

# AEG – Mitteilungen

Die Zeitschrift erscheint monatlich und kann bei allen Postanstalten zu M 4,-- jährlich bestellt werden. Nachdruck des Textes mit deutlicher Quellenangabe, Nachdruck der Abbildungen nur mit besonderer Erlaubnis der Redaktion.

13. Jahr

Januar 1917

Nr. 1

## Der eiserne Probewagen für die AEG=Schnellbahn Gesundbrunnen = Neukölln

Der vor kurzem auf der Versuchsstrecke in Henningsdorf den Vertretern der Aufsichtsbehörde im Betriebe vorgeführte, von der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier gebaute Probewagen der AEG-Schnellbahn Gesundbrunnen – Neukölln (Abb. s. u.) bietet manches Neuartige.



Vor allem ist zu bemerken, daß, gestützt auf die günstigsten Erfahrungen, die man mit dem eisernen Wagen seit langem in Amerika und neuerdings auch im Betriebe der Königlich Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung gemacht hat – das erste Mal für eine deutsche Stadtschnellbahn – zum Bau des Wagenkastens ausschließlich Eisen verwendet wurde. Eine Gewichtserhöhung hat diese Bauart nicht zur Folge, es ist im Gegenteil gelungen, das Gewicht des Wagens niedriger zu halten als bei den entsprechenden hölzernen Wagen.

Die Verwendung des Eisens bedeutet für die Sicherheit der Reisenden einen wesentlichen Fortschritt, insofern als die Festigkeit des Wagens gegenüber den hölzernen nicht unerheblich größer geworden und die Feuergefahr auf ein Mindestmaß herabgesetzt ist, was bei Tunnelbahnen außerordentlich stark ins Gewicht fällt. Holz – und zwar feuersicher imprägniertes – ist nur für die Sitze und die Rückenlehnen der im übrigen aus Eisen hergestellten Bänke verwendet worden.

Selbst der Fussboden besteht aus gepreßten Eisenblechen, die, um das Eindringen der Kälte zu verhindern, mit einer dicken Korkzementschicht bedeckt und mit Linoleum belegt sind. Auch der nur einen geringen Raum einnehmende Führerstand ist von einer Blechwand umgeben.

Im Wageninneren sind Decke sowohl wie die Wände mit hellgemusterter Steinpappe verkleidet. Die Fenster sind nicht herrablaßbar, die Lüftung des Wagens erfolgt durch Öffnungen, die nach der Innenseite des Wagens zu mit gelochten Zierblechen abgedeckt sind.

Elektrische Heizung und Beleuchtung sind in reichlichem Maße vorgesehen.

Die auf Rollen mit Kugellagerung laufenden, leicht zu betätigenden Schiebetüren bestehen aus Preßblechen.

Bekanntlich wird die AEG-Schnellbahn ebenso wie die Nord – Südbahn nur eine Wagenklasse haben, dementsprechend fällt der verschiedenfarbige Außenanstrich fort. Die Wagen zeigen auf der Außenseite ein gefälliges Grau, das durch rote Linieneinfassung der Felder belebt wird.

Der Wagen soll dem Schnellverkehr dienen, das heist nicht nur höhere Fahrgeschwindigkeiten erreichen, sondern vor allem auch eine schnelle Abfertigung auf den Haltestellen bzw. auf den Haltebahnhöfen ermöglichen.

Dieser zweiten Frage ist besonderer Aufmerksamkeit geschenkt und nach eingehender Untersuchung der neuen Wagen so ausgebildet worden, daß das Ein und Aussteigen bei starkem Andrang bequem und in kürzester Zeit als bisher erfolgen kann.



Innenansicht - An der Stirnwand rechts befindet sich der Führerstand



Eiserner Probewagen der AEG-Schnellbahn

Das Bild zeigt im Vordergrund die verkleidete Stromschiene, unter dem ersten Fenster der Wagenlängsseite den Betätigungsknopf für die Türschließ-Vorrichtung.

Man ging in der Hauptsache von folgenden Gesichtspunkten aus:

- ✚ möglichst kurzer Weg für den Fahrgast im Wageninneren,
- ✚ reichliche Gesamtweite aller Türöffnungen,
- ✚ nur so viele Sitzplätze, daß sie in den Stunden mittleren Verkehrs genügen,
- ✚ reichlich bemessener Raum für Stehplätze für die Zeit des Stoßverkehrs,
- ✚ Anordnung der Plätze derart, daß auf möglichst vielen Stehplätzen dem Fahrgast eine Rückenlehne geboten wird.

Dementsprechend wurde die Anzahl der Türen auf jeder Längsseite auf vier erhöht und von dem üblichen Mittelgang abgesehen, der eine gute und schnelle Verteilung der Fahrgäste wohl bei mäßig besetztem Wagen, aber nicht bei starkem Andrang gestattet. Jeder Tür gegenüber ist eine Doppelsitzbank angeordnet, so daß man beim Besteigen des Wagens die Wahl zwischen zwei Abteilungen hat und, falls erforderlich, bei dem breiten Abstand der Bänke bequem auch in die Nebenabteile gelangen kann (siehe Abb. oben).

Große Fenster ermöglichen es dem Fahrgast, schon von außen her die weniger besetzten Abteile festzustellen, wodurch der erforderliche Längsweg vom engen Wageninneren auf den breiten Bahnsteig verlegt wird.

Bemerkenswert ist weiter eine Einrichtung, die beim Anfahren alle Türen des Zuges selbsttätig schließt und durch den Zugbegleiter mittels des auf dem Bild oben, links unter dem Fenster sichtbaren Knopfes oder vom Führerstand aus betätigt wird. Trotzdem ist es dem Fahrgast möglich, auch wenn die Einrichtung in Tätigkeit ist, jede Tür des Zuges leicht zu öffnen und zu schließen, so daß ein Einklemmen ausgeschlossen ist.

Die Hauptangaben des Wagens sind folgende:

M a ß e :	
äußere Kastenlänge . . . . .	13 545 mm
äußere Kastenbreite . . . . .	2 525 "
Länge zwischen Puffern . . . . .	14 045 "
Drehzapfenentfernung . . . . .	8 800 "
Radstand der Drehgestelle . . . . .	2 460 "
Raddurchmesser . . . . .	900 "
G e w i c h t e :	
Wagenkasten . . . . .	8 350 kg
Drehgestelle mit Radsätzen . . . . .	8 100 "
Brems- und TürschlieÙ-Einrichtungen . . . . .	1 100 "
elektrische Ausrüstung . . . . .	13 285 "
verschiedenes . . . . .	365 "
Leergewicht des Wagens . . . . .	31 200 kg
A n z a h l d e r P l ä t z e :	
Sitzplätze . . . . .	41
Stehplätze . . . . .	104
insgesamt:	145

Die Stromaufnahme erfolgt durch Gleitschuhe, die an der unteren Seite der Schiene schleifen. Diese Anordnung gestattet eine Einkleidung der Stromschiene, die ein unbeabsichtigtes Berühren unmöglich macht.