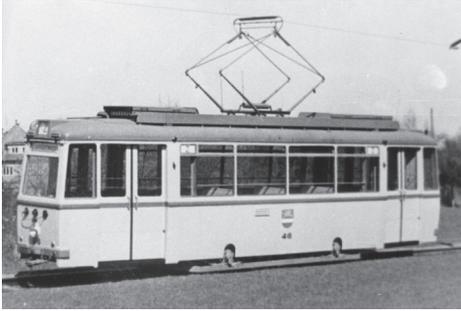


## Der historische Triebwagen 46 im Bild



Im Anlieferungszustand besaß Triebwagen 46 noch Lüftungsschlitze in den Seitenblechen und die alten Wagennummern. Gut zu erkennen sind auch die Holzsitzebänke im Wageninneren.



Am 12.06.1956, anlässlich des internationalen Sommerlagers der FDJ, fährt die 46 geschmückt und mit dem Namen „Philipp Müller“ versehen auf der Linie 2 vom Hauptbahnhof nach Reutershagen.  
Bundesarchiv, Bild 183-37165-0001, Fotograf Zeit



Während der ersten Generalreparatur wurden einige LOWA-Wagen mit Aluminiumzierleisten versehen, so auch Triebwagen 46. Später entfernte man die Zierleisten jedoch wieder. Die Zweirichtungswagen des Typs LOWA fuhren später ausschließlich auf Linie 4, da am Steintor nur mit einem zweiten Triebwagens umgekoppelt werden konnte.



Während seiner Geraer Zeit trug die „46“ zunächst die Wagennummer 130 und später dann die 101. Neben den historischen Triebwagen des GVB steht der Wagen auf dem ehemaligen Geraer Betriebsbahnhof in der De-Smit-Straße.

# LOWA - Triebwagen 46

## Traditionswagen



## Geschichtliches

Der VEB Waggonbau Werdau konzipierte 1950 auf der Grundlage eines Einheitsstraßenbahnwagens aus dem Jahre 1941 ein zweiachsiges Straßenbahnfahrzeug für den Einsatz in den Verkehrsbetrieben der DDR sowie für den Export. Unter den Namen „LOWA“\* begann die Fertigung zunächst in Werdau (Sachsen).

Charakteristisch für die LOWA-Wagen sind die breiten zweiflügeligen Schiebetüren, welche einen schnellen Fahrgastwechsel erlaubten. Aber auch durch ihre schlanken und schlichtes Aussehen unterschieden sich diese Fahrzeuge von den vorhandenen Straßenbahnen. Erstmals gab es eine abgeteilte Fahrerkabine, ausgestattet mit einer Heizung, für das Fahrpersonal.

Im Jahr 1954 übernahm der VEB Waggonbau Gotha die LOWA Fertigung der bisher in Werdau produzierten Wagen. Die Konstruktion der Fahrzeuge hatten in Gotha eine grundlegende Überarbeitung, insbesondere der tragenden Teile erfahren, blieben aber äußerlich fast unverändert. Auch die elektrische Ausrüstung war identisch mit den Triebwagen (Tw) aus der Werdauer Produktion. Allerdings erhielten sie gleich vom Werk aus eine 12V Kleinspannungsanlage, die für die Abfahrtsignalisierung erforderlich war. Diese Ausrüstung musste für den schaffnerlosen Verkehr auf 24V umgestellt werden.

Nachdem bereits drei LOWA-Tw aus Werdau im Bestand der Rostocker Straßenbahn vorhanden waren, kam im April 1955 das erste Fahrzeug vom Typ ET54 mit der Wagennummer 46 aus Gotha. Die Anlieferung erfolgte mit der DR\*\*. Die Entladung nahm man am ehemaligen Petritor vor. Dort befand sich eine Verlade rampe, sowie die Gleise der Straßenbahn und der DR, die sich dort kreuzten.

Ein Jahr nach seiner Indienststellung erhielt die „46“ für einige Zeit den Namen „Philipp Müller“.

Im Jahre 1964 erhielt der Wagens 46 im Reichsbahnausbesserungswerk Berlin-Schöne-weide eine Modernisierung. Diese war optisch erkennbar durch die außen neu angebrachten Alu-Zierleisten und die gepolsterten, mit grünem Kunststoff bezogenen, Sitze im Fahrgastraum. Auch nach der Modernisierung blieb die „46“ ein Zweirichtungsfahrzeug - im Gegensatz zu den meisten anderen LOWA's, welche als Einrichtungsfahrzeuge nach Rostock zurückkamen.

Bis zur Stilllegung der „alten“ Linie 4 am 24.03.1974 in den Stadtteil Gehlsdorf (Kirchenplatz) wurde der Tw nur noch dort eingesetzt, weil für das notwendige Umkuppeln am Steintor Zweirichtungsfahrzeuge erforderlich waren.

Nach kurzer Zeit der Abstellung fand der Wagen im April 1975 in Gera einen neuen Einsatzort als Hilfsgerätewagen (Wagennummer:130 später 101).

1992 war auch dort die Aussonderung des Fahrzeuges vorgesehen. Gleichzeitig dachte man über eine Rückführung nach Rostock nach, in der Absicht den Wagen als historisches Fahrzeug zu restaurieren.

In der Zeit von Februar 1993 bis März 1995 wurde in der Hauptwerkstatt der RSAG die Restauration zum „Traditionswagen 46“ im Zustand der 1950er Jahre vorgenommen. Im April 1995 erfolgte die feierliche Übergabe. Seitdem ist er auch mit dem Bw 156 (EB54) auf den Gleisen Rostocks unterwegs.

\* Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus (VVB LOWA)

\*\* Deutsche Reichsbahn

## Bestand und Verbleib

Wg.Nr:	Bauj.	Typ	Herkunft	Verbleib / Besonderheiten
43	1951	ET50	Werdau	03.1974 a
<b>44</b>	<b>1953</b>	<b>ET50</b>	<b>Werdau</b>	<b>01.1970 ER, 11.1979 ATw 441, 12.1984 in 553, 04.1995 LE, 08.2008 Cafégewagen*</b>
45	1953	ET50	Werdau	03.1974 a
<b>46</b>	<b>1955</b>	<b>ET54</b>	<b>Gotha</b>	<b>03.1974 a , 04.1975 nach Gera ATw 130, 1977 in 101, 12. 1992 nach HRO (HTw)</b>
<b>47</b>	<b>1955</b>	<b>ET54</b>	<b>Gotha</b>	<b>08.1974 ATw 435<sup>l</sup>, 12.1984 in 555 („Clara Zetkin“)**</b>
48	1955	ET54	Gotha	08.1983 ATw 436 <sup>l</sup> , 12.1984 in 556, 09.1994 a
<b>49<sup>l</sup></b>	<b>1955</b>	<b>ET54</b>	<b>Gotha</b>	<b>02.1975 ATw 434<sup>l</sup>, 12.1984 in 554 („4. FDGB-Kongreß“)**</b>
50 <sup>l</sup>	1955	ET54	Gotha	12.1969 ER, 12.1984 in 751, 05.1993 a
51	1955	ET54	Gotha	06.1976 ATw 440, 12.1984 in 559, 06.1997 a
52	1955	ET54	Gotha	08.1963 ER, 06.1983 in 052, 12.1984 in 752, 04.1990 a
53	1955	ET54	Gotha	05.1968 ER, 12.1984 in 753, 09.1992 a
54	1955	ET54	Gotha	12.1977 ATw 438, 12.1984 in 557, 04.2010 a
55	1955	ET54	Gotha	09.1975 ATw 433 <sup>l</sup> , 05.1976 in ATw 439 <sup>l</sup> , 12.1984 in 558, 10.1992 a
56	1955	ET54	Gotha	09.1973 a

**Fettgedruckte** Wagen sind noch erhalten.

ER = Umbau zum Einrichtungswagen

ATw = (Umbau zum) Arbeitswagen

LE = letzter Einsatz

a = ausgemustert

\* = Wagen 44 befindet sich nicht mehr im Bestand der RSAG, ist aber als Ausstellungs- und Cafégewagen im depot12 Marienehe noch vorhanden.

\*\* = Namensgebung Mitte der 1950er Jahre

## Technische Daten ET54

Hersteller:	VEB Waggonbau Gotha / LEW Hennigsdorf (elektr.)
Motorleistung:	2x60 kW
Länge des Wagenkastens:	10500 mm
Breite des Wagenkastens:	2200 mm
Höhe des Wagenkastens:	3115 mm
Achsstand:	3000 mm
Masse:	13,9 t
Baujahr:	1955
Fahrzeugnummer:	46 (597)
Sitzplätze:	22

