

# Die Fahrert

HERAUSGEGEBEN VON DER  
BERLINER VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

NUMMER 21

BERLIN, DEN 1. NOVEMBER

JAHRGANG 1930

## INHALT

	Seite		Seite
Ein Führersitz für Strassenbahnwagen	457	Omnibus auf Schienen	470
Verkehrs- und Wirtschaftskrise	459	„Rekorde“ auf der Strassenbahn	470
Der „Fahrdrahtbus“ in Deutschland	461	Vier Strassen	471
Der Mann mit der weissen Mütze	462	Drei Segelschiffe in der Südsee	472
Eine Schottlandfahrt:		Fahrt vorsichtig!	474
III. Von Glasgow nach London	465	Winterkuren für Kinder	475
Berlins Zoo	468	Ämtliche Mitteilungen	475



Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten



## Ein Führersitz für Strassenbahnwagen

Von Betriebsingenieur Kurt Eifert, Berlin.

Aus der Sammlung "www.Berliner-Verkehrsseiten.de"

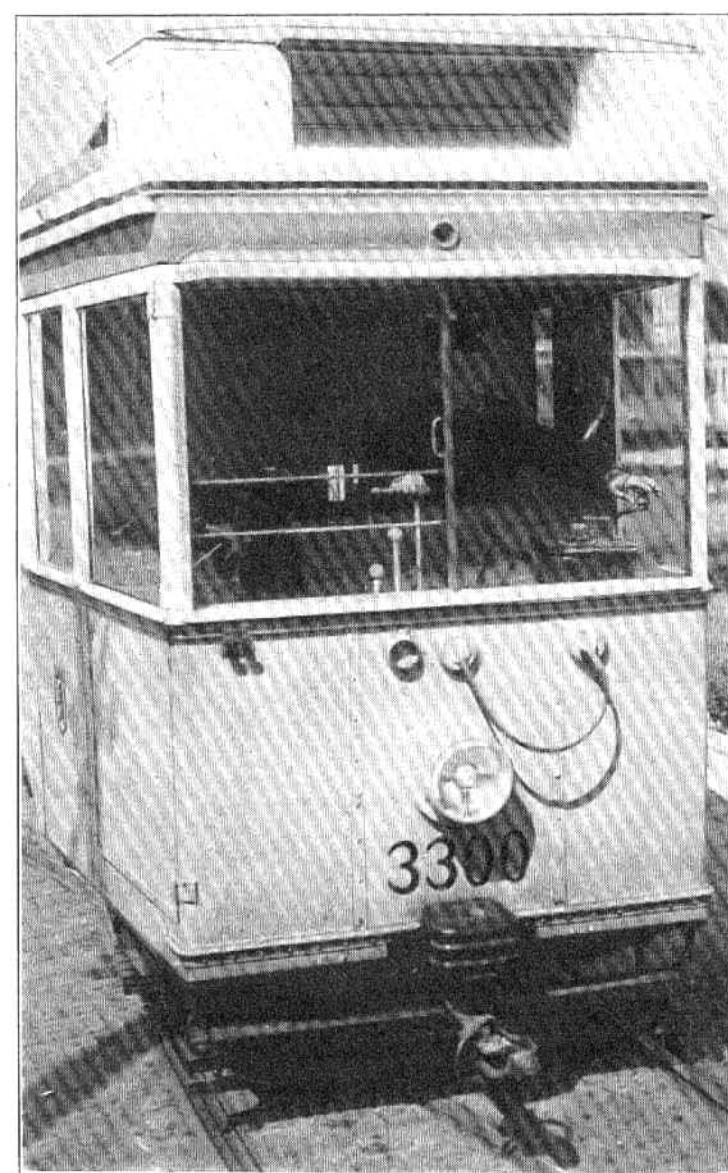
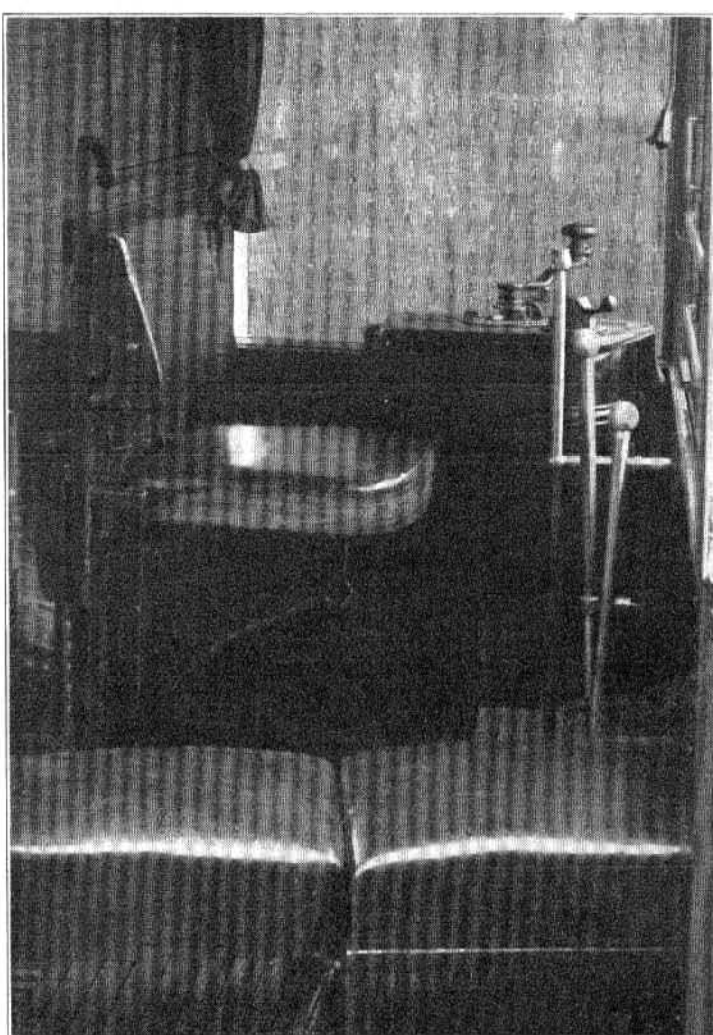
gäste angepasst. Immerhin war es beim Automobil selbstverständlich, dass der Führer, ähnlich wie der Kutscher der Equipage, von vornherein einen Sitz erhielt und dass alle Steuerungsapparate sofort für sitzende Bedienung des Fahrzeugs eingerichtet wurden. Aehnlich verhält es sich mit dem grossen Konkurrenten der Strassenbahnen, dem Omnibus. Auch hier von Anbeginn an sitzende Bedienung.

Untersucht man einmal die Gründe, die beim Strassenbahnwagen das starre Festhalten an der allhergebrachten stehenden Bedienung verursachen, so findet man folgendes. Der Pferdebahnwagen mit seiner offenen Plattform war aus dem Bestreben heraus entstanden, dem Kutscher eine gute Uebersicht über die Fahrbahn, bequemes Lenken der Pferde und bequemes, schnelles Bremsen mit der Kurbelbremse zu ermöglichen. Diese bewährte Form des Pferdebahnwagens wurde bei Einführung des elektrischen Betriebes unverändert übernommen. Infolge der höheren Geschwindigkeiten und zum Schutz des Führers und der Fahrgäste auf der Plattform gegen Witterungsunbilden ging man später dazu über, die Plattform mit Glasvorbauten zu versehen, und gelangte auf diesem Wege allmählich zum völlig geschlossenen Strassenbahnwagen. Solange jedoch an der Teilung des Wagens in einen Innenraum und zwei Plattformen festgehalten wurde, lag kein Bedürfnis dafür vor,

Obwohl mehr als 30 Jahre darüber vergangen sind, seitdem aus den Pferdebahnen elektrisch betriebene Strassenbahnen geworden sind, obwohl der Strassenbahnwagen in dieser recht langen Zeit ausserordentlich vervollkommenet wurde, sowohl was Wagenkasten und Untergestell als auch was die elektrische Ausrüstung betrifft, ist die Entwicklung des Strassenbahnwagens in Europa — besonders aber in Deutschland — seit der Pferdebahnzeit in einem wesentlichen Punkte zurückgeblieben. Wie anno dazumal der Pferdebahnkutscher stehend kutschte, so bedient heute noch fast allgemein der deutsche Strassenbahnführer stehend sein Fahrzeug. Das Automobil — obwohl anfangs auch dem Kutschwagen nachgebildet — veränderte in verhältnismässig kurzer Zeit völlig seine Form und wurde zweckmässigerweise der bequemen Haltung des Führers und der Fahr-

dem zwischen den Fahrgästen stehenden Führer einen Sitz zu geben. Ausserdem stiess man insofern auf bedeutende Schwierigkeiten, als einem sitzenden Führer die Bedienung der allgemein üblichen Kurbel- oder Handradbremse bedeutend unbequemer gewesen wäre. Auch die übliche Anordnung des Fahr Schalters an der vorderen Stirnwand erwies sich als hinderlich. Hierbei darf nicht übersehen werden, dass die europäischen, insbesondere aber die deutschen Strassenbahnen mit wenigen Ausnahmen die Handbremse betriebsmässig benutzen. Abgesehen von einigen grösseren Betrieben, welche die Druckluftbremse verwenden, benutzen die meisten grösseren Bahnen die Handbremse gleichzeitig mit der Kurzschlussbremse, die meisten kleineren Bahnen hingegen gebrauchen betriebsmässig die Handbremse und lassen die Anwendung der Kurzschlussbremse nur im Gefahrfalle zu.

Wesentlich anders liegen die Verhältnisse in Amerika. Hier wird fast ausschliesslich die



derungsgründe für die sitzende Bedienung der Strassenbahnwagen dort fortfallen. Infolgedessen ist man in Amerika mehr und mehr dazu übergegangen, dem Fahrer einen bequemen Sitz zu geben, der ihm gestattet, den Fahr Schalter und die Druckluftbremse mühelos zu bedienen.

Nunmehr macht sich auch bei uns in Deutschland das Bestreben geltend, die bisherige Anordnung der Plattformen zu verlassen und durch Einführung des Mitteleinstiegs und Fortfallenlassen der Zwischenwände den Wagenkasten als ungeteilten Raum auszuführen. Gleichzeitig hat man schon bei einigen deutschen Strassenbahnen die bisherige Form der Klotz-Handbremse verlassen und ist dazu übergegangen, an Stelle dessen auf die Ankerwelle der Motoren wirkende Innenbackenbremsen oder Zangenbremsen einzuführen, welche bei weit geringerer Kraftanwendung und wesentlich einfacherer Anordnung viel kürzere Gestängewege erfordern und es somit ermöglichen, an Stelle des bisherigen Kurbel- oder Handradantriebs automobilähnliche Hebel zu verwenden, welche auch dem sitzenden Führer ein bequemes Bremsen gestatten.

Die Berliner Verkehrs-A.-G. hat schon seit geraumer Zeit derartige Handbremsen bei ihren Strassenbahnwagen eingeführt, so dass es dem Verfasser lohnend erschien, an einem Mitteleinstiegswagen den Versuch zu machen, einen brauchbaren und bequemen Führersitz zu schaffen. Um dem Führer den nötigen Platz für eine bequeme Haltung der

Druckluftbremse betriebsmässig verwendet, ausserdem sind die verhältnismässig sehr grossen und schweren Wagen vieler Betriebe dort mit Vielfachsteuerung ausgerüstet, so dass die Fahr Schalter für unsere Begriffe unverhältnismässig klein ausfallen. Eine Trennung in Innenraum und Plattform in unserem Sinne ist bei den amerikanischen Wagen gleichfalls nicht vorhanden, so dass die Haupthin-

Beine zu schaffen, wurde der Fahrschalter an die linke Seitenwand gestellt und durch Verdrehen des Markenringes und der Kurbelbuchse die normale Nullstellung der Fahrkurbel zur Wagenlängsachse wiederhergestellt. An der Rückwand der letzten Quersitzbank wurde ein abklappbarer, gut gepolsterter Sitz in solcher Höhe angeordnet, dass die normale Armhaltung des Führers gewahrt bleibt, wenn er die linke Hand auf der Fahrkurbel, die rechte auf dem Sandstreuergriff ruhen lässt. Die Füße des Führers ruhen auf einer abnehmbaren, etwas abgeschrägten Fussbank, deren Höhe der bequemsten Beinhaltung entspricht. Um dem Führer auch ein bequemes Anlehnen zu ermöglichen, wurde eine nach vorn verstellbare, gepolsterte Rückenlehne (Modell Wagenbauwerke“ G. m. b. H., Berlin) vorgesehen. Unmittelbar neben dem Sandstreuer sind die beiden Hebel für Handbremse und Fangkorbaufzug bequem erreichbar angeordnet. Die Betätigung der Fussglocke erfolgt, wie üblich, durch Fussglockenstöpsel, von denen der eine für den sitzenden Führer auf der Fussbank, der andere für den stehenden Führer vor derselben auf

dem Fussboden angeordnet ist. Die neuartige Anordnung des Fahrschalters gestattete auch insofern eine bessere Raumausnutzung, als an der rechten Seitenwand noch zwei Plätze auf einer Längsbank geschaffen wurden, die am hinteren Ende des Wagens den Fahrgästen zur Verfügung stehen.

Es hat sich gezeigt, dass die Bedienung des Wagens bei einer derartigen Sitzanordnung auch bei Verwendung von Kurzschluss- und Handbremse den Führer wesentlich weniger anstrengt als beim Stehen. Vom Fahrpersonal wird dieser Führersitz als eine ausserordentliche Erleichterung des Fahrdienstes empfunden. Man sollte daher mit fortschreitender Modernisierung der Strassenbahn auch das letzte Ueberbleibsel der Pferdebahn, den Führerstand, allmählich verlassen und — der modernen Entwicklung der Automobile und Omnibusse folgend — neue Strassenbahnwagen grundsätzlich mit zweckentsprechend angeordneten und bequemen Führersitzen ausrüsten. Der Normenausschuss für Strassenbahntriebwagen könnte hier fruchtbare Arbeit leisten.