

Baureihe 275 (Baureihe 165 ET/ES/EB)

Anstoß einen S-Bahn-Zug dieser Baureihe zu entwerfen, ist das Projekt der S2 von Rüdiger Hülsmann. Ihm und Rainer Hübner sei besonders für die hilfreiche Unterstützung gedankt.

Historie

In der Zeit von 1926 bis zum heutigen Tage haben eine Vielzahl an Fahrzeugtypen ihren Dienst auf den Strecken der Berliner S-Bahn versehen. Die Hauptlast trug dabei über viele Jahre die Baureihe 275, der sogenannte „Stadtbahner“. Es wurden insgesamt 634 Trieb-, 461 Steuer- und 173 Beiwagen in den Jahren 1928 – 1931 in Dienst gestellt.



Die Triebwagen erhielten in jedem Drehgestell zwei Gleichstromfahrmotore von je 90 kW Stundenleistung sowie eine selbsttätige elektropneumatische Steuerung. Der Triebwagenführer setzte den Zug durch einfaches Drücken auf einen Knopf in Gang, der weitere Schaltvorgang erfolgte durch ein Fortschaltrelais selbsttätig, sobald die Stromstärke auf einen bestimmten eingestellten Wert abgesunken ist. Mit dieser Motorsteuerung war man von der Geschicklichkeit des Triebwagenführers unabhängig. Eine Überlastung der Motore als auch ein unwirtschaftliches Fahren war somit unmöglich.

Die für 80 km/h zugelassenen Stadtbahnwagen besaßen eine elektrisch als auch pneumatisch zu betätigende einlösige Einkammer-Druckluftbremse und die bei der S-Bahn übliche Fahrsperrle.

In den Jahren 1965 bis 1969 wurde ein großer Teil dieser Fahrzeuge für den Einmannbetrieb umgebaut. Anstelle des einzelnen Frontscheinwerfers und der charakteristischen Oberwagenlaternen erhielt die Trieb- und Steuerwagen unterhalb der äußeren Frontfenster zwei Spitzen- und zwei separate Schlusslampen. Ferner wurde ein UKW-Funkgerät zum Empfang des Abfahrtauftrages eingebaut.

Derartig ausgestattet fuhr die Baureihe 275 im östlichen als auch westlichen Teilnetz der Berliner S-Bahn.

Im Januar 1984 gingen die Betriebsrechte für das in West-Berlin gelegene Netz an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) über. Von der Deutschen Reichsbahn wurden 119 Trieb- und 117 Beiwagen der Stadtbahnbauart übernommen. Ab dem Sommer 1984 wurden 95 für den Fahrgastverkehr vorgesehene Viertelzüge einer abermaligen Modernisierung unterzogen. Dabei erhielten die Fahrzeuge u.a. einen neugestalteten Führerstand.

Fahrbetrieb

Der S-Bahn-Zug ist dem Zeitraum nach seiner Modernisierung 1984 nachgestaltet. Eingebaut sind zwei Fahrstufen:

- | | |
|--------------|--|
| 1. Fahrstufe | 0 – 60 km/h für den innerstädtische Betrieb mit engen Bahnabständen, |
| 2. Fahrstufe | 0 – 80 km/h für Streckenbereiche mit weiten Bahnabständen. |

Fahrschalter, Bremsventil und Türschließer wurden animiert. Der Abfahrtauftrag erfolgt über UKW-Funk.

Die Schaltgeräusche des Fortschaltrelais wurden ebenfalls berücksichtigt.

Ich wünsche eine entgleisungsfreie Fahrt.

Peter.Schoetz@t-online.de