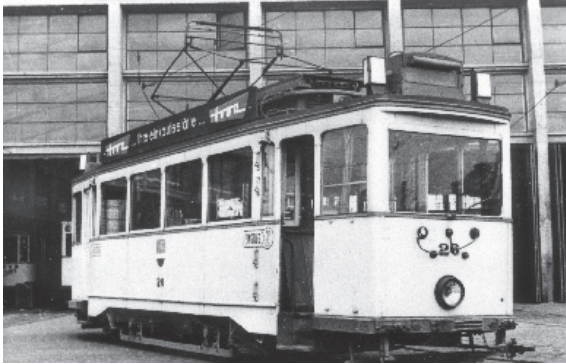


Wismarer Triebwagen im Bild



Triebwagen 26 mit verglastem Peron und Umsetztüren vor der Wagenhalle im Betriebshof Hamburger Str.



Ein Zug der Linie 11 auf dem Schröderplatz in Richtung Kröpeliner Straße mit einem für Rostock typischen Zugverband (hinter dem Triebwagen ein modernisierter Düsseldorfer und einem LOWA-Beiwagen.)



Triebwagen 33 nach dem Umbau mit Schiebetüren und verändertem Dach am 10.09.1967 in der Kuppelstelle am Steintor.



Bereits als Traditionswagen auf dem Weg nach Bremen legt die 26 auf dem Tieflader eine Rastpause ein.

Wismarer Triebwagen 26

Traditionswagen



Geschichtliches

Nachdem 1911 der letzte fabrikneue Triebwagen (Tw) in Rostock angeschafft wurde, dauerte es bis zum Jahre 1926, als sechs neue Triebfahrzeuge aus der Waggonfabrik Wismar in Rostock zum Einsatz kamen. 1927 folgten nochmals zwei Tw des gleichen Typs. Die neuen „Wismarer“ erhielten die Betriebsnummern 26 bis 33.

Die Fabrik in Wismar hatte bereits schon eine große Anzahl von Straßenbahntriebwagen für andere Verkehrsunternehmen (z.B. Berlin, Halle, Magdeburg, Schwerin, Strausberg) gefertigt, aber nicht für Rostock.

Zu den noch vorhandenen 22 Uerdinger und zwei Weyer Tw gesellten sich nun acht Wismarer hinzu. Bis auf die zwei zuletzt gelieferten Tw hatten alle offene Perrons. Für das Fahrpersonal änderte sich bei ihrer Dienstdurchführung also fast nichts, denn sie mussten weiterhin bei jeder Witterung auf 30 Tw ungeschützt stehen. Andere Verkehrsunternehmen verwendeten schon seit Jahren Bauformen mit Perronverglasung. 1937 hatte dieser Zustand für Rostock endlich ein Ende. Alle Plattformen der Tw im Personenverkehr waren nun geschlossen und mit Umsetztüren versehen.

Die neuen Wismarer Tw zeichneten sich durch einen längeren Achsabstand aus, damit erreicht man eine bessere Laufeigenschaft. Leider wurde dieser Vorteil wieder gemindert durch die fahrgestellose Bauweise. Bemerkenswert für diese Fahrzeuge war das größere Fassungsvermögen im Vergleich zu allen Vorgängern.

Fabrikneu hatte der Tw 26, wie auch die sieben anderen Wagen dieser Serie, zunächst zwei Motoren mit je 26kW. 1939 bekam die „26“ stärkere Motoren (2x 40 kW) und 1944 wurde diese Leistung nochmals auf 2x50 kW erhöht.

In den Jahren 1954 bis 1961 erhielten nur die Tw 30 bis 33 einen Modernisierungsumbau und hatten danach Schiebetüren, eine 12V Kleinspannungsanlage für die Abfahrtssignalisierung sowie eine veränderte Dachform, die die Linienbeschilderung vereinfachte.

Der Umbau der „26“ erfolgte im Jahre 1966 zum Werkstatttriebswagen. Zehn Jahre später kam es dann zur Abstellung des Fahrzeuges. Engagierte Mitarbeiter und Straßenbahnfreunde des Nahverkehrsbetriebes Rostock überzeugten die Verantwortlichen den Wagen zu erhalten. Die Aufnahme des Tw 1978 in die Kreisdenkmalliste sicherte den Verbleib.

Bereits zum 750. Jubiläum der Stadt Rostock (1968) wurde ein alter Leipziger Tw für Sonderfahrten ausgeliehen. Die äußere Gestaltung dieses Fahrzeuges passte man der Rostocker Farbgebung und Beschriftung an.

Geleitet von dieser besonderen Attraktion wollte die Rostocker Straßenbahn zu ihrem 100-jährigen Bestehen nicht nur Chroniken, Fotos und Dokumente sondern auch ein Fahrzeug, welches die Vergangenheit verkörpert, präsentieren. Nach umfangreichen Sucharbeiten kamen noch viele Originalteile ans Tageslicht, die für die Aufarbeitung des Wagens „26“ verwendet werden konnten. Fehlende Teile lieferten auch andere Verkehrsunternehmen oder wurden in der eigenen Werkstatt nachgebaut. Bei der Restaurierung wurde versucht optisch das Fahrzeug nahe dem Anlieferungszustand herzurichten.

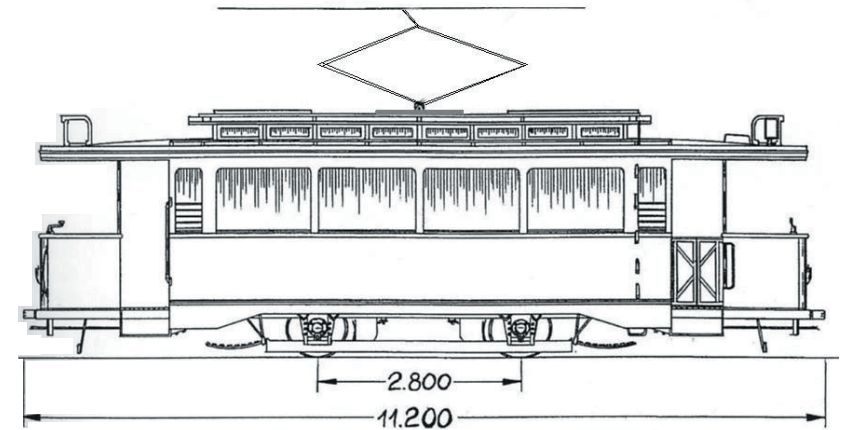
Seit dem 04.06.1981 fährt nun ein **Traditionstriebwagen** mit offenen Perrons, harten Holzsitzen und einem Oberlichtdach im Rostocker Straßenbahnnetz.

Im Jahre 1990 unternahm auch der Wagen 26 eine „Westreise“, um bei den Feierlichkeiten „100 Jahre Elektrische Straßenbahn in Bremen“ für eine Sonderfahrt mit Ehrengästen bereitzustehen.

Die Anmietung von Sonderfahrten kann nur in den Monaten Mai bis September erfolgen, da die Witterungsbedingungen zu beachten sind und auch Rücksicht auf das Personal sowie die Technik genommen werden muss.

Bestand und Verbleib

Wg-Nr:	Bauj.	Typ / Hersteller	Verbleib / Besonderheiten
26	1926	Wismar	1966 ATw 432 ^{II} , 1976 - 1981 abg., 1981 HTw 26
27	1926	Wismar	1943 n. Unfall abg. und Kriegsverlust
28	1926	Wismar	1966 ATw, 1968 Sandtransportwagen 437, 1972 n. Unfall abg., 1973 zerlegt
29	1926	Wismar	1943 Kriegsverlust
30	1926	Wismar	1961 Generalreparatur (Schiebetüren, Perron- und Dachumbau), 1974 zerlegt
31	1926	Wismar	1954/55 Generalreparatur (Schiebetüren), 1958/9 Generalreparatur (Perron- und Dachumbau), 1967 abg., 1969 ATw (Fahrschule) 431 ^{II} , 1985 in 551, 1995 abg. und 1997 an Technikmuseum Wismar
32	1927	Wismar	1959/60 Generalreparatur (Schiebetüren), 1965 n. Unfall abg. und zerlegt
33	1927	Wismar	1960/61 Generalreparatur (Schiebetüren), 1971 ATw 430 ^{II} Schleifwagen, 1985 in 552, 1987 abg., Restaurierung abgebrochen, 1989 zerlegt
ATw abg.		Arbeitstriebwagen abgestellt	



Technische Daten „Triebwagen 26“

Hersteller:	Waggonfabrik Wismar
Achsabstand:	2800 mm
Baujahr:	1926
Fahrzeugnummer:	26
Länge über Puffer	11200 mm
Sitzplätze:	22
Breite des Wagenkastens:	2250 mm
Motorleistung:	2x50 kW