

Die Fahrt

HERAUSGEGEBEN VON DER
BERLINER VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

NUMMER 6

BERLIN, DEN 15. MÄRZ

JAHRGANG 1931

INHALT

| | Selbe | | Selbe |
|--|-------|---|-------|
| Einrichtungs-Strassenbahn-Triebwagen | 101 | Fünf Minuten Elektrotechnik | 111 |
| Zugspitzbahn vollendet | 104 | Das aussterbende Telefonfräulein | 112 |
| Dienst am Kunden | 104 | Notizen | 115 |
| Die Flettner-Steuerung | 105 | Aus dem Reich der Frau: | |
| Die Eisenbahnen der Erde | 106 | Geschirrspülmaschinen im Haushalt | 116 |
| Guter Rat — auf Briefmarken | 106 | Huh — wie kribbelig | 117 |
| Wie reist man im tropischen Amerika? | 107 | Kinderecke: Wir basteln ein Auto | 118 |
| Ein Neuseeländer Erlebnis | 110 | Amtliche Mitteilungen | 119 |

Einrichtungs-Strassenbahn-Triebwagen

Von Regierungsbaumeister a. D. Boden.



Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

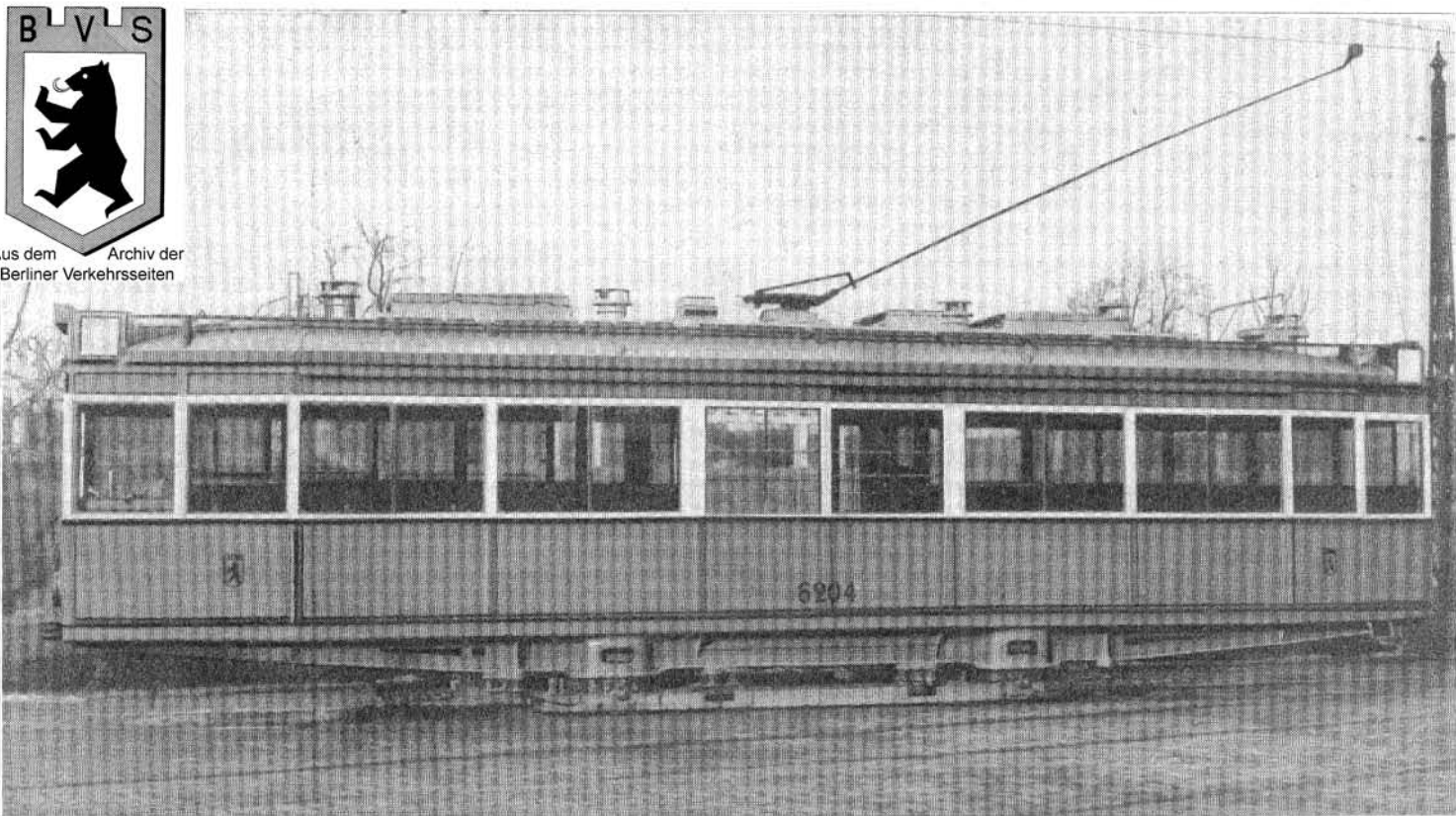


Bild 1. Einrichtungstriebwagen. Geschlossene Wagenseite.

Jeder Leser entsinnt sich wohl noch der fünf Zwillingstriebwagenzüge, die bis vor kurzem auf den Linien 74 und 177 in fahrplanmässigem Verkehr liefen. Diese Wagen waren 1926 als Versuchswagen gebaut, hatten (zum erstenmal in Berlin) Mitteleinstieg, verschiedene elektrische Ausrüstungen und verschiedene Achsantriebe. Je zwei

Wagen waren zu einer im Betrieb untrennbaren Einheit verbunden. Um das lästige Rangieren an den Endhaltestellen zu vermeiden, hatte jeder Wagen an einem Ende einen Führerstand. Es brauchte nur die Stromabnehmerstange des einen Wagens abgezogen sowie die des führenden Wagens angelegt zu werden und der Zug war fahrfertig.

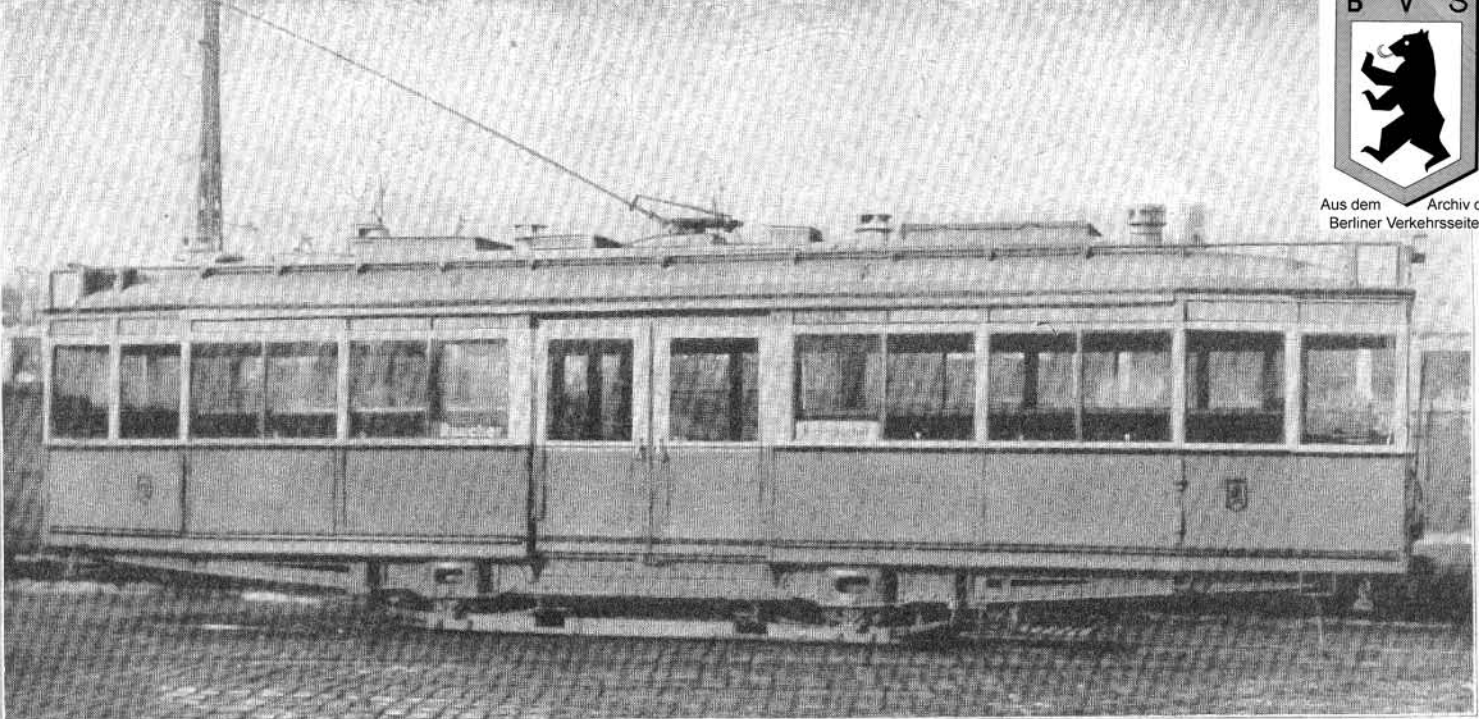


Bild 2. Einrichtungstriebwagen. Türseite.

Jeder einzelne Wagen hatte nur einen Motor von 34 KW. Die beiden Motoren eines Zuges waren durch eine Starkstromkupplung verbunden und wurden durch einen Starkstromfahrshalter gesteuert.

Den heutigen Verkehrsverhältnissen genügte diese Anordnung nicht mehr. Einmal war die Gesamtmotorleistung des Zuges zu gering, zum anderen wurde das Platzangebot in verkehrsschwachen Stunden nicht ausgenutzt. Infolgedessen entschloss sich die BVG, die zehn Wagen in einzeln fahrende Triebwagen umzubauen und sie mit normalen modernen elektrischen Ausrüstungen zu versehen, um auch die Unterhaltung in den Betriebswerkstätten wirtschaftlicher zu gestalten.

Der erste dieser umgebauten Triebwagen läuft seit dem ersten Weihnachtstage 1930 vom Bahnhof 10 auf Linie 7. Wie man aus den Bildern 1 und 2 und Grundriss Bild 3 erkennt, ist der Wagen ein Einrichtungstriebwagen, d. h. er kann nur in einer Richtung betriebsmässig fahren.

Der Fahrer sitzt bequem in einer allseitig abgeschlossenen Kabine (Bilder 4 und 5). Der Fahrshalter ist seitlich angeordnet, die Stellung der Fahrkurbel ist genau so wie bei allen übrigen Wagen. Die rechte Hand des Fahrers ruht auf dem der Handhaltung weitgehend angepassten Sand-

steuergriff a. Auf einem Bock ist der Handbremshebel b angeordnet, dessen Sperrklinke durch leichtes Schlagen auf den kugeligen Kopf ausgelöst wird. Beim Anziehen der Bremse braucht also die Klinke nicht über die Sperrzähne zu rutschen. Neben dem Handbremshebel sitzt der Aufzughebel c für die Fangvorrichtung. Die Füße des Fahrers stehen auf einer Fussbank, durch die der Fussglockenstößel hindurchgeführt ist, so dass der Fahrer mit dem rechten Fuss Glockenzeichen geben kann.

Wenn der Fahrer stehen will, so kann er den Sitz herunterklappen. Rechts neben ihm ist eine Klapptür, durch die er bei Zusammenstößen nach Erfüllung seiner Dienstpflichten schlimmstenfalls ins Wageninnere zurücktreten kann. Damit ein vor der Tür sitzender Fahrgast mit seinen Füßen das Öffnen der Türen nicht verhindern kann, ist ihr unterer Teil mit einer etwa 120 Millimeter hohen Gummischürze versehen. In der Wagenseitenwand ist eine Nottür eingebaut, durch die sich das Personal ablösen kann, ohne die Fahrgäste im Wagen zu stören.

An der Stirnwandscheibe ist ein von Hand zu betätigender Scheibenwischer angebracht.

Die Abschlusswand der Führerstandskabine zum Wageninnern hat Fenster mit nichtsplitterndem

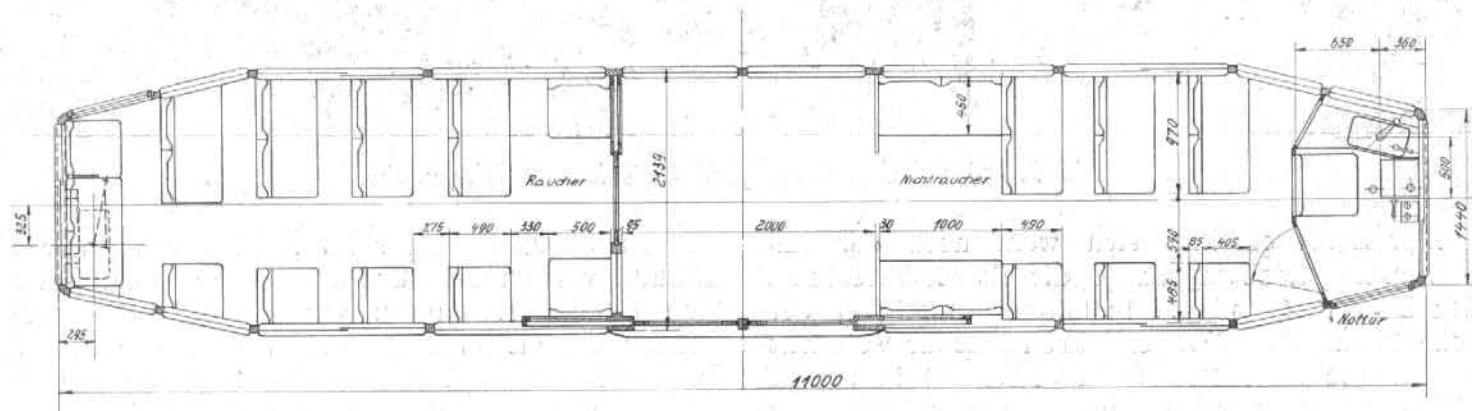


Bild 3. Einrichtungstriebwagen. Grundriss.

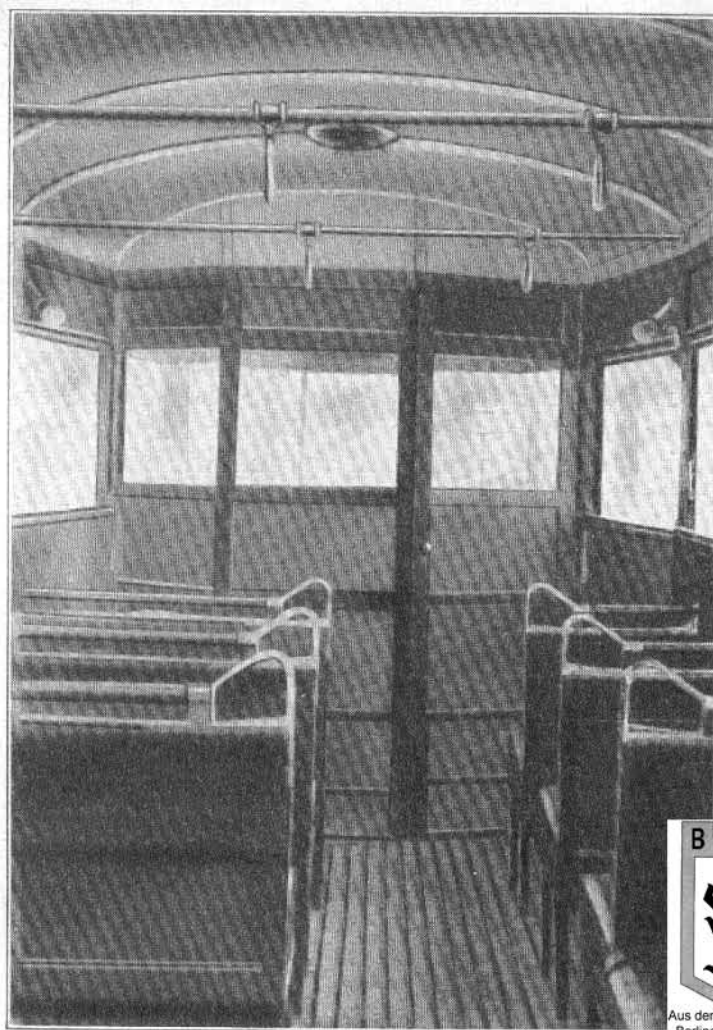


Bild 4. Blick zur Führerkabine.

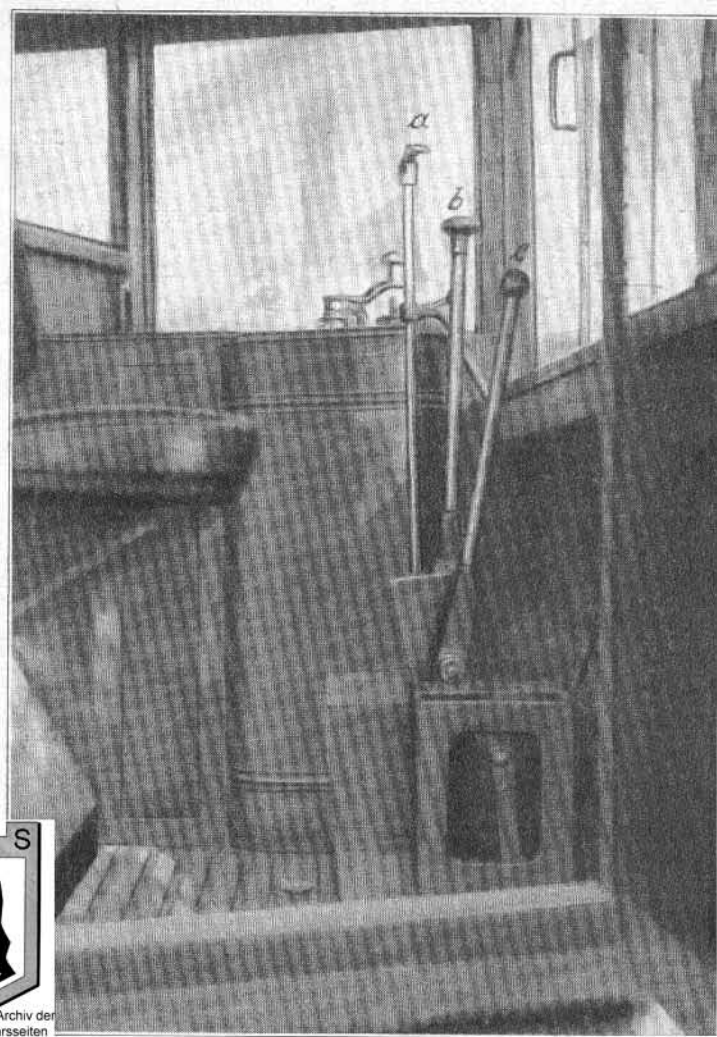


Bild 5. Führerkabine mit Sitz.



Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsbetriebe

Glas, zum Schutz gegen Blendung sind Springroller vorgesehen.

Die vollständig abgeschlossene Führerkabine bietet folgende Vorteile:

1. Der Fahrer kann durch die Fahrgäste nicht mehr abgelenkt werden.
2. Der Fahrer ist vor Blendung geschützt.
3. Die Stirnwandfenster beschlagen von innen nicht.
4. Die Fahrgäste erhalten bei schlechtem Wetter beim Öffnen des Schiebefensters zum Weichenstellen keine Zugluft mehr.

Ob diese Kabine für Neubauwagen in Zukunft weiter verwendet wird, ist von der betriebsmässigen Bewährung abhängig.

Die Abfahrtzeichen gibt der Schaffner mit einer von einer Trockenbatterie gespeisten Klingel. Für den Notfall steht eine normale Zugleinenglocke zur Verfügung, deren Leine in den Gardinenstangen der Seitenwand verlegt ist. Hiermit ist die unschön aussehende bisherige Zugleine im Wagen vermieden.

Die Seitentüren sind miteinander gekuppelt. Sie geben eine lichte Oeffnung von 1200 Millimeter frei. Es sind weitere Versuche mit einer vom Schaffner leicht lösbaren Kupplung im Gange, damit in Zeiten schwachen Verkehrs und ungünstiger Witterung nur eine Tür geöffnet zu werden braucht.

Die Sitze sind in der Form der Omnibussitze sehr bequem ausgeführt. Die Rückenlehnen sind nach hinten geneigt und auf der Rückseite so gebaut, dass der nächste Fahrgast seine Knie nicht an

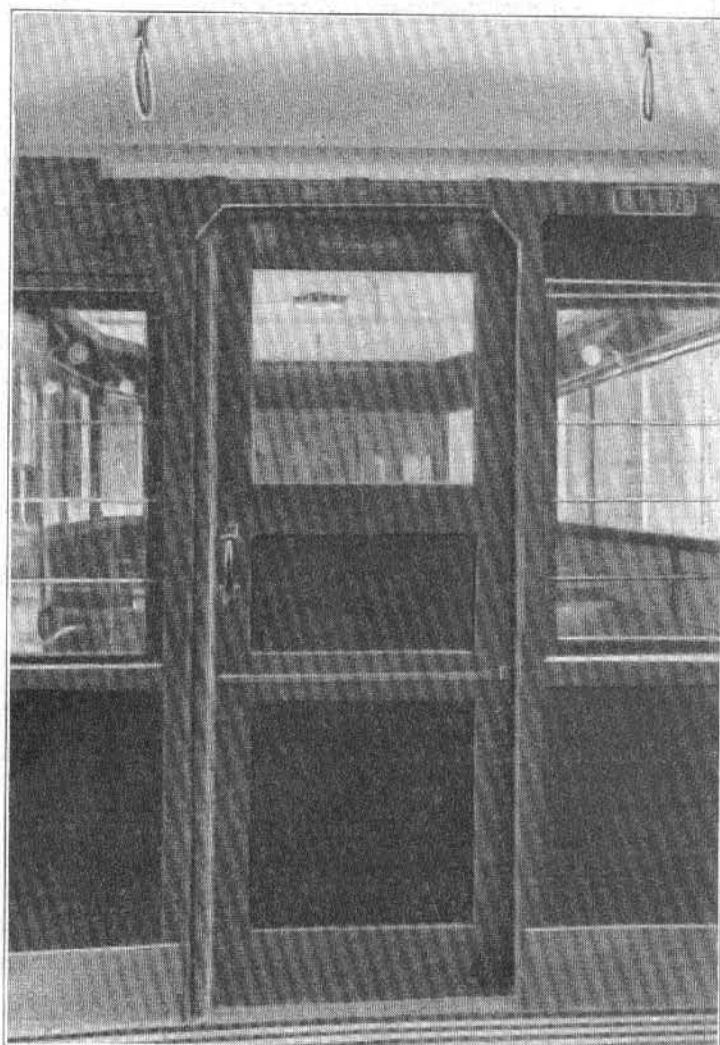


Bild 6. Tür zum Raucherabteil.

vorspringenden Kanten stossen kann. Der Bezug ist echtes Rindleder, das in der Anschaffung nur unwesentlich teurer, in der Unterhaltung aber billiger ist als Kunstleder. Die Griffe sind aus Stabilit mit Metalleinlage.

Der hintere Teil des Wagens ist durch eine Schiebetür gegen die Plattform abgeschlossen. Damit konnte einem alten berechtigten Wunsche nachgegeben und dies Abteil für Raucher bestimmt werden. Die Schiebetür hängt in Rollen auf einer schiefen Ebene. Sie schliesst sich also stets von selbst und wird ausserdem in geschlossener Stellung durch einen Schnappriegel gehalten.

Die rotierenden Flettner-Lüfter der früheren Zwillingstriebwagen sind wieder verwendet worden. Zur besseren Lüftung sind diese jedoch so hoch gesetzt, dass sie über die Schutzbleche der Widerstände hinausragen. Dadurch wird zwar das Dach etwas „unruhiger“; man glaubte aber bei den gegebenen Verhältnissen diesen ästhetischen Mangel zugunsten wirksamerer Lüftung in Kauf nehmen zu müssen. Im Raucherabteil sind drei, im Nichtraucherabteil zwei Lüfter eingebaut.

Die Beleuchtung ist normal, d. h.: Wandarme an den Seitenwänden und Deckenlampen in Wagenmitte in Verbindung mit abstellbaren Lüfterkanälen.

Das Platzangebot beträgt:

- 30 Sitzplätze, davon 24 in Fahrtrichtung, quer, sechs in Längsrichtung,
- 10 Stehplätze hinten,
- 10 Stehplätze vorn,
- 16 Stehplätze im Mittelflur.

insgesamt 66 Plätze.

Das Gewicht eines betriebsfertigen Wagens ist 12,8 Tonnen, grösste Länge des Wagens 11 Meter über die Stirnwände gemessen. Der Achsstand ist 3,2 Meter, Raddurchmesser 650 Millimeter.

Jeder Wagen hat zwei Motoren zu 40 KW der Type USL 271, mit elektrischer Bremse in Kreuzschaltung mit Ausgleichswiderstand. Die Steuerung erfolgt über einen normalen Starkstrom-Fahrschalter mit elf Fahr- und sieben Bremsstellungen.

Um dem Fahrer gegebenenfalls ein Fahren vom hinteren Ende des Wagens aus zu ermöglichen, erhält jeder Wagen unter der letzten Sitzbank einen Hilfskontroller mit fünf Serienstellungen. Von diesem Hilfsführerstand kann also nur mit geringer Geschwindigkeit gefahren werden. Die Bedienung dieses Hilfskontrollers geschieht mit der normalen Fahrkurbel, nachdem vorher die Sitze hochgeklappt worden sind.

Zwischen dem hinteren Doppel- und dem einfachen Sitz ist eine Handhebelbremse eingebaut, die über normales Gestänge auf Motorzangenbremsen wirkt.

Die übrige Ausrüstung der Wagen ist normal.

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