

# Die Straße ruft

---

---

Von Reichsbahnoberrat Hans Culemeyer, Berlin

Sonderabdruck aus dem amtlichen Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ „Die Reichsbahn“, Heft 18 vom 2. Mai 1934

# Digitized by Google

Digitized by Google

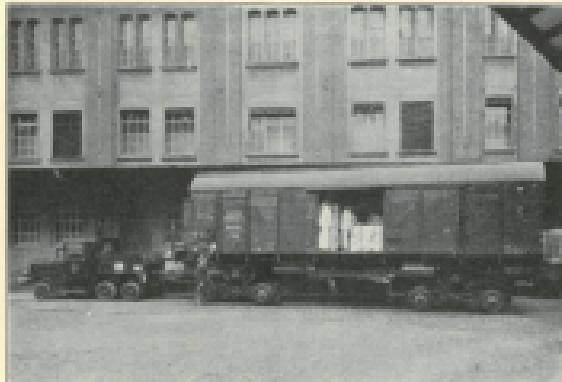


Foto 1

## Die Straße ruft

Von Reichsbahnoberrat Hans Culmann er, Berlin

Schloss und Straße haben Vereinigung gefeiert! Die Mutter allen Verkehrs — die Straße — war im Verlauf der letzten 100 Jahre alt und etwas geworden. Die großen Straßen des Landverkehrs waren der gewanderten, mehrfach schnelleren und geistigeren Tochter — der Schiene — zu gewichen, deren Leistungen im ungemeinen wuchsen und die ihrer Mutter schließlich nur noch ein beschiedenes Basis im engsten Nahverkehr gewente ... Die Schiene hatte die Straße verlassen. —

Durch den kimmernden Motor aus dem Schlaf geweckt, erholtete die Straße nach dem Weltkrieg zu neuem Leben. Der Motor stellte jedoch seine Forderungen — verlangte, daß die Straße sich verschleife, sich glänze, die Bahn verbreite und verstellte. Anspruchsvoll quante der Kraftwagen, anfanglich wie das Fuhrwerk, einerseit nur Zulieferer und Verteiler der Bahn- und Ortsstädte, bald darauf das Netz seines Güterdienstes vom Nahverkehr aus über ganze Länder. In der Folge beklagten sich Eisenbahn und Straße jahrelang in belästigendem Wettbewerb. Die großen Leistungen des Kraftwagens, gesteigert noch durch ungewöhnliche Verbesserungen im auszweitenden Straßenbau, zwangen zur Anerkennung seiner Verdienst. Die Schiene hatte nach dem Kriege im Landverkehr ihre Abriegelung verloren. Die Reichsbahn erkannte in der Eingliederung des Lastkraftwagens als Teilnehmer in ihrem Verkehrs-

dienst diejenige Lösung, die der Volkswirtschaft am dienlichsten war.

Der Rat des Pabors, den Streit zwischen Schiene und Kraftwagen zu begradigen, ist nicht umschiffbar verhakt. Die Reichsbahn stellt zur Zeit Tausende von Lastkraftwagen in ihren Güterdienst ein, so mit der Durchführung eines großzügigen Arbeitsbeschaffungsprogramms der Wirtschaft starkste Anstrengungen gebend.

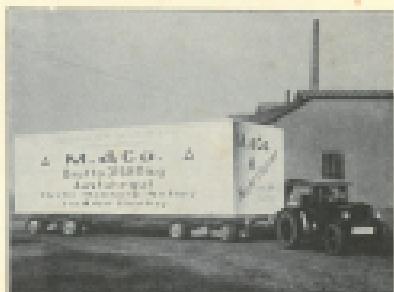


Foto 2. Reklamierung einer großen Exportkraft

Schiene und Straße reichen sich wieder die Hand. Ein gleichgeschlechter Wettbewerb um die Hebung der Vorteile eines jeden Verkehrsmittels wird in Zukunft zur gegenseitigen Belohnung beider Leistungen und zum Wohle des Volksgenossen beitragen. —

trägt Schiene und auf diesem stehen den Güterwagen, für den das Fahrzeug ein fahrbares Anschlängchen vom Ueberbahnhof bis zum Empfänger der Ladung bildet.

Die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs, das in erster Linie für die Bedienung zweckmässiger

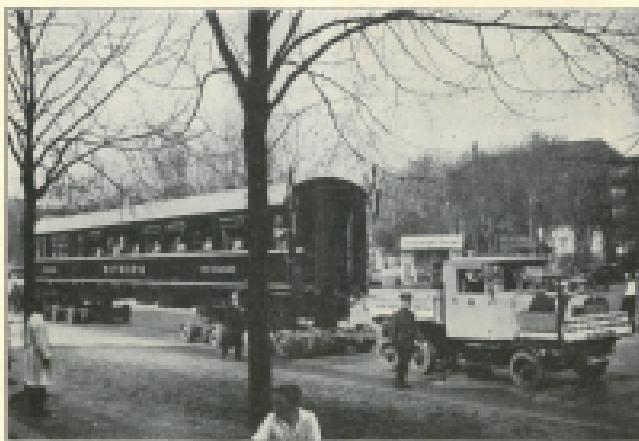


Bild 3. Ein Mitropa-Speisewagen läuft durch die Straßen Berlins.

In besonders auffälliger Weise ist die Verbindung von Straße und Schiene durch das neueste Verkehrsmittel der Reichsbahn, das Straßenbahnzug für Eisenbahnwagen, bewirkt worden. Ein ganz überzeugtes Urtheil eines unbestechlichen Straßentheoretikers

Güterwagen gedacht war, aber auch für die Unterhaltung jedes anderes Schwerlast selbst der größten

1) Seite „Die Reichsbahn“ 1918, Teil 28, „Das Straßenfahrzeug für Eisenbahnwagen“, Karte „Zeichnung des Versuchs-Mitropa-Speisewagens Eisenbahnenverwaltung“ 1918, Heft 46, „Auto-Haus-Fahrzeuge mit Wagenteilen“.



Bild 4. D-Zug-Passwagen auf zwei Straßenfahrzeugen der Reichsbahn mit 4 Fahrgästen und 32 Gästen sitzend.

Ablenkungen gewogen ist (Bild 2), wurde schließlich der Vorberichterstaat zu der Ausstellung „Deutsches Volk — Deutsche Arbeit“ (Berlin 21. April bis 3. Juni 1934) unter Beweis gestellt, Sachsen-



Bild 2. Einzelne Trolleybusse auf dem Weg zur Ausstellung (Kaiserdamm, Charlottenburg).

Passaherrenwagen vom leichtesten, 60 t schweren Schleissenzwischenwagen bis zum 36 t schweren, 223 m langen Metropo-Speisewagen wurden über die Straßen Charlottenburg zum Ausstellungsgelände

eine starke Werbung für die sehenswerte Ausstellung betreibend.

Unter den Höhepunkten dieser Fahrzeuge, die Beförderung eines Metropo-Speisewagens (Bild 3) mit den Vorlieben der im- und ausländischen Presse, berichtet bereits die vorige Nummer der „Reichsbahn“ eingehend.

Der Anfang machte ein D-Zugpostwagen (Bild 4), der wie sämtliche D-Zug-, Elisen-, und Achsenzug-Triebwagen auf zwei Straßenfahrzeugen mit 4 Fahrgestellen und 12 passagierfreien Rädern befördert wurde, während die hölzernen Vierachsiger Elektro-Großfahrtwagen und alle zweizässigen ein Straßenfahrzeug mit 2 Fahrgestellen und 16 Rädern genügten (Bild 5).

Da der Ausschlagswinkel der Dreigelenksteile bei den erstmals gebauten Wagen nach den großen Fahrbögen der Kreise, dagegen nicht den bis auf 20 m herabnehmbenden Straßenbögen genügte, wurden durch Anziehen der Pedalhebeln die Wagen der Dreigelenksteile so weit angehoben, daß nunmehr die Dreigelenksteile sich frei unter dem Wagen herausdrücken konnten. Eine entsprechende Aufhängung der Oberleitung und eine behelfsmäßige Verkleinerung des Giebeldaches stellte die einsatzreiche Anstellung des Wagenkastens auf die Dreigelenksteile wieder her.

Bei den Fahren mit zwei Straßenfahrzeugen wurde das vordere selbsttätig vom Schlepper



Bild 3. Rheinlandzugwagen auf zwei Straßenfahrzeugen, das vordere von Schleyer, das hintere von Flindt gesteuert.

zugeführt. Die Reichsbahn konnte, gestützt auf das ausgangsgrößte Straßenfahrzeug, den Wunsch der Ausstellungsteilnehmer nachkommen und die neuen D-Zug-, Elisen-, Trieb-, Großfahrt-, Rangier-, Arbeits- und 20-t-Wagen unter der leichten Teilnahme der Bevölkerung zum Ausstellungsgelände führen, durch diese Fahrten selbst

mittels der Deichsel gesteuert, während das hintere Fahrzeug unabhängig von dem vorderen von zwei die hintere Deichsel tragenden Leuten von Hand gesteuert wird (Bild 6). Das hat den großen Vorteil, daß das hintere Dreigelenk nach Belieben

<sup>1</sup> Vgl. „Reichsbahn“ 1934, S. 42.

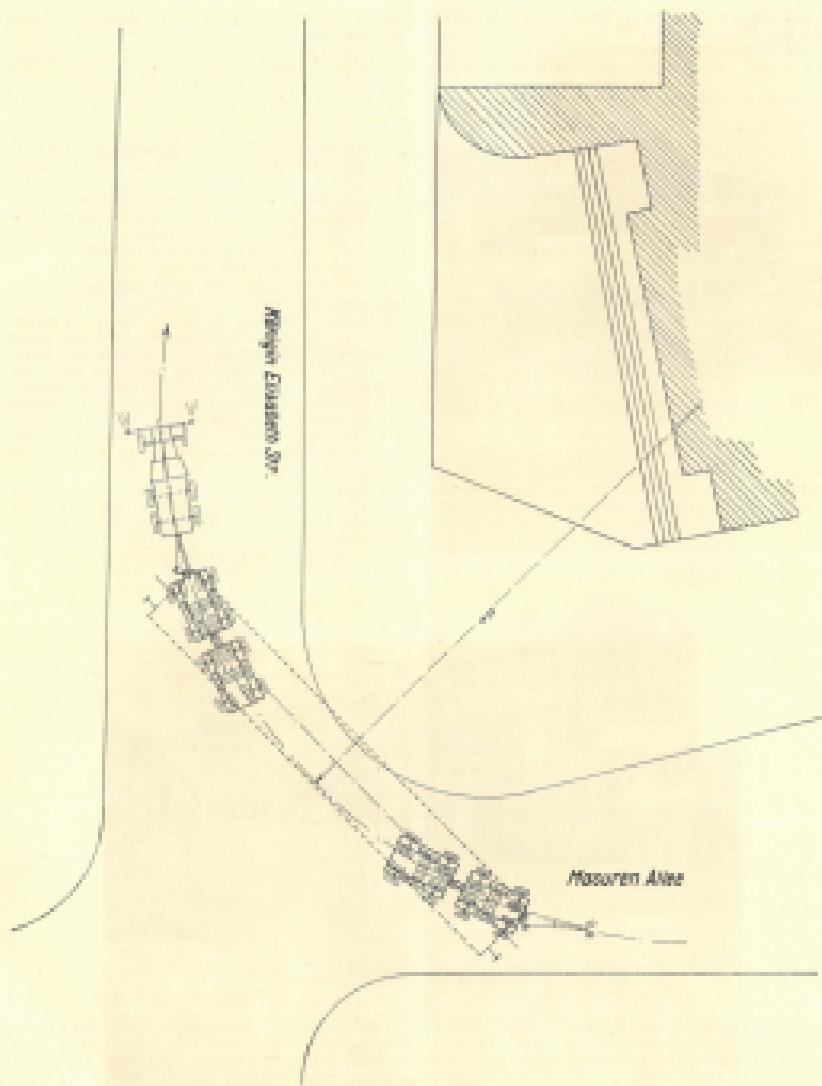


Bild 7. Linienschema bei Verwendung von 2 Straßenfahrzeugen vor 12 Radern unter einem Drehenstiftwagen

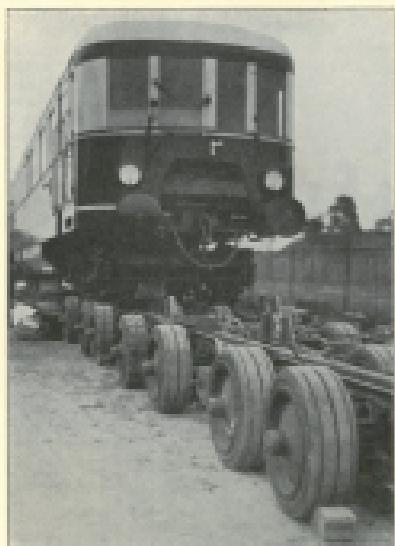


Bild 8. Aufnahme eines 400-PS-Triebwagens von der Unterfahrtstraße aus. Der Wagen ist auf den beiden vorbereiteten Straßenfahrzeugen.

eingeschlagen und somit die Fahrt des langen Wagens jeder Waggonierung angepaßt werden kann (Bild 7).

Die Bedienung dieser langen Wagen erfolgte ohne jede Steuerung. Insbesondere verließ die Fahrt mit dem Mitropa-Spedewagen fast geräusch- und erschütterungsfrei zur größten Zufriedenheit der Gäste, denen selbst das Hinweggleiten des Spedewagens über eine hohe Polderrampe bei der Fahrt aus dem Ausstellungsgelände nicht fühlbar wurde.

Da die Maschinenfahrgestelle des 400-PS-Triebwagens (Bild 8) sich nicht auf die engen Straßenbögen einzuschlagen ließen, wurden diese Fahrgestelle gegen gewöhnliche ausgewechselt. Das hatte andererseits den Vorteil, daß nunmehr die Maschinenfahrgestelle auf der Ausstellung für sich besonders geeignet werden konnten.

Das Abschluß der 16 Fahrten bildete die Bedienung eines für die Ausstellung bestimmten geschweiften 25-t-Wagens über durch ganz Berlin. Der historischen Bedeutung dieser Fahrt entsprechend wurden sonst Achtungsgesäus eingetragen vor der RBB Berlin (Tempelhofer Ufer), ab dann vor dem Reichsbahn-Zentralamt (Hausisches Ufer) (Bild 9) und schließlich vor dem Gebäude der Hauptverwaltung der Reichsbahn in der Wilhelmstraße — ein Ereignis für das sich dringende Publikum!

Inzwischen sind seit Anfang Oktober 1933 Straßenfahrzeuge der Reichsbahn der stärksten Beladung im laufenden Dienst bei der Zulieferung ganzer Waggonladungen durch die Straßen der Stadt Viersen unterworfen worden. Die Großfirma Kaiser's Kaffeehauskette war die erste deutsche Firma, welche in großzügiger Weise



Bild 9. Geschweifter 25-t-Wagen auf einem Mischfahrzeug mit einem Straßenfahrzeug der Reichsbahn durch ganz Berlin (Achtungsgesäus vor dem Reichsbahn-Zentralamt!)

das neue Fahrzeug in ihren Dienst einzuführen. Wie beweist die Entladung einer Sendung Kaffeesäcke über den Fußsteig hinweg vor sich geht, zeigt Bild 10. Die Entladestrecke ist so kurz, daß es nicht lohnt, den G-Wagen vom Straßenfahrzeug abzuheben. Auf Grund der sehr befriedigenden Ergebnisse, welche die Firma Kaiser bei der Bedienung der Straßenfahrzeuge erzielen konnte, wird von ihr auf dem Werkhof der Schokoladenfabrik eine größere Schiebedrehbankanlage eingerichtet, die das leichte Umdrehen der Wagen von den Ladestäben gestattet. Auch die Bilder 11)

„Auf Ihren Wunsch hin bestätigen wir Ihnen gerne, daß sich die Erwartungen, die wir für unseren Betrieb bei Einführung des Straßenfahrzeuges hatten, in vollem Umfange erfüllt haben. Absetzen von den Rücksäcken Ent- und Verladen der Waren gegenüber der An- und Abfuhr zwischen Wagen und Betrieb durch Fahrwerke haben wir durch die Verwendung des Straßenfahrzeuges erreicht, daß trotz leichterer Versackung empfindlicher Waren in Wellkartons gegenüber früher Kosten die Bruttogehalts ganz erheblich herabgesetzt werden ist.“

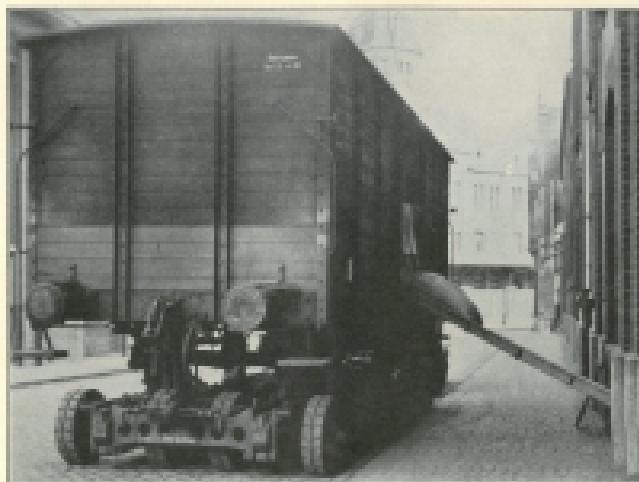


Bild 10. Entladen von Kaffeesäcken aus einem auf dem Straßenfahrgestell stehenden G-Wagen mittels Haken in die Lagerställe der Fa. Kaiser Kaffeeanstalt, Viersen.

und 11 aus dem gleichen Betriebe lassen erkennen, wie sehr sich die Entladung von Kisten oder Ballen für eine Firma vereinfacht, der die Ladungen als Ganzes mit Straßenfahrzeugen auf den zentralen Werkhof aufzunehmen wünscht. Die Firma braucht nicht mehr an der Ladestraße die witterungs- und stadtgebundenen Störungen mit mehrfacher Unterbrechung des Ladegeschäfts zu ertragen. Das Ladegeschäft kann dank dem Straßenfahrzeug zweckmäßig im Werkhof in einem Zuge mit wesentlich geringerem Personal- und Packmaterialaufwand, in stark verkürzter Zeit und bei größerer Sicherung der Ware erfolgen.

In einem Schreiben an die Reichsbahndirektion Köln vom 22. März 1934 gibt die Firma Kaiser ihrer Ansicht über das Straßenfahrzeug der Reichsbahn wie folgt Ausdruck:

<sup>1)</sup> Abbildung siehe S. 41.

Auch hier liegen die Verhältnisse beim Transport der Kohlen für unser Knochenhaus in der Abteilung Schokoladenfabrik. Sofern werden die Kohlen mit dem Schaukel vom Wagen in Kippwagen geladen und auf dem Lagerplatz wieder vom Kippwagen auf Haufen geschüttet. Durch die Verwendung des Straßenfahrzeuges wird ermöglicht, daß wir unter weitestgehender Säuberung der Kohlen die Anladung mit einem Becherwerk direkt aus dem Wagen auf den Kohlenlagerplatz bewerkstelligen können.

Ganz allgemein gesprochen, sehen wir für unseren Betrieb in der Verwendung des Straßenfahrzeuges eine wesentliche Verbesserung der ganzen Lade- und Abfuhrverhältnisse.“

Die Entladung eines B-Wagens im Kofferaufzug der Firma Kaiser zeigt Bild 12. Die Zeichnung dieser von Hand zu entladenden Kofferaufzugswagen verdeutlicht nach verdecktem Schieberug



Bild 11. Hochdeutzer Eisenwagen auf einem Straßenzug vor dem Werk der Firma Kaiser.

bereits eine erhebliche Entlastung für die Firma. Wie begannen wird sich aber erst die Kohlenzulieferung ein Werk gestalten, wenn die Wagen mit Straßenfahrzeugen zugefahren werden, die mit einer hydraulischen Kippvorrichtung versehen sind und die 20 t Kohle unter größter Schonung in wenigen Minuten den Abnehmer auf den gewünschten Platz liefern! Die Entwicklungen befinden sich zur Zeit

in der Durchbildung und werden in Kürze bereit sein.

Die guten Erfolge der Firma Kaiser haben zwei weitere Firmen in Viersen veranlaßt sich die Güterwagen mit Straßenfahrzeugen der Reichsbahn ins Haus fahren zu lassen. Es sind das die Texelfirmen Ponge & Zehn, welche Kohlen und Baustoffe liefern, und neuerdings die Firma Jansen.

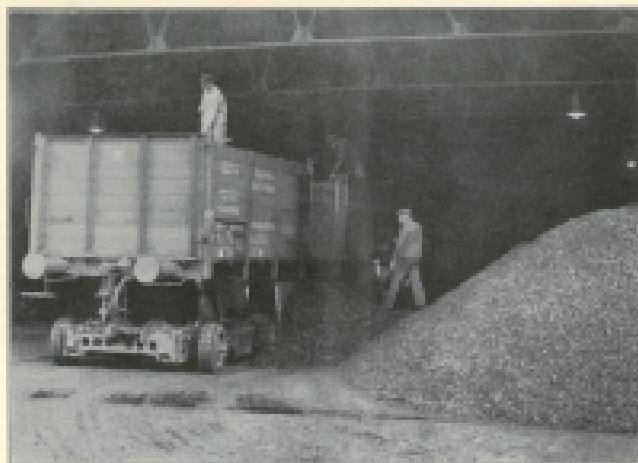


Bild 12. Entladung eines 20-t-Wagens im Kohleschuppen der Firma Kaiser in Viersen.

welche Konsequenzen mit Motorwagenstraßen erhält.

Dass auch die Stadtverwaltung von Viersen zufriedenstellend ist, zeigt folgender Zuschrieb des Oberbürgermeisters vom 9. April 1934, der vom Standpunkt der Ortspolizeibehörde und den Weizunterhaltungspflichtigen zur Stellung zu der Frage der Beförderung von Eisenbahnwagen über die Straße mittels Straßenfahrzeugen der Reichsbahn nimmt:

"Auf Ihre Rückfrage hinsichtlich des Straßenfahrzeugs für Eisenbahnwagen teile ich Ihnen folgendes mit, und zwar sowohl als Ortspolizeibehörde als auch als weizunterhaltungspflichtige Gemeinde.

Die mit dem Straßenfahrzeug in verkehrspolitischer Hinsicht gesuchten Erfahrungen

aufzuweisen hat, ihren eingehenden Bericht vom 29. April 1934, in dem sie im einzelnen die Verbesserung der Bekleidung von Gütern zwischen Eisenbahn und Werkhof oder Lager, volkswirtschaftlichen Vorteile und Vorteile für die Landwirtschaft, wirtschaftlichen Vorteile für Orte mit kleinen Bahnhöfen, Schonung der Güter,

Vorteile für die Straßenbenutzung und Unterhal tung und die Vorteile für die Reichsbahn (Feststellung der Ladestraßen usw.) behandelt, in folgenden Schlußworten zusammen:

"Die dargelegten Vorteile sind so groß, daß es aus volkswirtschaftlichen Gründen und im Interesse der Reichsbahn dringend erwünscht

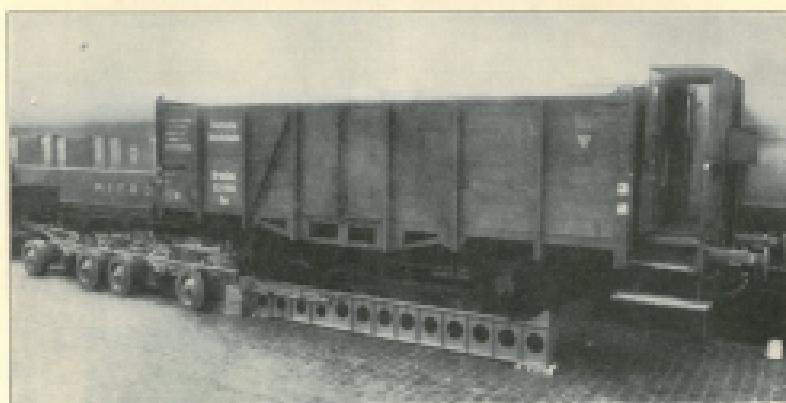


Bild 12. Abstellen eines Bodenwagens von einem Straßenfahrzeug auf ein lokomotiviertes Abstellgleis.

sind als günstig zu bezeichnen. Insgesamtliche Bedürfnisse des Fahrzeugs oder des Publikumskontakts waren nicht festzustellen.

In sicherheitspolitischer Hinsicht kann das Fahrzeug nach den bisherigen Erfahrungen als absolut zuverlässig angesehen werden. Gefahrenbedingungen, die sich stärker als der sonstige Straßenverkehr bemerkbar machen, waren bisher nicht festzustellen.

Hinsichtlich der Straßenbeanspruchung liegen bisher keinerlei Beobachtungsangaben vor, welche zu Klagen oder Beanstandungen Anlaß geben könnten. Von Klagen über Beschädigungen und dadurch verursachte Beschädigungen an Gebäuden ist nichts bekannt geworden. Auf jeden Fall waren bisher keine Beschädigungen der Häuser zu verzeichnen, die über diejenigen hinausgehen, wie sie der fiktive LKW-Verkehr mit sich bringt."

Und schließlich fügt die Reichsbahndirektion Köln, die die ersten Straßenfahrzeugverkehre

ist, den Einsatz weiterer Straßenfahrzeuge in jeder Weise zu erleichtern."

Die Bereitstellung der Eisenbahnwagen an verschiedenen Stellen eines Werkhofes, Platza oder an der Landstraße wird in den Fällen, wo längere Bf.- oder Parkaderestr. in Kauf genommen werden müssen, ganz wesentlich dadurch erleichtert, daß fahrbarer Abschlußgitter das Absetzen und Laden eines Eisenbahnwagens an jedem beliebigen Punkt ermöglicht (Bild 13 und 14). Das Abschlußgitter besteht aus einem geschwungenen Hochdruckrahmen, der im Spurabstand Schienenkopf (14). Die Schienen werden am Aufnahmenende mittels einer Handkarre beweglich gehalten, so daß sie mit den Schienen des herankommenden Straßenfahrzeugs überstimmen, das mit dem Abschlußgitter fest vergossen wird. Dies im Innern des Rahmens befindliche, hier angelegte gewissermaßen Räder gestalten ein leichtes Fahrgespann von Hand mit der nur 120 kg schweren Droschke. Auf der Ausstellung „Deutsches Volk — Deutsche Arbeit“ wird

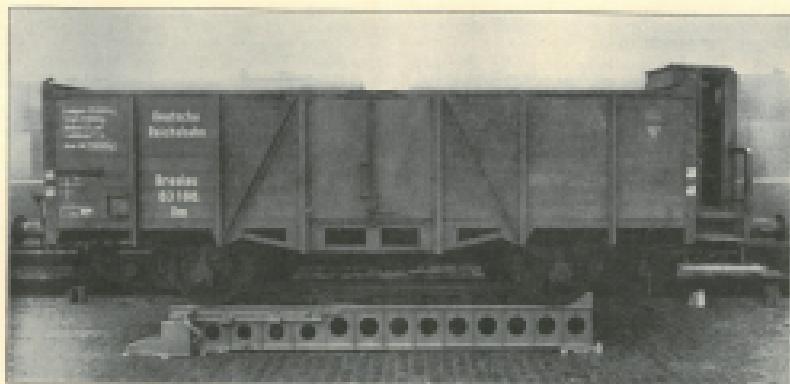


Bild 14. Zug-Wagen auf höherem Abschläpplatz abgestellt

diese Einrichtung bei dem Verfahren und Absetzen von Güterwagen mittels Straßenfahrzeugen täglich mehrmals vorgenommen.

Der vorstehende Aufzug sollte einen kurzen Überblick über die neuere Entwicklung des Schwerverkehrs der Reichsbahn auf der Straße geben. Die Zweckmöglichkeit des Straßenfahrzeugs gestaltet mit den verschiedenen Konstruktionsmöglichkeiten praktisch die Bewältigung aller in

Prag kommenden Schwerlasten. Wog doch der Spiekervagn mit rd. 60 Tonnen einschließlich Ladung 60 t und zusätzlich das beiden Sonderfahrzeuge 21,5 t. Auf 32 Räder verteilt, ergeben sich nur die geringen Radlasten von 24 t, während beispielsweise für den zuletzt genannten Regelgeschäftswagen (10,8 t Gewicht) Radlasten bis 3,75 t, d. h. 25% mehr, anzusehen sind. Dank dieser weiten Lastverteilung, der Schwingachsen, Lastausgleich-



Bild 15. Straßenfahrtzug der Reichsbahn mit 45 m langem Maßbaum am Brandenburger Tor

hebel und der weichen Federung passen sich selbst diese Schwerlasten ohne Schwierigkeit den Bedingungen der Straße an.

Weitere Straßenfahrzeugverkehre für die Zuführung von Güterwagen werden im KfzG erlaubt. Für Straßenfahrzeuge jedoch Schlepper und fertiggestellt ein Fahrzeug in Sattelschlepperbauart geht das Vollendung entgegen und 30 Straßenfahrzeuge des ersten zweifelhaften Bauart sind im Bau. Die Reichsbahn wird mit diesen Fahrzeugen

den Schwerverkehr auf der Straße gewachsen und. Und daß am 29. April der vom Schwarzwald auf der Schiene herangeführte, leichtlich geschilderte, 49 m lange Naturbaum mit einem Straßenfahrzeug der Reichsbahn durch das Brandenburger Tor nach seinem Aufstellungsort dem Lustgarten am Berliner Schloß geschoben werden konnte (Bild 12 und 13), ist ein Beispiel dafür, daß das Straßenfahrzeug nicht nur Riesen an Gewicht, sondern auch Riesen an Länge zu fahren vermag.



Bild 12. Straßenfahrt der Reichsbahn mit dem Naturbaum unter dem Lustgarten