

# Neue Obuslinie der BVG

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

Am 23. April d. J. ist die dritte Obuslinie der BVG dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Es ist die bisher mit Omnibussen mit Verbrennungsmotoren betriebene Linie A 97 vom Bahnhof Steglitz nach Mariendorf, Kaiserstraße, Ecke Chausseestraße, eine frühere schmalspurige Straßenbahnlinie. Leider sind, durch die Kriegsverhältnisse bedingt, noch nicht alle für diese Linie bestimmten Obusse angeliefert, so daß zur Zeit noch gemischter Betrieb mit Obussen und Omnibussen durchgeführt werden muß. Wie die Abb. 3 zeigt, sind die neuen Obusse als dreiachsige Eindeckobusse in neuzeitlichen gefälligen Formen gebaut; sie besitzen alle Verbesserungen, die sich aus der nunmehr über 8jährigen Entwicklung der BVG-Obusse ergeben haben.

Während bisher alle BVG-Obusse außer der Handbremse nur die reine Luftdruckbremse besaßen, ist einer der auf der Linie 97 eingesetzten Obusse, nämlich der Wagen 1204, als erster mit einer kombinierten elektrischen und Druckluftbremse ausgerüstet, die durch ein einziges Pedal bedient wird; und zwar wird auf dem ersten Teil des Pedalhubes die elektrische Bremse eingeschaltet, während auf dem zweiten Teil die Druckluft-

bremse hinzutritt. Die Einregulierung ist so erfolgt, daß weder für die Fahrgäste noch für den Fahrer der Übergang von der elektrischen zur Druckluftbremse zu bemerken ist. Die Hinzunahme der Druckluftbremse ist nötig, weil die Wirkung der elektrischen Bremse bei einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 12 km/Std. nachzulassen beginnt. Der erhebliche Vorteil der elektrischen Bremse bei Obussen besteht darin, daß der Verschleiß von Bremstrommeln und Bremsbelägen verringert und außerdem das Getriebe (Kardangelenke, Zahnräder und Wellen) geschont wird. Ein weiterer Vorteil ist der, daß die vom Fahrer beim Bremsen ausübende Pedalkraft geringer ist als bei reiner Druckluftbremse.

Obwohl die neuen Obusse kein Oberdeck haben, ist ihr Fassungsvermögen nur unwesentlich geringer als das der bisher auf der Linie 97 eingesetzten Doppeldeck-Omnibusse, und das Fehlen des Oberdecks erleichtert dem Schaffner seinen Dienst erheblich.

Als weitere Neuerung auf der genannten Linie ist der Einbau von Fahrleitungsweichen zu nennen, die nicht wie die bisher verwendeten, von einem Fahrleitungsmast aus durch Betätigen

eines Druckknopfes gestellt werden, sondern in der ähnlicher Weise wie bei den elektrischen Weichen der Straßenbahn der Fahrer nach seiner Wahl stellen kann, ohne den Wagen anhalten zu müssen; und zwar muß er eine besonders gekennzeichnete Stelle vor der Weiche mit eingeschaltetem Strom befahren, wenn er geradeaus fahren will, während er beim Abzweigen die Kontaktstelle stromlos befahren muß. Die jeweilige Stellung der Weiche ist durch einen an der Fahrleitung angebrachten und bei Dunkelheit beleuchteten Pfeil gekennzeichnet. Je eine dieser Weichen befindet sich in der Albrechtstraße, Ecke Mariendorfer Straße, und in der Albrechtstraße, Ecke Schützenstraße.

Bei dieser Gelegenheit sei daran erinnert, daß im Jahre 1882, also vor gerade 60 Jahren, das erste von einer oberirdischen Fahrleitung betriebene Straßenfahrzeug, von Werner Siemens gebaut, in Halensee in der Gegend des Kurfürstendamms auf einer etwas über 500 m langen Strecke verkehrte. Das Fahrzeug, Abb. 1, von Siemens Elektromote genannt, hatte die Form eines Jagdwagens, und die Stromabnahme erfolgte nicht wie jetzt allgemein üblich, durch Kontaktstangen, sondern durch einen auf den Fahrdrähten laufenden achtradrigen Kontaktwagen. Der damalige Versuch führte jedoch nicht zu einer weiteren Einführung solcher Fahrzeuge, und erst viele Jahre später wurde der Gedanke von dem Ingenieur Max Schiemann wieder aufgenommen. Seiner unermüdlichen Tätigkeit gelang es, eine Reihe von Obusanlagen, damals „gleislose Bahnen“ genannt, im In- und Auslande zu errichten und damit auch weitere Kreise für das neue Verkehrsmittel zu interessieren.

Damit kommen wir zu einer weiteren Erinnerung: am 21. April 1912, also vor 30 Jahren, wurde die erste Obuslinie in Berlin dem Betriebe übergeben (s. Abb. 2). Sie hatte eine Länge von rd. 1,8 km und führte vom Wannseebahnhof Steglitz durch die Klixstraße (jetzt Robert-Lück-Straße), Bergstraße, Bismarckstraße bis zum Knausplatz. Sie war nach dem System Elektro-Daimler-Stoll gebaut, dessen wesentliches Kennzeichen der zur Stromabnahme benutzte, auf den beiden Fahrdrähten laufende und vom Fahrzeug an einem biegsamen Kabel nachgeschleppte vierrädrige Kontaktwagen war, ähnlich wie bei der oben beschriebenen Siemens'schen Versuchsstrecke. Da für Hin- und Rückfahrt nur ein Fahrdrähtpaar vorhanden war, so daß also die Kontaktwagen zweier sich begegnender Fahrzeuge nicht aneinander vorbei konnten, mußten die Fahrer an der Begegnungsstelle dicht nebeneinander anhalten und ihre mit Steckkontakten versehenen Stromabnehmerkabel gegenseitig austauschen, ein Verfahren, das für gesteigerte Verkehrsansprüche unmöglich ist. Zum Antrieb dienten zwei sogenannte Nebenmotoren, d. h. Motoren, die unmittelbar in die Hinterräder eingebaut waren und deshalb keiner Getriebeteile wie Stirn- oder Kegelräder usw. bedurften.

Aber eine noch viel größere Schwierigkeit war von dem damaligen Obusbetrieb zu überwinden, und das war die Kreuzung der Obusfahrleitung mit den Fahrleitungen der die Bismarckstraße entlang fahrenden zweigleisigen Straßenbahn. Die Aufgabe wurde in der Weise gelöst, daß die zweipolige Obusfahrleitung ohne Unterbrechung durchgeführt wurde, während die Straßenbahnfahrleitungen an den Kreuzungsstellen unterbrochen waren. Die hierdurch entstandene Lücke wurde geschlossen gehalten durch bewegliche Leitungsschienen, die beim Durchfahren eines Obus-Kontaktwagens pendeltürartig zur Seite geschwenkt wurden und sich nach dem Passieren des Kontaktwagens wieder schlossen. Die Konstruktion war zwar etwas umständlich, erfüllte aber ihren Zweck in zufriedenstellender Weise. Der Weltkrieg machte etwa im Jahre 1915 diesem Obusbetrieb ein Ende, und die Wagen wurden nach auswärts verkauft.

In diesen 60 Jahren hat sich eine gewaltige Entwicklung auf diesem Gebiet vollzogen, die sich schon äußerlich in dem Fassungsvermögen und der Fahrgeschwindigkeit ausdrückt. Die Elektromote von Siemens konnte etwa 6 Fahrgäste aufnehmen; über die Fahrgeschwindigkeit ließen keine Angaben vor, sie wird schätzungsweise 10 bis 12 km/Std. betragen haben. Die Räder hatten Stahlreifen. Der Steglitzer Obus von 1912 hatte 19 Sitzplätze (keine Stehplätze), seine Höchstgeschwindigkeit betrug 25 km/Std., und die Räder hatten Vollgummireifen. Und schließlich die neuesten Obusse: sie haben 36 Sitz- und 29 Stehplätze, zusammen also 65 Plätze, sind mit Luftreifen versehen und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/Std.

Die neuzeitlichen Obusse erfreuen sich wegen ihrer angenehmen Fahrweise, ihrer Geräusch- und Geruchlosigkeit sowohl bei den Fahrgästen als auch beim Fahrpersonal großer Beliebtheit, und es kann heute schon gesagt werden, daß nach Eintritt normaler Verhältnisse eine starke Zunahme der Obuslinien zu erwarten ist.

Rothbarth.

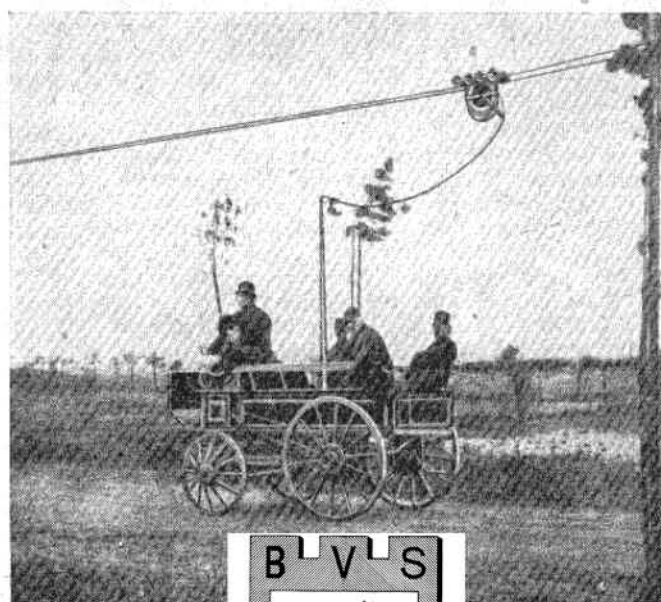


Bild 1: 1882

Aufn. Siemens



Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Bild 2: 1912

Aufn. Otto Haeckel

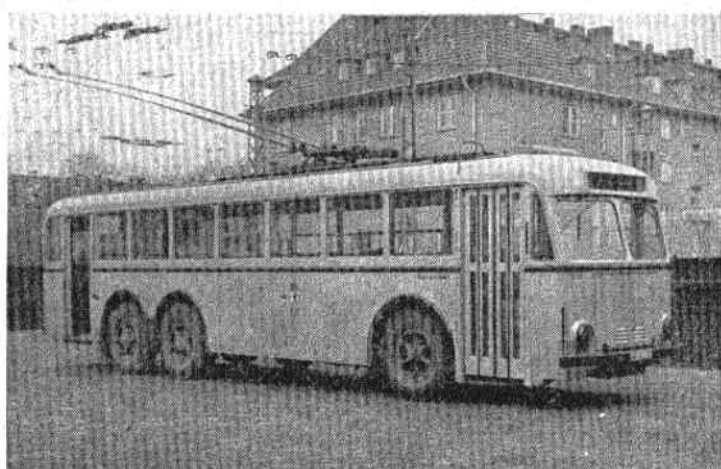


Bild 3: 1942

Aufn. BVG-Franck

## 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](http://www.berliner-verkehrsseiten.de)

2/2008