



Linie 1

Die Online-Zeitung der
Straßenbahnfreunde
Chemnitz e.V.



Ausgabe 68

Heft 1/2023

Mai 2023

Saisoneneröffnung im Straßenbahnmuseum

Nach gut dreimonatiger Schließzeit öffnete am 01. April 2023 pünktlich um 10:00 Uhr das Straßenbahnmuseum Chemnitz wieder seine Tore für seine Besucher.

An diesem Tag konnte erstmals die teilweise neu geordnete Ausstellung über die Geschichte des Chemnitzer Nahverkehrs aus drei Jahrhunderten betrachtet werden.

Die Präsentation unseres Buseums sowie Rundfahrten mit historischen Omnibussen waren Highlights der Saisoneneröffnung im Straßenbahnmuseum Chemnitz.

weiter auf Seite 4

Das Buseum entwickelte sich bei Jung und Alt zu einem Besuchermagnet der besonderen Art.



Foto: Uwe Wilhelm

Der Wagenpark der Chemnitzer Straßenbahn (Teil 8)



Foto: Sammlung Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

Die TATRA-Triebwagen Nr. 402, 403 und 404 warten 1969 im Betriebshof Altchemnitz (damals „Bahnhof der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft“) auf ihren Einsatz.

Mit der Lieferung der ersten vier TATRA-Triebwagen des Typs T3D begann im Dezember 1968 im damaligen VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt die Ära der Großraumwagen.

Wie unterschieden sich die neuen Fahrzeuge aus der damaligen CSSR technisch von den bisherigen Triebwagen? Wie bewährten sich die TATRA-Wagen im täglichen Einsatz? Was tat sich sonst noch im Wagenpark des VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt der Jahre 1969 bis 1975? Unser Beitrag auf **Seite 5** dieser Ausgabe beantwortet all diese Fragen.

Der Inhalt in Kürze

Das aktuelle Foto	Seite 2
Vereinsinternes: Schließzeit im Straßenbahnmuseum	Seite 3
Veranstaltungen: Saisonöffnung im Straßenbahnmuseum	Seite 4
Verkehrsgeschichte: Wagenpark der Chemnitzer Straßenbahn (8)	Seite 5
Museum: Gibts wieder mal was Neues an den Schmalspurfahrzeugen? ..	Seite 8
Zum Schluss:	Seite 10



Das aktuelle Foto



Nachdem im November 2022 das ehemalige Heizhaus und die daran anschließenden Garagen komplett abgerissen wurden, begann Anfang März 2023 die umfassende Sanierung der Straßenbahntrasse nach Schönau. In diesem Zusammenhang lässt die Chemnitzer-Verkehrs AG (CVAG) auf dem Brachland hinter unserer Museumshalle eine viergleisige Abstellanlage errichten. Diese neue Anlage wird neben den vier Abstellgleisen ein separates Ein- und Ausfahrtsgleis besitzen. Das erleichtert uns in Zukunft das Ein- und Ausrücken bei Sonderfahrten.

Impressum: Die „Linie 1“ ist eine vereinsinterne Onlinezeitung des Vereins „Arbeitsgemeinschaft Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.“. Die Zeitung erscheint etwa drei- bis viermal jährlich und ist unverkäuflich. Ein Nachdruck - auch auszugsweise - darf nur in Absprache mit der Redaktion und dem Vorstand des Vereins „Arbeitsgemeinschaft Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.“ geschehen.
Redaktion: Mirko Finsterbusch
Kontakt: Linie1@strassenbahn-chemnitz.de (bitte Betreff nicht vergessen)

Vereinsinternes ***Schließzeit im Straßenbahnmuseum***

Text: Mirko Finsterbusch

Neben dem auf Seite 2 dieser Ausgabe erwähnten Bau der Abstellanlage der CVAG beginnen in unserem Gelände im Rahmen des „Garagen-Campus“ demnächst die Sanierungsarbeiten des Gebäudekomplexes Regelspurhalle/Bushalle/Dreherei sowie des seitlichen Verwaltungsbaus der direkt an den Hallenkomplex anschließt. Das bedeutete für uns, den Gebäudekomplex zu räumen. Zahlreiche Vereinsmitglieder waren ab Mitte Dezember 2022 mit Auszuräumen und Umzulagern beschäftigt. Dinge die nicht mehr brauchbar waren wurden entsorgt. Nach der Sanierung werden wir nur die Regelspurhalle wieder nutzen können. Da die anderen Hallenteile für den „Garagen-Campus“ umgestaltet werden, müssen wir mit weniger Platz auskommen. Unsere Museumshalle wird uns definitiv im vollen Umfang erhalten bleiben.



Foto: Mirko Finsterbusch

Bisher konnten wir selten benötigtes Equipment, wie Teppiche, in Nebengassen unterbringen. Nun musste in der Osthalle unseres Museumsgebäudes ein neuer Platz geschaffen werden.



Foto: Florian Schwab

Während der Sanierungsarbeiten sind unsere fünf historischen Regelspurfahrzeuge im CVAG-Betriebshof Adelsberg beheimatet. Am 21.01.2023 erfolgte die Überführung der Fahrzeuge.

Ab Ende Januar konnten wir die Schließzeit zur Ausführung von Reparaturen und einigen Umgestaltungen nutzen. So wurde beispielsweise die Hallenwand an Gleis 1 mit Salpeterschutz behandelt und neu gestrichen.



Foto: Uwe Wilhelm

Die Sanierung der Hallenwand an Gleis 1 ist Mitte März noch im vollen Gange.

Im Museum wurde ein „instabiler“ Kabelanschluss der Deckenbeleuchtung repariert. Dazu war eine teilweise Demontage der Dachinnenverkleidung nötig. Zudem konnte die federnde PC-Aufhängung vervollkommen werden.

Der Museumsbereich erhielt weithin sichtbare Thementafeln. Die Ausstellung zum Stadtbus wurde in die Dauerausstellung integriert. Andere Ausstellungsteile fanden in aufgearbeiteten Vitrinen (z.B. aus dem Themenbereich Fahrleitung) bzw. auf neuen Alu-Dibond-Tafeln (z.B. Arbeitsschutz anno 1950) Platz.



Foto: Mirko Finsterbusch

Die Ausstellungstafeln werden mit einem zweiteiligen Schienensystem an der Wand befestigt. Hier erfolgt die Montage der Wand-schienen an Gleis 1.



Veranstaltungen

Saisoneneröffnung im Straßenbahnmuseum

Text: Mirko Finsterbusch

(Fortsetzung von Seite 1)

Bereits eine Stunde bevor das Museum seine Tore öffnete standen die ersten Fans vor unserem Straßenbahnmuseum und konnten die Saison-eröffnung kaum erwarten. Trotz des regnerischen Wetters fanden bis zum Ende des Tages über 200 Besucher den Weg in unser Straßenbahnmuseum.

Neben der Dauerausstellung im Straßenbahnmuseum über die Chemnitzer Nahverkehrsgeschichte vermittelt derzeit die Sonderausstellung "100 Jahre Stadtbus - 1922 - 2022" noch bis Juni 2023 interessante Einblicke in die Entwicklung des Chemnitzer Omnibusverkehrs.



Foto: Tina Winkel

Im Triebwagen 402 wurden Dia-Vorträge angeboten, daneben gab es zur Stärkung für unsere Besucher einen kleinen Imbiss.



Foto: Uwe Wilhelm

Im vorderen Museumsteil befindet sich an der Wand zu Gleis 3 der neue Themenbereich Omnibus.

Zwischen 10:30 Uhr und 15:30 Uhr luden unsere historischen Omnibusse Ikarus 180. 22, Nr. 31 (Bj. 1971) und 280.03, Nr. 210 (Bj. 1990) insgesamt sechsmal zu Rundfahrten ein. Besonders die Rundfahrten mit dem Ikarus 180.22 waren sehr

begeehrt, da der Bus erst kürzlich seine Zulassung für den Personenverkehr erhielt.



Foto: Tina Winkel

Anstehen, um eine Runde mit dem weltweit einzigen noch erhaltenen Ikarus 180 in Überlandausführung mitzufahren.



Foto: Nils Blümich

Treff der Generationen: Während der Ikarus 280 bis zur nächsten Rundfahrt Pause hat, ist der 32 Jahre jüngere Gekonkombi Lion's City 18 G (Nr. 316) als Schienenersatzverkehr auf Strecke nach Schönau im Einsatz.

Trotz In der Vergangenheit konnten wir unsere historischen Omnibusse nur zu besonderen Anlässen, wie Museumsnacht oder Kappler Straßenbahnfest, öffentlich zeigen. Da jedoch das Interesse an Omnibussen in den letzten Jahren gestiegen ist, werden wir in Zukunft an jedem letzten Samstag im Monat einen Omnibustag durchführen. So kann wenigstens ein Teil unserer acht Fahrzeuge umfassende Busflotte öffentlich gezeigt und für Rundfahrten genutzt werden.

Erstmals hat unser Museum in diesem Jahr auch freitags geöffnet. Bis zum Saisonende am 16. 12. 2023 wird das Museum somit donnerstags bis samstags von 10 - 16 Uhr geöffnet sein. An Feiertagen bleibt das Museum geschlossen.



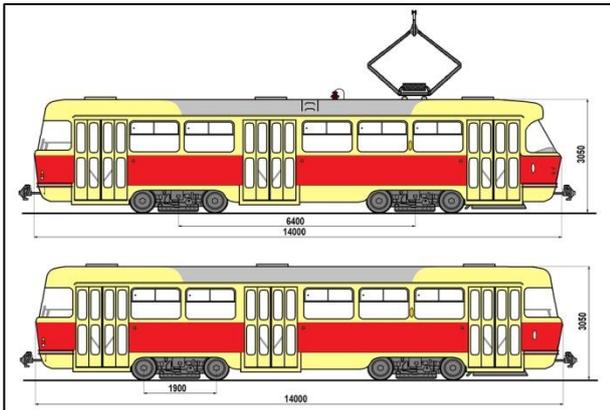
Verkehrsgeschichte

Der Wagenpark der Chemnitzer Straßenbahn (Teil 8)

Text: Mirko Finsterbusch

Mit der Unterzeichnung des Spezialisierungsvertrages zwischen der DDR und der ČSSR am 10. Juli 1965 war klar, dass auch in Karl-Marx-Stadt Tatra-Wagen zum Einsatz kommen werden. Im Gegensatz zu Dresden, Leipzig und Magdeburg erlaubte die Gleisgeometrie in Karl-Marx-Stadt den Einsatz von 2,50 m breiten Fahrzeugen. Das Unternehmen Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD) entwickelte beiwagentaugliche Triebwagen mit Wagenkastenbreiten von 2,50 m (T3D) und 2,20m (T4D). Beide Typen stammten vom Ursprungstyp T3 ab, welcher 1964/65 in Dresden getestet wurde. Um eine Gewichtseinsparung zu ermöglichen, bestanden die Front- und Heckteile der Wagenkästen aus Laminat.

Um den von der DDR geforderten Beiwagenebetrieb zu ermöglichen, wurde die Getriebeübersetzung geändert. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 55 km/h, gegenüber 65 km/h beim T3.



Zeichnung: Mirko Finsterbusch (nach Heiner Matthes)

Obwohl bereits am 9. Mai 1967 die ersten vier T3D für Karl-Marx-Stadt bestellt wurden, sprach man sich in einer Beratung am 13. Februar 1968 gegen diesen Typ aus. Wohl aus finanziellen und zeitlichen Gründen sollten in Karl-Marx-Stadt die originalen Tatra T3 fahren. Der Ministerrat der DDR, vornehmlich der damalige Minister für Verkehrswesen Dr. Erwin Kramer erteilte für den Tatra T3D am 15. Juli 1968 seine Zustimmung. Die Lieferung der ersten vier Tatra-Triebwagen des Typs T3D erfolgte am 21. Dezember 1968.

Nachdem die Triebwagen im Bahnhof Karl-Marx-Stadt - Zwönitzbrücke von den Eisenbahnwagons abgeladen wurden, gelangten sie über ein 1968 verlegtes Anschlussgleis auf das regelspurige Streckennetz.



Im Januar 1969 stehen die neuen Fahrzeuge noch abgestellt im Betriebsbahnhof Altchemnitz, um für ihren Linieneinsatz vorbereitet zu werden. Die Wagen erhielten die Nummern 401-404.

Die Inbetriebnahme war langwieriger als gedacht, wurden die Fahrzeuge beim Hersteller doch nur im Stand erprobt. Ab 21. Februar 1969 konnte der erste Fahrgasteinsatz erfolgen, zuerst im Solobetrieb und einige Zeit später als Doppeltraktion.



Ab 21. Februar 1969 kamen die T3D als Solowagen auf der Verstärkerlinie 51 (Scheffelstraße – Hauptbahnhof) zum Einsatz.

Für die Fahrgäste waren diese neuen Wagen eine völlig neue Dimension des Nahverkehrs: Mit einer Länge von 14 Metern waren die Tatrawagen die bis dahin längsten Wagen in der Geschichte des Verkehrsbetriebes. Durch drei breite Falttüren, die vom Fahrgast elektrisch geöffnet wurden, konnte man über zwei Stufen in das Innere des Drehgestellwagens gelangen. Wie bei Großraumwagen üblich, gab es keine Perronwände mehr. Farbige Kunststoffschalen boten 28 Fahrgästen einen Sitzplatz, für 103 Personen stand im Fahrgastraum ein Stehplatz zur Verfügung. Breite Schiebefenster und drei große Dachklappen sorgten im Sommer für genügend Frischluft, im Winter sorgten Heizkörper unter den Sitzplätzen für eine angenehme Wärme im Wagen. Vom Fahrgastraum aus gelangt der Fahrer in die geräumige Fahrerkabine, welche durch eine Schiebetür verschlossen werden kann.

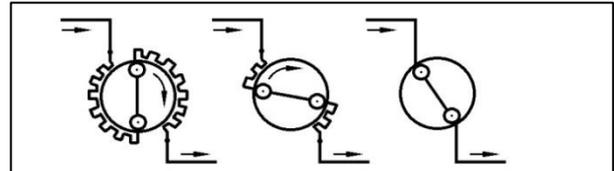
Mit der Einführung des T3D hielt ein neues Farbschema bei der Straßenbahn Einzug: Erstmals seit 1919 waren werksneue Straßenbahnwagen wieder rot lackiert. Diese Farbgebung war allerdings kein Sonderwunsch des Verkehrsbetriebes, sondern die Lieferfarbe des Herstellers.



Foto: Wolfgang Schreiner, Sammlung Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

Eine Tatra-Doppeltraktion konnte 262 Fahrgäste aufnehmen. Im Bild (um 1970) verlassen die Wagen 408+409 die Haltestelle Karl-Marx-Allee in Richtung Zentralhaltestelle.

Die beiden Drehgestelle mit einem Achsabstand von 1,90 m nahmen je zwei 43-kW-Motoren des Typs TE 022 von ČKD, Werk Trakce Prag auf. Die auf eine amerikanische Entwicklung der 1930er Jahre beruhende Antriebstechnik der „Tatras“ war auch für das Fahr- und Wartungspersonal eine neue Dimension. Während bei bisherigen Straßenbahnwagen die Stromzufuhr mittels Handkurbel oder -rad über einen Fahrschalter geregelt wurde, übernahm bei den Tatra-Wagen ein per Fußpedal gesteuerter Beschleuniger (auch Accelerator genannt) mit 99 Fahr- und 2x99 Bremsstufen diese Aufgabe. Dieser Beschleuniger stammt ebenfalls von ČKD Trakce, gefertigt als Lizenz der Transit Research Corporation.



Zeichnung: Heiner Matthes

Prinzipdarstellung eines Beschleunigers: Stromfluß bei vollem Widerstand (li.), Teilwiderstand (mi.) und ohne Widerstand (re.)

Zum Bilden von Wagenzügen nutzte man die bei den Gothawagen bewährten automatische ESW-Kupplungen.

In der ersten Zeit traten immer wieder gravierende Mängel an den Fahrzeugen von ČKD auf. Es fehlte daher nicht an bitteren, aus Resignation oder Wut heraus entsprungenem Spottnamen, wie „Dubceks letzte Rache“, „GNOM“ (geht nicht ohne Monteur), „Knödeldampfer“ oder „Steh' 3 D“. Mithilfe von tschechischen Monteuren, die bereits vor der Inbetriebnahme der Fahrzeuge zur Unterstützung beim damaligen VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt weilten, konnten viele Kinderkrankheiten behoben werden. Nach einem aufgrund der gravierenden Mängel verhängten Liefer- und Abnahmestopp verbesserte sich die Qualität der abgelieferten Fahrzeuge erheblich. Somit wurden die Fahrzeuge zuverlässiger.

Die Auslieferung der Beiwagen des Typs B3D war ab 1970 angedacht. Schließlich begann ab 1973 die Lieferung von 26 Beiwagen. Die Wagenkästen glichen im Allgemeinen denen der Triebwagen, natürlich ohne Fahrerkabine und Stromabnehmer. Durch den Einsatz von Beiwagen konnten Großzüge aus zwei Trieb- und einem Beiwagen gebildet werden. Mit dem 45m langen Zug war es möglich bis zu 85 sitzende und 318 stehende Fahrgäste zu befördern.



Foto: Sammlung Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

Der Tatra-Großzug 423+424+712 hat am die 07. August 1988 die Endstelle der erst wenige Tage zuvor eröffneten Trasse nach Schönau erreicht.



Foto: Heiner Matthes
 Während der Gotha-Triebwagen 826 auf die Reise nach Rostock vorbereitet wird, wartet der Beiwagen 723 im Jahr 1973 im Bahnhof Zwönitzbrücke auf die Entladung.

Mit der Abgabe der letzten Gothawagen in den Jahren 1974/75 bestand der regelspurige Wagenpark ausschließlich aus den 2,50 m breiten Tatrawagen.

Während für den 1960 eröffneten Regelspurbetrieb der Wagenpark auf dem neusten Stand gehalten werden konnte, war das beim Schmalspurbetrieb nicht möglich. Zu Beginn der Umspurung war man der Meinung in wenigen Jahren seien alle Straßenbahnstrecken auf Regelspur umgestellt. Doch alsbald kam die Ernüchterung: Der Schmalspurbetrieb muss länger aufrechterhalten werden, als es geplant war. Der schmalspurige Wagenpark umfasste Ende 1968 etwa 250 Trieb- und Beiwagen. Die jüngsten Fahrzeuge stammten aus der großen Neubeschaffung Ende der 1920er Jahre. Eine grundlegende Modernisierung dieser Fahrzeuge war nicht möglich, aber man baute verschiedene Einrichtung in die Wagen ein, die zur Erhöhung der Betriebssicherheit beitragen sollten.

Mit Einführung des schaffnerlosen Betriebs („OS-Betrieb“) im Jahre 1963 wurden die bisherigen Zuglocken durch optisch-akustische Abfahrtsignale im ganzen Zug ersetzt.



Foto: Ralf Großkopp
 Am historischen Triebwagen 306 erkennt man deutlich die Abfahrtsignale über den Einstiegen.

Im Rahmen der fälligen Hauptuntersuchungen begann ab 1965 der Einbau von fahrschalterunabhängigen Ansteuerungen der Schienenbremse und der Stellvorrichtung elektrischer Weichen.

Ab 1972 erfolgte die Installation einer batterie-gespeisten Notbeleuchtung.

Um die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, unternahm man 1969 einen interessanten Versuch: Der 1928 gebaute Triebwagen 227 erhielt eine Kleinspannungsanlage mit rotierendem Umformer und Laderegler für elektrisch betriebene Signaleinrichtungen (Warn Glocke, Blink- und Bremslicht) sowie Scheibenwischer und -heizung. Diese Anlage bewährte sich allerdings nicht, daher wurde sie 1977 wieder ausgebaut. Lediglich der Bilux-Scheinwerfer blieb von diesem Versuch übrig.



Foto: Archiv Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.
 Am 06. September 1969 erreicht der HU-frische Triebwagen 227 mit dem Beiwagen 563 die Wendeschleife Ebersdorf. Statt der Richtungslampen besitzt das Fahrzeug Blinker. Der rotierende Umformer auf dem Dach erzeugte die notwendige Kleinspannung.

Ab 1972 erhielten die Triebwagen 208, 211^{II}-217^{II}, 240II-246II, 248 und 250-252 Motoren der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) eingebaut. Die AEG-Motoren waren mit 47,8 KW leistungstärker als die bis dahin verwendeten Motoren der Siemens-Schuckert-Werken (SSW) und denen von Pöge, mit 2x44,2 kW bzw. 2x40,5 kW. Die AEG-Motoren waren keine Ersatzteile im eigentlichen Sinne, sondern standen nur dann zur Verfügung wenn Triebwagen mit diesen Motoren zur Ausmusterung anstanden. Daher zog sich der Motorentausch über mehrere Jahre hin.

(wird fortgesetzt)

Quellen:

- Archiv Straßenbahnmuseum Chemnitz
- H. Matthes: „Straßenbahnen in Karl-Marx-Stadt“ (1986)
- H. Matthes: „Die Chemnitzer Straßenbahn“ (1998)
- H. Matthes: „Was auf den Gleisen rollt“ (2004)



Museum

Gibts wieder mal was Neues an den Schmalspurfahrzeugen?

Text: Thomas Laube

Mit dem Wegfall der Rangiermöglichkeit auf der Zwickauer Straße im Jahr 2000 haben die Schmalspurfahrzeuge ihren nahezu festen Standplatz in unserem Straßenbahnmuseum. Manchmal wird ein Wagen vor die Halle gefahren oder erhält bei Veranstaltungen auf der Fahrstrecke „Gleis 0“ etwas Auslauf. Mit Beginn der Baumaßnahmen im Zuge der Umgestaltung zum Garagen-Campus müssen allerdings auch diese Kurzstreckenfahrten bis 2025 entfallen.



Foto: Ralf Großkopp

Bis Ende 2022 waren auf unserem etwa 60 Meter kurzen „Gleis 0“ Pendelfahrten, wie hier zum Straßenbahnfest 2014, möglich.

Dennoch tut sich etwas an einem der Schmalspurfahrzeuge. Dieses Fahrzeug wird niemals wieder fahren und könnte seinen derzeitigen Standplatz auch nur mit Gewalt verlassen. Der Wagen nimmt einen zentralen Platz in unserer Museumshalle ein. Das bislang etwas trostlose Erscheinungsbild sollte verbessert werden.

Wovon spreche ich hier eigentlich? Es geht um einen der wenigen neu beschafften Arbeitstriebwagen, den Schienenschleifwagen 1035. Dieser wurde 1940 von der Firma Schörling gebaut. Er ist er das jüngste Fahrzeug in der Sammlung der Schmalspurwagen. Das Fahrzeug ist im letzten Betriebszustand erhalten. Charakteristisch für diesen Zustand sind unter anderem die am Rahmen angeschweißten Verstärkungsbleche unter den Wasserbehältern sowie der LEW-Bügel.



Foto: Karsten Nitsche,

Sammlung Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

Der Schienenschleifwagen Atw 1035 im Betriebszustand 1980 im Bhf. Altendorf.

Anfang des Jahres 2023 konnten wir ein neues Vereinsmitglied begrüßen. Der Nachwuchs will sich auf eigenen Wunsch dem Wagen annehmen und diesen in einen vorzeigbaren Zustand versetzen. Hier ist anzumerken, dass 1993 noch am damaligen Standort im Bhf. Altendorf mit der Aufarbeitung des Atw 1035 begonnen wurde. Bedingt durch den Umzug nach Kappel kam dieses Vorhaben bis heute zum Erliegen. Zwischenzeitlich kamen aber auch neue Erkenntnisse bezüglich einer museums-gerechten Bewahrung dazu.



Foto: Uwe Wilhelm

Im März 1995 erfolgte der Umzug vom Bhf. Altendorf nach Kappel. Die zwei Jahre vorher begonnene Aufarbeitung kam damit zum Erliegen.

Zunächst galt es den Wagen auszuräumen und nur die zugehörigen Teile zu sichten und zu sichern. In einem zweiten Schritt wurde der Innenraum des Triebwagens gründlich ausgesaugt.

Ab Februar/März 2023 begann zunächst die äußere Vervollständigung des Wagens. In vielen kleinen Schritten konnten bislang Richtungslampen, Scheibenwischer, Außenspiegel, Dachrinne, und Scheinwerfer wieder angebaut werden.



Foto: Thomas Laube

Am 8. April 2023 fand die erste Richtungslampe wieder ihren Platz am Wagen. Im Wagen sitzt unser neues Vereinsmitglied und montiert die Fassungen in die Richtungslampen.



Foto: Thomas Laube

Auch die losen Bleche über den Frontscheiben bedurften einer neuen Befestigung. Die Dachrinne, die Richtungslampen sowie der Rückspiegel auf der gegenwärtig türlosen Seite wurden ebenfalls wieder angebracht.



Foto: Thomas Laube

In das Schleifgestell wurden die noch vorhandenen originalen Schleifsteine eingebaut.

Weitere Schritte gelten dem Ergänzen und Auswechseln von Fensterscheiben, dem Anbringen der inneren Fensterleisten sowie dem Wiedereinbau der zweiten Tür. Der Scheinwerfer sowie das Rücklicht sind mittlerweile betriebsfähig.



Foto: Thomas Laube

„Licht an“ – seit 15. April 2023 wieder möglich.

Der Schleifwagen Atw 1035 war bis 1983 betriebsfähig, wurde im gleichen Jahr ausgemustert und 1984 für eine geplante Museumssammlung zurückgestellt. Es stellt sich die Frage, was war der Grund für die Ausmusterung? Der Wagen verfügte über einen einstufigen, 3-zylindrigen Luftpressor. Dieses Aggregat, das Herzstück des Wagens (!!!), erlitt 1983 einen Totalschaden. Seither unterblieb das planmäßige Schienenschleifen bei der Schmalspur-Straßenbahn.

Der Totalschaden des Luftpressers war die Folge, aber was war die Ursache dafür? Auch über vierzig Jahre später konnte die Ursache ermittelt werden. In einem kriminaltechnisch präparierten Schaubild mit Ermittlungsbericht kann diese Ursache demnächst im Straßenbahnmuseum nachverfolgt und die Folge (Totalschaden) besichtigt werden.

Baujahr:	1940
Hersteller:	Waggonbau Schörling, Hannover / Siemens-Schuckert-Werke AG, Berlin und Erlangen
Wagenlänge:	5.700 mm (über Rammschutz)
Wagenbreite:	2.100 mm
Wagenhöhe:	ca. 3.500 mm (Dach)
Achsabstand:	2.200 mm
Eigenmasse:	12,0 t
Motorleistung:	2 x 44,2 kW
Fahrschalter:	SSW Nockenfahrerschalter OK 35 (10 Fahr- / 7 Bremsstufen)
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Feststellbremse:	kurbelbediente Klotzbremse

technische Daten des Schienenschleifwagens 1035



Zum Schluss...

...noch ein Tipp für alle Ikarus-Fans

HERZENSPROJEKT IKARUS 180.22



Vom Gerippchen zurück zum stolzen Ikarus 180.22.

In den Jahren 1968 bis 1973 erhielt der damalige Nahverkehr Karl-Marx-Stadt 83 Ikarus-Busse der Baureihe 180, welche später sukzessive durch Fahrzeuge der moderneren Baureihe 280 ersetzt wurden.

2014 gelang es der CVAG und dem Straßenbahnmuseum Chemnitz, das Grundgerippe eines Gelenk-Omnibusses 180.22 mit Baujahr 1971 zu erwerben. Der Wiederaufbau des liebevoll genannten „Gerippchen“ erfolgte ab 2020 in Güstrow. Seit letztem Jahr erstrahlt das Fahrzeug im neuen Glanz.

SONDERFAHRPLAN

Mit historischen Fahrzeugen zum Ikarus-Treffen

BUSSHUTTLE*

Am Feldschlößchen	ab	10:39	17:09	17:39		
Zentralhaltestelle, Steig 8	09:50	10:20	10:50	Alle 30 Min.	17:20	17:50
F.-O.-Schimmel-Str	09:57	10:27	10:57		17:27	17:57
Busbetriebshof WSS	an	09:59	10:29	10:59	17:29	17:59

Auf den Fahrten ab Zentralhaltestelle 09:50, 11:20, 12:50, 14:20, 15:50 und 17:20 Uhr kommt ein Niederflerbus zum Einsatz.

Busbetriebshof WSS	ab	10:30	11:00	17:30	18:15	18:30
F.-O.-Schimmel-Str.	10:31	11:01	Alle 30 Min.	17:31	18:16	18:31
Zentralhaltestelle, Steig 1	10:39	11:09	Min.	17:39	18:23	18:38
Am Feldschlößchen	an	10:49	11:19	17:49		

Auf den Fahrten ab Busbetriebshof WSS 10:30, 12:00, 13:30, 15:00, 16:30 und 18:15 Uhr kommt ein Niederflerbus zum Einsatz.

FAHRTEN HISTORISCHE STRASSENBAHN*

Brückenstraße/ Freie Presse	ab	09:32	10:02	16:32	17:02	17:32
Zentralhaltestelle, Steig 8	09:35	10:05	Alle 30 Min.	16:35	17:05	17:35
Technopark	09:44	10:14		16:44	17:14	17:44

Technopark	ab	09:47	10:17	16:47	17:17	17:47
Zentralhaltestelle, Steig 3	09:56	10:26	Alle 30 Min.	16:56	17:26	17:56
Brückenstraße/ Freie Presse	an	09:58	10:28	16:58	17:28	

* Tickets erhalten Sie nur in den Fahrzeugen beim Schaffner.
Tageskarte 6 Euro normal und 4 Euro Kinder bis zum 15. Geburtstag
Einzelticket 3 Euro normal und 2 Euro Kinder bis zum 15. Geburtstag

kurzfristige Änderungen vorbehalten



7. IKARUS-TREFFEN IN DEUTSCHLAND

auf dem Busbetriebshof der
Chemnitzer Verkehrs-AG,
Werner-Seelenbinder-Straße 13,
09120 Chemnitz (Eingang über Fraunhoferstraße)

Eintritt frei!

3. JUNI 2023

10:00 BIS 17:00 UHR

mit anschließender großer Ausfahrt



Weitere Infos unter
CVAG.de/ikarustreffen



WAS ERWARTET SIE?

BÜHNE B

10:00 Uhr Eröffnung
13:00 Uhr Fanfarenzug Schellenberg
16:00 Uhr Preisverleihungen

AUSSTELLUNGSFLÄCHEN A

10:00–17:00 Uhr Fahrzeugausstellung
10:00–17:00 Uhr Themenausstellungen
10:00–17:00 Uhr Partnerpräsentationen

WERKSTATT W

10:00–16:00 Uhr Werkstattführungen und Waschanlagenfahrten (Eintrittskarten am Info-Stand CVAG I)

KINDERFLÄCHE K

10:00–17:00 Uhr BUSEUM
10:00–17:00 Uhr Mal- und Bastelstände
10:00–17:00 Uhr Bewegungsparcour

MITMACH-AKTIONEN I

10:00–15:30 Uhr Wahl des „Schönsten Ikarus“ (Abstimmkarten am Info-Stand CVAG)
10:00–17:00 Uhr Ikarus-Quiz mit einer besonderen Gewinnmöglichkeit (Start am Info-Stand CVAG)

FAHRTEN O

10:00–16:00 Uhr Sonderfahrten mit historischen Bussen
17:00 Uhr **Start große Ausfahrt**
(Dauer ca. 60 Minuten, Mitfahrmöglichkeit in ausgewählten Fahrzeugen gegen eine Spende: Erwachsene 4,00 Euro, Kinder 6-14 Jahre 2,00 Euro, Entrichtung im jeweiligen Bus)



UND WIE KOMMEN SIE HIN?

- Busbetriebshof Werner-Seelenbinder-Str. 43, 82
- F.-O.-Schimmel-Str. 82 Shuttle Ikarusbus*
- Technopark 3 C13, C14, C15
- Shuttle Historische Straßenbahn*
- Parkplätze am KRAFTVERKEHR (Fraunhoferstraße 60)

*siehe Sonderfahrplan

LEGENDE

- Parkplatz
- Info-Stand CVAG
- Essen
- Trinken
- Toiletten
- Behinderten-WC
- Buslinie
- Bahnlinie
- Shuttleverkehr
- Sonderfahrten



Weitere Infos unter
CVAG.de/ikarustreffen



Straßenbahnmuseum.

