendorf, Ruhleben ..	2700	165 000	40	442 000	197 000	44,5
1914	Pichelsdorf, Pichelsberge, Wannsee, Carlshof, Mariendorf, Lichtenrade, Ruhleben	2000	107 000	40	297 000	130 000	44
1924	Pichelsdorf (Fahrpreis M. 1.—), Grunewald, Mariendorf, Ruhleben ..	2420	218 000	50	495 000	389 000	78
1925	Pichelsdorf (Fahrpreis M. —.50), Cladow, Mariendorf, Ruhleben, Grunewald	3375	546 000	50	1 350 000	668 000	49,5
1926	Pichelsdorf, Schildhorn, Cladow, Wandlitzsee, Mariendorf, Ruhleben, Grunewald, Karlshorst	4738	706 000	50	1 850 000	936 000	50
1927	Pichelsdorf, Schildhorn, Cladow, Wandlitzsee, Onkel Toms Hütte, Carlshof, Potsdam (Glienicke Brücke), Nedlitz, Mariendorf, Ruhleben, Grunewald, Karlshorst	4668	647 500	50	1 950 000	733 500	37,5
1928	Pichelsdorf, Schildhorn, Cladow, Nedlitz, Wandlitzsee, Onkel Toms Hütte, Carlshof, Potsdam (Glienicke Brücke), Mariendorf, Ruhleben, Grunewald, Karlshorst, Strandbad Wannsee ...	4675	628 000	54	2 050 000	742 000	36
1929	Pichelsdorf, Schildhorn, Cladow, Nedlitz, Wandlitzsee, Onkel Toms Hütte, Carlshof, Potsdam (Glienicke Brücke), Mariendorf, Ruhleben, Grunewald, Karlshorst, Strandbad Wannsee, Heiligensee	4800	670 000	55	2 166 000	754 000	35

Die Entwicklung des Omnibus-Ausflugsverkehrs hat sich neben den ständigen Strassenbahn- und Omnibuslinien stetig weiter entwickelt. Man kann mit Recht behaupten, dass die BVG, wenn die Behörden ihre Bestrebungen, den Ausflugsverkehr auszubauen, unterstützen, einen nicht zu unterschätzenden Teil zur Hebung der Volksgesundheit mit beiträgt.