

Neuer Wiener Kraftstellwagen mit Decksitzen,

von Ingenieur Ludwig Spängler, Direktor der Wiener Städtischen Straßenbahnen.

Kraftstellwagen mit Decksitzen und geschlossenem Obergeschoß sind als eine mit Rücksicht auf die Wiener klimatischen Verhältnisse neu entworfene, nach den Patenten des Verfassers erbaute und im Wiener Stellwagenverkehr in Benützung genommene Type bekannt geworden.

Bei derartigen Kraftstellwagen mit hinterer Plattform,* also hinterem Einstieg, ist es möglich geworden, 29 Sitzplätze unterzubringen; bei den niedrigen Kraftstellwagen für seitlichen Einstieg,** die vorläufig nur bei elektrischem Betrieb ausführbar sind, konnten 33 Sitzplätze vorgesehen werden. Wenn auch 29 Sitz-

herein nur Wagen mit Längssitzen in Betracht zu kommen, bei denen im Obergeschoß zwei mit den Rücken aneinanderstoßende Längsbänke angebracht werden, so daß man in der Mitte des Untergeschoßes zwischen den äußeren Längsbänken einen hohen Durchgang erzielt. Die zwei oberen seitlichen Längsgänge dürfen nur nicht zu schmal sein. Man muß daher Wagen dieser Art etwas breiter ausführen, als die bei uns bisher gebräuchlichen Deckstellwagen. Während man sich bei solchen Wagen mit offenem Obergeschoß beim Vorbeigehen vor den sitzenden Personen mit dem Oberkörper seitlich über das Geländer hinauslehnen



Ein neuer Wiener Kraftstellwagen

nach den Entwürfen des Direktors der Wiener Städtischen Straßenbahnen, Ingenieur Ludwig Spängler.

plätze für die Wiener Verhältnisse im allgemeinen durchaus genügen, da bei einem raschen Personenwechsel der Kondukteur sonst unter Umständen schwer mit der Kartenausgabe nachkommen kann, so erscheint es doch wünschenswert, diese Zahl etwas zu erhöhen. Dies und der Umstand, daß bei der ersterwähnten, in Wien erprobten Konstruktion sogenannte Muldenstühle notwendig sind, die zwar bei den Pferdestellwagen in Wien jahrelang versucht sind, aber doch einzelne Gegner gefunden haben, veranlaßten den Verfasser darüber nachzudenken, ob es nicht möglich wäre, Wagen ohne oder mit nur wenigen Muldenstühlen mit einem größeren Fassungsraum auszuführen. Hiefür schienen von vorne-

fann, ist dies bei geschlossenem Obergeschoß nicht mehr möglich. Wenn man auch bei solchen Wagen mit dem Rücken an die Seitenwand angelehnt und mit dem Gesicht gegen die Wagenmitte zu gewendet — mit seitlichen Schritten an den sitzenden Fahrgästen vorbeisicheren kann, so erschien es doch wünschenswert, die Anzahl der Längsbänke für Sitzgelegenheiten zu vermindern, um das nicht gerade bequeme Vorbeisicheren auf eine kurze Wegstrecke zu beschränken. Weiter ist es wegen der Durchfahrten unter den Viadukten und zur Erzielung einer ausreichenden Stabilität notwendig, den Wagen möglichst niedrig zu bauen und den Seitenwandflächen das kleinste Ausmaß zu geben. Diesen Bedingungen wurde durch die vom Verfasser zum Patent angemeldete Neuausführung eines Längssitzwagens Genüge geleistet.

Die Stufe zwischen dem Längsgang im Untergeschoß und der hinteren Plattform, die sonst meist in

* Beschreibung in der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ Nr. 40 vom 5. Oktober 1913, Nr. 10 vom 8. März 1914 und Nr. 20 vom 17. Mai 1914.

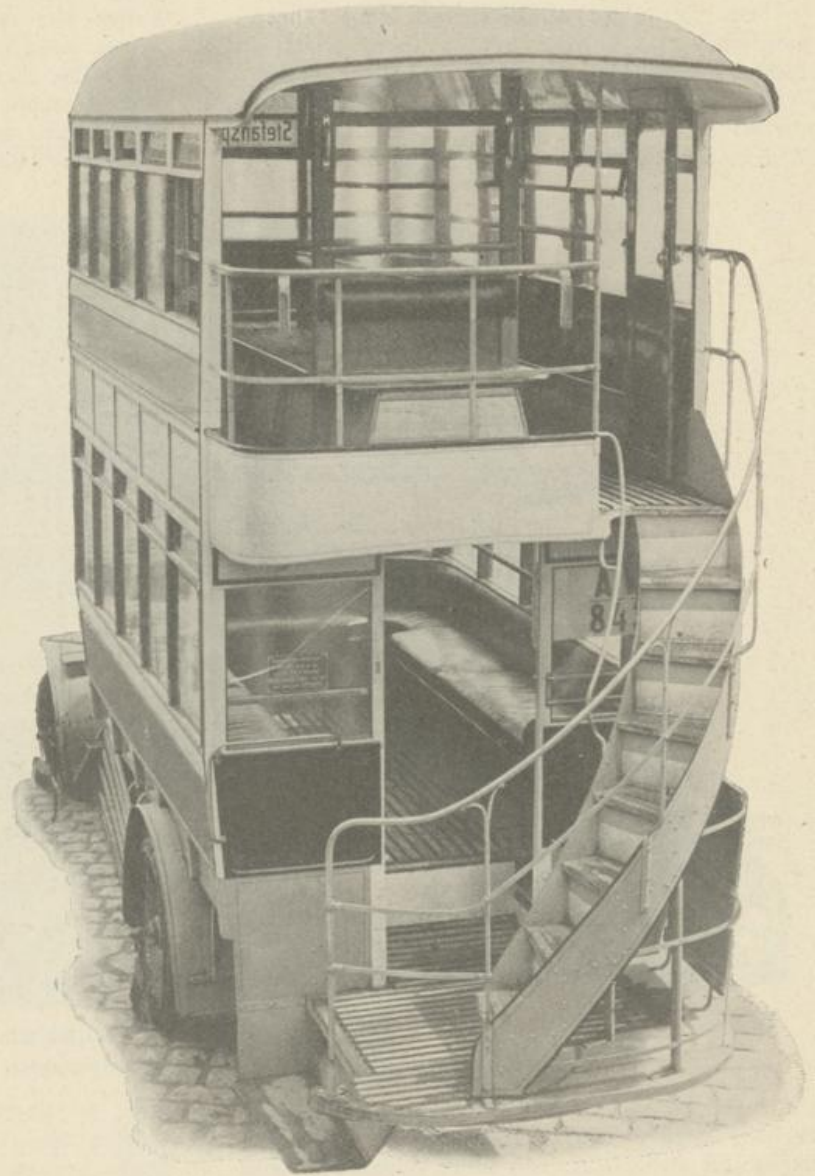
** Beschreibung in der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ Nr. 42 vom 18. Oktober 1914.

der Türöffnung selbst liegt, wurde in das Wageninnere vorgeschoben. Dementsprechend sind die beiden hinteren Endsitze vertieft angeordnet; ferner sind die beiden unteren Längsbänke vorne durch eine Querbank miteinander verbunden; sie bilden also bei der Vorderwand des Wagens eine Mulde. Oberhalb dieser unteren Querbank ist im Obergeschoß ein Quergang angeordnet, der die beiden oberen seitlichen Längsgänge miteinander verbindet. Im Obergeschoß liegt ganz vorne eine Querbank mit vier Sitzplätzen und diesen gegenüber eine kurze zweisitzige Querbank, die die beiden mit den Rückenlehnen aneinanderstoßenden Längsbänke nach vorne abschließt; jede Längsbank ist nur für vier Personen bestimmt. Hinten schließt sich auch wieder eine zweisitzige kurze Querbank an.

Während man also bei den bisher bekannt gewordenen Ausführungen von Längssitz-Autobussen mit offenem Obergeschoß — wie solche beispielsweise in Berlin in Betrieb stehen — auf den zwei oberen Längsbänken 8—9 Sitzplätze nebeneinander hatte, so daß der ganz vorne sitzende Fahrgast sich in den äußeren Längsgängen neben 7—8 Personen vorbeidrücken mußte, hat man bei den neuen Wiener Wagen im Obergeschoß höchstens vor vier Personen vorbeizugehen. Der vordere Quergang ermöglicht es übrigens den Fahrgästen, sich jenen seitlichen Längsgang zum Durchgehen auszuwählen, der etwa schwächer besetzt ist. Jeder der beiden oberen Längsgänge ist durch eine Tür mit der hinteren oberen Plattform in Verbindung. Der hintere Abschluß der beiden oberen Längsbänke durch eine kleine zweisitzige Querbank vermindert die Zahl der Längssitze und ermöglicht die Verwendung zweier Drehtüren, die an das hintere Ende der beiden oberen Längsbänke vorgerückt sind, wodurch die dem Winddruck ausgesetzte Seitenwandfläche verkleinert wird. Dieser neue Wagen hat 32 Sitzplätze (16 oben und 16 unten). In dem sehr geräumigen Untergeschoß in der Wagenmitte sind fünf Stehplätze zugelassen worden. Bei mittlerem Einstieg auf die hintere Plattform — nach dem Berliner oder Pariser Muster — sind dort noch weitere drei Stehplätze zulässig. Dieser neue Wagen mußte unter den erwähnten Voraussetzungen allerdings 21 M. breit gemacht werden (gegen 2 M. bei den bisherigen Wagen), was aber für unsere Verhältnisse durchaus zulässig erscheint. Dabei ist der Wagen nur um 5 Zentimeter höher als der frühere Wagen und wiegt nur 1580 Kilogramm, das ist ungefähr 100 Kilogramm mehr, als der bisherige Wagen. Die Nachteile des neuen Kraftstellwagens sind hauptsächlich die Notwendigkeit, sowohl im Untergeschoß als auch im Obergeschoß neben den Füßen der sitzenden Personen vorbeizugehen zu müssen, sich also insbesondere im Obergeschoß etwas durchzudrängen, wogegen bei den erst-

ausgeführten geschlossenen Decksitzwagen alle Gänge frei von den Füßen der sitzenden Personen sind, was sowohl für die sitzenden als auch für die stehenden Personen naturgemäß angenehmer ist.

Im Obergeschoß kann man bei diesem Wagen im Sommer die oberen Seitenwandfenster beiderseits herausnehmen und durch Regenplachen ersetzen. Der Wagen wird dann kaum heißer sein als ein ganz



Der neue Wiener Kraftstellwagen von hinten gesehen.

offener Wagen, da das Dach vor den Sonnenstrahlen schützt. Die praktische Erprobung soll nun ergeben, ob dieser neuen oder der ersten Konstruktion der Vorzug gebührt. Für die ganz niedrige Type der Decksitzwagen mit seitlichem Einstieg läßt sich diese Anordnung nicht in zweckmäßiger Weise ausführen. Man muß daher für solche Wagen bei der ursprünglichen Konstruktion — die wieder andere große Vorteile hat und dabei immerhin 33 Sitzplätze aufweist — verbleiben. Der neue Wagen wurde in der Werkstätte der städtischen Stellwagenunternehmung erbaut. Es haben sich dabei die Herren Oberinspektoren Ingenieur Verball und Symonds um die Konstruktion verdient gemacht.