

Der Triebwagen 44 im Bild



In den 1960er Jahren kommt Tw 44 als Verstärkungswagen „E“ von Dierkow-West in Richtung Steintor aus der Straße „Am Bagehl“.

Im Hintergrund befindet sich das alte Elektrizitätswerk in der E.-Barlach-Str.



Nach der Generalreparatur und dem Umbau zum Einrichtungswagen kam der Tw 44 mit den Bw 128 / 129 als Stammzug auf der Linie 12 (Hauptbahnhof - Marienehe) zum Einsatz.

Der Zug befindet sich in der Einstiegs- haltestelle Marienehe.



Triebwagen 44, nun als Arbeitstriebwagen 553, befährt am 28.3.1991 das Zufahrtsgleis zum Betriebshof Fahnenstraße. Gut sichtbar ist die Aufhängungsvorrichtung für den Schneepflug.



Als erster Schritt in eine neue Zukunft steht der Tw 44 als Ausstellungswagen in der originalen Farbgebung im Außen- gelände der ehemaligen verkehrshistori- schen Ausstellung in der Fahnenstraße.

LOWA - Triebwagen 44

Ausstellungsfahrzeug



Geschichtliches

Der Triebwagen (Tw) 44 war einer von zwei, 1953 aus dem „VEB Waggonbau Werdau“ gelieferten Fahrzeugen des Typs ET50 für die Rostocker Straßenbahn. Die Anlieferung erfolgte am 2. April 1953 mit der Deutschen Reichsbahn (DR). Die Entladung wurde, wie damals üblich, über die Be- und Entladerampe der DR am Petritor vorgenommen, hier kreuzten sich die Gleise der DR und der Straßenbahn.

Die erste Angabe zum Einsatz im Linienverkehr ist der 22. Mai 1953, dabei handelt es sich allerdings um Beobachtungen von Straßenbahnfreunden.

Schon 1954 erlebte der Wagen seine erste Veränderung, indem, wie bei allen anderen Fahrzeugen auch, die Kompakt- gegen eine Albertkupplung ausgetauscht wurde. Zur Angleichung an den Nachfolgetyp ET54 erhielt er 1955 weitere Umrüstungen: So veränderte man die Innenbeleuchtung von Glühlampen auf Leuchtstoffröhren, die sich jedoch nicht bewährten. Zudem ersetzte eine Kurbelbremse die Ratschenhandbremse.

1958 erfolgte der Einbau einer 12V-Kleinspannungsanlage und die Zurückrüstung der Leuchtstofflampen. Im Winter 1961/62 erhielt die „44“ eine Generalreparatur. Dieser Ausdruck bezeichnet jedoch eigentlich nur eine gründliche Hauptuntersuchung. Gründlich deshalb, weil sehr viel Wert auf die Innenhölzer gelegt wurde. Hell abgeschliffen, gebeizt und lackiert, unterschied dies den Tw 44 von den anderen LOWA's. Zu weiteren Umbauten kam es in Vorbereitung zum schaffnerlosen Verkehr (OS-Verkehr) bzw. dessen Vorstufen Z und ZZ. 1963 erfolgte die Nachrüstung mit einer Abreibbremse und 1964 der Einbau der 24V-Kleinspannungsanlage, gleichzeitig wurde die OS-Signaleinrichtung installiert.

Die „Stammbehängung“ der „44“ waren anfangs die Beiwagen (Bw) 91 / 85 später 138 / 132, ab 1955 die Bw 132 / 101 und ab 1957 die Bw 124 / 134. Um 1963 kam der Wagen auf der damaligen Linie 4 (Steintor - Dierkow West - Gehlsdorf, Kirchenplatz) zum Einsatz.

Von November 1968 bis Oktober 1969 erfolgte die nächste Hauptuntersuchung. Diesmal handelte es sich um eine richtige Generalreparatur im Reichsbahnausbesserungswerk Berlin-Schöneweide. Die Optik des Wagens änderte sich innen wie außen grundlegend: Umbau für den Einrichtungsbetrieb, ESW-Kupplung, 19 grüne gepolsterte Sitze in Fahrtrichtung, elektrische Türen, Leuchtband, Wegfall der Perronwände und eine veränderte Beblechung.

Im Anschluss an die Generalreparatur wurde der Tw mit den Bw 128 / 129 ein Stammzug auf der Linie 12. 1976 erfolgt der Einbau der Entwerteranlage System „Lorenz“. Am 31. August 1977 ereignete sich ein schwerer Zusammenstoß mit einem LKW am Holbeinplatz. Da das Fahrzeug damals recht modern war und auch kein gleichwertiger Ersatz zur Verfügung stand, wurde die „44“ trotz der Schwere der Schäden bis Juni 1978 wieder aufgebaut.

Der Perron in Fahrtrichtung war bei dem Unfall arg gestaucht worden, sodass es in der Fahrerkabine sehr eng war. Aus diesem Grunde wurde aus Wagen 44 im Herbst 1979 der Arbeitstriebwagen (ATw) 441. Zunächst diente er als Schneepflug. Der Ausbau der Bestuhlung und der Kabinenrückwand erfolgte. Er behielt aber seine elfenbeinfarbene Lackierung, die mit rot/weißen Warnecken ergänzt wurde. Als Schneepflug bereitete er so die geplante Aussonderung des ATw 437 ex 42 mit vor. Zunächst behielt er auch die ESW-Kupplung, um nach Aussonderung des ATw 437 den Sandtransport-

Beiwagen zu ziehen - dazu kam es aber nie.

Mit der Einführung des neuen Nummernsystems 1984 wurde aus dem ATw 441 die 553. 1985 erhielt er eine orange Lackierung und 1987 eine Schienenschleifanlage, gleichzeitig wurde die Trennwand mit Tür zwischen Vorderperron und Innenraum eingebaut. Das schienengebundene Schienenschleifen wurde aber bald wieder aufgegeben. 1993 erfolgte die Umrüstung der „553“ vom Schienenschleif- zum Kurvenschmierwagen. Der Abbau der Schneepflugausrüstung erfolgte 1994. Als Kurvenschmierwagen gehörte der ATw bereits seit 1987 zum Bereich Gleisbau und seine Stationierung war im Betriebsbahnhof Fahnenstraße (Bh I). Sein Einsatz war auf Grund der Einrichtungsbauweise und der dort nicht vorhandenen Wendemöglichkeit sehr aufwändig. 1995 fiel er der Reduzierung des Bestandes der Arbeitswagen zum Opfer.

Wieder elfenbeinfarbig lackiert und mit seiner alten Nummer „44“ versehen, erhielt das Fahrzeug als Ausstellungswagen der Straßenbahnfreunde auf dem Bh I eine neue Nutzung. Vor dem Rückbau des Gleisanschlusses zur Fahnenstraße im Jahre 2001 erfolgte die Überführung nach Marienehe.

Als Bestandteil der „Verkehrshistorischen Ausstellung“ im **depot12** Marienehe soll die „44“ als „Erlebnis- und Cafégewagen“ erhalten bleiben. Der Fahrerstand mit verschiedenen Bedienelementen ist, besonders interessant für Kinder, wieder funktionstüchtig hergerichtet worden. Im Fahrgastraum wurden verschiedene Arbeiten zur Verschönerung des Ambiente durchgeführt. Einerseits fanden alten Holzsitze, andererseits stoffbezogene Sitze im Wagen ihren Platz. Kleine Tische und ein Tresen vervollständigen die Einrichtung. Während des Verweilens im „Cafégewagen“ besteht für die Besucher gleichzeitig die Möglichkeit, auf einem TV-Großbildschirm Filme und Bilder der Rostocker Straßenbahn zu sehen.

Technische Daten ET50

| | |
|--------------------------|--|
| Hersteller: | VEB Waggonbau Werdau / 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: | 1953 |
| Sitzplätze: | 22 (nach der GR 19) |



Café 12
Genießen Sie die Atmosphäre aus vergangenen Zeiten in unserem Cafégewagen. Erleben Sie Rostock und seine Straßenbahn im Film.

www.depot12.de