



Linie 1

Die Online-Zeitung der
Straßenbahnfreunde
Chemnitz e.V.



Ausgabe 69

Heft 2/2023

August 2023

Museumsnacht an den Baustellen

Seit Anfang März 2023 ist unser Straßenbahnmuseum von mehreren Baustellen umgeben: Während die Gleistrasse nach Schönau komplett saniert wird, entsteht hinter unserer Museumshalle eine neue Abstellanlage. Zudem begann im Frühjahr die Gebäudesanierung für den geplanten Garagen-Campus. Aufgrund dieser Baumaßnahmen besitzt unser Museum in diesem Jahr keinen Gleisanschluss. Um den Kontakt zu unseren treuen Besuchern nicht zu verlieren, haben wir beschlossen, uns trotz dieser Einschränkungen an der 22. Chemnitzer Museumsnacht zu beteiligen.

weiter auf Seite 4

Ein Blick aus der Vogelperspektive auf das Straßenbahnmuseum Chemnitz unmittelbar vor Beginn der Museumsnacht.



Foto: Ralf Großkopp

7. Ikarus-Treffen in Deutschland



Foto: CVAG

Alle 2 Jahre findet das Ikarus-Treffen in Deutschland statt. Das 6. Treffen fand 2019 in Cottbus statt. Chemnitz sollte 2021 der Veranstaltungsort des 7. Ikarus-Treffen in Deutschland sein. Bekanntlich gelang es einem Virus, diesen Termin platzen zu lassen.

Gemeinsam mit der Euro Traffic Partner GmbH (ETP), dem Freundeskreis Ikarus und dem Straßenbahnmuseum Chemnitz veranstaltete die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) am 03. Juni 2023 das 7. Ikarus-Treffen in Deutschland. Über 50 Omnibusse aus ganz Europa waren angemeldet.

weiter auf Seite 6

Der Inhalt in Kürze

Das aktuelle Foto	Seite 2
Museum: Omnibustage im Straßenbahnmuseum	Seite 3
Veranstaltungen: Museumsnacht an den Baustellen	Seite 4
Veranstaltungen: 7. Ikarus-Treffen in Deutschland.....	Seite 6
Verkehrsgeschichte: Wagenpark der Chemnitzer Straßenbahn (9)	Seite 9
Zum Schluss:	Seite 12



Das aktuelle Foto



Foto: Matthias Markstein

Fototermin vor den Projektergebnissen, v.l.n.r.: Museumsleiterin Claudia Großkopp (Straßenbahnmuseum Chemnitz), Staatsminister Thomas Schmidt, Tomáš Krebs (Boveraclub Liberec), Jaroslav Zámečník (Bürgermeister von Liberec) und Ervin Mikota (Technik-Museum Liberec)

Am 11.08.2023 war der sächsische Staatsminister für lokale Entwicklung, Thomas Schmidt, im Technik-Museum Liberec zu Gast. Sein Interesse galt dem Ende 2022 erfolgreich beendeten deutsch-tschechischen EU-Projekt, das u.A. die Sanierung bzw. den Umbau zweier Busse zum Inhalt hatte. An diesem Tag waren erstmals der Praga RND (Bj.: 1947, rechts) des Boveraclubs Liberec und das Buseum (links) des Straßenbahnmuseums Chemnitz zusammen zu sehen.

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)

Museum

Omnibustage im Straßenbahnmuseum

Text: Mirko Finsterbusch

Um unseren Besuchern wenigstens einen Teil unserer historischen Omnibusse zeigen zu können, führen wir, wie in der letzten Ausgabe geschrieben, seit April bis Oktober an jedem letzten Samstag im Monat einen Omnibustag durch. An dem Tag bieten wir Rundfahrten mit historischen Omnibussen an. Auch als Ausstellungsstücke sind Omnibusse verschiedener Baujahre zu bestaunen.

So konnten am 27. Mai auf den Vorplatz unseres Museums gleich zwei besondere Ausstellungsbusse begutachtet werden: Ein Ikarus 630.5 aus dem Jahr 1965, der in seinen letzten Jahren als Werkstattwagen im VEB Kraftverkehr Luckenwalde im Einsatz war. Dieses Fahrzeug gehört nicht zu unserem Museumsbestand, sondern ist Bestandteil einer privaten Sammlung. Als zweites besonderes Fahrzeug war der Neoplan N 4032/4 "Megashuttle" aus dem Jahr 1993 ausgestellt.



Foto: Ralf Panse

Im Mai stand unser Ikarus 260.02 (Bj. 1974) für Rundfahrten zur Verfügung. Er ist deutschlandweit der älteste Ikarus 260.



Foto: Uwe Wilhelm

Nachdem der Ikarus 180 im April erwartungsgemäß sehr gut angenommen wurde, stand der Bus am 24.6. erneut für Rundfahrten bereit.

Der Bus-Museumstag am 29. Juli 2023 stand unter dem Motto „1990er Jahre Special“. Das Megashuttle N 4032/4 (Nr. 200) von Neoplan und der 1992 gebaute O405N (Nr. 53) von Mercedes-Benz luden zu Rundfahrten ein. Für Fotofreunde standen der Mercedes Benz O 405 GN 2 (Bj. 1996, Nr. 217) und der Ikarus 280.02 (Bj. 1990, Nr. 335) auf dem Museumsvorplatz. Wie an jedem Bus-Museumstag war natürlich auch unser Buseum präsent.



Foto: Florian Schwind

Noch einmal mit dem Megashuttle fahren, diesen Wunsch konnten wir am 29. Juli erfüllen.



Foto: Nils Blümich

Der Typ O405N war einer der ersten Niederflromnibusse in unserer Stadt. Die CVAG beschaffte von 1991 bis 1994 78 Busse dieses Typs.

In diesem Jahr besteht noch an folgenden Tagen die Möglichkeit mit historischen Omnibussen Rundfahrten ab unserem Straßenbahnmuseum zu erleben: am 26. August, am 30. August und am 28. Oktober.

Veranstaltungen **Museumsnacht an den Baustellen**

Text: Mirko Finsterbusch

(Fortsetzung von Seite 1)

„Perspektivwechsel“ – so lautete das zentrale Thema der 22. Chemnitzer Museumsnacht am 13. Mai 2023. Passender konnte es kaum sein. Erlebten doch die Besucher das Straßenbahnmuseum aus einer völlig anderen Perspektive: Keine neu eröffnete Sonderausstellung, keinen Zubringerverkehr mit Straßenbahnen, keinen Pendelverkehr mit dem historischen Triebwagen 169 und keinen Grill.

Auch Studentinnen und Studenten der Hochschule für Bildende Künste Dresden (Studienrichtung Maskenbild) regten mit ihren Karikaturdesignmasken zum Perspektivwechsel an.



Foto: Sebastian Webecke

Die Maskenträger „geisterten“ während der ganzen Museumsnacht über den Vorplatz (Bild oben) und durch unser Museum (Bild unten) und erfreuten die Besucher.



Foto: Sebastian Webecke

Unser „Buseum“, ein zum fahrenden Museum für Chemnitzer Verkehrsgeschichte umgebauter ehemaliger Linienbus, bot für die Jüngsten eine Ver-

kehrsschule für Kinder. Natürlich war auch die Ausstellung im Buseum und besonders der Omnibus-Fahrsimulator das Objekt der Begierde – nicht nur bei den lieben Kleinen.



Foto: Uwe Wilhelm

Das Buseum war bis nach Mitternacht an Besuchermagnet.

Das Buseum entstand im Rahmen des gemeinsamen grenzüberschreitenden Projektes "Industrie- und Technikgeschichte in Sachsen und Tschechien erleben". Dieses Projekt wurde vom 15.03.2021 bis 31.12.2022 aus Mitteln der Europäischen Union über das Programm "Ahoj sousede. Hallo Nachbarn. 2014-2020" zur Förderung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik gefördert.

Beliebt, und daher wieder schnell ausgebucht, waren die Omnibus-Rundfahrten mit unserem historischen Ikarus 280.02 aus dem Jahr 1990.



Foto: Sebastian Webecke

Dreimal lud unser historischer Ikarus Nr. 335 zu Rundfahrten ein.

Ebenfalls zur Tradition geworden sind die Diavorträge von Thomas Laube, deren Inhalte stets akribisch recherchiert werden. In diesem Jahr war der im Rahmen der Kulturhauptstadt 2025 entstehende Garagen-Campus das Vortragsthema.



Foto: Ralf Großkopp
„Bhf. Kappel - Vom Betriebshof zum Garagen-Campus“ lautete das diesjährige Thema von Thomas Laubes Vorträgen.

Die zum Teil umgestaltete Dauerausstellung zur Verkehrsgeschichte der Stadt Chemnitz lockte zahlreiche Besucher in unser Museum, auch wenn es zur diesjährigen Museumsnacht keine Sonderausstellung gab. Eine kleine Sonderausstellung gab es ja doch: Im Triebwagen 15 sind seit der Museumsnacht Arbeiten des Leipziger freischaffenden Fotografen Christoph Busse zu sehen.



Foto: Uwe Wilhelm
Von 2004 bis 2006 entstanden unter dem Titel „Die Fahrscheine bitte“ Portraitfotos von 12 Schaffnerinnen aus 12 europäischen Ländern.



Foto: Sebastian Webecke
Ein weiteres Angebot für Kinder: Zeichnen mit dem Zeichpendel mit Jacob Müller

Ein wichtiger Bestandteil einer jeden Museumsnacht ist die gastronomische Versorgung. Unser gastronomischer Bereich befindet sich während der Bauarbeiten im hinteren Bereich unserer Museumshalle. Unser kulinarisches Angebot schien wieder grenzenlos zu sein: ob Heiß- oder Kaltgetränke, ob mit oder ohne Alkohol, ob deftige Suppen oder Würstchen, es war wirklich für jeden Geschmack etwas dabei.



Foto: Ralf Großkopp
Unser „Gastro-Pavillon“ hat Asyl in unserer Museumshalle gefunden. Während der ganzen Museumsnacht herrschte hier großer Andrang.



Foto: Ralf Großkopp
Gehört schon seit vielen Jahren zur Chemnitzer Museumsnacht: Das Duo Saxophon mit ihren bezaubernden Klängen.

Die 22. Chemnitzer Museumsnacht bewies mit ca. 7.000 verkauften Tickets erneut die Lebendigkeit unserer Stadt. Erstmals beteiligte sich die Kulturregion Oelsnitz an der Chemnitzer Museumsnacht. Die teilnehmenden Einrichtungen zählten insgesamt fast 29.000 Besuche. Unser Straßenbahnmuseum konnte in dieser schönen Frühlingsnacht exakt 1790 Besucher begrüßen – 1790 Besucher die das Straßenbahnmuseum aus einer anderen Perspektive erleben wollten.

Veranstaltungen

7. Ikarus-Treffen in Deutschland

Text: Mirko Finsterbusch

(Fortsetzung von Seite 1)

Ziel der vom „Freundeskreis Ikarus“ organisierten Veranstaltung ist es, Ikarus-Busse aus ganz Europa zusammenzubringen und sie der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Zudem soll den Fahrzeugbesitzern, egal ob Privatperson oder Verein, ein Erfahrungsaustausch ermöglicht werden.

Dazu war beim Ausstellerabend im Straßenbahnmuseum am Vorabend des eigentlichen Ikarus-treffens genügend Gelegenheit. Die CVAG organisierte für diesen Abend den Transferverkehr von der Werner-Seelenbinder-Straße nach Kappel bzw. von Kappel zu den Hotels.



Foto: Mirko Finsterbusch

Nach der langen Anreise konnten die Aussteller am Buffet den Hunger stillen.

Am Veranstaltungstag wurde uns die gastronomische Versorgung in der Veranstaltungshalle im Omnibusbetriebshof der CVAG anvertraut.



Foto: Uwe Wilhelm

Noch herrscht Ruhe am Gastro-Stand. Das sollte sich etwa 2 Stunden später mit der Eröffnung des Ikarus-Treffens ändern.

Um 10:00 Uhr klangen die Fanfaren des Fanfarenzug Schellenberg e.V. zur offiziellen Eröffnung des Ikarus-Treffens. Doch schon vorher zog es zahlreiche Besucher zu den Bussen und dem Rahmenprogramm.



Foto: Fanfarenzug Schellenberg e.V.

Fanfarenklänge am 03.06. 2023 zur Eröffnung des 7. Ikarus-Treffens in Deutschland



Foto: Jana Finsterbusch

Omnibus-Klassiker aus drei Jahrzehnten zogen bei schönsten Wetter Tausende Besucher an.

Die Veranstaltungshalle ist Normalfall eine Bus-abstellhalle. Hier waren außer dem zentralen Gastronomiebereich zahlreiche Verkaufs- und Informationsstände untergebracht. Stellvertretend seien die CVAG, der Freundeskreis Ikarus, der Garagen-Campus und die Kulturhauptstadt genannt. Ungarische Gäste erinnerten mit einem Stand an die ungarischen Vertragsarbeiter die ab 1967 in vielen Städten der DDR lebten und arbeiteten.

Unser Verein war mit dem Buseum sowie einen Souvenirstand vertreten.



Foto: Uwe Wilhelm

Der Omnibus-Fahrsimulator in unserem Buseum war stets dicht umringt.

Im hinteren Hallenteil war ein Rollstuhl-Parcours aufgebaut. Hier konnte man *erfahren*, wie schwer das Leben im Rollstuhl ist.



Foto: Jana Finsterbusch

Die Parkbahmaus probiert der Rollstuhl- Parcours aus.

Uns als Verein Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V. wurde die ehrenvolle Aufgabe übertragen, das Fahrpersonal für den Zubringerverkehr mit historischen Omnibussen und Straßenbahnen zu stellen.



Foto: Nils Blümich

Unsere beiden historischen Ikarus 280 Nr. 335 und 210 pendelten zwischen Straßenbahnmuseum und Veranstaltungsort.



Foto: Nils Blümich

Nicht historisch, aber auch ein Ikarus: der moderne vollelektrische Ikarus 120 e verkehrte ebenfalls zum Straßenbahnmuseum und zurück.



Foto: Małgorzata Jaroz

Zwischen Innenstadt und Technopark bewerkstelligten die historischen Triebwagen 813 und 801 den Zubringerverkehr.

Neben Mitmachaktionen wie Rollstuhl-Parcours und mehreren Bastelständen standen auch Werkstattführungen und Waschanlagendurchfahrten auf dem Veranstaltungsplan. Manche Omnibusse luden zu Rundfahrten ein.



Foto: Nils Blümich

Der 1990 gebaute Ikarus 280.03 der Arbeitsgemeinschaft „Historische Nahverkehrsmittel Leipzig“ e.V. lud ,wie andere Omnibusse auch, zu Rundfahrten ein.

Am 7. Ikarus-Treffen in Deutschland nahmen von den angemeldeten 54 Omnibussen, 47 Fahrzeuge der Baujahre 1962 bis 1990 teil. Zudem waren auch einige historische PKW zu sehen.



Foto: Malgorzata Jaroz

Für den „kleinen“ ÖPNV standen früher Taxis zur Verfügung, zu- meist waren das wie im Bild Fahrzeuge der Marken Wartburg und Wolga.



Foto: Malgorzata Jaroz

Etwas exotisch wirkte der zum Wohnmobil umgebaute Ikarus 260 des 1. Oldtimer-Club Erfurt e.V., stiehlt mit einem Suhler Roller SR 50 im Huckepack.

Traditionell wird bei einem Ikarus-Treffen in Deutschland der älteste und der schönste Bus ge- wählt und ausgezeichnet. Der älteste Ikarusbus ist der Ikarus 55 der REGIOBUS Mittelsachsen GmbH. Das Fahrzeug wurde am 01. Juli 1962 erstmals zu- gelassen. In den Jahren 1995 bis 1997 erfolgte eine umfassende Sanierung, dabei wurde der Bus in einen weitestgehend originalen Zustand versetzt.



Foto: Jana Finsterbusch

Der Ikarus 55 der REGIOBUS Mittelsachsen GmbH war mit über 60 Jahren das älteste Teilnehmerfahrzeug des Ikarus-Treffens.

Die meisten Besucher wählten den Chemnitzer Ikarus 180.22 zum schönsten Bus des Treffens. Der einzige weltweit noch erhaltene zweitürige Ikarus 180 wurde von 2020 bis 2022 mit Spendenmitteln komplett saniert.



Foto: Uwe Wilhelm

Völlig unerwartet wurde unser Ikarus 180.22 als schönster Bus ausgezeichnet. Neben Pokal und Urkunde (rechtes Bild) gab es einen Tankgutschein im Wert von 50,- Euro.

Der Höhepunkt der Veranstaltung war zweifel- ohne der große Omnibuskorso, der auch den offiziellen Abschluss des 7. Ikarus-Treffens in Deutschland darstellte. Die Tour führte ab 17:00 Uhr vom Betriebshof über Alchemnitz, Hathau, Klaffenbach, Neukirchen, Hutholz, Morgenleithe und Alchemnitz zurück zum Betriebshof.

Gegen eine Spende war die Mitfahrt in einigen Bussen möglich.



Foto: Thomas Laube

Das Baujahr des Ikarus 630 der "Hallesche Straßenbahnfreunde e.V." ist nicht belegbar. Fahrzeuge dieses Typs wurden von 1959 bis 1971 gebaut.



Foto: Thomas Laube

Aus dem Heimatland der Ikarus-Busse ist dieser Ikarus 256 ange- reist. Hier zu sehen in der Ortsdurchfahrt Neukirchen.



Verkehrsgeschichte

Der Wagenpark der Chemnitzer Straßenbahn (Teil 9)

Text: Mirko Finsterbusch

Die noch vorhandenen Schmalspur-Triebwagen aus der Serie 173-252 erhielten zum 1. März 1975 neue Wagennummern (373-399, 300^{II}-307^{II} und 308-352). Triebwagen, deren Ausmusterung in Kürze vorgesehen war, behielten ihre bisherigen Wagennummern (274-296). Eine Ausnahme bildeten die Triebwagen 274, 277 und 280, deren Umzeichnung 1980 in 374^{II}, 380^{II} und 388^{II} erfolgte. Die 100er und 200er Nummern sollten fortan dem immer größer werdenden Omnibuspark vorbehalten bleiben.



Foto: Archiv Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

Der Triebwagen 294 wurde 1925 mit der Wagennummer 42^{II} in Betrieb genommen. Zuletzt im Verstärkerverkehr eingesetzt, sind die meisten dieser einst 23 Wagen umfassende Serie 1975/76 ausgemustert worden.

Ab Anfang der 1980er Jahre mussten aufgrund ihres schlechten Zustandes immer mehr Beiwagen ausgemustert werden. Teilweise waren ab 1982 auf der Linie 3 Zweiwagenzüge statt üblicherweise Dreiwagenzüge im Einsatz.

Der weiter fortschreitende Beiwagenmangel führte 1984 zu einem besonderen Schritt: Aus Halle/Saale wurden gebrauchte Gotha-Beiwagen des Typs B 2-62 übernommen und für den Karl-Marx-Städter Schmalspurbetrieb umgebaut. Als erster wurde der ehemalige Beiwagen 404 hergerichtet. Man baute die Schienenbremse aus und klemmte die elektrische Türschließeinrichtung ab. Die Wagen erhielten die bei der Schmalspur übliche Uerdinger Kupplungen. Der „neue“ Beiwagen erhielt die Wagennummer 631^{II}.



Foto: Archiv Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

Der Gotha-Beiwagen 631^{II} wurde am 09.06.1984 präsentiert.

Da die halleschen Wagenkästen in einem sehr schlechten Zustand waren, wurden für weitere Umbauten nur die Fahrgestelle aus Halle genutzt.



Foto: Archiv Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

Die Wagenkästen aus Halle/Saale wurden in Karl-Marx-Stadt nicht eingesetzt. Am 16.03.1986 konnten die schrottreifen halleschen Wagenkästen 420 und 395 abgelichtet werden.

Die Wagenkästen bezog man fortan aus Leipzig (Nr. 938, 968, 969, 979^{II}, 995, 982, 988 990) Der Wagenkasten des Leipziger Beiwagens 981 diente vermutlich als Ersatzteilspender. Die umgebauten Wagen erhielten die Nummern 632^{II}-638^{II} und 639. Diese Fahrzeuge wurden bis 1985 in Dienst gestellt. In diesem Zusammenhang wurde auch ein Großteil der Triebwagen zu unechten Einrichtungswagen umgebaut. Die in Fahrtrichtung linken Türen wurden festgesetzt, die Scheinwerfer auf

der hinteren Plattform entfernt und die dort befindlichen Fahrschalter entfeinert, da diese nur noch zum Rangieren genutzt wurden. Die beiden Triebwagen 327 und 351 sollten weiterhin als Zweirichtungsfahrzeuge zum Einsatz kommen können. Ab Mitte 1985 erfolgte eine abermalige „Aufwertung“ des schmalspurigen Wagenparks: Eine im Fahrgastraum der Triebwagen untergebrachte 24-V-Nickel-Cadmium-Batterie mit 80 Ah Nennkapazität lieferte Strom für elektrische Blink-, Rück- und Bremslichter. Die bisherigen Richtungslampen wurden durch Tatra-Blinkleuchten ersetzt. Für den Einbau des Batteriekastens musste in dem Triebwagen jeweils ein Ecksitz ausgebaut werden. Das Laden der Batterien erfolgte über die nicht mehr benötigte vordere Bremsstromdose.



Foto: Archiv Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.
Am 05.11.1988, dem letzten Betriebstag der „Dreie“ wurde in der Endstelle Rottluff der Zug 352+638^{II} fotografiert. Interessant ist die Befestigung der Liniennummer am Beiwagen.



Foto: Archiv Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.
Die Altbaubeiwagen 582, 584 und 596 erhielten ebenfalls die elektrischen Dreikammerleuchten, zudem wurden die nicht mehr benötigten hinteren Stromdosen entfernt.

Der eine oder andere Straßenbahnenthusiast wird sicher der Meinung gewesen sein, jetzt kommen noch gebrauchte Gotha-Triebwagen und die Straßenbahn mit der schmalsten Spurweite in Deutschland sei gerettet. Doch das wäre technisch nicht möglich gewesen, zudem waren die Bei-

wagen zu Beginn ihres zweiten Lebens bereits 20-25 Jahre alt und nur als Notbehelf gedacht.

Mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinien 1 und 8 auf der neuen Straßenbahntrasse nach Schönau standen ab August 1988 genügend Omnibusse zur Verfügung um die Verkehrsaufgabe der letzten schmalspurigen Straßenbahnlinie zu übernehmen. Nach einer dreimonatigen Gnadenfrist wurde der Schmalspurbetrieb der Karl-Marx-Städter Straßenbahn am 05. November 1988 eingestellt. Mit einem Fahrzeugkorso, bestehend aus den Zügen 345+633^{II}, 332+631^{II}, 334+635^{II}, 322+634^{II} und 352+638^{II}, verabschiedete sich die Schmalspurstraßenbahn nach 108 Jahren Dienst aus unserer Stadt.



Foto: Jürgen Müller
Mit Polizeieskorte fuhr am Morgen des 06.11.1988 der Konvoi von der Zentralhaltestelle zurück zum Betriebshof Altendorf. Blick aus dem Triebwagen 352 auf die vorausfahrenden Züge auf der Helmut-Just-Straße (heute Hartmannstraße).

Die Fahrzeuge wurden bis 1989 größtenteils verschrottet. Einige wurden als historische Fahrzeuge aufgearbeitet und sind heute im Straßenbahnmuseum zu sehen.



Foto: Volker Dornheim
Der Triebwagen 332 ist so erhalten, wie er am 06.11.1988 im Betriebshof Altendorf eingerückt ist. Am 06.11.2018 erinnert das Fahrzeug an die Betriebseinstellung vor 30 Jahren.



Foto: Ivo Köhler

11.06.1988: Die „Dreie“ fährt noch, die Strecke nach Schönau ist noch nicht eröffnet. Derweil stehen neue Triebwagen längere Zeit abgestellt auf dem neuen Gleis, heute unvorstellbar!

Mit dem letzten Linieneinsatz der Schmalspurstraßenbahn ging eine Ära zu Ende, nicht jedoch die Geschichte der Straßenbahn in unserer Stadt, denn es gibt ja noch die regelspurige Straßenbahn.

Nachdem die Gothawagen in den Jahren 1973 bis 1975 nach Potsdam, Rostock und Brandenburg umgesetzt wurden, bestand der regelspurige Fahrzeugpark nun ausschließlich aus den 2,50 m breiten Tatrawagen. Mit der Erweiterung des regelspurigen Streckennetzes in den 1970er und 1980er Jahren erfolgte die Zuführung von neuen Tatrawagen. Zwischen 1968 und 1988 kamen 132 Triebwagen des Typs T3D sowie von 1973 bis 1988 62 Beiwagen des Typs B3D in den Bestand des VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt (siehe Tabelle unten).

Lieferjahr	Wg.-Nr. T3D	Wg.-Nr. B3D
1968	401-104	
1969	405-415	
1970	416-426	
1972	427-437	
1973		701-726
1974	438-452	
1975	453-458	727-729
1976	459-484	730-742
1978	485-496	743-748
1981	497-500	749, 750 ^{II}
1983	501-504	
1988	505-532	751 ^{II} -762 ^{II}

In den oben genannten Lieferjahren änderte sich an den Fahrzeugen nicht allzu viel: Bereits ab der 2. Lieferserie wurde die Position des Oberleitungstrennschalters geändert. Ab Mitte der 1970er Jahre entfielen die Zierleisten auf den Rammbohlen. Ab 1983 wurden die Wagen mit kleineren Dachklappen ausgeliefert. Die letzte Lieferserie erhielt rechteckige Kappen für Blink- und Begrenzungslicht (orange bzw. weiß) sowie für Rück- und Bremslicht (rot).

Im Rahmen der aller acht Jahre fälligen Hauptuntersuchungen erfuhren die Fahrzeuge einige Veränderungen: Um Korrosionsschäden vorzubeugen wurden die nicht benötigten Dachaufstiege und die Dachluken entfernt. Aufgrund der großen Fensteröffnungen war eine gute Lüftung im Fahrzeug trotz fehlender Dachluken möglich.

Da die originalen Rückleuchten mehr zur Seite als nach hinten strahlten, wurden die tschechischen Rückleuchten durch Dreikammerleuchten aus DDR-Produktion ersetzt. Diese wurden unter den Rammbohlen befestigt.



Foto: Archiv Straßenbahnmuseum Chemnitz e.V.

Der Beiwagen 737 (links) ist im Mai 1979 noch mit den originalen Rückleuchten ausgestattet. Der Beiwagen 747 ist im November 1985 mit den die Dreikammerleuchten aus DDR-Produktion im Einsatz.

Erstmalig wurde am 28. April 1989 ein Tatra-Triebwagen von der Firma DEWAG-Werbung Karl-Marx-Stadt mit Außenwerbung versehen.



Foto: Thomas Laube

„Sie fahren gut mit CENTRUM“; Diese Botschaft verkündete der frisch hauptuntersuchte Triebwagen 449 den Fahrgästen.

(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)
- www.gothawagen.de



Zum Schluss...

...ein „alternativer Antrieb“ für Straßenbahnen

Text: Thomas Laube

Fotos: Repro Heiner Matthes; Sammlung Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

In der Regel wurden oder werden Straßenbahnfahrzeuge von Zugtieren, mit elektrischem Antrieb oder auch mit Verbrennungsmotoren angetrieben. Alle diese Antriebsarten bedürfen Anlagen für Vor- und Nachbereitung bzw. Wartung oder für die Zuführung der Antriebsenergie.

Es gab aber in Ostasien auch noch einen anderen „alternativen“ Antrieb: In Japan und auf der Insel Formosa (heute Taiwan) gab es ganze Netze handbetriebener Straßenbahnen.

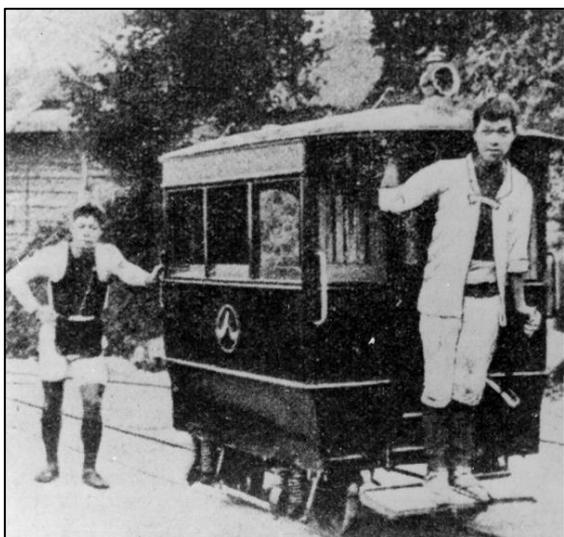


Bild links: Ein Wagen der japanischen Straßenbahn Atami – Otawara. Links ein Schieber, rechts der Bremser auf der Bedienerplattform. In dem kleinen Wagenkasten fanden bis zu sechs Personen Platz.

Bild unten: Auf der Insel Formosa (heute Taiwan) errichteten die japanischen Besatzer ab 1895 über 40 handbetriebene Straßenbahnstrecken. Im Bild ein Wagen der Straßenbahn von Kabo zan, welche bereits 1935 eingestellt wurde. Die Bahn wurde mit 500mm Spurweite errichtet. Auf einem Feldbahn-Lorengestell wurde ein kleiner Wagenkasten aufgebaut. Hierin fanden maximal zwei Fahrgäste Platz. Die Straßenbahn von Kabo zan lag ca. 30km südlich der Inselhauptstadt Taipeh und war Bestandteil eines größeren Netzes. Mit mehrmaligem Umsteigen konnte man bis in die Inselhauptstadt fahren.

