

Als 1928 der Straßenbahnhof Coswig errichtet wurde, war es beschlossene Sache, dass die Löbnitzbahn von Mickten bis Coswig auf die breite Stadtbahnspur umgestellt wird, das Umsteigen in Mickten damit entfallen konnte. Interessanterweise wurde mit der Umstellung in Coswig begonnen. So konnte während der Bauzeit der Pendelverkehr der Schmalspurbahn zwischen Mickten und der jeweiligen Baustelle mit der Schmalspurbahn aufrecht erhalten werden. Nach Stilllegung der Strecke „Zitzschewig – Kötzschenbroda“ fuhr erstmals am 20. Juli 1929 die Straßenbahn auf der neuen Streckenführung von Coswig bis Kötzschenbroda. Die neuen breitspurigen Triebwagen waren vorher – auf schmalspurigen Transportwagen aufgehockt – nach Coswig überführt worden. Am 16. November fuhr die Bahn erstmals zweigleisig bis zum „Weißen Roß“.

Am 27. Juni 1930 war der Anschluss an das Dresdner Normalspurnetz vollzogen. Zunächst wurde die bisherige Linie 15 „Coschütz – Mickten“ bis Coswig verlängert. Eine zusätzliche Eillinie „Coswig – Hauptbahnhof“ erreichte

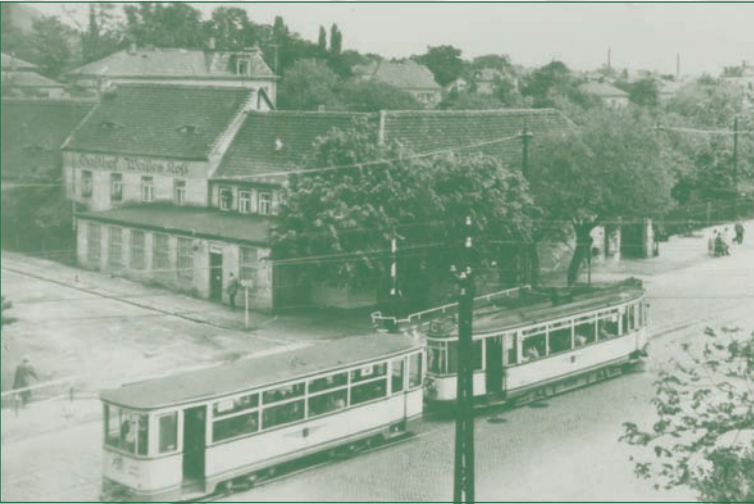


eine Fahrzeit von 50 Minuten. Nachdem 1931 die Linie 15 bis Weinböhlen verlängert worden war, verlegte man den anderen Endpunkt nach Niedersedlitz. Mit 31 Kilometern war das die längste Strecke im damaligen Dresdner Straßenbahnnetz. Die Überlandbahn „Meißen – Pirna“ war aber inzwischen aufgegeben worden.

Die neuen Wagen vom Typ „Hechtwagen“ bestimmten bis zum Kriegsende das Bild dieser Linie. Die von Paul Bockemühl konstruierten Bahnen (Großer Hecht) mit den

klappbaren Fahrkabinen, in denen der Fahrer sitzen konnte, wurden 1934 noch durch eine modernere Variante (Kleiner Hecht) ergänzt, bei denen die Sitze an der Endhaltestelle jeweils in Fahrtrichtung geklappt werden konnten. Diese fuhren teilweise nach dem Krieg noch auf der Linie 14 bis Radebeul-West, während die großen

Hechte, welche den Krieg überstanden hatten, dann auf der Berglinie „Coschütz – Bühlau“ zum Einsatz kamen.



Eine Episode waren die beiden Gelenkwagenzüge Nr. 2501 und 2502, die zunächst für die Überlandbahn gedacht waren, dann aber bis in die sechziger Jahre auch im Berufsverkehr zwischen Postplatz und Radebeul-Mitte verkehrten, wo ein Weichenpaar den Gleiswechsel ermöglichte. Leider sind diese Vorläufer der modernen Niederflurwagen auch im Dresdner Straßenbahnmuseum nicht erhalten.

Nach dem zweiten Weltkrieg war es ohnehin zu zahlreichen Veränderungen im Liniennetz gekommen. Die Linie 15 verkehrte von Weinböhlen bis zur Südvorstadt, später bis Plauen. Bis Radebeul-West fuhr die Linie 14, bis Radebeul-Ost die Linie 13, deren Endpunkte auch mehrfach wechselten. Nachdem die Linie 13 nicht mehr in Radebeul endete, wurde aus den Linien 15 und 14 später die 5 bzw. 4, von denen dann die jetzige Linie 4 übrig blieb. Sie ist Radebeuls und des östlichen Landkreises Meißen wichtigstes Nahverkehrsmittel und bleibt das auch dank eines langfristigen Vertrages zwischen Dresdner Verkehrsbetrieben, Stadt Radebeul und Landkreis. Mit 29 Kilometern ist sie jetzt wieder die längste Linie des Dresdner Straßenbahnnetzes und wird von deren modernsten Wagenzügen befahren.

Bildtexte: Stehend musste der Fahrer diese Straßenbahnwagen jahrzehntelang über Dresdens längste Linie führen, bis diese Fahrzeuge durch modernere ersetzt wurden.

Die Hechtwagen boten für Personal und Fahrgäste höheren Fahrkomfort. Mit den Niederflurwagen der jetzigen Generation halten auch sie keinen Vergleich aus.