

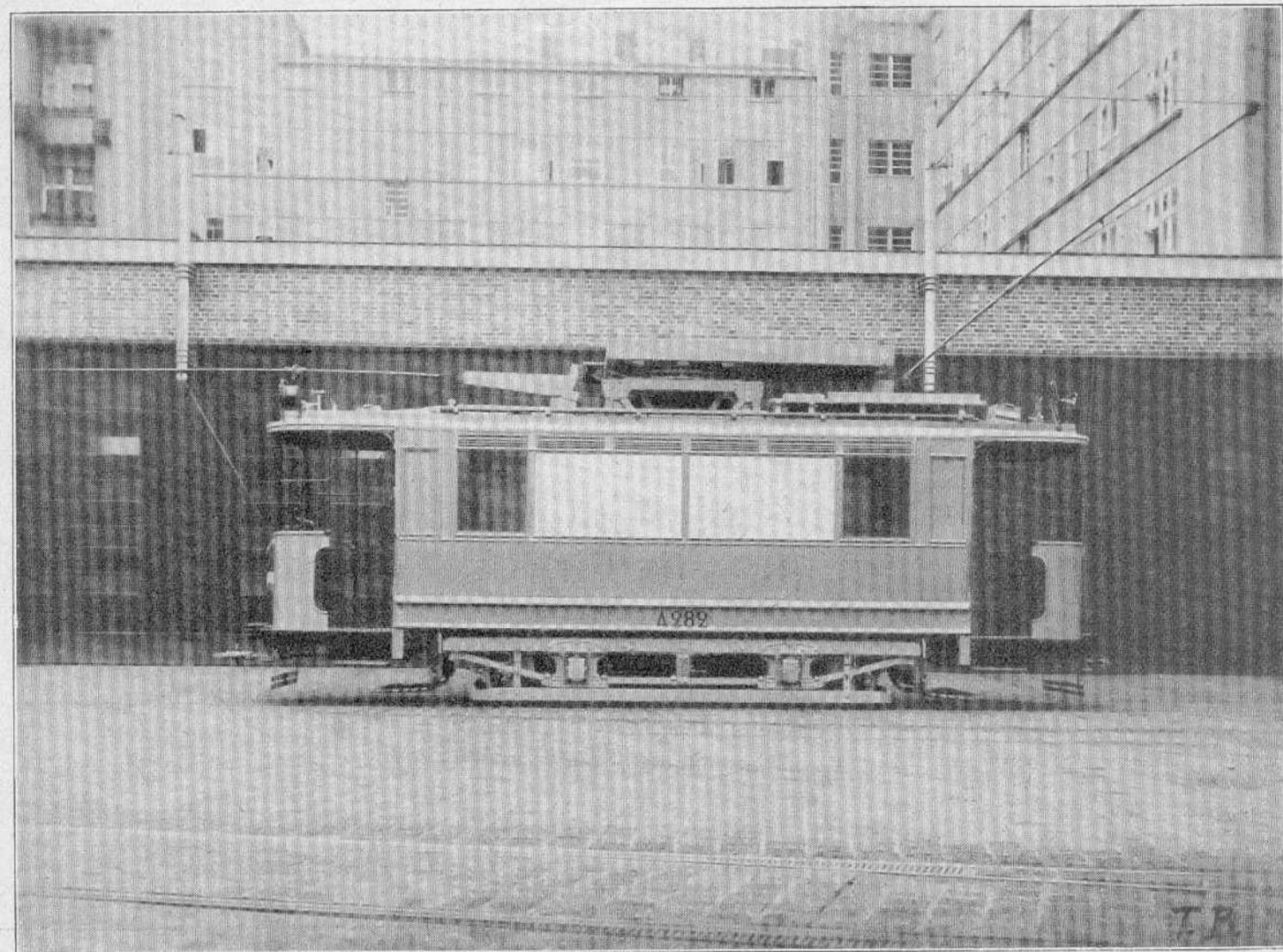
Neuer Schienenturmwagen

Zu Revisions- und Unterhaltungsarbeiten der Fahrleitungen werden gewöhnlich Autoturmwagen verwendet. Sie sind jedoch nicht brauchbar, sobald die Gleise den festen Strassendamm verlassen und im eigenen Bahnkörper geführt sind. Bei schmalen Bahnkörper kann man sich vielfach noch mit der seitwärts gedrehten Plattform der Autoturmwagen behelfen; um jedoch an die Aufhängungspunkte der Verspannungen der Fahrleitung an den Mittelmasten zu kommen, reicht ihre Länge nicht mehr aus. Autoturmwagen sind ferner nicht verwendbar für die Unterhaltungsarbeiten der Kettenfahrleitung und auf Aussenstrecken, die querfeldein geführt sind, wie die nach Heiligensee, Umgehungsstrecke Lichtenrade und ähnliche. Hier finden Schienenturmwagen Verwendung.

Die bisher verwendeten Schienenturmwagen, deren Untergestelle und Aufbauten eine Erneuerung nicht mehr lohnte, bestanden aus einem Anhängewagen, in den ein hochdrehbares Turmgestell mit drehbarer Plattform eingebaut war, und einem Triebwagen. Ein Nachteil dieser Zweiwagenzüge war eine schlechte Verständigung zwi-

schen dem auf der Plattform arbeitenden Schlosser und dem Wagenführer, doppelte Wagenunterhaltung und dergleichen.

Nach dem Entwurf der Abteilung Leitungsbau der Strassenbahn wurde daher ein neuer Schienenturmwagentyp entwickelt, eine Vereinigung von Trieb- und Turmwagen. Die Aufbauten wurden von den Wagenbauwerken in Treptow hergestellt, die elektrische Einrichtung erfolgte durch die Hauptwerkstatt der Strassenbahn. Zwischen den Achsen eines Triebwagens älteren Modells, sogenannter Tunnelwagen, erhebt sich, von den Längsträgern isoliert, der hochdrehbare Turm, der oben eine schwenkbare Plattform trägt. Das Emporwinden des Turmes geschieht von einer Schneckenwelle aus, die ihren Antrieb durch eine Klauenkupplung wechselseitig von einer im Innern des Wagens befindlichen zweiarmigen Kurbel über eine Gliederkette erhält oder durch einen Elektromotor (bisher nur vorgesehen). Schnecke und Schneckenrad halten selbstsperrend den Turm in jeder Stellung fest, sie sind starr mit einer Seiltrommel verbunden, auf der ein über Rollen geführtes Hebeseil endet. Aus Sicher-



Seitenansicht des neuen Schienenturmwagens.

Dienst am Kunden

Dem „Tempo“ entnehmen wir aus dem Leserkreise folgende Zuschrift:

Haltestelle der Elektrischen in der Leipziger Strasse. Eine weisshaarige Frau versucht einzusteigen. Es wird ihr schwer. Die Beine wollen nicht mehr so recht, und in der einen Hand hat sie Schirm und Pompadour, in der anderen allerlei Pakete. Hinter ihr ein forscher, junger Herr, gut angezogen, Krawatte, Socken und Einstecktuch, eine Farbensinfonie, hat's eilig: „Dalli, dalli“, sagt er, drückt sie zur Seite, flüstert etwas von nicht das Geschäft aufhalten und Autonehmen.

Er hat aber nicht mit der Aufmerksamkeit des Schaffners gerechnet. Der legt seinen Arm als Barriere zwischen den Eiligen und die alte Frau, leitet sie sorglich auf einen Platz und sagt zu ihr: „Nun, sitzen Sie auch bequem?“ Dann wendet er sich an die Insassen der Elektrischen: „Nicht immer gleich so kess, meine Herrschaften. Mit 'n bissken Freundlichkeit lässt sich das ganze Dreckdasein ville leichter tragen!“

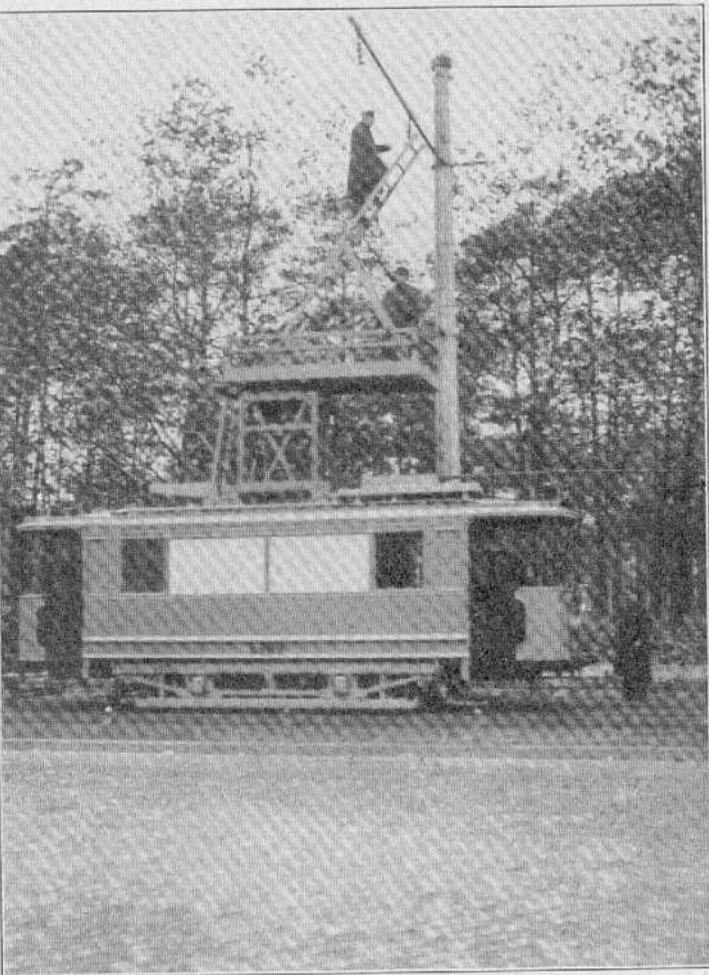
ae—

Die Reichsbahndirektion Altona hat festgestellt, dass auf den zwei grossen Hamburger Bahnhöfen täglich etwa 1700 Personen auf schon fahrende Züge springen, 3000 springen vor dem Halten ab und 2700 öffnen vorher die Türen unter Gefahr für die am Bahnsteig Wartenden.

In England haben bereits 25 Städte ihre Strassenbahnen ganz oder teilweise durch Trolleybusse ersetzt, 18 weitere Städte sind daran, dazu überzugehen.



Plattform nach rechts geschwenkt.



Plattform nach links geschwenkt.

heitsgründen ist noch eine am festen Turm befestigte Sperrklinke eingebaut, die selbsttätig beim Emporwinden in die Rasten einer Zahnstange einfällt. Das Umschwenken der Plattform geschieht in der üblichen Weise wie bei gewöhnlichen Turmwagen. Um die Aufhängungen der Kettenleitung untersuchen zu können, wurde noch eine kleine Ausziehleiter vorgesehen, die auf der Plattform so befestigt werden kann, dass man seitlich an der Fahrleitung vorbei bis zu den höchsten Aufhängungen gelangen kann.

Die Anordnung des Turmes in der Mitte des Wagens bedingte zwei Stromabnehmerstangen. Um den Drehpunkt der Stange nicht allzuweit von der Mittellinie des Wagens zu bekommen, wurden zweiteilige, mit Gelenk versehene Stromabnehmerstangen verwendet. Die Anpressfedern befinden sich in dem horizontalen Stangenschaft. Das eine Drehgestell der Stange befindet sich auf dem Wagendach, das andere auf einem am Wagenboden befestigten Stahlrohr, das oben drei Steatit-Isolatoren trägt.

Die Motoren sind so geschaltet, dass sie einmal von der hinteren Stromabnehmerstange über den vorderen Kontroller ihren Strom empfangen oder umgekehrt. Die durch die Lichtleitung bestehende Verbindung zwischen beiden Kontaktstangen wird durch einen Schalter beim Einhängen in den Befestigungsbügel gelöst, so dass die heruntergezogene Stange stromlos ist.

Die übrigen Wageneinrichtungen sind die gleichen wie bei gewöhnlichen Triebwagen.

Dipl.-Ing. Th. B.Itz.

Ein Dokument aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Diese Dokumentation aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten wird kostenfrei zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot richtet sich an den Kreis Interessierter zur Stadt- und Verkehrsgeschichte Berlin. Die private Weitergabe ist selbstverständlich erlaubt, jedoch das Einstellen in andere Webseiten nur mit ausdrücklicher Zusage gestattet. Eine kommerzielle Verwendung wird ausdrücklich untersagt.

Die Nutzungseinschränkung bezieht sich nicht auf den Inhalt des Dokuments, sondern nur auf diese digitale Zusammenstellung, die Zeit, Mühe und Geld im Redaktionsteam der Berliner Verkehrsseiten gekostet hat, die wir nur den direkten Nutzern des Onlinemagazins Berliner Verkehrsseiten zukommen lassen möchten, keine Vorarbeit für andere Verwendungen leisten möchten.

Das Archiv der Berliner Verkehrsseiten ist nicht öffentlich und die Benutzung für die Verwendung außerhalb der oben genannten Verwendung daher kostenpflichtig.

M. Jurziczek
Redaktionsleiter Berliner Verkehrsseiten
www.berliner-verkehrsseiten.de

2/2008