

Über 100 Jahre – die rüstigen Senioren

Beide Dresdner Straßenbahngesellschaften begannen zeitig mit dem Eigenbau von Fahrzeugen. Die elektrischen Ausrüstungen stammten vorwiegend von Siemens-Schuckert und AEG, die Fahrgestelle waren Union- und Berolina-Typen.

Der Triebwagen 309, in Trachenberge gebaut, war bis 1965 im Linieneinsatz und wurde nach Mitwirkung in einem DEFA-Film 1968 historischer Wagen.

Den Beiwagen 87 baute die Dresdner Straßenbahn 1911. Vielseitig waren seine Einsatzgebiete als Personen- und Güterbeiwagen. 1970 erfolgte der Umbau zum historischen Wagen.

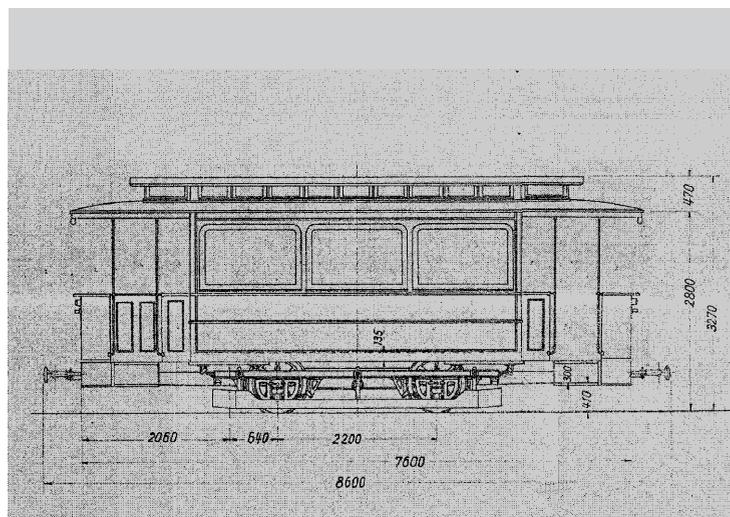
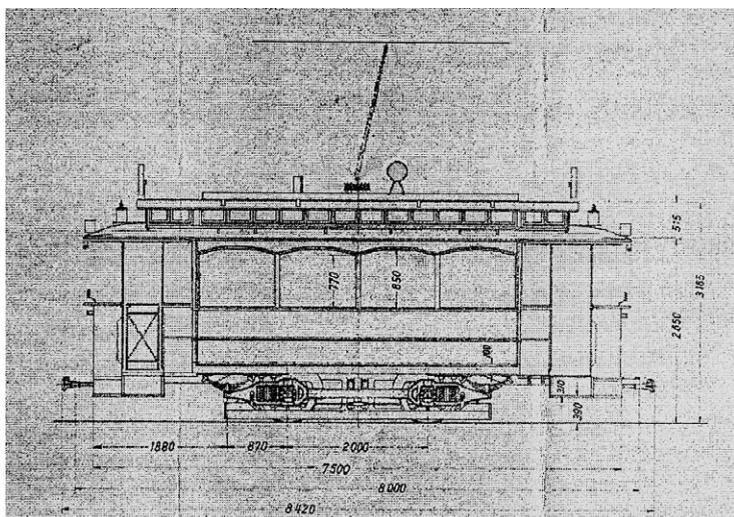


Triebwagen 309

Hersteller:	Deutsche Straßenbahngesellschaft Dresden
Baujahr:	1902
Gewicht:	10 400 kp
Länge:	7500 mm
Fahrgestell:	Berolina neu
Lager:	Gleitlager
Achsabstand:	2000 mm
Radreifendurchmesser:	820 mm
Motoren:	AEG US 341
Leistung:	2 × 37,5 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Feststellbremse:	Handbremse als Vierklotzbremse
Fahrschalter:	Schleifringfahrschalter AEG FB 18
Sitzplätze:	18

Beiwagen 87

Hersteller:	Städtische Straßenbahn Dresden
Baujahr:	1911
Gewicht:	6000 kp
Länge:	7500 mm
Fahrgestell:	To I neu
Lager:	Gleitlager
Achsabstand:	2200 mm
Radreifendurchmesser:	820 mm
Betriebsbremse:	Vierklotzbremse mit Solenoid
Feststellbremse:	Handbremse als Vierklotzbremse
Sitzplätze:	18



Bühlau kleine und große Bergsteiger

Der akute Wagenmangel für die Bergstrecke nach Bühlau zwang 1927 nochmals zum Neubau von zehn dreifenstrigen städtischen Triebwagen mit Fallklotzbremse und Rückwärtssandstreuer. Seit 1972 ist der Triebwagen 937 ein Traditionsfahrzeug.

Als einer der ersten fahrgestellosen großen Beiwagen mit 22 Quersitzen, in Trachenberge gebaut, ist der Beiwagen 307 seit 1972 im Bestand historischer Straßenbahnen.

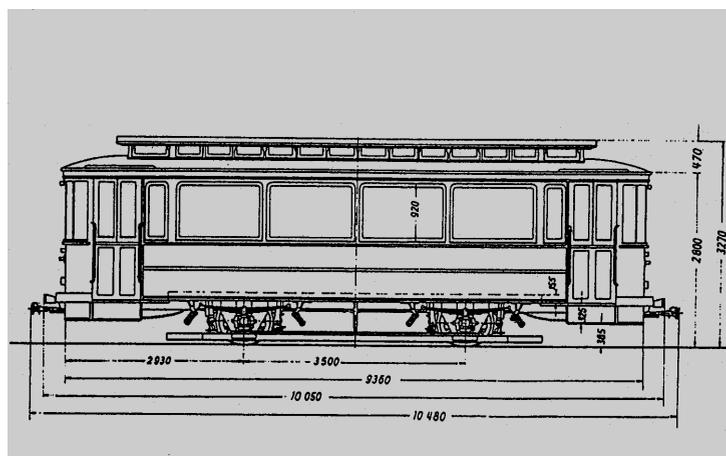
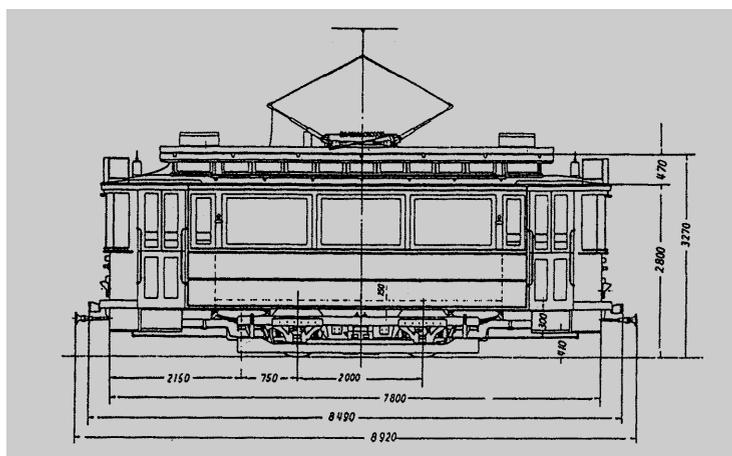


Triebwagen 937/598

Hersteller:	Städtische Straßenbahn Dresden
Baujahr:	1927/1911
Gewicht:	11 000 kp/10 500 kp
Länge:	7800 mm
Fahrgestell:	Union
Lager:	Gleitlager
Achsabstand:	2000 mm
Radreifendurchmesser:	820 mm
Motoren:	Siemens DU 531/AEG US 531
Leistung:	2 × 37 kW/2 × 37,5 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Zusatzbremse:	mit Fallklotz für Bergstrecken ausgerüstet
Feststellbremse:	Handbremse als Vierklotzbremse
Fahrschalter:	Schleifringfahrschalter Siemens OB 41/AEG FB 79
Sitzplätze:	18

Beiwagen 307

Hersteller:	Städtische Straßenbahn Dresden
Baujahr:	1912
Gewicht:	7700 kp
Länge:	9360 mm
Fahrgestell:	ohne Fahrgestell
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	820 mm
Betriebsbremse:	Scheibenbremse mit Solenoid
Feststellbremse:	Handbremse als Scheibenbremse
Sitzplätze:	22



Nur den „Weißen Hirsch“ sahen sie nie

Im Jahre 1909 hielt der MAN-Wagen mit vier großen Seitenfenstern, Preßblechrahmen-fahrgestell von MAN, E-Ausrüstung von Siemens, AEG, später in geringerem Umfang von BBC und Sachsenwerk, in Dresden Einzug. Ab 1925 erhielten die vorwiegend in Bautzen, Görlitz und Niesky gebauten Wagen sechs Seitenfenster und vollkommen geschlossene Plattformen mit Schiebetüren.

Der Triebwagen 1644, in Bautzen 1925 gebaut, ist seit 1991 im Zustand von 1955 Traditionswagen.

Der ursprünglich als Triebwagen konzipierte überlange Beiwagen 1135 mit sechs Seitenfenstern kam 1918 zum Einsatz. Nach seinem Auftritt 1981 im Fernsehen wurde auch er ein Traditionswagen.

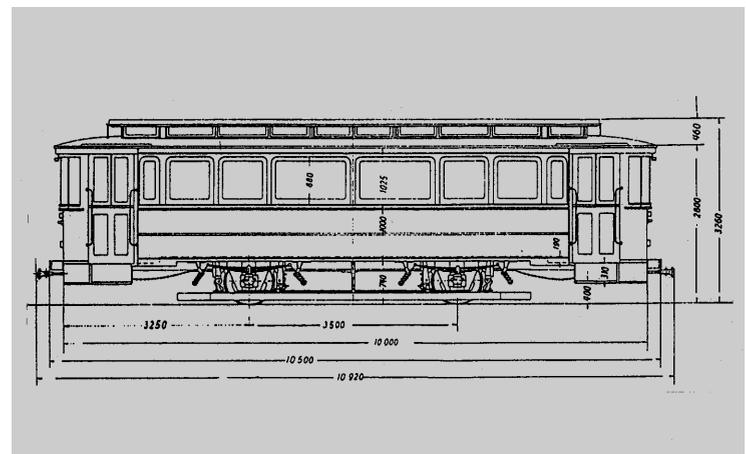
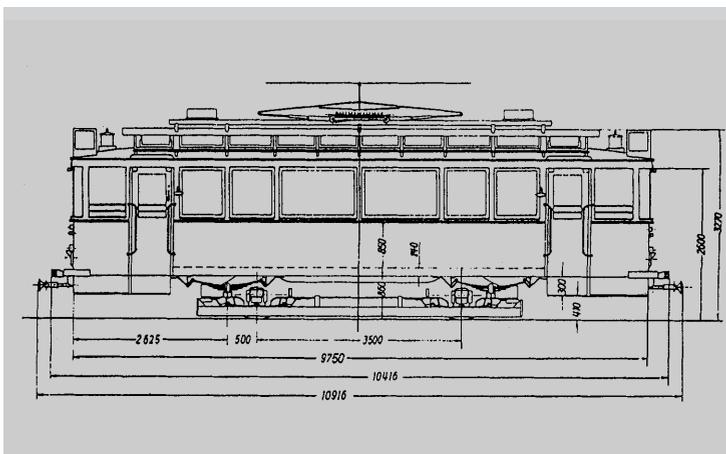


Triebwagen 1644

Hersteller:	Waggonfabrik Busch / Bautzen
Baujahr:	1925
Gewicht:	14 500 kp
Länge:	9750 mm
Fahrgestell:	MAN III
Lager:	Gleitlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	820 mm
Motoren:	Siemens DU 531
Leistung:	2 × 37 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Zusatzbremse:	2 Magnetschienensbremsen
Feststellbremse:	Handbremse als Achtklotzbremse
Fahrschalter:	Schleifringfahrschalter AEG FB 79
Sitzplätze:	26

Beiwagen 1135

Hersteller:	Städtische Straßenbahn Dresden
Baujahr:	1918
Gewicht:	7600 kp
Länge:	10 000 mm
Fahrgestell:	ohne Fahrgestell
Lager:	Gleitlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	820 mm
Betriebsbremse:	Achtklotzbremse mit Solenoid
Feststellbremse:	Handbremse als Achtklotzbremse
Sitzplätze:	26



Altes wird modern

Ein Teil der in Holzbauweise errichteten MAN-Triebwagen und Normalbeiwagen wurde ab 1959 in der Hauptwerkstatt Trachenberge modernisiert. In Eigenfertigung hergestellte Blechprofile ersetzten weitgehend Bauelemente aus Holz. Die in Profilmgummi rahmenlos eingesetzten Sicherheitsglasscheiben bildeten die Verglasung.

Wagen 734 wurde 1966 modernisiert und ist seit 1984 Traditionswagen.

Der in der gleichen Art modernisierte Beiwagen 1029 wartet noch auf seine Aufarbeitung als historisches Fahrzeug.

Die MAN-Triebwagen und die Normalbeiwagen bildeten mit ihrem Einsatz auf allen Linien des Dresdner Streckennetzes, mit Ausnahme der Bergstrecke nach Bühlau, das Rückgrat des Dresdner Straßenbahnverkehrs.

Der Triebwagen 765 entspricht diesem Typ, ist allerdings als Zweirichtungswagen ausgeführt.

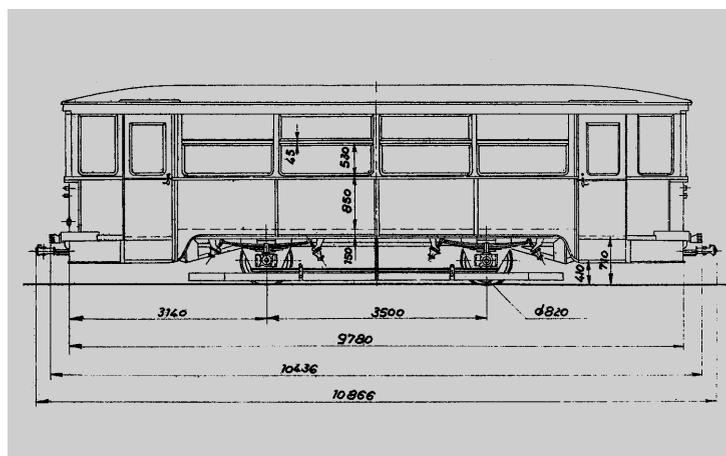
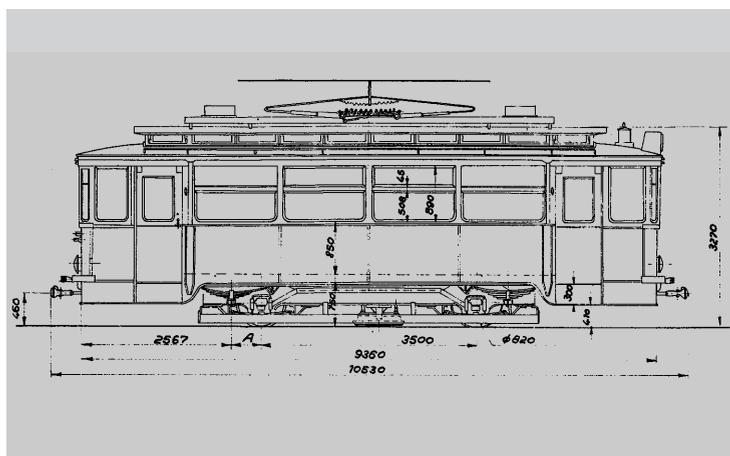


Triebwagen 734 (MAN-Einrichtungswagen) Triebwagen 765

Hersteller:	Waggonfabrik Busch / Bautzen (Umbau Verkehrsbetriebe Dresden) Städtische Straßenbahn Dresden (Modernisierung Verkehrsbetriebe Dresden)
Baujahr:	1913 (Umbau z. Einrichtungswagen 1966) 1920 (Modernisierungsjahr 1961)
Gewicht:	13 200 kp
Länge:	9360 mm
Fahrgestell:	MAN I
Lager:	Gleitlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	820 mm
Motoren:	Siemens DU 531
Leistung:	2 × 37 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Zusatzbremse:	2 Magnetschienensbremsen
Feststellbremse:	Handbremse als Achtklotzbremse
Fahrschalter:	Schleifringfahrschalter AEG FB 79
Sitzplätze:	22

Beiwagen 1029 (Einrichtungswagen)

Hersteller:	Waggonfabrik Lindner/Ammendorf (Umbau Verkehrsbetriebe Dresden)
Baujahr:	1925 (Umbau zum Einrichtungswagen 1966)
Gewicht:	7500 kp
Länge:	9780 mm
Fahrgestell:	ohne Fahrgestell
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	820 mm
Betriebsbremse:	Scheibenbremse
Feststellbremse:	Handbremse
Sitzplätze:	26



Prof. Bockemühs edler Renner und sein stählerner Begleiter

Mit den 1930 gelieferten zwei Versuchswagen 1701 und 1702 begann die Ära der großen Hechttriebswagen. Ein Wagenkasten in Stahlbauweise, sechs große Seitenfenster, zwei zweiachsige Drehgestelle, druckknopf- und pedalgesteuerter Unterflurzentralfahrerschalter, lederbespannte Stahlrohrfahrergastisze und abgeschlossene Fahrerkabine waren die markanten Neuerungen.

Der Triebwagen 1716 im Besitz der Dresdner Verkehrsbetriebe AG ist im Zustand der sechziger Jahre ein letzter Zeuge dieser richtungsweisenden Entwicklung.

Der Beiwagen 1314 ist seit 1972 Traditions-wagen. In Ganzstahlbauweise mit fünf großen Seitenfenstern und zweiachsigem genietetem Fahrgestell 1929 konstruiert, boten diese Wagen über vier Jahrzehnte im Zugverband mit dem großen Hechttriebswagen das unverwechselbare Bild eines modernen Straßenbahnzuges.

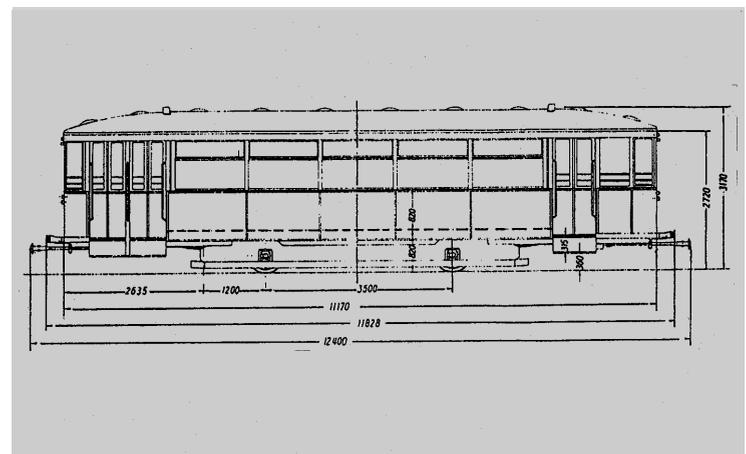
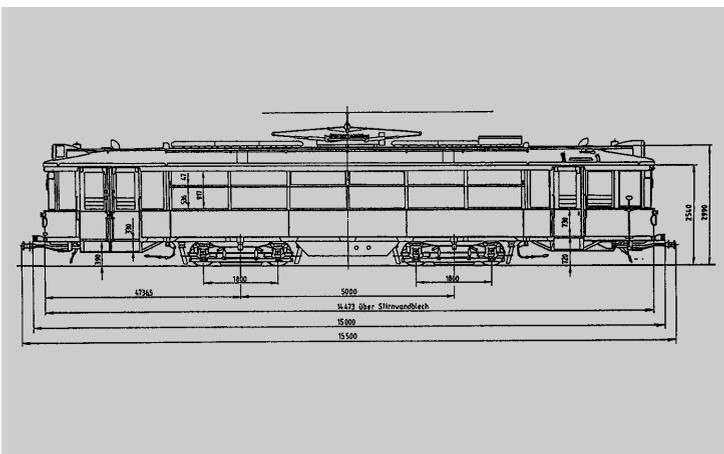


Triebwagen 1716 (Großer Hecht)

Hersteller:	Waggonfabrik Busch/ Bautzen
Baujahr:	1932
Gewicht:	21 000 kp
Länge:	14 500 mm
Fahrgestell:	zweiachsige Drehgestelle, Bauart Niesky
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	1800 mm
Radreifendurchmesser:	650 mm
Drehzapfenabstand:	5000 mm
Motoren:	4 Halbspannungsmotoren GBV 237 H, Sachsenwerk Niedersedlitz
Leistung:	4 × 55 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Zusatzbremse:	4 Magnetschienenbremsen
Feststellbremse:	Handbremse als Ankerbremse
Fahrschalter:	Unterflurzentralfahrerschalter mit Nockenschaltwerk, Sachsenwerk Niedersedlitz
Sitzplätze:	36

Beiwagen 1314 (Stahlbeiwagen)

Hersteller:	Christoph & Unmack Niesky
Baujahr:	1929
Gewicht:	8300 kp
Länge:	11 170 mm
Fahrgestell:	ab 1963 neues Fahrgestell in geschweißter Ausführung mit EB-Achsen
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	760 mm
Betriebsbremse:	Achtklotzbremse mit Solenoid
Feststellbremse:	Handbremse als Achtklotzbremse
Sitzplätze:	30



Die „Kleinen“ mit den bequemen Einstiegen

Als zweiachsiger Nachfolger des großen Vorbildes begann ab 1934 der kleine Hechtriebwagen das Streckennetz in Dresden zu beleben. Um 2820 mm kürzer und mit nur noch vier großen Seitenfenstern, war sein Einsatz auf weniger frequentierten Linien vorgesehen. Charakteristisch dabei die jeweils in Fahrtrichtung umklappbaren Fahrgaststühle.

Passend zur niedrigen Bauhöhe der „Kleinen Hechte“ wurden aus Normalbeiwagen die sogenannten Schwebeachsbeiwagen aufgebaut. Vier Seitenfenster und niedrige Einstiegshöhen waren typisch für die Fahrzeuge. Wagen 1219 wurde 1939 zum Schwebeachsbeiwagen umgebaut. Ab 1964 wurde in diesem Wagen der Einsatz von Kunststoffen erprobt. Mit dem „Kleinen Hecht“ 1820 bildet er seit 1972 den Traditionszug „Kleiner Hecht“.

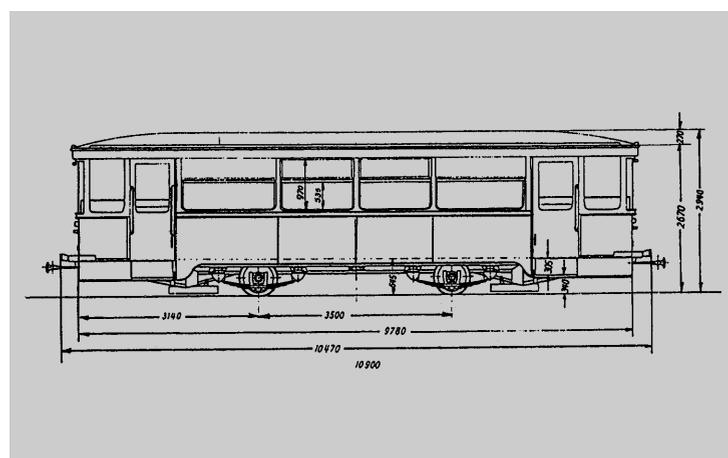
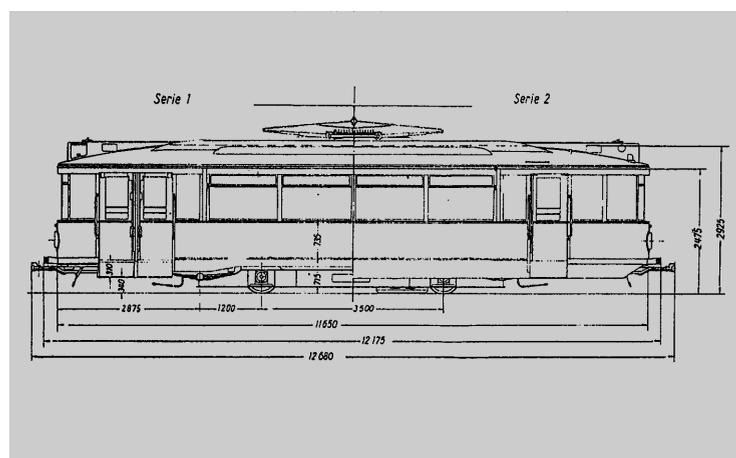


Triebwagen 1820 (Kleiner Hecht)

Hersteller:	Waggonfabrik Busch / Bautzen
Baujahr:	1938
Gewicht:	14 500 kp
Länge:	11 660 mm
Fahrgestell:	Kleiner Hecht, Bauart II
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	650 mm
Motoren:	GBV 235 V, Sachsenwerk Niedersedlitz
Leistung:	2 × 55 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Zusatzbremse:	2 Magnetschienensbremsen
Feststellbremse:	Handbremse: Anker- und Innenbackenbremse
Fahrschalter:	Unterflurzentrafahrschalter mit Nockenschaltwerk Kleiner Hecht 50; Eigenbau Verkehrsbetriebe Dresden, 1950
Sitzplätze:	22/24 je nach Fahrtrichtung

Beiwagen 1219 (Schwebeachswagen)

Hersteller:	Städtische Straßenbahn Dresden
Baujahr:	1926 (Umbau 1938)
Gewicht:	8000 kp
Länge:	9780 mm
Fahrgestell:	ohne Fahrgestell, Schwebeachsaufhängung mit Gummikörper als Zusatzfederung
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	650 mm
Betriebsbremse:	Scheibenbremse mit Solenoid
Feststellbremse:	Handbremse als Scheibenbremse
Sitzplätze:	16



„Einheits“-Zeit von LOWA und Gotha

Als der Zweite Weltkrieg der Weiterentwicklung der Hechttriebwagen in Dresden ein Ende setzte, wurde dafür der Gedanke eines Einheitsstraßenbahnwagens wieder aufgegriffen. Ab 1951 erschienen die Wagen aus dem VEB LOWA Werdau im Stadtbild. Den vier Trieb- und zehn Beiwagen folgten 1956 zur 750-Jahr-Feier Dresdens 16 Trieb- und 30 Beiwagen. Auf Dresdens längster Linie 15 im Einsatz, wurden sie ab 1964 den Nachfolgertypen aus dem VEB Waggonbau Gotha angeglichen. Interessant war die ballige Seitenwandgestaltung. Neu der Einsatz einer 12-Volt-Kleinspannungsanlage und pneumatisch betätigte Fahrgasteinstiegstüren im Triebwagen, Fahrgastsitze mit Hartpolsterung, Scharfenbergkupplung und 60-kW-Motoren.

Für die Nachwelt bleiben der Triebwagen 1538 und die Beiwagen 1361 und 1362 im Zustand der Angleichung an die ET/EB 57 erhalten.

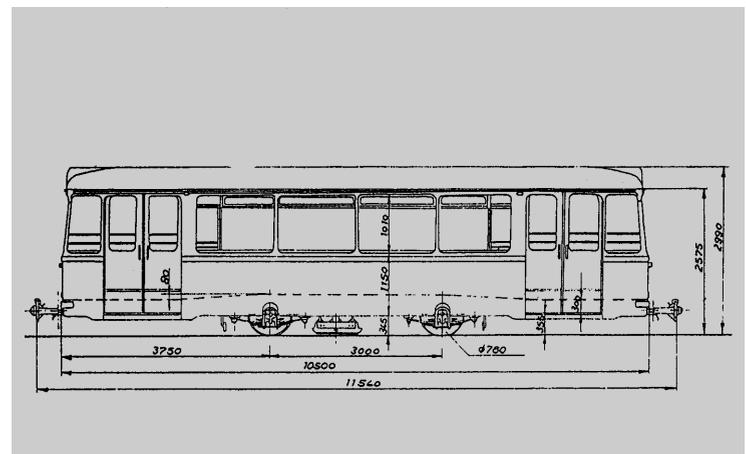
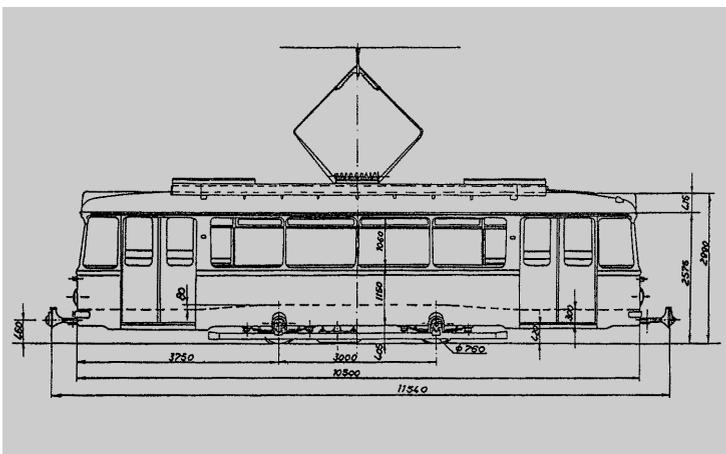


Triebwagen 1538 (ET 54 Einrichtungswagen)

Hersteller:	VEB Waggonbau Gotha (Umbau Verkehrsbetriebe Dresden)
Baujahr:	1956 (Umbau zum Einrichtungswagen 1967)
Gewicht:	14 000 kp
Länge:	10 500 mm
Fahrgestell:	Gotha EST 54
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	3000 mm
Radreifendurchmesser:	760 mm
Motoren:	EM 60/600, LEW Hennigsdorf
Leistung:	2 × 60 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Zusatzbremse:	2 Magnetschienenbremsen
Feststellbremse:	Handbremse als Scheibenbremse
Fahrschalter:	Nockenfahrtschalter St NFB 1F3, LEW Hennigsdorf
Sitzplätze:	22

Beiwagen 1361 (EB 54 Einrichtungswagen) Beiwagen 1362 (EB 54 Einrichtungswagen)

Hersteller:	VEB Waggonbau Gotha (Umbau zum Einrichtungswagen Verkehrsbetriebe Dresden)
Baujahr:	1956 (Umbau 1967)
Gewicht:	8800 kp
Länge:	10 500 mm
Fahrgestell:	ohne Fahrgestell
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	3000 mm
Radreifendurchmesser:	760 mm
Betriebsbremse:	Scheibenbremse mit Solenoid
Zusatzbremse:	2 Magnetschienenbremsen
Feststellbremse:	Handbremse als Scheibenbremse
Sitzplätze:	22



Der letzte Straßenbahntyp der DDR

Ab 1957 lieferte nunmehr der VEB Waggonbau Gotha die Einheitsstraßenbahnwagen.

Nur noch drei Seitenfenster in den wieder gerade gestalteten Seitenwänden, 24-Volt-Kleinspannungsanlage, elektrisch schließende Fahrgasteinstiegstüren in zunächst noch Zweirichtungs-, später Einrichtungswagen, waren Veränderungen gegenüber den Wagen aus Werdau.

Museal erhalten bleiben der Zweirichtungstriebwagen 1587, Baujahr 1959, der Einrichtungstriebwagen 1512, Baujahr 1960, Zweirichtungsbeiwagen und 1413 und der Einrichtungswagen 1422.

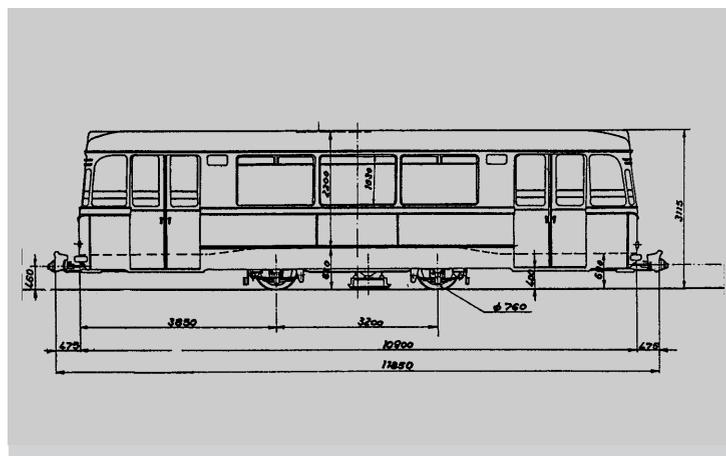
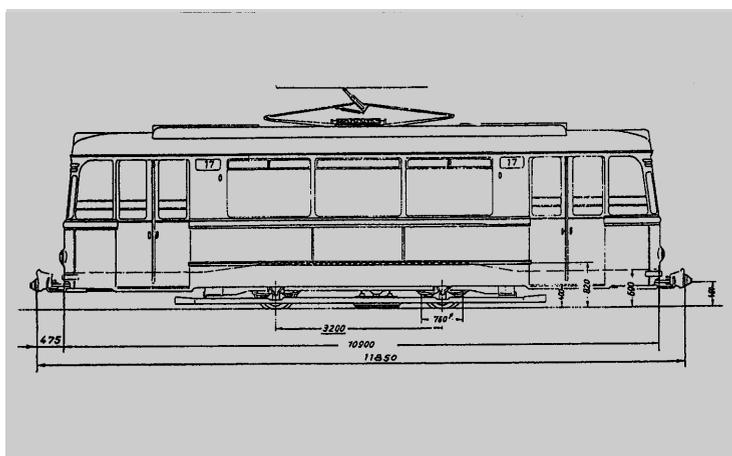


Triebwagen 1587 (ET 57) Triebwagen 1512 (ET 60 Einrichtungswagen)

Hersteller:	VEB Waggonbau Gotha
Baujahr:	1959/1960
Gewicht:	13 000 kp/12 950 kp
Länge:	10 900 mm
Fahrgestell:	Gotha EST 57
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	3200 mm
Radreifendurchmesser:	760 mm
Motoren:	EM 60/600, LEW Hennigsdorf
Leistung:	2 × 60 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Zusatzbremse:	2 Magnetschienenbremsen
Feststellbremse:	Handbremse als Scheibenbremse
Fahrschalter:	Nockenfahrtschalter St NFB 1F3, LEW Hennigsdorf
Sitzplätze:	22

Beiwagen 1422 (EB 57) Beiwagen 1413 (EB 57)

Hersteller:	VEB Waggonbau Gotha
Baujahr:	1957/1959
Gewicht:	8600 kp
Länge:	10 900 mm
Fahrgestell:	Gotha ESB 57
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	3200 mm
Radreifendurchmesser:	760 mm
Betriebsbremse:	Scheibenbremse mit Solenoid
Zusatzbremse:	2 Magnetschienenbremsen
Feststellbremse:	Handbremse als Scheibenbremse
Sitzplätze:	22



Auf 16 Rädern nach Weixdorf

Die Forderung nach größeren Beförderungskapazitäten sollten ab 1962 die aus Gotha gelieferten T4-/B4-Wagen erfüllen. Dresden erhielt insgesamt 19 Züge, davon fünf der Nullserie. Die Fahrzeuge, als Einrichtungswagen in Ganzstahlbauweise mit Unterflurfahrschalter, drei Fahrgasteinstiegen und zweiachsigen Drehgestellen gebaut, stellten einen Fortschritt dar. Durch Verlagerung der Straßenbahnproduktion in die ČSSR endete 1966 die Herstellung dieser Fahrzeuge in Gotha.

Nach ihrem Einsatz auf den stark frequentierten Linien im Dresdner Norden und Westen mußten die Fahrzeuge im Zuge einer Typenbereinigung an die Berliner Verkehrsbetriebe abgegeben werden. 1995 kehrte der Wagen 1734 als Traditionswagen zurück. Der Beiwagen 2015 folgte 1996.

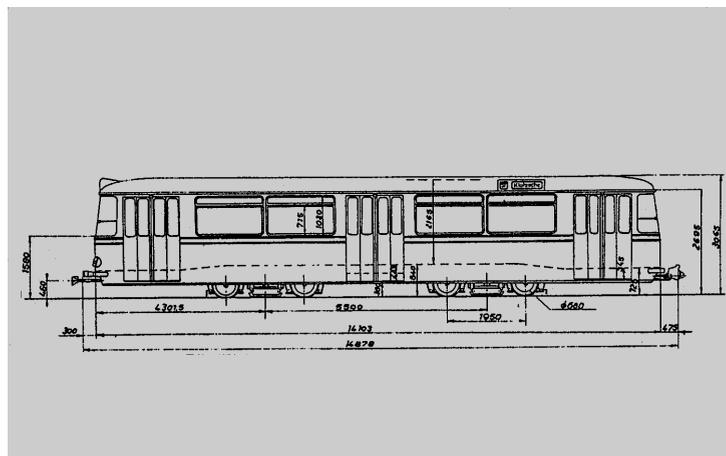
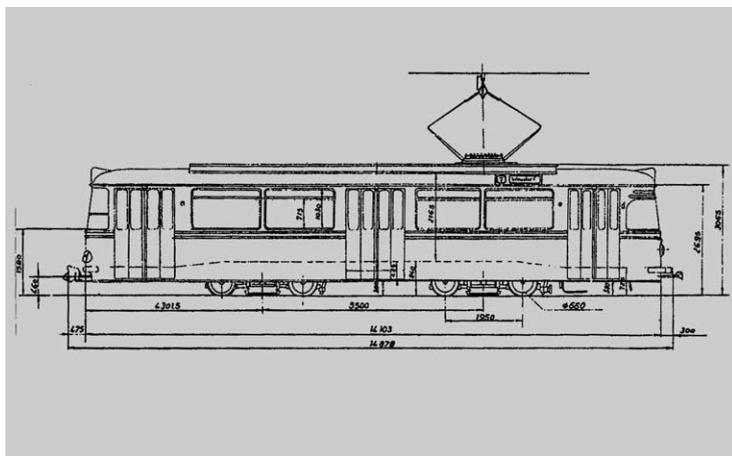


Großraum-Triebwagen 1734 (T4-62)

Hersteller:	VEB Waggonbau Gotha
Baujahr:	1962
Gewicht:	17 200 kp
Länge:	14 103 mm
Fahrgestell:	zweiachsige Drehgestelle, Bauart Gotha
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	1950 mm
Radreifendurchmesser:	660 mm
Drehzapfenabstand:	5500 mm
Motoren:	4 Halbspannungsmotoren GBM 55 / 600/2
Leistung:	4 × 55 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Zusatzbremse:	4 Magnetschienenbremsen
Feststellbremse:	Handbremse als Innenbackenbremse
Fahrschalter:	Unterflurzentrafahrschalter mit Nockenschaltwerk, LEW Hennigsdorf
Sitzplätze:	24

Großraum-Beiwagen 2015 (B4-63)

Hersteller:	VEB Waggonbau Gotha
Baujahr:	1963
Gewicht:	12 500 kp
Länge:	14 103 mm
Fahrgestell:	zweiachsige Drehgestelle, Bauart Gotha
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	1950 mm
Radreifendurchmesser:	660 mm
Drehzapfenabstand:	5500 mm
Betriebsbremse:	Scheibenbremse mit Solenoid
Zusatzbremse:	4 Magnetschienenbremsen
Feststellbremse:	Handbremse als Scheibenbremse
Sitzplätze:	23



USA – Dresden via Prag

Basierend auf dem amerikanischen PCC-Straßenbahnwagen, baute das tschechoslowakische Staatsunternehmen ČKD Praha seine Tatra-Wagen – zunächst für den Eigenbedarf, später für den Export. Aus energie-wirtschaftlichen Gründen sollte auch ein Betrieb mit Beiwagen erfolgen. Mit dem Wagen 2000 wurde 1967 der Prototyp der späteren Tatra-Fahrzeuge in Dresden vorgestellt. Ihm folgten von 1968 bis 1984 insgesamt 572 T4D-Trieb- und 249 B4D-Beiwagen für die Dresdner Verkehrsbetriebe. Die vierachsigen Einrichtungswagen in Ganzstahlbauweise mit drei Fahrgasteinstiegen besitzen Schützensteuerung.

Nach langjährigem Einsatz als Fahrschulwagen wurde der Wagen 2000 seiner Bedeutung entsprechend als Traditionsfahrzeug in den Bestand der Dresdner Museumsfahrzeuge aufgenommen.

Seit 2002 gehören der Triebwagen 1998 und der Beiwagen 272.105-7 ebenfalls zum Museumsbestand.

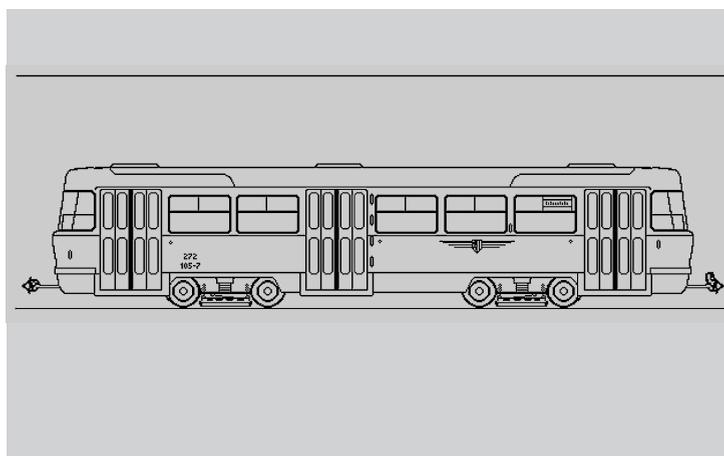
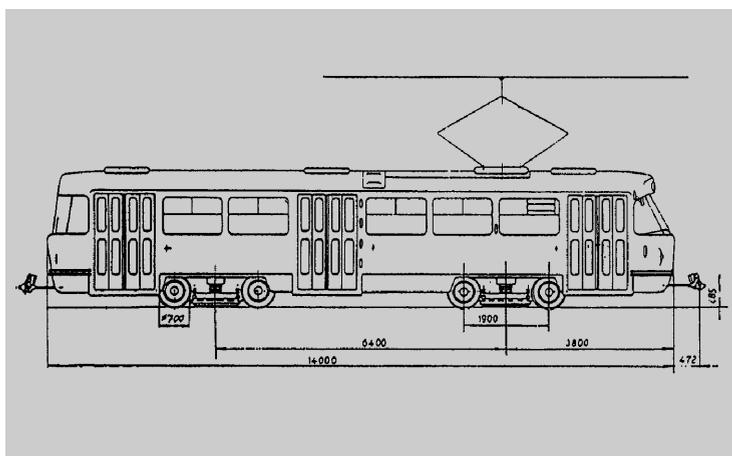


Triebwagen 2000 (T4D)/1998 (T4D)

Hersteller:	ČKD Tatra Praha
Baujahr:	1967
Gewicht:	16 800 kp
Länge:	14 000 mm
Fahrgestell:	zweiachsige Drehgestelle
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	1900 mm
Radreifendurchmesser:	700 mm
Drehzapfenabstand:	6400 mm
Motoren:	4 Halbspannungsmotoren TE 022, ČKD Trakce Prag
Leistung:	4 × 43 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse
Zusatzbremse:	4 Magnetschienensbremsen
Feststellbremse:	4 Federspeicherbremsen
Fahrschalter:	Schützensteuerung mit Beschleuniger, ČKD Trakce Prag
Sitzplätze:	26

Beiwagen 272.105-7 (B4D)

Hersteller:	ČKD Tatra Praha
Baujahr:	1971
Gewicht:	13 500 kp
Länge:	14 000 mm
Fahrgestell:	zweiachsige Drehgestelle
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	1900 mm
Radreifendurchmesser:	700 mm
Drehzapfenabstand:	6400 mm
Betriebsbremse:	Solenoidbremse
Zusatzbremse:	4 Magnetschienensbremsen
Feststellbremse:	4 Federspeicherbremsen
Sitzplätze:	28



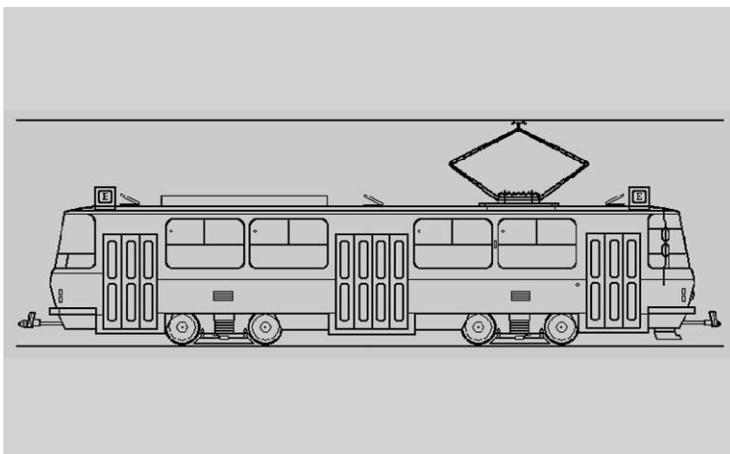
Die Würfel sind gefallen

1985 sollten die Typen T4D und B4D durch einen Nachfolgetyp abgelöst werden. Dafür entwickelte ČKD den T6A2, der nach eingehender Testung in Prag 1986 in Dresden eintraf. Nach Testfahrten im Dresdner Netz erfolgte sein Einsatz im Personenverkehr mit einem weiteren Trieb- und Beiwagen noch im selben Jahr. Von den zwei Großzügen dieser Bauart wurde der erste Zug 1992 für die Stadtrundfahrt hergerichtet. Mit Beendigung der Stadtrundfahrten mit der Straßenbahn wurde der Triebwagen 2000 in den Museumsbestand übernommen. Markant an diesem Fahrzeug sind die Liniennummernwürfel auf dem Dach, die nur beim ersten gelieferten Zug vorhanden waren und bei der ersten Hauptuntersuchung entfernt wurden. Der Triebwagen 226 001-2 war der erste Straßenbahnwagen mit einer modernen Gleichstromstellersteuerung in Dresden.



Triebwagen 226 001-2 (T6A2)

Hersteller:	ČKD Tatra Praha
Baujahr:	1985
Gewicht:	18 300 kp
Länge:	14 500 mm
Fahrgestell:	zweiachsige Drehgestelle
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	1900 mm
Radreifendurchmesser:	700 mm
Drehzapfenabstand:	6700 mm
Motoren:	4 Halbspannungsmotoren ČKD Trakce Prag
Leistung:	4 × 45 kW
Betriebsbremse:	elektrodynamische Widerstandsbremse, S, FS
Zusatzbremse:	4 Magnetschienensbremsen
Feststellbremse:	4 Federspeicherbremsen
Fahrschalter:	Thyristorsteuerung TV-3
Sitzplätze:	28



Tiefladewagen 3261

Hersteller:	Dresdner Straßenbahn AG
Baujahr:	1932
Gewicht:	1700 kp
Länge:	5500 mm
Fahrgestell:	ohne Fahrgestell
Lager:	Gleitlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	400 mm
Betriebsbremse:	Auflaufbremse



Werkstattlore 3406

Hersteller:	Städtische Straßenbahn Dresden
Baujahr:	1920
Gewicht:	2600 kp
Länge:	3820 mm
Fahrgestell:	Meinecke
Lager:	Gleitlager
Achsabstand:	1750 mm
Radreifendurchmesser:	820 mm
Betriebsbremse:	Vierklotzbremse mit Solenoid
Feststellbremse:	Handbremse

Kippbeiwagen 3207

Hersteller:	VEB LOWA Werdau
Baujahr:	1955
Gewicht:	8000 kp
Länge:	7200 mm
Fahrgestell:	Massivrahmen mit Kippaufbau und einem Bremserhaus
Lager:	Rollenlager
Achsabstand:	3000 mm
Radreifendurchmesser:	760 mm
Betriebsbremse:	Achtklotzbremse mit 2 Solenoiden
Zusatzbremse:	4 Magnetschienenbremsen
Feststellbremse:	Handbremse als Achtklotzbremse



„Bienert“-Schüttgutbeiwagen 3301

Hersteller:	Städtische Straßenbahn Dresden
Baujahr:	1921
Länge:	8775 mm
Fahrgestell:	Eigenbau
Achsabstand:	2500 mm
Radreifendurchmesser:	820 mm
Betriebsbremse:	Achtklotzbremse mit 2 Solenoiden
Feststellbremse:	Handbremse als Achtklotzbremse



Drehschemelwagen 3482

Hersteller:	Städtische Straßenbahn Dresden
Baujahr:	1925
Länge:	5450 mm
Fahrgestell:	Tolkewitz II
Achsabstand:	1800 mm
Betriebsbremse:	keine
Feststellbremse:	Handbremse als Zweiklotzbremse

Leiterwagen 251 102-3

Hersteller:	VEB Verkehrsbetriebe Dresden
Baujahr:	1970
Länge:	5900 mm
Fahrgestell:	Christoph & Unmack
Lager:	Gleitlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	650 mm
Betriebsbremse:	Achtklotzbremse mit 2 Solenoiden
Feststellbremse:	Handbremse als Achtklotzbremse



Transportwagen für Meterspurfahrzeuge 3500

Hersteller:	VEB Verkehrsbetriebe Dresden
Baujahr:	1974
Länge:	5900 mm
Fahrgestell:	Eigenbau
Lager:	Gleitlager
Achsabstand:	3500 mm
Radreifendurchmesser:	650 mm
Betriebsbremse:	Achtklotzbremse mit 2 Solenoiden
Feststellbremse:	Handbremse als Achtklotzbremse



Güterlok Freital (Meterspur) 3091

Hersteller:	Henschel & Sohn
Baujahr:	1905
Gewicht:	18 000 kp
Fahrgestell:	Henschel
Feststellbremse:	Handbremse als Achtklotzbremse

Gleismesswagen 251 101-5

Hersteller:	RAW Leipzig-Engelsdorf
Baujahr:	1970
Länge:	5750 mm
Fahrgestell:	RAW Leipzig-Engelsdorf
Achsabstand:	2600 mm
Feststellbremse:	Handbremse



Kleiner Kran 201 102-1

Hersteller:	Lauchhammerwerk Riesa
Baujahr:	1925
Länge ü. Plattform:	8225 mm
Gewicht:	21120 kp
Fahrgestell:	VEB Waggonbau Gotha
Achsabstand:	3200 mm
Feststellbremse:	Handbremse



Großer Kran 201 101-3

Hersteller:	Linke-Hoffmann-Werke Kölm
Baujahr:	1928
Länge ü. Plattform:	7500 mm
Gewicht:	35165 kp
Tragkraft längs:	1600 kp
Tragkraft quer:	1200 kp
Fahrgestell:	Linke-Hoffmann-Werke
Achsabstand:	1800 mm
Drehzapfenabstand:	3700 mm
Feststellbremse:	Handbremse

Postwagen 35

Hersteller:	Lindner, Ammendorf
Baujahr:	1908
max. Zuladung:	3000 kp
Fahrgestell:	Achshalter
Achsabstand:	1600 mm
Feststellbremse:	Handbremse

