



# Linie 1



Die Online-Zeitung der  
Straßenbahnfreunde  
Chemnitz e.V.

Ausgabe 73

Heft 1/2025

April 2025

## Eröffnung Garagen-Campus

Wir erinnern uns: Der sächsische Ministerpräsident Michael Kretschmer, die damalige Kulturstatsministerin Monika Grütters, sowie der Chemnitzer Oberbürgermeisters Sven Schulze unterzeichneten am 02. Juli 2021 in der Bushalle des Straßenbahnmuseums Chemnitz die Vereinbarung zur gemeinsamen Finanzierung der Kulturhauptstadt Europas Chemnitz 2025.

Damit standen rund 66 Millionen Euro von Bund, Land und Stadt bereit.

**Michael Kretschmer, Monika Grütters und Sven Schulze** (v.r.n.l.) unterzeichnen der Finanzierungsvereinbarung.



Foto: Ernesto Uhlmann

Die CVAG als Geländeeigentümerin und Bauherrin ließ ab März 2023 den Gebäudekomplex, zu dem auch die ehemalige Bushalle gehört, zum Gargen-Campus umgestalten. Man erneuerte das komplette Dach; Stahlträger und -stützen sowie Wände und Fußböden erfuhren eine Sanierung. Es erfolgte der Einbau einer Sprinkler- und Lüftungsanlage sowie Sanitäranlagen. Den neuen Erfordernissen entsprechend wurden neue Medien verlegt sowie neue Zugänge und Türen geschaffen. Unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes wurde aus alten Werkstatträumen ein modernes Begegnungszentrum, welches ein breit gefächertes kulturelles Betätigungsfeld bietet. Das Gelände erhielt von der Haltestelle „Am Feldschlößchen“ aus einen barrierefreien Zugang.



Foto: Uwe Nieze

Für die Bau- und Sanierungsarbeiten wurden rund 8 Mio. € aufgewendet, davon waren rund 5 Mio. € gefördert vom Bund-Länder-Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung (WEP) - Fördergebiet Zwickauer Straße“.

An der Stelle, wo man 2021 die oben genannte Vereinbarung unterzeichnete, wurde nach zweijähriger intensiver Bauzeit der Garagen-Campus am 21. März 2025 in einem kleinen Festakt offiziell eröffnet.

*weiter auf Seite 4*

Der CVAG-Vorstand Jens Maiwald (re.) übergibt im Beisein des Chemnitzer Oberbürgermeisters (2.v.l.) die „Garagenschlüssel“ an die neuen Nutzer.

## Der Inhalt in Kürze

<b>Das aktuelle Foto</b> .....	Seite 2
<b>Veranstaltungen:</b> Eröffnung Garagen-Campus .....	Seite 3
<b>Rückblick:</b> Vor 30 Jahren: Variobahn in Skandinavien .....	Seite 5
<b>Technik:</b> Das Gleissystem der Chemnitzer Pferdebahn, Teil 2 .....	Seite 8
<b>Termine:</b> .....	Seite 11
<b>Zum Schluss:</b> .....	Seite 12



## Das aktuelle Foto



Am 8. April 2025, nach zweijähriger baubedingter Fahrzeugabstinenz, konnte unser LOWA ET 54 Nr. 801 als erster historischer Straßenbahnwagen wieder in unserer Abstellhalle stationiert werden. Damit entfallen künftig die umständlichen Aus- und Einrückfahrten vom bzw. zum Betriebshof Adelsberg.

Gut erkennbar ist das erneuerte Dach. Des Weiteren wurde die Heizungsanlage instandgesetzt sowie die Stromversorgung erneuert.

**Impressum:** Die „Linie 1“ ist eine vereinsinterne Onlinezeitung des Vereins „Arbeitsgemeinschaft Straßenbahnfreunde Chemnitz e.V.“. Die Zeitung erscheint zwei- bis dreimal 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)



# Veranstaltungen

## Eröffnung Garagen-Campus

Text: Mirko Finsterbusch

### **(Fortsetzung von Seite 1)**

Nach dem Festakt hatten die Chemnitzer und ihre Gäste die Möglichkeit bis in die späten Abendstunden hinein die neuen Räume und das Areal des Garagen-Campus zu entdecken. So gab es eine interessante Talkrunde zum Thema „Wie werden die Chemnitzer Interventionsflächen Teil der Kulturlandschaft nach 2025?“ mit Radio-Moderatorin Conny Hartmann.



Foto: Sebastian Webecke

Mit Lichtkunst und kleinen Tanzeinlagen beeindruckten die Bands Shoot the Cherry, Meniak und ME&T aus Chemnitz.

Das Gleis 0 stellt gewissermaßen ein Bindeglied zwischen Straßenbahnmuseum und Garagen-Campus dar. Während der Bauarbeiten war dieses Gleis in die Baumaßnahme integriert, und somit nicht nutzbar. Das Gleis 0 wurde komplett erneuert und durch das einheitliche Pflaster sowie fünf historischen Gaslaternen optisch aufgewertet. Diese wurden von Vereinsmitgliedern aufgearbeitet.



Foto: Sebastian Webecke

Der Triebwagen 169 war am 21.03.2025 noch nicht für den Personenverkehr zugelassen, auf Gleis 0 konnte er „nur“ als Standmodell bewundert werden.

Am 22. März lud ein Entdeckertag für die ganze Familie zum Verweilen ein. Für diesen Tag wurde uns die Betreuung der neuen Bar übertragen. Das Programm war vielfältig: man konnte sich unterhalten lassen, mitmachen, lernen, staunen oder einfach in der Café-Lounge entspannen.

Regulär hat unser Straßenbahnmuseum erst ab April geöffnet, doch die Eröffnung des Garagen-Campus war Grund genug das Museum zu öffnen. Wir hielten uns bewusst mit Angeboten zurück, sollte doch an diesem Tag der Garagen-Campus im Fokus der Besucher stehen. Lediglich in der Regelsporthalle hielt Thomas Laube mehrere Vorträge. Sehr zur Freude der TATRA-Fans haben wir einen Zubringerverkehr mit einer TATRA-Doppeltraktion organisiert.



Foto: Sebastian Webecke

Die T3D-Doppeltraktion 410+409 verkehrte zwischen Innenstadt und Schönau. Rechts im Bild: „Heimat Ensemble I“ – Micky-mäuse aus Kronkorken von Jan Kummer



Foto: Sebastian Webecke

Die Vorträge von Thomas Laube in der Abstellhalle für unsere historischen Regelspurfahrzeuge hatte die Geschichte genau dieser Halle zum Thema.

Wie der Name „Entdeckertag“ versprach, konnten die Besucher zahlreiche Angebote entdecken. Nachfolgend eine kleine Auswahl:



Foto: Sebastian Webecke  
Mit Musik des Fanfarenzugs Schellenberg e.V. wurde der Entdeckertag eingeleitet.



Foto: Mirko Finsterbusch  
Der Verein der Gästeführer Chemnitz e.V. macht Theater: William Roebuck (alias Jens Meiwald – CVAG-Vorstand, li.) hat die Konzessionsurkunde für die Chemnitzer Pferdebahn erhalten. Er meint, jetzt reich zu sein.



Foto: Mirko Finsterbusch  
Der Gaukler Narrateau bezauberte mit seinen Kunststückchen.



Foto: Uwe Niezel  
Die „Freunde historischen Handwerks e.V.“ boten den Besuchern Münzschlagen und Schmieden zum Mitmachen an.



Foto: Mirko Finsterbusch  
Während die Bar von unserem Verein betreut wurde (Bild oben), boten auf der neuen Abstellanlage verschiedene Imbissbetreiber ihre Waren an (Bild unten).



Foto: Uwe Wilhelm



Foto: Uwe Wilhelm  
Bei freiem Eintritt nutzten viele Besucher den Sonderöffnungstag des Straßenbahnmuseums.



Foto: Garagen-Campus  
Ein Zeichen der Zusammenarbeit: Gruppenfoto mit Vertretern des Garagen-Campus, der CVAG und unseres Vereines.

Etwa 10.000 Besucher beschnupperten an den beiden Tagen die neugeschaffene Kulturlandschaft des Garagen-Campus. Man kann sich nur wünschen, dass die kulturellen Angebote dauerhaft gut angenommen werden.



# Rückblick

## Vor 30 Jahren: Variobahn in Skandinavien

Text: Roy Glaser

Vor nunmehr 30 Jahren war der 1993 gebaute Variobahn-Prototyp Wagen 601 ab Februar 1995 auf einer Tour durch mehrere skandinavische Städte unterwegs. Bei dieser mehrwöchigen Tour fanden Vorführ- und Messfahrten in Norwegen (Oslo) sowie Schweden (Göteborg und Stockholm) statt. Im vorliegenden Artikel soll diese Tour in Form eines Reisetagebuches nachgezeichnet werden.

Nachdem die Vorbereitungen seitens des Herstellers ABB Henschel Waggon-Union bereits seit Oktober 1994 liefen, begann am 30. Januar 1995 in Chemnitz die Vorbereitung des Wagens 601 für den Transport. Hierzu wurde der Stromabnehmer demontiert und gemeinsam mit einer Gitterboxpalette mit Ersatzteilen und anderen benötigten Materialien transportsicher im Fahrgastraum verstaut. Die erst Mitte November 1994 angebrachte Rumpfwerbung für die „Stadtwerke Chemnitz AG“ wurde extra für die Reise durch eine in norwegischer Sprache ausgeführte Rumpfwerbung „ABB Variotram“ ersetzt.



Foto: Volker Dornheim

Der 31.01.1995 war ein Dienstag, also schliefen die meisten Chemnitzer, als in den zeitigen Morgenstunden der Transport zu seiner mehrwöchigen Tour nach Skandinavien an der Zentralhaltestelle startete.

Nach dem Nachtanschluss am 31. Januar um 0:30 Uhr traf der Triebwagen 601 geschoben vom Zug 527-528 in Falschfahrt an der Zentralhaltestelle ein, wo an der Ecke Bahnhofstraße/Rathausstraße (örtlich am heutigen Bahnsteig 4 an der Zentralhaltestelle befindlich) die Verladung auf einen Straßentieförderer erfolgte. Für den Landtransport

beauftragte man das traditionsreiche niederländische Speditionsunternehmens Van der Vlist. Der Transport trat um 2:12 Uhr seine Fahrt an und erreichte am 1. Februar um 13:30 Uhr das Hafenterminal in Kiel. Gegen 17:00 Uhr begann die Verladung auf das Fährschiff „Prinsesse Ragnhild“ (benannt nach der Prinzessin Ragnhild Alexandra von Norwegen) der Reederei Color Line, das um 19:30 Uhr mit Ziel Oslo (Norwegen) ablegte. Am 2. Februar gegen 15:00 Uhr traf die Fähre in Oslo ein, der Transport fuhr vom Schiff und der Wagen 601 wurde auf dem Gleisnetz entladen. Nach Montage des Stromabnehmers fand am 3. Februar eine erste Probefahrt im Osloer Streckennetz statt, dem sich in den folgenden Tagen weitere Fahrten, darunter auch Vergleichsmessfahrten mit einem Stadtbahnwagen des Typs SL 79/II anschlossen.



Foto: Holger Auerbach

Am 04.02.1995 begegnen sich an der Endstelle Skøyen die Wagen 140 (AS Oslo Sporveier) und 601 (CVAG). Die etwas reiferen Chemnitzer werden sich erinnern: Knapp fünf Jahre vorher weilte der damals werksneue Wagen 140 für einige Monate in Chemnitz.

Am 7. Februar gegen 12:45 Uhr erfolgte an der Rosenkrantz' gate/Kristian IVs gate eine öffentliche Präsentation des Fahrzeugs, in deren Anschluss der Linieneinsatz auf der Linie 13 Stortorvet - Skøyen begann, der auch am 8. und 9. Februar fortgesetzt wurde.



Foto: Uwe Meinhold

Der Jernbanetorget ist ein Verkehrsknotenpunkt in Oslo. Hier wartet die „601“ am 07.02.1995 auf ihren nächsten Einsatz.

Da das Fahrzeug aufgrund seiner Hüllkurve nicht uneingeschränkt das Streckennetz befahren durfte, blieb der Wagen dabei über Nacht an der Wendeschleife Skøyen abgestellt. Am 10. Februar wurde der Wagen wieder auf einen Tieflader verladen, in den später Abendstunden erfolgte die Fahrt zum Hafenterminal. Am 11. Februar trat der Transport seine Reise mit einem Fährschiff der Reederei Stena Line von Oslo nach Frederikshavn (Dänemark) an, wo er am Folgetag eintraf. Im Anschluss führte die Reise mit einer weiteren Fähre der Reederei Stena Linie von Frederikshavn nach Göteborg (Schweden), wo der Transport am 13. Februar ankam. Den weiteren Weg von Göteborg nach Stockholm (Schweden) legte der Transport auf dem Landweg zurück und traf am 14. Februar in Stockholm ein. Einen Tag später fand eine erste Probefahrt auf der damals noch als reine Museumsstrecke (Djurgårdslinjen 7) genutzten 3,7 km langen Strecke Norrmalmstorg - Djurgården statt.



Foto: Holger Auerbach

An der Endstelle Norrmalmstorg der Djurgårdslinjen in Stockholm pausiert am 17.02.1995 der Variobahn-Prototyp CVAG 601.

Im Rahmen der Tagung des „Nordisk sparvågs kommitté“ (Nordisches Straßenbahn-Komitee)

mit Vertretern der Verkehrsbetriebe Göteborg, Helsinki, Kopenhagen, Norrköping, Oslo und Stockholm am 16. und 17. Februar 1995 wurden dort auf Einladung von SL Banskraft (Stockholms Lokalförbunds Trafiksystem = Verkehrsbehörde für den öffentlichen Landverkehr im Bezirk Stockholm) vier Gastfahrzeuge präsentiert. Neben dem Variobahn-Prototyp 601 waren dies der Magdeburger Wagen 1301 (NGT8D, LHB/ABB), der Bonner Wagen 9451 (Düwag/Siemens) sowie der Wiener Wagen 2618 (Typ T, Bombardier / Kiepe). Nach nächtlichen Vergleichsfahrten sowie Präsentationen am 17. und 18. Februar wurden am 19. Februar auf der Strecke Norrmalmstorg - Djurgården alle vier Wagen zu öffentlichen Testfahrten eingesetzt.

Am 21. Februar wurde der Wagen wieder auf einen Tieflader verladen und trat die Reise nach Göteborg an, wo er noch am selben Tag eintraf und entladen wurde.

Während der Probefahrten wurde infolge einer abweichenden Fahrdrähtlage der Stromabnehmer zerstört und er wurde für den weiteren Einsatz in Göteborg kurzfristig durch einen auf den Göteborger Gelenktriebwagen vom Typ M21 verwendeten Stromabnehmer ersetzt. Dieser war mit einem manuellen Abzug per klassischer „Bügelleine“ versehen, die etwas unkonventionell direkt vom Stromabnehmer durch eine seitliche Falte des Faltenbalgs zwischen den Wagenteilen 1 (Triebfahrwerksmodul 1) und 2 (Fahrgastmodul) außen am Fahrzeug heruntergeführt wurde.

An den folgenden Tagen standen Vergleichsfahrten mit einem Göteborger Gelenktriebwagen vom Typ M21 auf einer der Überlandstrecken im Streckennetz an. In der Nähe der Friggagatan verläuft parallel zur Eisenbahnstrecke die Strecke nach Östra sjukhuset.



Foto: Holger Auerbach

Am Rande der Vergleichsfahrten entstand nahe der Straße Friggagatan diese Aufnahme der Begegnung mit einem Hochgeschwindigkeitszug X2000 des SJ.

Die Hochgeschwindigkeitszüge der Baureihe X2000 der schwedischen Staatsbahngesellschaft SJ AB wurden ab 1990 in Dienst gestellt. Die mit Neigetechnikausgerüsteten Fahrzeuge sind für Geschwindigkeiten bis 210 km/h ausgelegt.

Am 26. und 27. Februar befand sich der Prototyp der Variobahn für jeweils fünf Stunden zu öffentlichen Testfahrten im göteborger Streckennetz im Einsatz. Die Straßenbahn Göteborg ist mit einer Gleislänge von 161 km übrigens eines der größten Straßenbahnsysteme Nordeuropas.



Foto: Holger Auerbach

In der Nähe der Haltestelle Svingeln gab es eine Begegnung von Variobahn-Prototyp CVAG 601 und dem Göteborger Triebwagen 267 des Typs M21. Diese Fahrzeuge wurden zwischen 1984 und 1992 ausgeliefert. Zwischen 1998 und 2002 erhielten die Wagen im Rahmen einer Modernisierung ein Niederflurmittelteil. Fortan lautet die Typenbezeichnung M31.

Nachdem der Wagen 601 anschließend wieder auf einen Tieflader verladen wurde, trat der Transport um 19 Uhr an Bord des Fährschiffs „Stena Germanica“ die Weiterreise an und traf am 28. Februar um 9 Uhr wieder in Kiel ein. In den frühen Abendstunden dieses Tages startete der Transport auf dem Landweg zur Fahrt nach Schwerin als letzter Station und traf dort in den Nachtstunden ein. Zum Zeitpunkt der Ankunft in Schwerin war der Wagen infolge des fehlenden Stromabnehmers (der interimsmäßig montierte Stromabnehmer war vor dem Abtransport in Göteborg wieder demontiert worden) nicht betriebsfähig. Nach Lieferung und Montage eines abweichend schwarz lackierten Ersatzstromabnehmers der werksseitig montierten Ausführung konnten am 2. März eine erste Probefahrt im Betriebshof Haselholz und am Folgetag auch im Streckennetz unternommen werden. Am 7. März fand vormittags eine interne Vorstellung für

Vertreter der Stadtverwaltung statt, der sich nachmittags eine öffentliche Präsentation am Platz der Jugend anschloss. Am 8. März erfolgte vormittags eine Fahrt im Streckennetz für Betriebsangehörige, mittags begann der Einsatz im Linienverkehr zwischen Berliner Platz und Platz der Freiheit, der vom 9. bis 12. März fortgesetzt wurde.



Foto: Holger Auerbach

Am 02.03.1995 präsentiert sich der Variobahn-Prototyp CVAG 601 im Schweriner Betriebshof Haselholz zwischen dem 121 (T3DC1; Bj. 1978) und dem Triebwagen 285 (T3D; Bj. 1981).

Am 13. März wurde der Wagen verladen und trat in den Abendstunden die Rückreise nach Chemnitz, wo der Transport in den frühen Morgenstunden des 15. März wieder an der Ecke Bahnhofstraße/Rathausstraße entladen wurde. Bereits am 16. März befand sich der Wagen 601 wieder wie gewohnt auf der Linie 1 im Einsatz, die in Schwerin noch auf deutsche Sprache geänderte Rumpfwerbung „ABB Variobahn“ und die ABB-Logos an der Front- und Heckscheibe verblieben zunächst am Fahrzeug und erinnerte noch einige Zeit an die Reise.

Während der gesamten Zeit und über alle Stationen hinweg wurde das Fahrzeug durch einen Mitarbeiter von ABB Henschel und zwei Mitarbeiter von Anbeginn mit dem Fahrzeug vertraute Mitarbeiter der CVAG begleitet, die auch die technische Betreuung und Instandhaltung sowie die Einweisung des Werkstatt- und Fahrpersonals vor Ort begleiteten.

Am 9. Oktober verließ der Wagen 601 erneut für einige Tage Chemnitz, um auf der Fahrzeugausstellung im Betriebshof Ost anlässlich der Festveranstaltung zum Jubiläum „100 Jahre Verband Deutscher Verkehrsunternehmen“ in München ausgestellt zu werden und kehrte am in den Nachmittagsstunden des 13. Oktober zurück.



# Technik

## Das Gleissystem nach Winby-Levick Patent der Chemnitzer Pferdebahn, Teil 2

Text: Thomas Laube

Nachdem der Weg zur Rillenschiene und dem Gleissystem nach Winby-Levick Patent im Teil 1 in groben Schritten aufgezeigt wurde, bleibt die Frage wie und warum gelangte dieses Gleissystem nach Chemnitz und welche Person nahm hier in welcher Position Einfluss? Antworten auf diese Fragen wird der Teil 2 liefern.

Die Tatsache, dass William Roebuck am 15. Juli 1879 die Konzession zur Errichtung einer Pferdeisenbahn in Chemnitz erhielt, wirft einige Fragen auf. Wer war dieser William Roebuck und woher stammten die 20.000,- Mark, die er hinterlegen musste? Er kann also kein armer Mann gewesen sein und stammte mit Sicherheit nicht aus den unteren Schichten der Bevölkerung. Um es kurz zu machen zur Person selbst sind bislang keine substantziellen Erkenntnisse vorzuweisen.

Mit dem Bezahlen der Konzessionssumme ist es aber nicht getan. Um das Vorhaben einer Pferdeisenbahn in Chemnitz Wirklichkeit werden zu lassen, brauchte es deutlich mehr Geld. Man wollte keine Zeit und mögliches Geld verlieren. Somit galt es die Bildung einer Kapitalgesellschaft auf Aktien zu forcieren. Am 23. August 1879 konstituierte sich in London „The District of Chemnitz Tramway Company Ltd.“ als Investitions-Gesellschaft. Nur wenige Tage später erschien in den Tageszeitungen des British Empire nachstehende Anzeige.

Anzeigen in Zeitungen kosten viel Geld, das war auch 1879 im boomenden Kapitalismus in Großbritannien so. Um Platz zu sparen, wählte man eine möglichst kleine Schrift. Ohne Lupe waren viele Anzeigen kaum lesbar. Zunächst wurden in unserer Anzeige die Personen der Geschäftsführung aufgelistet. Als Direktoren wurden die nachfolgenden Herren benannt:

1. George. T. Harper - Chairman of the Southampton Tramway Company
2. Joseph William Greig – Director of the North Metropolitan, Nottingham & Southampton Tramway Companies
3. Victor B. Fitz-Gibbon - Reform-Club London

Unser Mann für die weitere Betrachtung ist die Nr. 2 – Joseph William Greig, Direktor der North Metropolitan, Nottingham & Southampton Tramway Companies. Warum? Hier müssen wir in die Jahre 1877/78 konkret nach Nottingham gehen.

Im Jahr 1877 erließ das Board of Trade eine vorläufige Verordnung, die als Nottingham and District Tramways Order bekannt ist. Die königliche Zustimmung wurde am 23. Juli 1877 erteilt. Das Unternehmen war berechtigt, nur von Tieren gezogene Straßenbahnen im Bezirk Nottingham und in die Vororte Lenton, Basford und Radford zu betreiben. Diese Vororte wurden erst mit dem Nottingham Borough Extension Act 1877 zum Bezirk von Nottingham vereint. Grundlage war das Tramways Orders Bestätigungsgesetz von 1877 [1].

Die verbauten Gleise entsprachen dem Winby- & Levick-System und bestanden aus gerillten Straßenbahnschienen mit schmalen Fuß, welche auf in Längsrichtung verlegten, breiten Eisenplatten aufgeklemmt waren. Diese wiederum ruhten auf festem Schotter oder anderem Straßenmaterial. Es wurde angenommen, dass dies ein ausreichendes Fundament ohne Beton darstellte. Nottingham war die erste Installation dieses am 1. Dezember 1877 patentierten Systems. [2]

Die Grundplatten waren 12 Zoll breit sowie 11 Fuß und 11 Zoll lang und wurden kontinuierlich verlegt, um zu vermeiden, dass die Plattenstöße und die Schienenstöße zusammenkamen, da die Schienen

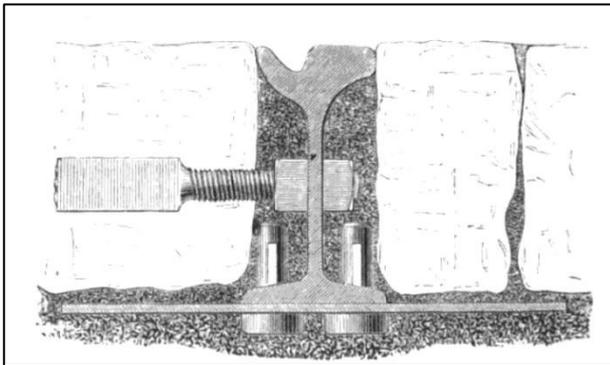


**Bild 1:** Am 30. August 1879 erschien in „The Railway Gazette“ (London) eine Anzeige zur neuen Gesellschaft „The District of Chemnitz Tramway Company (Limited)“ - Erstaunlich, im zweiten Satz des Prospekts bezeichnet man Chemnitz als das Sheffield von Deutschland.

eine Länge von 24 Fuß hatten. Erst nach einer Strecke von fast zwei Meilen Gleis trafen Schienen- und Plattenstöße zusammen.

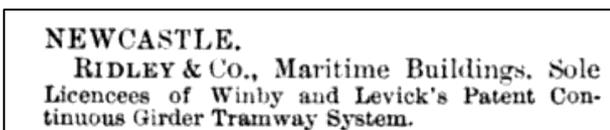
Die Kosten für die Verlegung der Gleise betragen 1.974 £ pro Meile [3]. Der Vertrag für die Verlegung der Schienen wurde mit der britischen Firma Ridley & Co. abgeschlossen.

Das verwendete Gleissystem entsprach den Erwartungen und in der kurzen Zeit bis 1879 wurden keine grundlegenden Mängel bekannt. Direktor Greig konnte bei den Vorbereitungsarbeiten für Chemnitz mit einer technischen Neuheit, der aus der Kopfschiene abgeleiteten und einteilig gewalzten Rillenschiene und auch dem Systemanbieter und konkreten Kosten aufwarten. Dass er diesbezüglich die Entscheidung in Chemnitz gleichfalls das Winby & Levick System zur Anwendung zu bringen beeinflusst hat liegt auf der Hand.



**Bild 2:** Gleissystem nach Winby & Levick Patent, wie es ab 1878 in Nottingham und ab 1880 in Chemnitz Verwendung fand.

Oben im Text wurde für das Errichten der Gleisanlage in Nottingham die Firma Ridley & Co. benannt. Es kommt somit die Frage auf, was war deren Geschäftszweck? Auf diese Frage findet sich die Antwort u.a. in einer Anzeige im Journal „The Export merchant shippers of London“ von 1885.



**Bild 3:** Anzeige aus dem Jahr 1885 von Ridley & Co. im Journal „The Export merchant shippers of London“: Maritime Gebäude. Alleinige Lizenznehmerin der patentierten durchgehenden Träger (Schienen) für Straßenbahnen des Systems von Winby und Levick.

Somit wird auch klar, wer das Gleissystem nach Winby & Levick System verbauen will, kam an Ridley & Co. nicht vorbei.

Von Ridley & Co. der 1880er Jahre machen wir nun einen Sprung in die Gegenwart des Jahres 2024.

Beim Umbau des Bhf. Kappel zum „Garagen-Campus“ wurden auch große Teile des Außengeländes erstmals nach 1985-88 umgegraben. Im Bereich neben der Schmiede wurden in ca. 1 bis 1,50m Tiefe vier große Sandsteinblöcke sowie eine nicht unerhebliche Menge an Rillenschienen und stählernen Längsplatten gefunden.



**Bild 4:** Der Bereich der alten Schmiede im Juli 2024; die oben genannten „Schätze“ sind bereits geborgen.

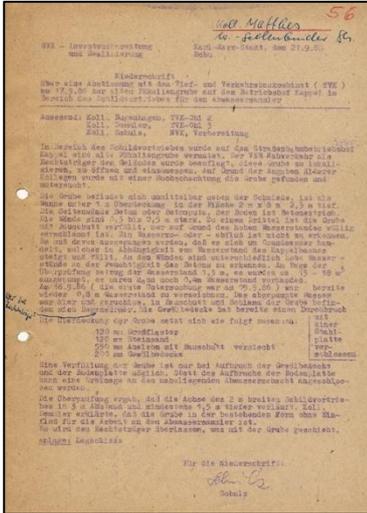
Beim Blick auf die Profilform konnte festgestellt werden, dass es sich eindeutig um Schienen der Chemnitzer Pferdebahn handelte. Alle gängigen Stücke wurden sichergestellt und im Straßenbahnmuseum eingelagert.



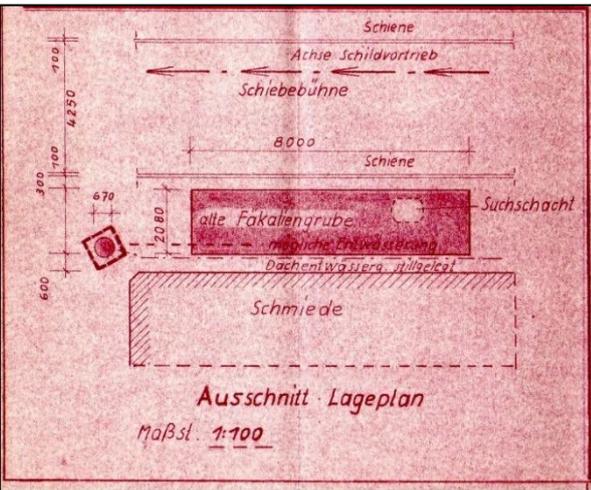
**Bild 5:** Zwei historisch bedeutsame Gleisstücke wurden von der Baufirma für uns beiseitegelegt und warten auf den Transport ins Straßenbahnmuseum

Bereits bei der Rekonstruktion der Straßenbahnhauptwerkstatt Kappel zwischen 1985 und 1989 wurden neben der Schmiede Stücke von Pferdebahngleisen gefunden und gesichert. Damals wurde bergmännisch durch den VEB Schachtbau Nordhausen mit einer Schildbohrmaschine die Röhre für den großen Abwasserkanal in den Untergrund getrieben. Im Vorfeld galt es den Untergrund

zu sondieren, um Beschädigungen der Maschine zu vermeiden. In dem Zusammenhang wurde auch eine alte aus der Pferdebahnzeit stammende Fäkaliengrube (Mistgrube) wiedergefunden. Die Grube wurde später abgedeckt und überfüllt. Als Träger für die Abdeckung wurden Schienen der Pferdebahn mit Unterlagsplatten verwendet.



**Bild 6 (links): Niederschrift vom 21.09.1986 über eine Abstimmung mit dem Tief- und Verkehrsbaukombinat am 17.9.1986 zur alten Fäkaliengrube auf dem Betriebshof Kappel im Bereich des Schildvortriebes für den Abwassersammler.**



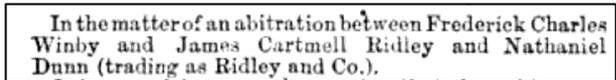
**Bild 7 (unten): Zugehörige Lageskizze der alten Fäkaliengrube zur Niederschrift vom 17.9.1986.**

Auf den 1986 und 2024 gesicherten Schienenstücken wurde in Vorbereitung eines neuen Ausstellungsstücks auch nach Walzzeichen gesucht. Der vollständige Schriftzug wurde auf den bereits 1986 gesicherten Stücken festgestellt.



**Bild 8: R & D SHEFFIELD BESS STEEL WINBY & LEVICK PATENT 25/80 ist da zu lesen. Daraus lässt sich erkennen, dass die Schienen im Stahlwerk Sheffield aus Bessemer Stahl erzeugt und nach dem Winby & Levick Patent bearbeitet wurden. Die Ziffer 25 kann der Kalendertag im Jahr oder eine Chargennummer sein, denn es liegen auch Stücke mit einer anderen Nummer vor. Die 80 steht für das Fertigungsjahr 1880.**

Wofür aber steht R & D im Walzzeichen? Hier schließt sich der Kreis wieder zur Anzeige von Ridley & Co. in Bild 3. Das R steht für Ridley, aber wofür das D? Wieso oft spielt auch hier Kommissar Zufall eine große Rolle: zwischen Geschäftspartnern oder Patentinhabern und Lizenznehmern kann es auch einmal zu Streitigkeiten kommen oder es muss Konkurs angemeldet werden. Die Folge davon ist in der Regel eine gerichtliche Entscheidung, um die Sache zu schlichten oder einen Beschluss zu erwirken. So erging es 1887 auch Ridley & Co. im Konkursverfahren von Frederick Charles Winby.



**Bild 9: Kurzer Auszug aus der mehrseitigen Mitteilung zum Konkurs von Frederick Charles Winby in „The Law Times Report“ London vom 4. Februar 1888.**

In der Niederschrift zum Verfahren wurden auch die Inhaber von Ridley & Co. mit vollständigem Namen genannt: James Cartmell Ridley & Nathaniel Dunn.

Wie man sieht, können verschiedenste Quellen letztlich Hinweise zu einem Gesamtbild beisteuern. Das ist ganz normale Ermittlungsarbeit. Was heißt das aber für ein solches Ausstellungsstück im Museum? Es reicht demnach nicht, das Objekt nur auszustellen und einen kurzen Begleittext beizufügen. Vielmehr gilt es die Provenienz des Ausstellungsstückes zu erforschen und im Zusammenhang mit dem Ausstellungsstück zu präsentieren. Das ist mitunter aufwendig und kostet Zeit, Platz und mehr oder weniger auch Geld. Manchmal ist auch etwas Glück sehr hilfreich.

**Quellen- und Bildnachweis:**

- [1] Tramways Orders Confirmation Act 1877 Paris 1882
- [2] Buckley, R J (1975). A history of tramways: from horse to rapid transit.
- [3] UK Retail Price Index inflation figures are based on data from Clark, Gregory (2017). "The Annual RPI and Average Earnings for Britain, 1209 to Present (New Series)". MeasuringWorth. Retrieved 7 May 2024.

- Bild 1: The Railway Gazette, London 1879
- Bild 2: Patentschrift 4537 vom 1. Dezember 1877
- Bild 3: The Export merchant shippers of London, 1885
- Bild 4: Bert Rößler
- Bild 5: Uwe Wilhelm
- Bild 6: Sammlung Straßenbahnfreunde Chemnitz
- Bild 7: Sammlung Straßenbahnfreunde Chemnitz
- Bild 8: Thomas Laube
- Bild 9: The Law Times Report, London 1888

# Termine

## 24. Chemnitzer Museumsnacht

Zur 24. Chemnitzer Museumsnacht am 10. Mai 2025 kann sich unser Straßenbahnmuseum wieder ohne baubedingte Einschränkungen beteiligen. Unser Schmalspurtriebwagen 169, welcher im Winterhalbjahr einer Schönheitskur unterzogen wurde, wird erstmals seit Anfang 2023 wieder auf dem inzwischen sanierten Gleis 0 unterwegs sein. Nachfolgend einige Programmpunkte:

**18:00 – 01:00 Uhr „Bitte einsteigen“**  
Shuttlevverkehr zwischen Innenstadt und  
Straßenbahnmuseum

**18:00 – 01:00 Uhr Ausstellung I**  
Kunst – Bahn und Begegnung

**18:00 – 01:00 Uhr Ausstellung II**  
130 Jahre elektrische Straßenbahn in Chemnitz  
100 Jahre Triebwagen 15

**18:00 – 24:00 Uhr „Für Leib und Seele“**  
Deftiges vom Grill, Labendes aus dem Fass,  
Erfrischendes für Genießer

**18:00 – 1:00 Uhr „Buseum“**  
das beliebte mobile Museum

**18:30 – 19:30 Uhr und 20:00 – 21:00 Uhr „Nachteule“**  
Aufgepasst! Verkehrsschule für pfiffige Kids



Foto: Thomas Laube

Was hat es mit dem Zielschild auf sich? Die kleine Schau im Wagen beleuchtet Stationen aus der hundertjährigen Fahrzeuggeschichte.

**18:00 – 01:00 Uhr „Souvenirs“**  
Mitbringsel aus dem Straßenbahnmuseum



Foto: Sebastian Webecke

Mit EU-Fördermitteln entstand in den Jahren 2021 / 2022 aus dem ausgemusterten Linienbus MAN NL 202 Nr. 6 das "BUSEUM". Es ist zu jeder Veranstaltung des Straßenbahnmuseums für klein und groß ein Besuchermagnet.

**19:00 – 23:00 Uhr „Schau mal!“**  
Führungen durch die Ausstellung

**19:00 – 23:00 Uhr „Hier spielt die Musik“**  
Musikalische Unterhaltung mit dem New-Cover-  
Pop-Duo LintoniX

**20:00 – 22:00 Uhr „Bewegung“**  
Line Dance mit „Die TanzFabrik Chemnitz“

**19:30 – 23:00 Uhr „Noch jemand ohne Fahrausweis?“**  
Fahrten mit einem Schmalspurtriebwagen auf  
Deutschlands kürzester Museumsstrecke.



# Zum Schluss

## Die 169 in die Kosmetik, bitte!

**Text: Mirko Finsterbusch**

Der in eigenen Werkstätten gebaute und um 1920 in Betrieb genommene Triebwagen 169 war ab 1951 als Fahrschulwagen 1169 eingesetzt. Anlässlich des 100. Geburtstags der Chemnitzer Straßenbahn im Jahr 1980, erfolgte der Umbau zum offenen Triebwagen 69. Dieser Wagen wurde mit dem Slogan „Nicht Original, aber originell“ beworben. Der Triebwagen 69 sollte eigentlich nur einige Zeit für Sonderfahrten verkehren und dann, als letzter dieser Serie, verschrottet werden. Aber der Wagen wurde so gut angenommen, dass er überlebte. Im Jahr 1997 wurde er von den Straßenbahnfreunden Chemnitz e.V. optisch den ersten kommunal beschafften Triebwagen nachempfunden. Dabei erhielt er wieder seine ursprüngliche Wagennummer 169 zurück.

In der Winterpause 2024/25 erhielt der Triebwagen 169 eine kleine Frischekur. Dazu befand sich der Triebwagen von November 2024 bis Februar 2025 in unserem Werkstattbereich.



Foto: Uwe Wilhelm



Foto: Mirko Finsterbusch

**Bild oben links:** Anfang Januar sind die Arbeiten an der Rammbohle an Perron II im Gange. Die Dachscheinwerfer und Linienanzeiger waren bisher nicht angeschlossen, das soll nun geschehen.

**Bild oben rechts:** Kurz vor Weihnachten 2024 sind die Kletterpuffer grundiert und warten auf ihren neuen Farbanstrich. Die Trittbretter im Hintergrund wurden angeschliffen und neu lackiert.

**Bild unten links:** Die Beschläge für die Haltestangen, die Bremskurbeln und das „Fahrerbesteck“ erhielten eine messingfarbene Pulverbeschichtung. Es sind alles Stahlteile, welche vorher schwarz lackiert waren.

**Bild unten rechts:** Lose Farbe wurde entfernt und die schadhaften Stellen wurden angeschliffen, grundiert und später lackiert.



Foto: Uwe Wilhelm



Foto: Mirko Finsterbusch