

Gelenktriebwagen G4 im Bild



Ein offenkundig gestelltes Bild zeigt den OS-Wagen 12 auf dem Betriebshof, beschildert mit der zum Aufnahmezeitpunkt 1970 längst eingestellten Linie 1.

Gut zu sehen sind die damaligen Linienschilder und die Beschriftung:

WAGEN OHNE SCHAFFNER
MIT ZAHLBOX
Nach Abfahrtsignal
nicht mehr zusteigen



Vor der 1956 neu errichteten Halle des Betriebshofes Hamburger Straße stehen die Wagen (v.r.n.l.) 10, 6, 11 und 15. Gut zu erkennen sind die ab 1963 bereits werkseitig angebauten und später wieder entfernten Fangkörbe an den Wagen. Wagen 11 ist noch nicht für den OS-Verkehr ausgerüstet.



Nach 1989/1990 wich das bis dato gewohnte elfbein mit rotem Zierstreifen immer häufiger großflächiger Werbung. Einige Wagen trugen auch Ganzreklame, wie Wagen 717 (ex-17), der die Haltestelle am Leibnizplatz in wenigen Augenblicken erreichen wird. Der Beiwagenbetrieb auf Linie 11 wurde 1992 aufgrund sinkender Fahrgastzahlen aufgegeben.

Gotha-Gelenktriebwagen

1

Traditionswagen



Geschichtliches

Ende der 1950er Jahre begannen die Konstrukteure im „VEB Waggonbau Gotha“ mit der Entwicklung eines Gelenkstraßenbahntriebwagens (GTw). Auf der Basis der bereits in der Produktion befindlichen zweiachsigen Trieb- und Beiwagen des Typs „T57“ entstand ein neues dreiteiliges Fahrzeug. Durch das Zwischensetzen eines schwebenden Mittelteils wurden die zwei „Einzelwagen“ miteinander verbunden. Ein neuer Gothaer Fahrzeugtyp war geschaffen, der „EGT59“ (Einheitsgelenktriebwagen 1959). In Erfurt und Dresden erfolgte die Erprobung. Die Testergebnisse flossen in dem neuen Fahrzeug mit der Bezeichnung „G4-61“ (Gelenktriebwagen mit vier Achsen Baujahr 1961) ein.

Vom 27. bis 31.12.1961 kamen die Wagenteile des ersten GTw für Rostock. Auf der damaligen „Neptunwerft“ erfolgte die Entladung vom Güterwagen der DR*. Schon am 11.01.1962 stand der GTw mit der Nr: „1“ als Fahrschulwagen zur Verfügung. Das gesamte Fahrpersonal musste eingewiesen werden, da es umfangreiche technischen Veränderungen gab, z.B. keine Fahrschalterkurbel mehr sondern ein Schaltrad, Lautsprecheranlage, selbstschließende Falttüren und einen Schaffnerplatz mit Bedienungselementen für die Türen. Die Ausstattung dieser Fahrzeuge mit zwei großen Falttüren (Mittel- und Heckteil) sowie eine kleine Falttür vorne ermöglichten einen schnellen Fahrgastwechsel.

Der erste Linieneinsatz war der 26.01.1962, auf der damaligen Linie 2. Zunächst fuhr er, wie später auch die anderen GTw, nur im Solobetrieb. Die hiermit verbundene geringere Kapazität ließ allerdings nur noch den Einsatz auf den Linien 1 und 11 zu. Eine Abhilfe war dringend notwendig. Deshalb wurden ab 1966 alle GTw mit einer Scharffenbergkupplung (elektrische und mechanische Kupplung) ausgestattet. Mit dieser Umrüstung war es nun möglich im Beiwagenbetrieb mit höherer Kapazität zu fahren. Gleichzeitig konnten die GTw nun auf allen Linien eingesetzt werden. Die vorhandenen Beiwagen (Bw) des Typs „Gotha B2-62 und B2-64“ reichten nicht aus, deshalb mussten „LOWA - Bw“ angekuppelt werden. Mit der Einführung des OS-Verkehrs (ohne Schaffner) wurde der Schaffnerplatz überflüssig.

Der letzte Einsatztag für die GTw im Rostocker Liniendienst erfolgte ehrenvoll im Rahmen eines Betriebshoffestes am 15.06.1996.

Das erste Fahrzeug dieses Typs, der GTw „1“, später „701“, wurde 1994 ausgemustert und 1998 als historisches Fahrzeug in Betrieb genommen. Nach der Restaurierung ist das Fahrzeug fast originalgetreu hergerichtet. Der Schaffnerplatz ist wieder an seinem alten Ort, die Sitze sind mit dem grünen Kunstleder bezogen und der Fußboden hat seinen roten Belag zurück. Die einst entfernten Alu-Außenzierleisten verleihen dem Fahrzeug wieder die Schönheit vergangener Zeiten. Einzige Abweichung vom Original ist die Bestuhlung. Auf der rechten Seite sind anstelle der Einzel- jetzt Doppelsitze vorhanden.

Zusammen mit dem LOWA - Bw 156 oder im Solobetrieb ist er häufig im Straßennetz der Hansestadt Rostock unterwegs.

* Deutsche Reichsbahn

Bestand und Verbleib

Wg.Nr.: (alt)	Wg.Nr.: ab 1984/85	Werkn.	Bauj.	Herkunft	Verbleib	Besonderheiten
1	701	20	1961	WBG	RSAG/Historisches Fz.	Unfall 01. 87 Mittel-u. B-Teil vom Tw 703
2		21	1961	WBG	12. 82 zerlegt	28.9.1982 ausgebrannt
3	703	19	1961	WBG	09. 94 zerlegt	B und C-Teil 01.87 mit Tw 701 getauscht
4	704	63	1963	WBG	01.95 zerlegt	
5	705	64	1963	WBG	12.94 zerlegt	Unfall 05.90, neues A-Teil aus Potsdam
6	706	65	1963	WBG	10.94 zerlegt	
7	707	66	1963	WBG	10.94 zerlegt	
8		67	1963	WBG	07.72 zerlegt	23.01.72 ausgebrannt
8 ^{II}	702	17	1961	Potsdam (161)	10.94 zerlegt	
9	709	68	1963	WBG	09.95 zerlegt	
10	710	72	1963	WBG	10.95 zerlegt	
11	711	69	1963	WBG	10.95 zerlegt	
12	712	70	1963	WBG	01.96 zerlegt	nach Unfall 08.95 abgestellt
13	713	71	1963	WBG	Feuerwehr HRO	Übungsfahrzeug
14	714	107	1964	WBG	01.96 zerlegt	
15	715	108	1964	WBG	04.96 zerlegt	
16	716	292	1967	WBG	03.96 zerlegt	
17	717	293	1967	WBG	06.98 zerlegt	
18	718	294	1967	WBG	05.96 zerlegt	
19	719	295	1967	WBG	05.96 zerlegt	
20	720	296	1967	WBG	04.96 zerlegt	
21	721	297	1967	WBG	09.96 Schwerte	2003 zerlegt
22	708	059	1963	Leipzig (1140)	01.95 zerlegt	
	722	98	1964	Leipzig (1159)	03.96 zerlegt	
	723	91	1964	Leipzig (1152)	08.89 zerlegt	
	724	95	1964	Leipzig (1156)	03.96 zerlegt	
	725	99	1964	Leipzig (1160)	10.96 Prora (RÜG)	12. 89 B und C-Teil ex Tw 735
	726	102	1964	Leipzig (1163)	10.96 Prora (RÜG)	zerlegt 01.97
	727	103	1964	Leipzig (1164)	10.96 Prora (RÜG)	zerlegt 01.97
	728	125	1965	Leipzig (1170)	06.96 zerlegt	
	729	126	1965	Leipzig (1171)	10.96 Prora (RÜG)	zerlegt 01.97
	730	144	1965	Leipzig (1189)	09.96 zerlegt	
	731	266	1967	Leipzig (1193)	10.96 Prora (RÜG)	zerlegt 01.97
	732	267	1967	Leipzig (1194)	06.96 zerlegt	
	733	269	1967	Leipzig (1196)	05.96 zerlegt	
	734	271	1967	Leipzig (1198)	06.96 zerlegt	
	735	287	1967	Leipzig (1214)	A-Teil 08. 89 zerlegt	nach Unfall B- u. C-Teil zum Tw 725

WBG = VEB Waggonbau Gotha

Technische Daten G4-61 „Wagen 1“

Hersteller:	VEB Waggonbau Gotha / LEW Hennigsdorf
Länge des Wagenkastens:	20938 mm
Breite des Wagenkastens:	2200 mm
Höhe des Wagenkastens:	3115 mm
Masse:	20,9 t
Baujahr:	1961
Fahrzeugnummer:	1 (596)
Sitzplätze:	44 (original: 35) + 1 Schaffnerplatz)
Stehplätze:	144 (im Original)

