



Foto: Ralf Kozica

Triebwagen 70

Der Triebwagen 70 entstammt einer in den Jahren 1938 bis 1943 gebauten Serie von insgesamt 18 sogenannten Hechtwagen, die diesen Namen aufgrund ihrer äußerst prägnanten Form erhielten. Um ein Begegnen von Straßenbahnen in engen Kurven zu ermöglichen, wurden die Wagenenden auf nur 40 cm zugespitzt. Eine abgeschlossene Fahrerkabine bedeutete, neben der verwendeten Druckknopf-Steuerung und dem Sitzplatz für das Fahrpersonal, eine Revolution im Straßenbahnbau.

Erstmals kam in Magdeburg mit diesem Fahrzeugtyp ein Straßenbahnwagen zum Einsatz, bei dem man auf den herkömmlichen, handbedienten Fahrschalter verzichtete. Ein über Drucktasten und Fußpedal betätigtes vielstufiges Nockenschaltwerk ermöglichte ein ruckfreies Anfahren und Bremsen. Die mit einem Hebel über eine Ratsche bediente Handbremse zeichnete sich durch einen erheblich verringerten Kraftaufwand bei deren Bedienung aus. Weiterhin konnte man konstruktionsbedingt bei diesem Fahrzeug zum ersten Mal auf die Trittstufe zwischen Perron und dem Wageninneren verzichten und erreichte neben der gediegenen Innenausstattung damit eine weitere Komforterhöhung.

Dieser Triebwagen präsentierte sich im Zustand ab 1964 nach dem Umbau zum Einrichtungswagen. Als letzter im Einsatz befindlicher Hechtwagen wurde dieses Fahrzeug 1973 abgestellt und im Jahre 1977 mit anderen Fahrzeugen zum 100 jährigen Jubiläum der Magdeburger Straßenbahn auf dem Alten Markt ausgestellt. Mit dem Einsatz als historisches Fahrzeug seit 1984 dokumentiert dieser Triebwagen die technische Entwicklung des Wagenparks der Magdeburger Straßenbahn.

Baujahr: 1943

Hersteller mech.: Christoph & Unmack, Niesky O.L.

Hersteller elek.: Sachsenwerk Niedersedlitz, Dresden

Länge: 11.760 mm

Achsabstand: 3.100 mm

Sitzplätze: 24

Stehplätze: 38

Fahrschaltertyp: hydraulischer Zentralnockenfahrschalter ZF Sachsenwerk

Bremsart: elektrodynamische Bremse; Handbremse



Foto: Ralf Kozica

Triebwagen 413

Ab Mitte der 1950er Jahre kennzeichnete fast alle Verkehrsbetriebe der ehemaligen DDR die gleiche Situation. Durch steigende Beförderungszahlen wurde der hoffnungslos überalterte Wagenpark, der vielerorts aus Altlaufahrzeugen der zwanziger Jahre oder sogar noch aus der Anfangszeit der elektrischen Straßenbahn bestand, über das normale Maß beansprucht.

Auch durch Aufbau- und Neubaufahrzeuge aus der Werdauer bzw. Gothaer Produktion konnte keine nachhaltige Verbesserung erzielt werden. Um dem gestiegenen Fahrgastaufkommen und den erweiterten Sicherheitsanforderungen zu entsprechen, wurde ab 1957 der Gotha-Triebwagen T-57 in Ein- und Zweirichtungsausführungen gebaut. Grundlegende Neuerungen im Vergleich zu bisherigen Fahrzeugen waren die Kleinspannungsanlage, elektrisch schließende Türen, die Trommelseilbremse (eine Weiterentwicklung der Ratschenbremse nach dem Vorbild des Hechtwagens) als Handbremse und eine automatische Scharfenbergkupplung. Ab 1960 beschaffte die Magdeburger Straßenbahn Gotha-Triebwagen und -Beiwagen dieses Typs.

Ab 1962 stand eine weiterentwickelte Variante dieses Fahrzeugtyps als T2-62 und B2-62 in Einrichtungsausführung zur Verfügung, wobei sich diese Trieb- und Beiwagen in der Wagenform nur unwesentlich vom Vorgängertyp unterschieden. Die Triebwagen besaßen jedoch einen neu entwickelten Unterflurfahrenschalter mit 22 Fahr- und 18 Bremsstufen, der vom Fahrpersonal direkt über ein Autolenkrad bedient wurde. Die Magdeburger Verkehrsbetriebe beschafften ab 1965 11 Triebwagen und 25 Beiwagen dieser Fahrzeuge.

Im Frühjahr 1964 begann auf der Linie 2 mit der Einführung der Zahlboxen das Zeitalter des schaffnerlosen OS-Betriebs. An Werktagen waren für den Betrieb der Linie 2 im 10-Minuten-Takt acht Umläufe nötig. Mit den damals vorhandenen Gotha-Wagen konnten genau diese acht Züge gebildet und so die „2“ typenrein betrieben werden. Gotha-Wagen prägten jetzt als Markenzeichen das Gesicht der Linie 2.

Die auf der „2“ eingesetzten Gotha-Wagen waren für den schaffnerlosen Betrieb bestens geeignet, denn sie besaßen selbsttätig öffnende und schließende Türen und die zur Ergänzung der optischen und akustischen Abfahrtssignaleinrichtungen erforderliche 24-Volt-Kleinspannungsanlage.

Triebwagen 413 fuhr von 1966 bis 1977 in Magdeburg. Ab 1978 konnte man in Magdeburg auf einen typenreinen Tatra-Fahrzeugpark zurückgreifen. Somit kam das Fahrzeug im Jahre 1978 nach Dessau und war dort bis Anfang der 1990er Jahre im Einsatz. Nachdem der Triebwagen in Dessau ausgesondert wurde, erfolgten sein Rücktransport nach Magdeburg und die Aufarbeitung zum historischen Fahrzeug.

Baujahr: 1966

Hersteller mech.: VEB Waggonbau Gotha

Hersteller elek.: VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW), Hennigsdorf

Länge: 10.900 mm

Breite: 2.200 m

Achsabstand: 3.200 mm

Sitzplätze: 22

Stehplätze: 62

Motortyp: EM 60/600

Motorleistung (kW): 2 x 60

Fahrenschaltertyp: Unterflurfahrenschalter (Nockenfahrenschalter) StNFB 4

Bremsart: elektrodynamische Bremse, Handbremse, Schienenbremse



Foto: Ralf Kozica

Beiwagen 519

Ab Mitte der 1950er Jahre kennzeichnete fast alle Verkehrsbetriebe der ehemaligen DDR die gleiche Situation. Durch steigende Beförderungszahlen wurde der hoffnungslos überalterte Wagenpark, der vielerorts aus Altauflahrzeugen der zwanziger Jahre oder noch aus der Anfangszeit der elektrischen Straßenbahn bestand und nur vereinzelt durch Aufbau und wenige Neubaufahrzeuge aus der Werdauer bzw. Gothaer Produktion ergänzt wurde, über das normale Maß beansprucht.

Um dieser Situation hinsichtlich des gestiegenen Fahrgastaufkommens und der erweiterten Sicherheitsbedingungen zu entsprechen, wurde ab 1957 der Gothabeiwagentyp B57, in Ein- und Zweisitzerausführung, gebaut. Dieser Wagentyp stellt eine grundlegende Weiterentwicklung des bekannten Lowa-Wagens dar. Hierbei flossen viele charakteristische Konstruktionsmerkmale der vom Waggonbau Gotha in den Jahren 1938 bis 1943 gebauten Fahrzeuge für die Erfurter Straßenbahn ein. Grundlegende Neuerungen waren die Kleinspannungsanlage, elektrisch schließende Türen und eine automatische Scharfenbergkupplung. Ab 1960 beschaffte die Magdeburger Straßenbahn sukzessive Gothabeiwagen, um dem gestiegenen Beförderungsbedarf zu entsprechen und den vorhandenen Wagenpark zu entlasten und zu modernisieren. Ab 1962 stand eine weiterentwickelte Variante dieses Fahrzeugtyps als B2-62 in Einrichtungsausführung zur Verfügung, wobei sich diese Beiwagen in der Wagenform nur unwesentlich vom Vorgängertyp unterschieden. Die Magdeburger Verkehrsbetriebe beschafften ab 1965 25 dieser Fahrzeuge passend zum Triebwagentyp T2-64, unter anderem diesen Beiwagen 519.

Er befand sich von 1966 bis 1977 in Magdeburg, zuletzt mit der Nummer 533, im Einsatz. Ab 1978 konnte man in Magdeburg auf einen typenreinen Tatra-Fahrzeugpark zurückgreifen. Somit kam dieser Wagen im Jahre 1978 nach Dessau und war dort bis Anfang der 90er Jahre im Einsatz. Nachdem das Fahrzeug in Dessau ausgesondert wurde, erfolgte der Rücktransport nach Magdeburg und die Aufarbeitung zum historischen Beiwagen.

Baujahr: 1966

Hersteller mech.: VEB Waggonbau Gotha

Hersteller elek.: VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW), Hennigsdorf

Länge: 10.900 mm

Breite: 2.200 m

Achsabstand: 3.200 mm

Sitzplätze: 23

Stehplätze: 66

Bremsart: Solenoidbremse, Handbremse



Foto: Ralf Kozica

Beiwagen 509

Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um den 1968 aus Leipzig übernommenen Triebwagen 1322II ex. 1622 aus dem Baujahr 1960 der Bauart Gotha (ET 59) welcher schon ab Werk als Einrichtungswagen gebaut wurde.

Dieses Fahrzeug kam mit einem weiteren Trieb- sowie zwei Beiwagen nach Magdeburg. Hierbei handelte es sich um einen Fahrzeugtausch mit den Leipziger Verkehrsbetrieben, diese erhielten hierfür die beiden Gothagelenkwagen 491 und 492. Mit den Betriebsnummern 407II, 408II für die Triebwagen und 514II, 515II für die Beiwagen kamen diese Fahrzeuge in Magdeburg zum Einsatz. Nach der Abstellung der Gotthawagen im Jahre 1978, wurde der Triebwagen 408II als Arbeitswagen auf dem Betriebshof Stadtfeld in seiner alten Farbgebung weiterverwendet. Erst im Jahre 1985 wurde dieser Triebwagen in einen Arbeitswagen für die Gleisbauabteilung umgebaut, er diente nun als Zugfahrzeug für den Arbeitsbeiwagen 759II.

Nach seiner Abstellung in den 90er Jahren wurde das Fahrzeug zum Betriebshof Sudenburg überführt. Schon während der Räumung des Betriebshofes Sudenburg im Zuge der Sanierungsarbeiten für die 100 Jahr Feier reifte der Gedanke dieses Fahrzeug in einen Beiwagen für den vorhandenen Gothazug (413-519) umzubauen. Mitarbeiter der Hauptwerkstatt überprüften dieses Projekt und nach der Vergabe einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme begannen im Juli 1999 diese Umbauarbeiten. Durch die freundliche Unterstützung der Verkehrsbetriebe in Dresden, Jena und Halle konnten diverse Teile zum Aufbau dieses Fahrzeuges übernommen werden. Mit der Abnahme des Fahrzeuges im September 2000 steht nun ein Gotha-Dreiwagenzug für Sonderfahrten in Magdeburg zur Verfügung.

Baujahr: 1959

Hersteller mech.:

VEB Waggonbau Gotha

Hersteller elek.: VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW), Hennigsdorf

Länge: 10.900 mm

Breite: 2.200 m

Achsabstand: 3.200 mm

Sitzplätze: 22

Stehplätze: 66

Bremsart: Solenoidbremse, Handbremse



Foto: Ralf Kozica

Triebwagen 124

Ab Mitte der zwanziger Jahre begann die Magdeburger Straßenbahn ihren Fahrzeugpark, der bis dahin zum größten Teil noch aus den Fahrzeugen der Anfangsserien des elektrischen Betriebes bestand, zu modernisieren.

So wurde der Triebwagen 124 im Jahre 1928 von der Christoph & Unmack AG Niesky, dem „Haus- und Hof-Lieferanten“ der Magdeburger Straßenbahn, nach Magdeburg geliefert. Als Fahrzeug einer der größten vor 1945 gelieferten Fahrzeugserie von insgesamt 60 Wagen für die Magdeburger Straßenbahn prägte dieser Fahrzeugtyp bis 1976 das Stadtbild von Magdeburg entscheidend mit und entwickelte sich so zu dem Magdeburger Straßenbahnwagen. Mit diesem Fahrzeugtyp endete im Jahre 1976 der Einsatz von Altlaufwagen bei der Magdeburger Straßenbahn. Die bis zu diesem Zeitpunkt in Rothensee befindliche letzte Kuppelendstelle bedingte den Einsatz dieser Fahrzeuge aufgrund ihrer Zweirichtungsausführung.

Im Jahre 1977 wurde der Triebwagen 124 mit anderen Fahrzeugen zum 100-jährigen Jubiläum der Magdeburger Straßenbahn auf dem Alten Markt ausgestellt und anschließend zur betriebseigenen Fahrbücherei umfunktioniert. Mit dem Einsatz als historisches Fahrzeug seit 1985 dokumentiert dieser Triebwagen die technische Entwicklung des Wagenparks der Magdeburger Straßenbahn.

Baujahr: 1928

Hersteller mech.:

Christoph & Unmack,
Niesky O.L.

Hersteller elek.: AEG

Länge: 10.600 mm

Breite: 2.110 mm

Achsabstand: 3.000 mm

Sitzplätze: 24

Stehplätze: 33

Motortyp: AEG USL 323 aV

Motorleistung (kW): 2 x 55

Fahrschaltertyp:

Nockenfahrschalter
AEG N II FBv3sp=34

Bremsart: elektrodynamische
Bremse; Handbremse



Foto: Ralf Kozica

Triebwagen 23

Der Triebwagen 23 entstammt, als ehemaliger Triebwagen 1, der ersten Serie offener elektrischer Triebwagen der Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft.

Dieses Fahrzeug wurde im Zuge der Modernisierung des Wagenparks der Magdeburger Straßenbahn im Jahre 1928 in der Waggonfabrik Dessau umgebaut. Neben dem Einbau eines stärker dimensionierten Fahrgestells wurden hierbei die Perrons verlängert und geschlossen. Im Gegensatz zu diesen Neuerungen blieb der Wageninnenraum mit seiner „spartanischen“ Ausstattung aus dem Jahre 1899 weitestgehend erhalten. Die zu diesem Zeitpunkt noch übliche Anordnung der Sitzbänke in Längsrichtung brachte diesem Wagen sehr bald den Beinamen „Langholzwagen“ ein. Bis 1967 befand sich das Fahrzeug im Personenverkehr und wurde anschließend zum Arbeitstriebwagen 707 umgebaut.

Als Rangierfahrzeug in der Hauptwerkstatt war der Triebwagen bis 1991 im Einsatz. Im Jahre 1997 erfolgte der Umbau zum historischen Triebwagen.

Baujahr: 1899 (1928)

Hersteller mech.:

Waggonbauanstalt
Falkenried, Hamburg
(Waggonbau Dessau)

Hersteller elek.: Union
Elektrizitäts-Gesellschaft –
UEG, Berlin

Länge: 7.760 (10.130) mm

Breite: 1.960 mm

Achsabstand:

1.800 (3.000) mm

Sitzplätze: 20 längs

Stehplätze: 16 (31)

Spurweite: 1.435 mm

Motortyp: U158

Motorleistung (kW): 2 x 39

Fahrschaltertyp:

Schleifring FB3sp.41

Bremsart: elektrodynamische
Bremse; Handbremse



Beiwagen 352

Der Beiwagen 352 entstammt, als ehemaliger Triebwagen 78, der ersten Serie offener elektrischer Triebwagen der Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft.

Dieses Fahrzeug wurde im Zuge der Modernisierung des Wagenparks der Magdeburger Straßenbahn im Jahre 1929 in der Waggonfabrik Dessau umgebaut. Neben dem Einbau eines stärker dimensionierten Fahrgestells wurden hierbei die Perrons verlängert und geschlossen. Im Gegensatz zu diesen Neuerungen blieb der Wageninnerraum mit seiner „spartanischen“ Ausstattung aus dem Jahre 1899 weitestgehend erhalten. Die zu diesem Zeitpunkt noch übliche Anordnung der Sitzbänke in Längsrichtung brachte diesem Wagen sehr bald den Beinamen „Langholzwagen“ ein.

Bis 1976 befand sich das Fahrzeug mit der Nummer 345 im Personenverkehr und wurde anschließend mit anderen Fahrzeugen zum 100 jährigen Jubiläum der Magdeburger Straßenbahn auf dem Alten Markt ausgestellt. Im Jahre 1997 erfolgte der Umbau zum historischen Beiwagen 352.

Baujahr: 1899 (1929)

Hersteller mech.: Waggonbauanstalt Falkenried, Hamburg (Waggonbau Dessau)

Hersteller elek.: Union – Elektrizitäts – Gesellschaft – UEG, Berlin (Waggonbau Dessau)

Länge: 10.130 mm

Breite: –

Achsabstand: 3.000 mm

Sitzplätze: 20 längs

Stehplätze: 41

Bremsart: Solenoidbremse, Handbremse



Beiwagen 243

Mit der steigenden Bedeutung der Straßenbahnbetriebe Deutschlands für die Beförderung der Arbeitskräfte zu den inzwischen fast ausnahmslos für die Rüstung arbeitenden Produktionsstätten in den Kriegsjahren ab 1940 wurde auch der Bau neuer Fahrzeuge immer dringlicher.

Im Jahre 1942 wurde der kurz zuvor gegründete Arbeitsausschuss Straßenbahnwagen beauftragt, in kürzester Frist eine Entfeinerung des gerade entwickelten Einheitsstraßenbahnwagens durchzuführen, um Voraussetzungen für die schnelle Herstellung einer größeren Anzahl von Straßenbahnwagen unter den herrschenden Kriegsverhältnissen zu schaffen.

Es entstand der Kriegsstraßenbahnwagen, der optisch für die damalige Zeit sehr modern erschien, jedoch die Ausstattung dieses Fahrzeugtyps auf das Notwendigste reduziert wurde. Die sehr groß ausgeführten Perrons und die ursprüngliche Sitzbestuhlung in der Anordnungsvariante 1+1 deuten darauf hin, dass die Konstrukteure überhaupt keinen Wert auf Fahrkomfort legten, sondern ein größtmögliches Beförderungsvolumen für diese Fahrzeuge erreichen wollten. Neben 55 Beiwagen dieses Typs wurden gleichermaßen bis Kriegsende auch 67 Triebwagen bei der Waggonfabrik Uerdingen und der Waggonfabrik H. Fuchs AG, Heidelberg gebaut. Dieser Fahrzeugtyp wurde auch in den Jahren nach 1945 weitergebaut, um hiermit die Möglichkeit zu schaffen, den zu großen Teilen kriegszerstörten Wagenpark deutscher Verkehrsunternehmen schnellstmöglich wieder einsatzbereit zu machen. Die Magdeburger Straßenbahn erhielt im Jahre 1944 4 Beiwagen dieses Typs, die jedoch erst ab 1946 eingesetzt wurden und bis auf eine Ausnahme in den Jahren 1968/69 zur Woltersdorfer Straßenbahn abgegeben wurden.

Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um einen im Straßenbahnmuseum Sehnde abgestellten ehemaligen Hannoveraner KSW-Beiwagen, der den in Magdeburg eingesetzten Fahrzeugen weitestgehend entspricht. Die Magdeburger Fahrzeuge dieses Typs kamen als sehr leichte Fahrzeuge unter anderem auch mit den Hechtwagen zum Einsatz. Der Beiwagen ist dem Zustand der späten 50er Jahre angeglichen. Dem Umstand geschuldet, dass das Fahrzeug sehr große Perrons, riesige Schiebetüren, nur 12 Sitzplätze und einen sporadischen Eindruck aufweist brachte ihm ironisch und wertschätzend den Namen „Viehwagen“ ein.

Baujahr: 1947

Hersteller mech.: Waggonfabrik Uerdingen

Hersteller elek.: VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW), Hennigsdorf

Länge: 10.400 mm

Breite: 2.173 mm

Höhe: 3.220 mm

Achsabstand: 3.000 mm

Spurweite: 1.435 mm

Gewicht: 6.100 kg

Sitzplätze: 12

Stehplätze: 69

Bremsart: Scheibenbremse, elektrische Solenoidbremse, mechanische Feststellbremse

Einsatzorte:

28.08.1947 – 25.06.1977
ÜSTRA Hannover; 1977 – 2001 HSM;
ab 19.11.2001 in Magdeburg, Inbetriebnahme als historisches Fahrzeug 22.04.2004

Bemerkungen: 1951 wurde das Fahrzeug in den Werkstätten der ÜSTRA Hannover mit einem separaten Fahrgestell versehen. 1954 erfolgte der Einbau einer Stehwand im Innenraum zur Vermeidung von Zugluft.
1971 Umbau auf Einmannbetrieb (OS-Betrieb)