



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 Altbaufahrzeugen 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 Unterflurfahrschalter 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

**Fahrschalterttyp:** Unterflurfahrschalter (Nockenfahr-schalter) StNFB 4

**Bremsart:** elektrodynamische Bremse, Handbremse, Schienenbremse