



# Linie 1

Die Online-Zeitung der  
Straßenbahnfreunde  
Chemnitz e.V.



Ausgabe 70

Heft 1/2024

März 2024

## Alter Bekannter aus Norwegen

Das eine oder andere ältere Vereinsmitglied und auch dienstältere Straßenbahn-Fahrpersonale oder -Werkstattmitarbeiter werden sich noch daran erinnern, dass sich zwischen September 1990 und Januar 1991 ein Gelenktriebwagen vom Typ SL 79/II der A/S Oslo Sporveier als Vorführwagen leihweise bei der CVAG im Einsatz befand.

Seinerzeit trugen alle jüngeren Fahrzeuge der Osloer Straßenbahn Taufnamen von Europäischen Städten mit Straßenbahnbetrieb, der damals fabrikneue Triebwagen mit der Nummer 140 trug damals passenderweise den Taufnamen „Chemnitz“.

*weiter auf Seite 3*

Im November 1990 wartet der Triebwagen 140 in der Endstelle Carl-von-Ossietzky-Straße (heute: Gablenz) auf die Abfahrt



Foto: Roy Glaser

## Die Betriebsleitstelle und das Regime der Nachtanschlüsse in den 1950er Jahren



Stadtverw. Chemnitz  
Foto: Sammlung Stadtverwaltung Chemnitz

Es gab in den 1950er Jahren und schon lange Zeit vorher einen Dienstposten, den man auch aus heutiger Sicht zurecht Betriebsleitstelle nennen konnte.

An der Kreuzung Poststraße/Ernst-Thälmann-Straße (Haltestellenname: Poststraße) befand sie sich in einem „Säulenbau“, der rechts und links zwei öffentliche Keller-Toiletten beherbergte. In der umfangreichen Literatur über die Chemnitzer Schmalspurstraßenbahn wird leider wenig über dieses Gebäude berichtet *weiter auf Seite 4.*

Die Betriebsleitstelle an der Poststraße befand sich in einem Flachbau aus den 1930er Jahren. Der Bau wurde in den 1960er Jahren abgerissen.

## Der Inhalt in Kürze

<b>Das aktuelle Foto</b> .....	Seite 2
<b>Verkehrsgeschichte:</b> Alter Bekannter aus Norwegen.....	Seite 3
<b>Verkehrsgeschichte:</b> Die Betriebsleitstelle und das Regime der Nacht- anschlüsse in den 1950er Jahren.....	Seite 4
<b>Verkehrsgeschichte:</b> Wagenpark der Chemnitzer Straßenbahn (10) ....	Seite 6
<b>Termine</b> .....	Seite 9
<b>Zum Schluss:</b> .....	Seite 11



## Das aktuelle Foto



Foto: Mirko Finsterbusch

Langsam nimmt sie Gestalt an: die zukünftige Abstellanlage hinter unserer Museumshalle. Die Tiefbauarbeiten sind beendet. Gut erkennbar sind die Fundamente für das Ständerwerk, welches das Dach tragen wird. Ganz links im Bild ist bereits die Ausfahrweiche zu sehen.

Nach Fertigstellung der Anlage können Fahrzeuge auf vier Gleisen abgestellt werden. Die Aus- und Einrückbedingungen der historischen Straßenbahnen werden sich verbessern.

**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](mailto:Linie1@strassenbahn-chemnitz.de) (bitte Betreff nicht vergessen)



# Verkehrsgeschichte

## Alter Bekannter aus Norwegen

Text: Roy Glaser

(Fortsetzung von Seite 1)



Foto: Roy Glaser

Im September 2015 sah der Triebwagen 140, hier an der Haltestellen Frogner stadion, schon arg mitgenommen aus.



Foto: Roy Glaser

Am Stortingsgata (Parlament) konnte 2019 der Triebwagen 140 fotografiert werden. Er sah besser aus als noch vier Jahre zuvor.



Foto: Roy Glaser

Im September 2023 war der Tw 140 in einem leicht veränderten Erscheinungsbild anzutreffen: die Frontmaske mit Doppelscheinwerfern wich eine Frontmaske mit runden LED-Scheinwerfern.

Im Rahmen eines 2013 vom Stadtrat der Stadt Oslo initiierten Straßenbahnprogramms „Trikkeprogrammet“ zur Modernisierung der Infrastruktur und des Fahrzeugparks für die derzeit sechs Straßenbahnlinien bestellte der Verkehrsbetrieb Oslo-trikken AS nach einer europaweiten Ausschreibung in Juni 2018 insgesamt 87 Niederflrwagen des Typs Urbos 100 bei Hersteller CAF im spanischen Beasain. Im Oktober 2020 begann die Auslieferung der ersten beiden fünfteiligen Zweirichtungsfahrzeuge mit futuristischer Gestaltung der Stirnseiten. In Oslo werden diese Fahrzeuge als Typ SL 18 bezeichnet; SL bedeutet Sporvogn Ledd (Gelenktriebwagen), die Zahl 18 bezeichnet das Bestelljahr 2018.



Foto: Roy Glaser

Der erste Triebwagen der neuen Generation: Typ SL 18, Nr. 401 am 06. September 2023 an der Endstelle Rikshospitalet. Weitere 86 Wagen sollen folgen. Zudem besteht eine Option auf weitere 60 Triebwagen dieses Typs.

Die Fahrzeuge sollten bis 2024 schrittweise den aus 40 sechsachsigen Hochflur-Gelenktriebwagen vom Typ SL 79/I und SL 79/II (Baujahre 1982-1984 und 1989) und 32 sechsachsigen Niederflur-Triebwagen SL 95 (Baujahre 1998-2004) bestehende aktuellen Straßenbahn-Fahrzeugpark ablösen. Aufgrund von pandemiebedingten Verzögerungen wird sich die Auslieferung der Fahrzeuge jedoch über einen längeren Zeitraum als ursprünglich geplant erstrecken. Dann wird jedoch auch „unser“ Triebwagen 140 in absehbarer Zeit nach über 30 Einsatzjahren aus dem Fahrzeugbestand ausscheiden.



# Verkehrsgeschichte

## Die Betriebsleitstelle und das Regime der Nachtanschlüsse in den 1950er Jahren

Text: Vereinsmitglied Karlheinz Köhler

(Fortsetzung von Seite 1)

Viele werden heute nicht mehr wissen, wo sich Poststraße und Ernst-Thälmann-Straße befanden. Daher vorab ein Vergleich der Straßennamen in den Jahren 1957 und heute:

- **Poststraße:** Falkeplatz – Johannisplatz (ähnlicher Verlauf wie Bahnhofstraße)
- **Ernst-Thälmann-Straße:** heute Rathausstraße und Reitbahnstraße
- **Äußere Johannisstraße:** zwischen Johannisplatz und dem damaligen Kreuzungsbereich Augustusbürger-/Dresdner Straße
- **Äußere Klosterstraße:** Beginn am heutigen "Sporthaus" führte in Richtung Markt, heute überbaut

Im funk- und handyfreien Zeitalter war die Betriebsleitstelle an der Poststraße eine wichtige Voraussetzung für einen störungsarmen Betriebsablauf. Tag und Nacht war sie mit einem Verkehrsmeister besetzt, der mit Hilfe zahlreicher vor allem betriebsinterner Telefone alle Betriebs-“fäden“ in der Hand hielt. Alle Betriebshöfe waren direkt erreichbar und von allen Streckentelefonen konnte man die Leitstelle erreichen. Im Fall einer Störung am Straßenbahnzug, in der Nachkriegszeit nicht selten, musste der Fahrer den notwendigen Austausch des Zuges über den Dienstposten an der Poststraße veranlassen. Das Umformerwerk auf der Theaterstraße sowie Polizei und Feuerwehr waren über gesonderte Telefonapparate schnellstens erreichbar. Das Liniennetz bestand in der Zeit um 1957 aus folgenden sechs Straßenbahnlinien:

Linie	Strecke
1	Leninstraße (Zeisigwaldstr.) – Siegmar
3	Rottluff – Bernsdorf
4	Borna – Bernsdorf
5	Altchemnitz – Hauptbahnhof
7	Furth-Glösa – Gablenz
8	Ebersdorf – Weststraße

Auf zwei Linien (4 und 8) kamen aus topographischen Gründen Zweiwagenzüge zum Einsatz, auf den anderen Linien Dreiwagenzüge.

Eine wichtige Aufgabe der Leitstelle war die Abwicklung der zentralen **Nachtanschlüsse**. Ab 22:30 Uhr, später schon ab 21:45 Uhr, trafen sich die Züge aller Straßenbahnlinien alle 45 Minuten an der Poststraße zum Umsteigezentralanschluss. 0:45 Uhr gab es den letzten Nachtanschluss, in den Nächten von Samstag auf Sonntag gab es noch einen Anschluss 1:30 Uhr. Morgens gab es um 3:45 Uhr und um 4:45 Uhr sogenannte Personalanschlüsse für das Straßenbahnpersonal der Frühdienste. Diese durften natürlich auch von der Öffentlichkeit genutzt werden. An Sonn- und Feiertagen liefen die Personalanschlüsse 1 Stunde später. Der erste morgendliche Personalanschluss wurde ausschließlich mit Solowagen bedient, der zweite dann schon mit der üblichen Behängung.

Der Abstand der Anschlüsse von 45 Minuten war den Fahrzeiten von der Poststraße zu und von den Endpunkten geschuldet. Fast überall reichte ein Straßenbahnzug hin und zurück. Nur auf dem Streckenast nach Siegmar waren zwei Züge unterwegs. Da zwei hintereinanderfahrende Züge nach Bernsdorf nicht notwendig waren, bediente die Linie 4 nur den Abschnitt Borna – Poststraße und endete im Anschlussverkehr am Markt. Dazu fuhr die Linie 4 in Richtung Johannisplatz, bog dort über den einzigen eingleisigen Bogen im gesamten Netz in die Haltestelle der Linien 5, 7 und 8 ab und fuhr dann weiter in Richtung Poststraße. Dort bog sie in die Ernst-Thälmann-Straße Richtung Borna ein.

Die Linien 3, 4 und 5 bedienten die Haltestelle Poststraße planmäßig, blieben für die Anschlüsse auf ihren Planstrecken. Die Schleifenfahrt der Linie 4 wurde schon beschrieben. Die Linie 1 fuhr aus Siegmar kommend ab Markt wie die Linie 3 in die Ernst-Thälmann-Straße zur Poststraße und über einen ansonsten als Betriebsgleis fungierenden Bogen in die Poststraße Richtung Johannisplatz und von dort wieder in die Straße der Nationen. Die Linien 7 und 8 fuhren von Gablenz bzw. Ebersdorf kommend am östlichen Ende des Johannisplatzes über einen Doppelbogen mit elektrisch stellbaren Weichen aus der äußeren Johannisstraße in die Poststraße, ohne die Haltestelle Johannisplatz zu

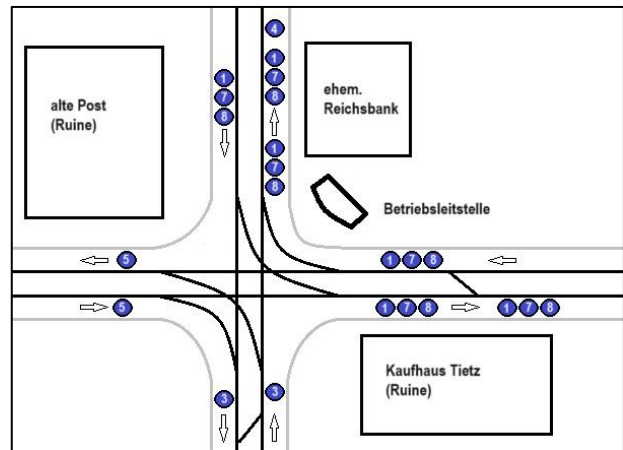
bedienen. Nach Freigabe der Anschlüsse führen sie über die Ernst-Thälmann-Straße Richtung Markt. Die Linie 7 fuhr weiter über das Betriebsgleisdreieck am nordöstlichen Ende des Markts wieder in die Straße der Nationen zum Johannisplatz. Die Linie 8 fuhr vom Anschlussgeschehen kommend über den Markt in die Innere Klosterstraße, an deren Ende sie über den Betriebsgleisbogen wieder auf die Planstrecke abbog. In Gegenrichtung war der Fahrweg entsprechend umgekehrt.



Fahrtroute der Straßenbahnlinien im Anschlussverkehr im Innenstadtbereich 1957: H=Einsatzleitstelle an der Poststraße, P=Poststraße, M=Markt, IK=Innere Klosterstraße, ÄK=Äußere Klosterstraße, K=Kaßbergauffahrt, Z=Zwickauer Straße, A=Annaberger Straße, T=Ernst-Thälmann-Straße, ÄJ= Äußere Johannisstraße, J=Johannisplatz, N=Straße der Nationen, B=Brückenstraße. Die im Anschlussverkehr nicht genutzten Gleise sind hier nicht eingezeichnet.

Zeichnung: M. Finsterbusch, nach einer Vorlage von Karlheinz Köhler

Für die Aufstellung der Straßenbahnzüge zu den Anschlüssen gab es wenige Regelungen. Die Linie 3 hielt in Richtung Rottluff an der planmäßigen Haltestelle in der Ernst-Thälmann-Straße vor der Kreuzung. In der Gegenrichtung nach Bernsdorf wurde die Haltestelle hinter die Kreuzung in die Ernst-Thälmann-Straße verlegt. Bei der Linie 5 war es ähnlich, die Haltestelle Richtung Alchemnitz war hinter die Kreuzung verlegt. Es gab die Order, Züge der 3 nach Bernsdorf und Zügen der 5 nach Alchemnitz bei allen Einfädelungen Vorfahrt einzuräumen, damit sie jeweils „über die Kreuzung kamen“. Dem Autor ist kein einziges Beispiel in Erinnerung, dass dies nicht funktioniert hätte. Ansonsten war die Aufstellung der Straßenbahnzüge dem „Zufall“ der zeitlichen Ankunft überlassen.



Aufstellplan der Nachtanschlüsse im Jahr 1957 in der Poststraße/Ernst-Thälmann-Straße, Skizze: Karlheinz Köhler (bearbeitet v. M. Finsterbusch)

Nachdem alle Straßenbahnzüge eingetroffen waren, das Umsteigen offensichtlich beendet war, piff der diensthabende Verkehrsmeister mitten auf der Gleiskreuzung stehend die Anschlüsse mit einer Trillerpfeife ab. Das war die Freigabe für die Triebwagenschaffner als Zugführer, nunmehr das Abfahrtsignal für den jeweiligen Zug zu geben.



Foto: Sammlung Thomas Laube

Wie das Foto zeigt, haben die nächtlichen Piffe keinen gestört, denn die Zerstörung von Chemnitz am 5. März 1945 hatte dafür gesorgt, dass in der näheren Umgebung der Haltestelle Poststraße niemand mehr wohnte.

Besonders in der Nacht von Samstag auf Sonntag waren „die Buden“ bis zum letzten Anschluss um 1:30 Uhr rappellvoll. Um die Karl-Marx-Städter aus den Ballsälen, Tanzbars und Spätvorstellungen der Kinos nach Hause zu bringen, fuhr regelmäßig 3 bis 4 „Einsetzer“ (Solotriebwagen) im Netz.

Während eines einjährigen Betriebspraktikums leistete der Autor dieses Artikels im zarten Jugendalter von 19 Jahren auch in der Leitstelle Dienst. Es war ein „Höhepunkt“ seines Straßenbahnerlebens, Anschlüsse abpfeifen zu dürfen.



# Verkehrsgeschichte

## Der Wagenpark der Chemnitzer Straßenbahn (Teil 10)

Text: Mirko Finsterbusch

Die politische Wende und die Angliederung der DDR an die BRD im Jahre 1990 machten es möglich, Wagen zu modernisieren bzw. modernere Wagen zu beschaffen. So konnten in den Jahren 1992/93 mit EU-Fördermitteln 36 Trieb- und 14 Beiwagen der Typen T3D bzw. B3D in Bautzen modernisiert werden. Die Fahrzeuge erhielten unter anderem eine Erhöhung des Komforts für Fahrgäste (z.B. Informationssystem und gepolsterte Sitze) und Fahrpersonal (z.B. vergrößerter Fahrerarbeitsplatz, elektromotorisch betätigte Stromabnehmer und Rückfahrpult) sowie sicherheitstechnische Einrichtungen wie Einklemmschutz an den Türen. An der Beschleunigersteuerung hielt man weiterhin fest. Äußerlich fielen die „neuen“ Wagen durch das markante Prallelement am Steuertriebwagen, das neue Dach, und die Außenschwingtüren auf. Die Stadtfarben Blau und Gelb standen Pate bei der Farbgebung.



Foto: Volker Dornheim

CVAG 501 + 502 + 751 am 10.05.1992 auf einer der ersten Probeahrten als Großzug in der Endstelle Schönau. Sehr gut ist auf diesem Foto der Unterschied zwischen dem Steuerwagen (vorn) und dem gesteuerten Triebwagen zu erkennen.

Der Chemnitzer Stadtrat beschloss im Dezember 1992 die Einführung neuer niederfluriger Straßenbahnen. Im Februar 1993 unterzeichnete man mit dem Hersteller ABB Henschel einen entsprechenden Vertrag, bereits am 30. Dezember 1993 wurde der Variobahn-Prototyp, Wagen 601, in Chemnitz angeliefert. Eine weltweite Neuheit dieses 31,38 m langen fünfteiligen Multigelenkfahrzeuges war die Bauart der Antriebe: Durch den Einbau achs- und getriebeloser Drehstrom-Radnabenmotoren konnten 100% Niederflrigkeit

realisiert werden; d.h. an den Einstiegen und im Wagen waren keine Stufen mehr notwendig. Die acht Motoren (je 45 kW) waren im vorderen und hinteren Fahrwerk verbaut, das mittlere Fahrwerk blieb antriebslos. Die Wagenkastenbreite von 2,65 m ermöglichte den Einbau von Doppelsitzen auf beiden Seiten.

Nach einer umfangreichen Testphase durch Techniker von CVAG und Hersteller nahm der Prototyp am 27. Mai 1994 den Fahrgastbetrieb auf. Weitere Tests erfolgten in den folgenden drei Jahren. Die Variobahn ging im Jahr 1995 zu Präsentationszwecken auf eine sechswöchige Tour durch Nordeuropa.



Foto: Roy Glaser

27. Mai 1998: Rollout der weltweit ersten Variobahn. Die Fahrt startete im ältesten Betriebshof der Chemnitzer Straßenbahn, in Kappel. An der Zentralhaltestelle erfolgt die offizielle Übergabe welche anfangs vorwiegend auf der Linie 1 (damals Schönau – Gablenz) fuhr.



Foto: Roy Glaser

1996 entschied man sich für die Anschaffung von zehn Variobahnen als Zweirichtungsfahrzeuge (6NGT-LDZ; Nr. 901-910) sowie 13 weitere Variobahnen als Ein-

richtungsfahrzeuge (6NGT-LDE; Nr. 602-614). Diese lieferte Adtranz in den Jahren 1998 bis 2000 ab.



Foto: Gert Schleicher

Neben den Variobahnen der CVAG verkehren auf der Pilotstrecke des Chemnitzer Modells nach Sttollberg sechs Zweirichtungsfahrzeuge. Diese Wagen (411 - 416) sind für den Einsatz im EBO-Bereich modifiziert. Eigentümer ist die City-Bahn Chemnitz GmbH

Am 2. November 1998 konnte die lang ersehnte Straßenbahnlinie 4 zwischen „Wohngebiet Fritz Heckert“ (heute: „Hutholz“) und dem provisorischen Endpunkt „Am Flughafen“ eröffnet werden. „Am Flughafen“ gab es keine Wendeschleife. In Ermangelung an Zweirichtungsfahrzeugen war man gezwungen, TATRA-Triebwagen einzusetzen. Diese erhielten Rückleuchten an der Fahrzeugfront und wurden mittels Kupplungsadapter Heck-an-Heck gekuppelt. Dabei konnten die Fahrgäste nur den ersten Triebwagen nutzen, der zweite Wagen wurde leer mitgeführt.



Foto: Archiv Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

Mit dem Slogan „Die „Stoll-Bahnen“ – Guck´ mal was da fährt“ warb die CVAG für die neue Straßenbahnlinie 4. Mit Inbetriebnahme der ersten Zweirichtungs-Variobahnen ab 31. März 1999 konnte auf den Heck-an-Heck-Betrieb mit TATRA-Wagen verzichtet werden.

Die oben erwähnte politische Wende hatte aber auch Ihre Schattenseiten: Viele der einstigen Großbetriebe

mussten aufgrund weggebrochener Exportmärkte ihre Produktion stark zurückfahren oder sogar ganz einstellen. Dadurch sank das Fahrgastaufkommen erheblich. Auch der extrem starke Anstieg des Individualverkehrs sorgte für sinkende Fahrgastzahlen. Daher begann die CVAG ab 1994 mit der Abstellung von Tatra-Beiwagen des Typs B3D.

Mit der Inbetriebnahme aller Variobahnen konnten auch überzählige Triebwagen des Typs T3D abgestellt werden. Viele dieser Fahrzeuge fanden in Osteuropa eine neue Heimat, z.B. in Wladikawkas, Alma-Ata oder in Ufa. Da es Beiwagen nur in der DDR und Jugoslawien gab, bestand in Osteuropa kein Interesse an diesen Wagen. Bis auf den Beiwagen 713<sup>II</sup> (ex 714) wurden alle nicht modernisierten TATRA-Beiwagen zwischen 1994 und 2001 verschrottet.

Einige der verbliebenen T3D-Doppeltraktionen erhielten eine ansprechende Wagnervollwerbung verschiedener Getränkehersteller. Dazu wurden die Wagenkästen entsprechend der Motivfarbe lackiert.



Foto: Volker Dornheim

Neben den „Brauereibahnen“ 459+460 (Braustolz), 461+462 (Freiberger Biere) und 465+466 (Einsiedler) gab es noch zwei Bahnen mit Coca-Cola-Werbung (463+464 u. 467+468) sowie einen Nesquik-Großzug (445+446+723).

Am 31. Juli 2002 wurden die T3D feierlich aus dem Liniendienst verabschiedet. Als letzter Kurs war die T3D-Doppeltraktion 463 + 464 im Einsatz.



Foto: Bert Rößler

Der letzte Tag im regulären Liniendienst: Nach über 33 Jahren sind Fahrzeuge des Typs T3D Geschichte.



Foto: Uwe Wilhelm

Die Arbeitswagen T3D Nr. 403, 405, 409 und 410 (ex 495, 415, 493 und 494) sind heute noch im CVAG-Bestand. T3D 401 und 402 sowie B3D 713<sup>II</sup> bleiben als historische Fahrzeuge erhalten.

Nachdem modernisierte Großzüge zuletzt nur noch auf der stark frequentierten Linie 4 im Einsatz waren, endete im Juni 2010 der Beiwageneinsatz.

Die Modernisierung der noch verkehrenden Tatra-Fahrzeuge lag damals fast 20 Jahre zurück. So dachte man über eine Erneuerung des Fahrzeugparks nach. Das Unternehmen ŠKODA TRANSPORTATION a.s. aus dem tschechischen Plzeň war an einen Vertrieb seiner Fahrzeuge in Deutschland interessiert. Daher kam von Mai bis September 2012 zu einem Testeinsatz eines werksneuen Triebwagens des Typs 15T.



Foto: Mirko Finsterbusch

Der Triebwagen Škoda 15T Nr.9238 der Prager Verkehrsbetriebe war fünf Monate in Chemnitz im Einsatz.

2016 konnte dieser tschechische Hersteller eine europaweite Ausschreibung für eine neue Generation Chemnitzer Stadtbahnen für sich entscheiden. 14 Zweirichtungsfahrzeuge des Typs 35T wurden von 2018 bis 2020 nach Chemnitz geliefert. Unsere Stadt war die erste deutsche Stadt, die Straßenbahnwagen von Škoda bezog. Die 31 Meter langen fünfteiligen Wagen, verfügen über 64 Sitz- und 127 Stehplätze. Fünf Türen je Seite sorgen für einen schnellen Fahrgastwechsel. Anders als bei der Variobahn setzt man bei ŠKODA auf Allradantrieb, d.h. jedes Rad wird von einem 30-kW-Motor angetrieben. Das Fahrzeug verfügt über eine Luftfederung mit Niveauregulierung. Der Fahrgastraum ist klimatisiert. Die mit WLAN ausgerüsteten Fahrzeuge verfügen zudem über ein Ansagesystem für Sehbehinderte.

Mit einem feierlichen Rollout ging am 25. September 2019, die erste ŠKODA-Bahn in den Linienbetrieb. Diese neue Fahrzeuggeneration hat im August 2020 die noch vorhandenen Tatra-Züge abgelöst. Nur drei Züge werden noch als Betriebsreserve vorgehalten. Bereits 2011 erhielten Die Triebwagen 507, 509, 517 und 519 eine Ausrüstung für den Heck-an-Heck-Betrieb.



Foto: Florian Schwind

Ein "Treff der Generationen" fand am 7. September 2020 am Hutholz statt. Neben der Škoda-Bahn 922 versteckt sich die Tatra-Doppeltraktion 519-509.

Der Prototyp der Variobahn musste 2019 abgestellt werden, da ein Beschaffung von Ersatzteilen nicht mehr möglich war. Die Serienfahrzeuge wichen aufgrund von technischen Weiterentwicklungen erheblich vom Prototyp ab. Ein Teil des Prototyps wird als zukünftiges Ausstellungsstück für das Straßenbahnmuseum vorgehalten. Auch von den modernisierten Tatra-Fahrzeugen sollen einige Wagen museal erhalten werden.



Foto: Volker Dornheim

Seit Ende 2023 besitzt die Variobahn Nr. 902 eine neue Lackierung. Diese ist an die Lackierung der Škoda-Bahnen angelehnt. Nur eine weiße Frontmaske würde noch fehlen.

**(Ende)**

**Quellen:**

Archiv Straßenbahnmuseum Chemnitz  
H. Matthes: „Die Chemnitzer Straßenbahn“ (1998)  
www.cvag.de



# Termine

## Für das Jahr 2024 stehen bereits folgende Veranstaltungstermine fest:

(nichtöffentliche Veranstaltungen sind *kursiv* geschrieben)

16./17. März 2024:

Vereinsausflug nach Gotha

05. April 2024

VVO-Entdeckertag in Bad Schandau

Dazu führen wir wieder einen Pendelverkehr in der sächsischen Schweiz mit unserem historischen Ikarus 260.02 Nr. 82 durch.



Foto: Uwe Wilhelm

06. April 2024:

Saisonöffnung im Straßenbahnmuseum

Nach der etwa viermonatigen Schließzeit öffnet unser Straßenbahnmuseum wieder seine Tore für die Saison 2024. Bis 26. Oktober 2024 kann das Museum immer donnerstags, freitags und samstags jeweils von 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr besucht werden.

27. April 2024:

Omnibustag im Straßenbahnmuseum

Nach dem großen Erfolg der Omnibustage im vergangenen Jahr wird es 2024 eine Fortsetzung dieser Veranstaltungen geben. An diesem Tag sind Rundfahrten mit Ikarus 280.02 Nr. 335 und dem Ikarus 260 Nr. 82 geplant. Weitere Infos dazu auf **Seite 10**.



Foto: Uwe Wilhelm

04. Mai 2024:

23. Chemnitzer Museumsnacht

Wie bereits 2023 wird die Museumsnacht auch in diesem Jahr von Baustellen umrahmt werden. Daher wird der Zubringerverkehr mit Omnibussen erfolgen. Wie immer erwartet die Besucher ein vielfältiges Programm.



Foto: Uwe Wilhelm

09. Mai 2024:

Vereinswandertag

Wie immer wird das Ziel erst relativ kurzfristig entschieden.

25. Mai 2024:

Omnibustag im Straßenbahnmuseum

Am letzten Samstag im Mai laden die Ikarus-Omnibusse 280.03 Nr. 210 und ein 250.59 zu Rundfahrten ein.



Foto: Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

04. Juni 2024:

Seniorenveranstaltung

Bei dieser Veranstaltung können die ehemaligen Betriebsangehörigen der CVAG in gemütlicher Runde über die „gute alte Zeit“ plaudern.

29. Juni 2024:

**Omnibustag im Straßenbahnmuseum**

In den Monaten April bis Oktober laden am letzten Samstag des Monats historische Omnibusse zu Rundfahrten ein. Der Fahrpreis beträgt je nach Fahrzeug 3,00 € bzw. 4,00 €. An diesem Tag sind die Ikarus-Omnibusse 180.22 Nr.31 und 66.62 Nr. 66 unterwegs.



Foto: Heiko Wolf

27. Juli 2024

**Omnibustag im Straßenbahnmuseum**

Ganz im Zeichen der 1990er Jahre wird der Omnibustag im Juli stehen. Zu Rundfahrten laden der Neoplan Megashuttle N4032 sowie der Mercedes-Benz O405N ein.



Foto: Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.



Foto: Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.

31. August 2024

**Omnibustag im Straßenbahnmuseum**

Am letzten Samstag im August stehen die Ikarus-Omnibusse 260.02 Nr. 82 und ein 250.59 für Rundfahrten zur Verfügung.

08. September 2024:

**Tag des offenen Denkmals**

Das zentrale Thema des diesjährigen Tag des offenen Denkmals lautet „Wahr-Zeichen. Zeitzeugen der Geschichte“. Da es baustellenbedingt auch in diesem Jahr kein Straßenbahnfest geben kann, wird der Tag des offenen Denkmals etwas umfangreicher ausfallen.

Genauere Infos sind zu gegebener Zeit in den sozialen Netzwerken zu erfahren.

28. September

**Omnibustag im Straßenbahnmuseum**

Am letzten Septembersamstag besteht noch einmal die Möglichkeit mit dem Ikarus 180.22 Nr. 31 zu fahren. Des Weiteren steht ein Ikarus 256.50 bereit.



Foto: Thomas Laube

26. Oktober

**Omnibustag im Straßenbahnmuseum**

Am letzten Omnibustag des Jahres 2024 laden noch einmal der Ikarus 280.02 Nr. 335 und der Mercedes-Benz O405N Nr.53 zu Rundfahrten ein.

07. Dezember

**Glühweinfahrten**

In welcher Form wir die Glühweinfahrten anbieten können, hängt vom Baufortschritt in unserem Gelände ab. Auch hierzu wird es zu gegebener Zeit Informationen in den sozialen Netzwerken geben.



Foto: Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.



# Zum Schluss...

## Schließzeit im Straßenbahnmuseum = Winterruhe für Vereinsmitglieder ?

Text und Bilder: Uwe Wilhelm

Natürlich bedeutet die Schließzeit nicht, dass unsere Vereinsmitglieder in eine Winterstarre verfallen. Vielmehr wird diese Zeit genutzt um kleine Renovierungs- und Instandhaltungsarbeiten im Museum durchzuführen. Außerdem soll eine Neuorientierung der Dauerausstellung im Bereich des Gleis 1 erfolgen. Dieser Bereich behandelt das Thema elektrischer Strom von der Einspeisung ins Unterwerk über die Fahrleitung und den Fahrschalter bis hin zum Fahrmotor. Zudem ist eine mehrsprachige Beschriftung der Ausstellungsstücke vorgesehen.

Die neuen Museumssaison beginnt am 6. April 2024.



**Bild oben links:** Arbeiten an einem Schnellschalter für die Bahnstromversorgung aus dem Unterwerk Kappel, eines der neuen Ausstellungsobjekte unserer Dauerausstellung.

**Bild oben rechts:** Provisorischer Aufbau der neuen Ausstellungstafel zum Thema "Fahrleitungsbefestigung an Mauern". Inzwischen erfolgte die endgültige Farbgebung der Platte sowie der Halter.

**Bild unten links:** Im Vordergrund ein typischer Antrieb mit einem EM 60/600 Fahrmotor für die zweiachsigen Regelspurfahrzeuge. Während der Winterpause wird der Antrieb zum Funktionsmodell umgebaut.

**Bild unten rechts:** Für die Steuerung des Antriebsmodells wird ein alter AEG-Nockenfahrtschalter vorbereitet. Der dafür benötigte Gleichstrom wird von einem Schweißtrafo erzeugt.

