

DIRK WINKLER, FÜRTH

Doppelstockwagen auf Berliner Bahnen in preußischer Zeit

1. Vorgeschichte

Die Idee, Personenwagen mit Plätzen für Reisende in mehreren Ebenen zu bauen, ist nahezu so alt, wie die Eisenbahn in Deutschland. Bereits Friedrich List skizzierte 1833 einen doppelstöckigen, zweiachsigen Reisezugwagen, wie sie in ähnlicher Ausführung 1839 bei einer Probefahrt auf der Münchener Eisenbahn oder der Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth verkehrten. Wagen mit einem komplett genutzten Obergeschoss traten ab 1850 vor allem in Frankreich in Erscheinung. Ihre Ausführung wies noch durchlaufende Längsträger auf, die ab der Mitte der 1860er Jahre konstruktiv durch an den Fahrzeugenden hochgekröpfte Längsträger abgelöst werden sollten.

2. Omnibuszüge mit doppelstöckigen Personenwagen nach Grünau

In den ersten Jahrzehnten bestimmten die aus dem einstigen Kutschenbau abgeleiteten Abteilwagen maßgeblich das Bild der Züge im Berliner Personenverkehr. Seit 1877 experimentierten die verschiedenen Bahnverwaltungen mit unterschiedlichen Fahrzeugen, mit denen sie den wachsenden Personennahverkehr auf den Vorortstrecken sowie der Ringbahn bewältigen wollten. Neben unterschiedlichen Dampftriebwagen kamen auch sogenannte Omnibuszüge zum Einsatz, die mit einer kleinen Lokomotive bespannt einen bis drei Personenwagen 3. Klasse beförderten.

Auf der Strecke zwischen Berlin und Grünau verkehrte ab 1879 zu diesem Zweck ein speziell gebauter doppelstöckiger Personenwagen, der im Gegensatz zu den nur 40 Personen fassenden Wagen mit immerhin 100 Passagieren die zweieinhalbfache Beförderungskapazität besaß. Der Bauverein „Adlershof-Grünau“ hatte beantragt, ihm einen Mitbetrieb auf der Berlin-Görlitzer Eisenbahn zu gestatten. Da der vorgesehene Einsatz eines Rowanschen Dampftriebwagens abgelehnt worden war, nahm der Verein Kontakt zur Firma Krauß & Co. in München auf, um eine „Tramway-Maschine“ für den geplanten Einsatz zu erhalten.

Der erfolgreichen Zusage folgte die Genehmigung des vorgesehenen Betriebes unter Auflagen. Dazu gehörten u. a. eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und keine Gepäckbeförderung; außerdem mussten die Züge kleine Schutzwagen mitführen. Daraufhin wurde vereinbart, dass Krauß & Co. u. a. die Fahrzeuge unentgeltlich stelle, die Berlin-Görlitzer Eisenbahn den Betrieb führe und der Gewinn des Betriebes zu gleichen Teilen aufgeteilt werde. Der Omnibusbetrieb wurde am 9. September 1878 eröffnet. Der Betrieb wurde mit kleinen, zweiachsigen Tramway-Lokomotiven mit 25 PS Leistung durchgeführt, die anfänglich ein bis drei „gewöhnliche Personenwagen III. Klasse“ beförderten. Im Frühjahr 1879 ließ Krauß zweistöckige Personenwagen bauen. [1], [2], [3]

Der vierachsige Wagen war so konstruiert, dass er sich in der Form dem Lichtraumprofil anpasste und es voll ausnutzte. Die zwei-



Bild 1 In Frankreich waren doppelstöckige Personenwagen weit länger als auf deutschen Eisenbahnen im Gebrauch. Hier steht ein Zug aus unterschiedlichen Wagen im Bahnhof Nogent-le-Perreux des Pariser Vororts Nogent-sur-Marne an der Strecke Paris-Mulhouse um 1900.

(Histor. Postkarte, Sammlung Dirk Winkler)



Bild 2 Im Jahr 1878 lieferte die Firma Krauß & Co. in München einen doppelstöckigen Wagen sowie eine Tramway-Lokomotive für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Das Bild zeigt den Probetrieb des Wagens auf dem Münchener Werksgelände mit einer Tramway-Lokomotive ähnlicher Bauart, die allerdings nicht nach Berlin geliefert wurde. (Werkfoto Krauß, Sammlung Dirk Winkler)

Bild 3 Seit Ende der 1870er Jahre setzte die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn doppelstöckige Personenwagen auf der Ringbahn ein. Da sich diese „Etagenwagen“ im täglichen Einsatz nicht bewährten, wurden sie aus dem öffentlichen Verkehr zurückgezogen und für Dienstpersonenzüge zur Eisenbahnhauptwerkstatt Tempelhof genutzt.

(Foto Sammlung Dirk Winkler)



achsigen Drehgestelle mit kleinem Raddurchmesser gestatteten tief liegende Langträger, so dass der Einstieg von den damals recht flachen Bahnsteigen ohne zusätzliche Trittstufe am Wagen auf die Plattformen möglich war. Wendeltreppen auf den Plattformen ermöglichten den Zugang zum oberen Fahrgastabteil, das abgechrägte Seitenwände besaß. Die Fahrgasträume im unteren sowie im oberen Stockwerk boten zusammen 100 Plätze. Omnibuszüge mit diesen Wagen verkehrten bis zur Verstaatlichung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn im Jahre 1882. [4]

3. Doppelstockwagen für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn

3.1 Etagenwagen für die Verbindungsbahn

Ab Mitte der 1860er Jahre wurden in zunehmendem Maße auf französischen Bahnen doppelstöckige Wagen eingesetzt, die über Stirnwandtreppen verfügten. Diesem Vorbild folgend, führte die Altona-Kieler Eisenbahn 1868 erstmals sechs doppelstöckige Wagen III. Klasse ein. Gebaut hatte sie die „Berliner Actien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf“. [5] Wagen ähnlicher Bauart folgten u. a. für Bahnen im Rheinland und Thüringen. [6]

Bereits zwischen 1873 und 1876 hatte die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (NME) für den „Localverkehr“ auf der „Berliner Verbindungsbahn“, wie die Ringbahn damals noch genannt wurde, zwölf „Etagenwagen“ beschafft. [7]

Die ersten Wagen kamen, wie die Altona-Kieler Wagen, von der AG für Fabrikation von Eisenbahnbedarf, der ehemaligen Pflugschen Eisenbahnwagenbau-Anstalt. Weitere Wagen wurden von der Breslauer AG für Eisenbahnwagenbau sowie der AG für die Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz, der späteren WUMAG, geliefert. Allen Wagen war gemein, dass sie unten als Abteilwagen, im Obergeschoss jedoch in Form eines Durchgangswagens gestaltet waren. Der Zugang zum Obergeschoss erfolgte über an den Stirnwänden angeordneten Treppen. [8]

3.2 Die Bauarten der Berliner Doppelstockwagen

Vermutlich übernahm die Königliche Eisenbahn-Direktion (K.E.D.) Berlin alle zwölf Wagen, musterte jedoch die sechs (?)

Pflugschen Wagen noch vor 1911 aus. Von den beschafften Etagenwagen, wie sie auch das offizielle Wagenverzeichnis der K.E.D. Berlin nennt, waren 1911 noch sechs Stück in drei Bauarten vorhanden. Die Wagen der drei Bauarten sind in nachfolgender Tabelle zusammengestellt. Neben der Breslauer AG stammen zwei Wagen von der am Spandauer Schiffahrtskanal gelegenen, 1867 gegründeten und bereits 1879 wieder geschlossenen, Norddeutschen Fabrik für Eisenbahnbedarf.

Nummer	Gattung	Lieferer	Lieferjahr	Sitzplätze	LüP	Achsstand
3985	BCe	Breslauer AG	1876	16/58	12130	4870
3986	Ce	Breslauer AG	1876	74	12130	4870
3987	Ce	Breslauer AG	1876	78	12130	4870
3988	Ce	Breslauer AG	1874	84	11950	5100
3989	Ce	Norddeutsche Fabrik	1873	80	10660	5000
3990	Ce	Norddeutsche Fabrik	1873	80	10660	5000

Allen Wagen waren ein tiefliegenden Langträger sowie ein höher ausgeführter Vorbau mit Pufferbohle eigen, die durch einen kräftigen Rundanker verbunden waren. Zudem wurden die Achsen von unten über lange Blattfedern abgefedert. Im Bereich der unteren Etage besaßen alle Wagen auf jeder Seite fünf nach außen aufschlagende Drehtüren, die den Zugang zu den Abteilen ermöglichten.

Die Wagen 3985 bis 3987 wiesen die Besonderheit auf, dass die Radscheibe in den Bereich des Wagenkastens hineinragte, so dass in den betroffenen Abteilen blecherne Radkästen unter den Bänken vorhanden waren. An beiden Wagenenden waren 1100 mm breite Plattformen vorhanden, die mit Scherengittern verschlossen werden konnten. Von ihnen führten jeweils zur Fahrtrichtung versetzt angeordnete Treppen zur oberen Etage. Die obere Etage war mit 2410 mm Breite schmaler ausgeführt, als der untere Bereich des Wagenkastens mit 2550 mm. Die unteren Abteile besaßen in der 2. Klasse gepolsterte, in der 3. Klasse Holzbretterbänke. Der obere Fahrgastraum war mit hölzernen Lattenbänken in Längsrichtung ausgerüstet.

Der Wagen 3988 verfügte über keine Plattformen, sondern nur über Trittstufen, die zu den leicht gewundenen, jeweils zur Fahrtrichtung versetzt angeordneten Treppen führten. Die untere Etage war ebenfalls in der üblichen Bauform von Abteilwagen gestaltet, die obere Etage besaß ebenfalls Querbänke, die von einem Mittelgang aus zu erreichen waren. Die beiden Wagen 3989 und 3990 verfügten nur

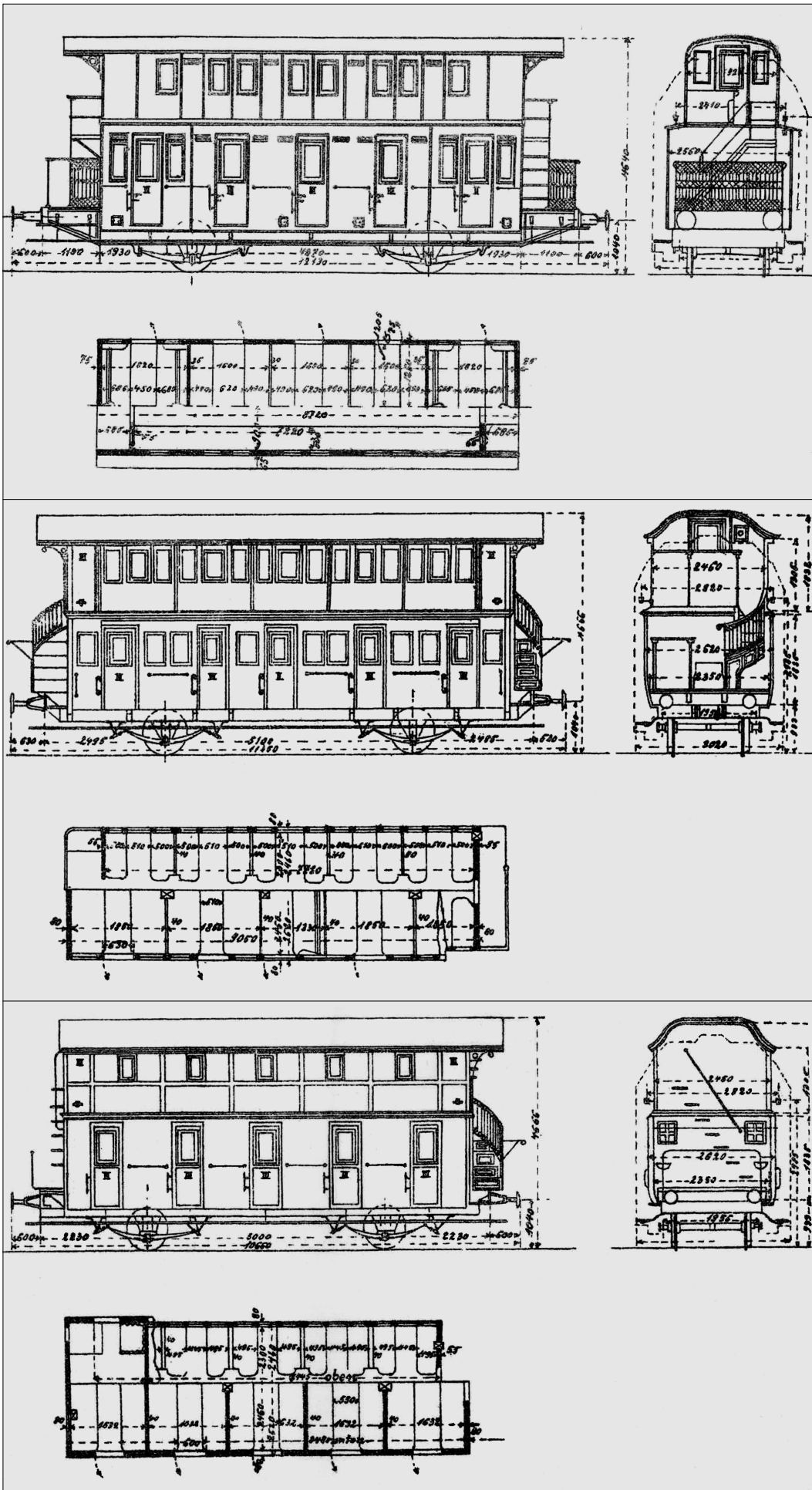


Bild 4 Bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn waren diese drei Typen von Doppelstockwagen eingesetzt: oben: Wagen 3985 mit 2.-Klasse-Abteil (3986, 3987 waren bauartgleich, aber reine 3.-Klasse-Wagen), Mitte: Wagen 3988, unten: Wagen 3989, 3990. Die Zeichnungen geben den Zustand bei der Königlich Eisenbahn-Direktion Berlin wider.

(Repro aus [9])