

21. 7. 1916

Die stockhohen Wagen unserer Straßenbahn.

Im eben erschienenen Rechenschaftsberichte der Wiener Straßenbahnen finden wir folgende Abhandlung über die Neuerungen im Wagenmaterial: Zu Beginn des elektrischen Betriebes wurden einzeln fahrende, verhältnismäßig kleine Motortwagen mit entsprechend kleinem Fassungsraum verwendet. Bei zunehmendem Verkehrsbedürfnis konnte durch Verminderung der Zugzwischenräume nur mit Aufwand größerer Personalkosten den Anforderungen Genüge getan werden. Man ging daher rasch zu Triebwagen mit größerem Fassungsraum und zur Verwendung von Anhängewagen über. Es wurden zunächst einzelne kleine und sehr leichte Wagen angehängt, meist ungebaut alte Pferdebahnwagen, bald aber große Wagen und auch deren zwei. Gerade dieser Verkehr mit zwei Anhängewagen ist in Wien in sehr großem Umfang eingeführt worden und hat sich durchaus gut bewährt. Seit Jahren und unabhängig von den gleichzeitigen amerikanischen Ausführungen sind unsere neuen Trieb- und Anhängewagen auf den Plattformen mit einem Doppelaufstieg für getrenntes Ein- und Aussteigen ausgerüstet worden, um die Aufenthaltzeiten in den Haltestellen zu verringern. Der Erfolg ist sehr zufriedenstellend. Wenn auch die aus den neuesten Trieb- und Anhängewagen gebildeten Zwei- und Dreiwagenzüge einen sehr großen Fassungsraum aufweisen und das Bedienungsmaterial dabei gut ausgenützt wird, so ist auf stark befahrenen Strecken doch auch damit eine sehr große Belastung der Straßenoberfläche verbunden. Man muß sich also rechtzeitig damit beschäftigen, ob und in welcher Weise eine weitere Steigerung der Verkehrsichte und der Beförderungsmöglichkeit für die Hauptverkehrslinien geschaffen werden kann. Besonders ungünstig gestalten sich die Verhältnisse bei stark befahrenen Endstellen ohne Schleifenanlage. Um den Vorgang des Umkehrens dort möglichst abzukürzen, muß man an den Endhaltestellen Trieb- oder Anhängewagen einzeln aufgestellt lassen. Dadurch ergibt sich eine weitere Belastung der Straßenoberfläche. In Erwägung dieser Umstände wurde auch bei uns so wie in anderen Städten die Verwendung von sogenannten Deckswagen ins Auge gefaßt, wie sie seit vielen Jahren (früher mit offenen und in neuester Zeit nur mehr mit geschlossenem Oberdeck) in England gebräuchlich sind. Wagen dieser Art mit offenen Dachsitzen wurden schon beim Pferdebetrieb versucht, haben sich aber damals in Wien nicht bewährt, teils weil sie für den Pferdezug zu schwer waren, vor allem aber, weil bei den hiesigen Witterungsverhältnissen die ungeschützten Sitze den größten Teil des Jahres über von Fahrgästen nicht gerne benützt wurden. Der erste stockhohe Triebwagen mit geschlossenem Oberdeck ist als zweiachsiger Wagen mit einer im Wageninneren liegenden, also gegen die Witterungseinflüsse ganz geschützten Stiege erbaut worden, wobei sozusagen der Anhängewagen einfach auf den im übrigen ganz regelrecht ausgeführten Triebwagen aufgesetzt ist. Der Wagen erhält dadurch bei kleiner Bodensfläche einen verhältnismäßig sehr großen Fassungsraum, hat aber den Nachteil der bedeutenden Höhe von 4,9 Metern. Infolgedessen findet er nur in wenigen der derzeit bestehenden, meist niedrig gebauten Wagenhallen Platz. Er kann auch nur unter

den wenigsten Straßenüberbrückungen durchfahren, ist also in der Freizügigkeit sehr beschränkt. Weiters ist auch seine Standfestigkeit gegen seitlichen Winddruck und bei rascher Fahrt durch kleine Bogen nicht sehr groß. Diese Nachteile erscheinen nun durch die neuesten, im abgelaufenen Betriebsjahre fertiggestellten zwei Musterausführungen von Decksit-Triebwagen nach Patent Spängler behoben. Es sind dies lange Drehgestellwagen mit in der Wagenmitte tief nach abwärts reichendem Fußboden, der durch den Doppelaufstieg von der Straße aus ohne Zwischenstufe unmittelbar betreten und verlassen werden kann. Dadurch wird es möglich, den zweigeschossigen Wagen an dieser Stelle viel niedriger zu bauen als die bisher bekannnten geschlossenen Decksitwagen; an den Teilen des Wagens, die über den Drehgestellen liegen, wird diese geringere Höhe durch ein besonderes Uebereinanderlegen der Sitzplätze und Gänge erzielt. Die neuen Wagen sind nur 4,4 Meter hoch, finden mithin in sämtlichen Wagenhallen Platz und können unter den allermeisten Durchfahrten verkehren, sind also viel freizügiger als die hohen Wagen. Der „Spängler“-Wagen kann 100 Personen, der sogenannte Decksitwagen 84, der eingeschossige Motortwagen 56, der Zweiwagenzug 118, der Dreiwagenzug 180 Personen bei Vermehrung der Stehplätze fassen. Ein großer wirtschaftlicher Vorzug aller stockhohen Wagen besteht darin, daß man ganz bedeutend an Platz in den Geleisanlagen und Hallen der Bahnhöfe erspart. Bei den neuen Wiener Decksitwagen läßt sich auch bei Berücksichtigung der vermehrten Stehplatzanzahl der Fassungsraum der Hallen und Geleisanlagen an Sitz- und Stehplätzen der Wagen gegenüber den jetzigen Verhältnissen um 25% steigern. Dies führt nicht nur zu ganz wesentlichen Ersparnissen im Hallen- und Bahnhofsbau, sondern auch zur Vereinfachung des Verschubdienstes beim Ein- und Auslauf der Wagen, wofür man zu gewöhnlichen Zeiten sogar mit einer Steigerung des Fassungsvermögens der Hallen von rund 40% rechnen muß. Besonders wichtig ist die Erhöhung des Fassungsraumes für die bessere Ausnützung von Bahnhofshallen in der Nähe des dichten Verkehrs, also im Innern der Stadt, wo der Grunderwerb sehr kostspielig ist. Eine Betriebsersparnis ergeben die stockhohen Wagen auch durch die Entbehrlichkeit der sogenannten Stehtriebwagen oder von Anhängewagen in den Endhaltestellen zum Zwecke raschen Richtungswechsels der Züge. Endlich dürfte es sogar bei schwierigen Tarifverhältnissen in den ganz schwachen Betriebszeiten oder in besonderen Fällen möglich sein, den Wagen mit nur einem Schaffner zu besetzen. Das erscheint beispielsweise auf längeren Linien ohne großen Personenwechsel dann gewiß möglich, wenn zu bestimmten Zeiten ein Einheitstarif besteht, also in Wien beispielsweise an Sonn- und Feiertagen oder zeitlich früh und spät abends. Das Untergeschoß der Decksitwagen ist für Nichtraucher, das Obergeschoß samt beiden Plattformen für Raucher bestimmt. Für die Lüftung ist durch Lüftungsfklappen ausreichend gesorgt, doch ist es natürlich auch möglich, im Obergeschoß die Seitenwandfenster herauszunehmen und durch Regenplanen zu ersetzen, was sich aber kaum als nötig herausstellen wird.