



Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Ausflugswagen mit Glasdach

Von Direktor H. Schumann, Wagenbauwerke.

Aus Anlass der am 9. Mai 1931 eröffneten Deutschen Bau-Ausstellung hat die BVG neuartige dreiachsige Gesellschaftswagen mit Glasdach in ihren Wagenbauwerken Treptow bauen lassen, die dem besonderen Zweck von Rundfahrten durch Berlin und Umgebung zur Besichtigung von Grossbauten, Regierungsgebäuden, Museen, Schlössern, Kirchen und Denkmälern dienen sollen. Bei diesen Fahrzeugen ist nicht nur der Ausblick durch Seiten-, Stirn- und Rückwandfenster möglich, sondern auch durch das mit gewölbtem Spiegelglas eingedeckte Dach. Bei Fahrten ins Freie bieten diese Wagen einen vollständig ungehinderten Blick auf Waldungen, Geländeerhebungen und ins Firmament.

Im folgenden ist die Bauart dieser neuen Ausflugswagen beschrieben und durch die Abbildungen 1 bis 7 veranschaulicht.

Die dreiachsigen Fahrgestelle mit Luftbereifung, sechszylindrigem 90-PS-Antriebsmotor und Schnellganggetriebe lieferte die Firma Büssing, Braunschweig. Sie zeigen den in den letzten Jahren bei Büssing typisch gewordenen, nach beiden Seiten verlängerten gepressten Kopf-

träger, der an seinen Enden auf senkrecht aufgesetzten starken Rohren weisse Fahrtbegrenzungsknöpfe trägt. Diese Knöpfe deuten die grösste Breite des Fahrzeuges an, sie liegen im Sehbereich des Führers, so dass er schnell jede Passiermöglichkeit seines schweren Wagens überschauen kann.

Die Wagen haben Sechsrad-Oeldruckbremsen mit Fusshebelbetätigung und Unterdruck-Servo-Wirkung, das heisst: die verhältnismässig geringe Kraft, mit der der Fahrer nur auf den Fusshebel zu treten braucht, wird durch den Saugzug des Motors verstärkt (System Bosch-Dewandre) und setzt in einem Kolben Oel unter Druck, das nun die durch den Saugzug verstärkte Bremsleistung des Fahrers durch dünne Rohrleitungen auf kleine Oeldruckzylinder an allen sechs Wagenrädern überträgt (System Lockheed-Ate, Firma Alfred Teves, Frankfurt a. Main), deren Kolben die Bremsbacken auseinanderpressen.

Zur Hilfsbremsung sind zwei voneinander unabhängige Handbremsen vorgesehen, von denen jede auf die Räder einer Hinterachse wirkt.



Abb. 1. Gesamtansicht, Einstiegseite.

Abb. 1 zeigt eine Gesamtansicht des betriebsfertigen Wagens. Deutlich tritt der Sonderzweck des Fahrzeuges hervor: Hohe breite Seitenfenster und das darüber anschließende, nur durch ein schmales Konstruktionsband abgetrennte Glasdach geben nach allen Richtungen den Blick frei. Die der Dachform angepassten gebogenen Spiegelglasscheiben werden von einer leichten Stahlkonstruktion getragen, die den Ausblick nicht stört. In Dachmitte stossen die Scheiben an einem U-förmigen Längsfirst zusammen (Abb. 2).

Das Dach wird im mittleren Wagenteil durch Rohrstützen getragen, die mit schwarzem Stabilit, einer Hartgummimasse, überzogen sind. Ueber der Rückwand und über dem Führerraum ist das Dach zur Versteifung des Aufbaues mit fester Aluminium- bzw. Sperrholzbekleidung ausgerüstet. Der äussere Anstrich ist hellfarbig gehalten mit roter Borde unter den Fenstern und schwarzen Absetzlinien am Dach und in Wagenmitte.

Der Einstieg ins Innere erfolgt durch eine mit Dowald-Tonnenwalzen-Führung ausgerüstete Schiebetür vorn am Wagen hinter den Vorderädern. Diese Tür wird durch Saugluft mittels elektrischer Knopfsteuerung geöffnet und geschlossen. Das Öffnen und Schliessen kann durch Führer, Schaffner und durch die Fahrgäste selbst eingeleitet werden.

Ueber eine Stufe gelangt man ins Wageninnere, das einen einzigen grossen Sitzraum bildet. Die Wände sind in hellem naturfarbig lackierten Eschenholz gehalten, die Füllungen unter der Fensterbrüstung bestehen aus gleichfarbigen Birkenholzsperrplatten. Ringsum am Boden finden die Wände ihren Abschluss in einem gehämmerten Messingblech, das aus hygienischen Gründen gewählt worden ist. Der Boden ist mit einer roten Gummimatte bedeckt. Alle Dachteile oberhalb der Kämpferlinie sind weiss gestrichen. Die Sitze stehen ohne Ausnahme in Fahrtrichtung. Die beiden hinteren Sitzreihen sind um 160 mm erhöht, um an dieser Stelle unterhalb des Fussbodens den Behälter für die Reservereifen und einen Gepäckraum einbauen zu können (Abb. 3).

Der vorderste, wohl am meisten begehrte Sitz ist neben dem Führerraum unmittelbar hinter der Stirnwandscheibe rechts vom Eingang in Fahrtrichtung angeordnet. Es sind 39 Sitzplätze und ein Klappsitz für den Schaffner vorgesehen.

Die Polsterung ist klubsesselartig mit breiter gefederter Rückenlehne ausgebildet, die Sitzpolster sind weicher und tiefer als bei den im allgemeinen Verkehr fahrenden Omnibussen, um den Fahrgästen auf langer Fahrt ein angenehmes Sitzen zu verschaffen. Als Federung ist die auch bei U-Bahn und Strassenbahn eingeführte König-Stahlbandfederung für Sitz- und Rückenkissen angewendet worden. Der Bezugstoff ist grüner Plüsch. An den am Mittelgang liegenden Lehnenecken sind Haltegriffe ebenfalls aus Stabilit, jedoch in einer mit der grünen Sitzpolsterung harmonisierenden Farbtonung aufgeschraubt. Vor jedem Sitzplatz ist an der Rückenlehne des Vordersitzes ein kleines geflochtenes Gepäcknetz aus dunkelgrüner

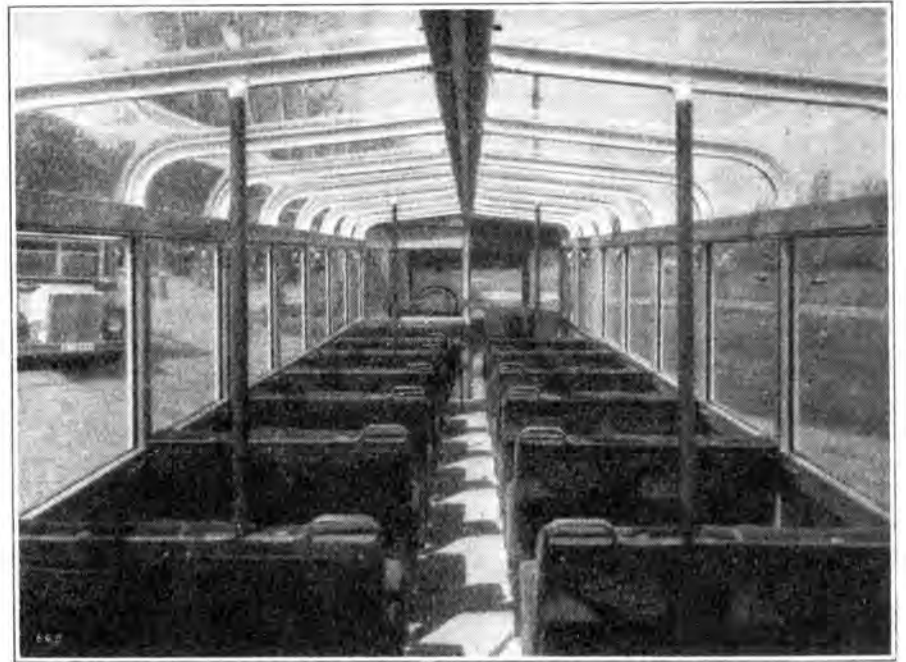


Abb. 2. Innenansicht gegen Führerraum.

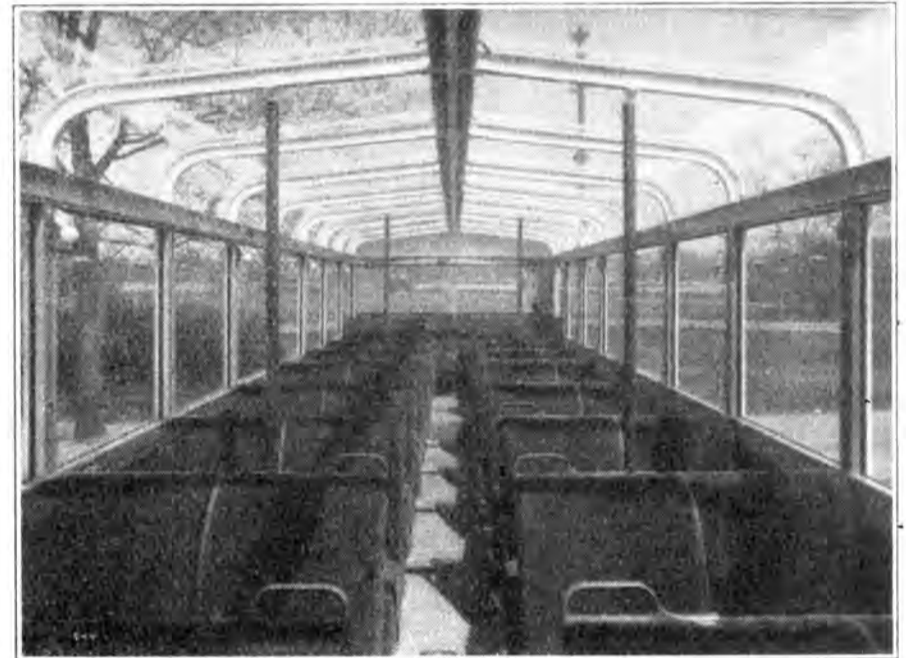


Abb. 3. Innenansicht gegen Rückwand.

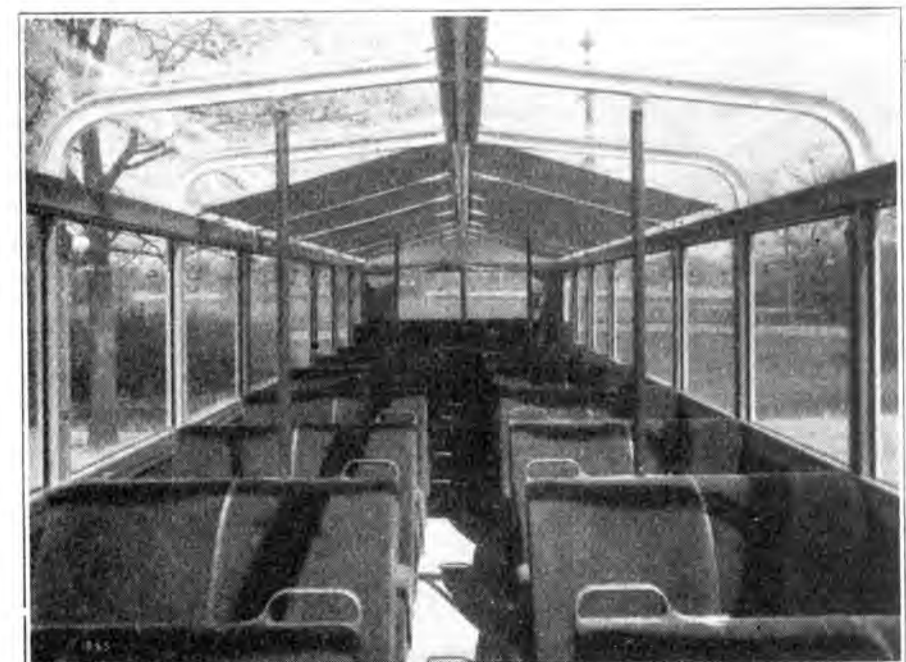


Abb. 4. Innenansicht mit abgeblendeten Dachscheiben.

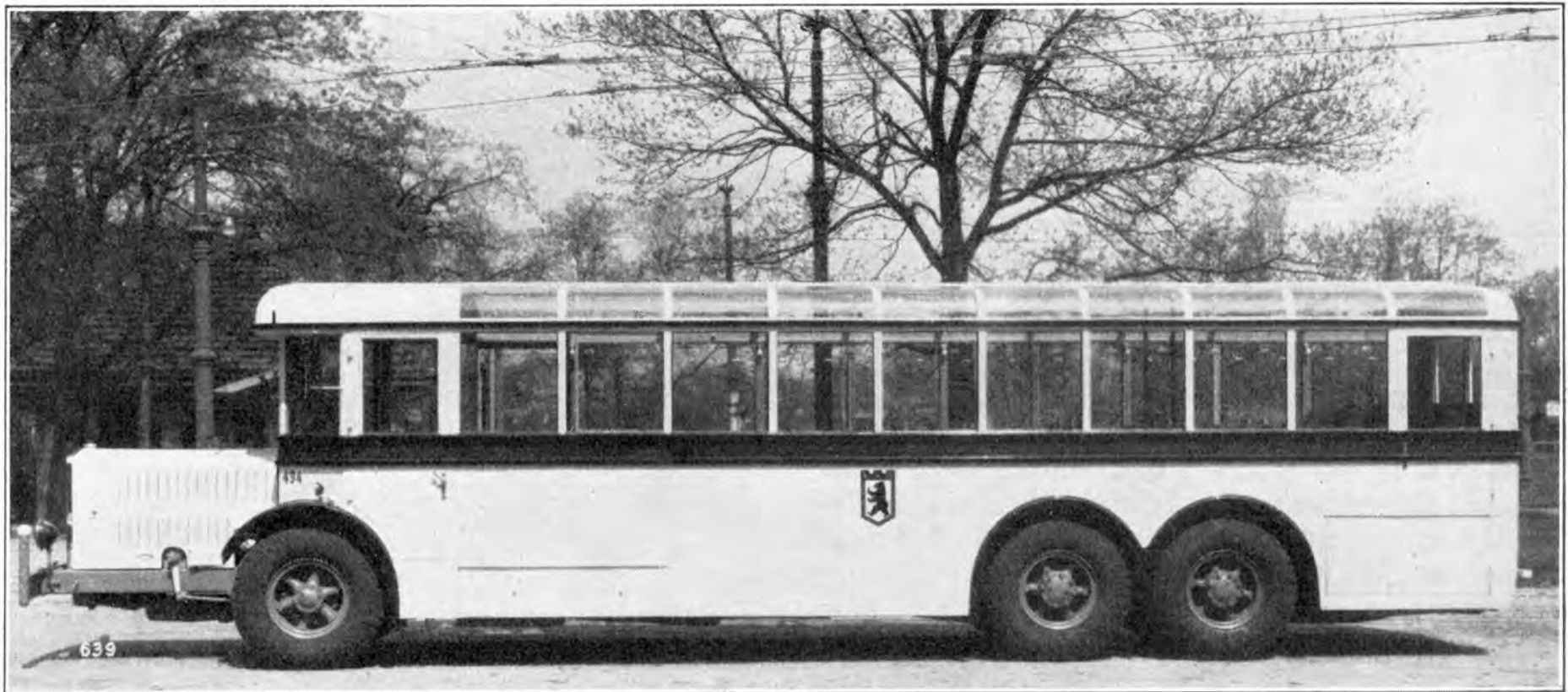


Abb. 5. Gesamtansicht. Führertür- und Nottürseite.

Schnur zum Unterbringen kleiner Gegenstände befestigt.

Jeder Sitz ist numeriert, so dass vor Antritt der Fahrt ein bestimmter Platz belegt werden kann. Sämtliche Seitenwandfenster sind herablassbar und in jeder gewünschten Höhe festzustellen. Die Betätigung der Fenster erfolgt durch Rana-Fensterheber, wie sie bei der Reichsbahn und der U-Bahn im Gebrauch sind.

Zum Abblenden der Dachscheiben gegen Sonnenstrahlen dienen Rollvorhänge, die am Längsfirst angeordnet sind und sich unter jeder Scheibe zur Seitenwand hin ziehen lassen, wo sie in kleine Haken eingehängt werden. Rings im Wagen stehen Kleiderhaken den Fahrgästen zur Verfügung (A b b. 4).

An den Fenstersäulen über jeder zweiten Bank sind schräg abwärts geneigte Beleuchtungskörper vorgesehen.

Der Raum für Reservereifen und Gepäckstücke ist ebenso wie die Behälter für die Batterie und den Werkzeugkasten von aussen zugänglich.

Zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens ist an der vorderen Trittbrettwange der Einsteigstufe eine gekapselte Lampe eingebaut, die ihren Schein auf die Trittstufe und die nächste Umgebung ausserhalb des Wagens wirft.

Als Heizung dient die Dreihä-Frischluftheizung mit zwei Ausströmtrichtern unter den Sitzen. Im hinteren Teil des Wagens ist auf der linken Seite zwischen den beiden erhöhten Sitzreihen eine Nottür vorhanden, die von innen mittels Schlüssels und Drückers, von aussen nur durch Vierkantschlüssel geöffnet werden kann (Abb. 5).

Der Führer sitzt in einem abgeschlossenen Raum auf der linken Wagenseite, er erreicht seinen Platz durch eine besondere Drehtür, die ein herablassbares Fenster erhalten hat. Glaswände hinter und neben dem Führer ermöglichen ihm einen Ueberblick des Wageninnern, besonders aber die Beobachtung der Einsteigetür, deren Schliessen zu seinen Aufgaben vor der Abfahrt gehört. Beim Fahren im Dunkeln wird der Führer vor Blendung durch Lichtstrahlen aus dem Wageninnern durch herablassbare Rollgardinen geschützt. Der Blick zur Tür bleibt durch einen kleinen Ausschnitt in der rechten Rollgardine frei.

Wie bei den vor kurzer Zeit in Dienst gestellten neuen Eindeck-Dreiaxsern sind die Luftsauger auf dem Dach vermieden. Sie hätten sich auf dem Glasdach auch gar nicht anbringen lassen. Die Belüftung geschieht auch hier durch Druckluft, die beim Fahren in den oberen Teil der Stirnwand am Dach eintritt.

Die Eintrittsöffnung ist durch eine Jalousie regulierbar. Einesteils streicht die Luft über der im Führerraum eingebauten Doppeldecke durch eine schräg aufwärts einstellbare Klappe in den Innenraum, andernteils strömt sie durch eine zweite rechts unmittelbar hinter der Stirnwand eingesetzte Drehklappe ins Innere. Die Jalousie



Abb. 6. Stirnseite.



Abb. 7. Rückansicht.

und die beiden Drehklappen sind durch ein sinnreich konstruiertes Gestänge zwangläufig miteinander verbunden, so dass durch Betätigung einer der Klappen die anderen Organe mitgenommen werden. Beim Schliessen einer Klappe ist also auch die Jalousie geschlossen und umgekehrt (Abb. 6).

Das letzte Bild, Abb. 7, gibt einen Blick auf die Rückwand des Wagens, an der das Rücklicht, die „Halt“-Lampe, die Polizeinummer und der Abweiser zu erkennen sind.

In nachfolgender Liste sind die Grössenverhältnisse des Ausflugwagens in Einzelangaben zusammengestellt:

Radstand von Vorderachse zur Mittelachse	5 500 mm
Radstand von Mittelachse zur Endachse	1 250 „
Fahrgestell-Ueberhang	2 150 „
Ueberhang des Aufbaues über der Endachse	2 260 „

Gesamtlänge des Wagens, von der Vorderkante Kopfträger bis Aussenkante des hinteren Abweisers gemessen	11 300 mm
Gesamtbreite über Leisten gemessen	2 350 „
Gesamthöhe von Fahrbahn bis Oberkante Dach, mit Personenlast gemessen	2 850 „
Gesamtlänge des Aufbaues	9 270 „
Sitzplätze im Innern	39
Klappsitz für Schaffner	1
Sitzplatz für Führer	1
Gewicht des Fahrgestelles	6 630 kg
Gewicht des Aufbaues	3 450 „
Gewicht der zwei Reservereifen	196 „
Gewicht der Batterie	68 „
Gewicht der Betriebsstoffe	210 „
Gesamtwicht des betriebsfertigen Wagens	10 554 „

Die Fahrzeuge sind nach den Vorschriften des Kraftliniengesetzes für Ueberlandverkehr ausgerüstet.

