



115 Jahre Triebwagen No.25

Die Geschichte einer historischen Oberhausener Straßenbahn.





Inhalt

Geschichte des Tw 25
Restaurierung
Straßenbahnfahren zu Kaisers Zeiten
Mit dem Oldtimer unterwegs 1
Ouellenangaben und Impressum

115 Jahre Triebwagen No. 25

Die Geschichte des Tw 25

Der Zweirichtungs-Triebwagen No. 25 (Tw 25) gehörte bereits zu der zweiten Generation der Straßenbahnen in Oberhausen. Zwei Jahre nach der Inbetriebnahme der ersten Straßenbahnlinie im Jahr 1897 führte der außerordentliche Erfolg zu einer Erweiterung des Straßenbahnnetzes.

So wurden schon im Jahr 1899 zu den vorhandenen zehn Triebwagen und drei Beiwagen weitere 18 Triebwagen (Wagen No. 14 - 31) bei der Firma Herbrand in Köln-Ehrenfeld bestellt. Diese Wagen hatten eine Länge von 7,85 Metern, eine Breite von 2,05 Metern und ein Gewicht von 9,6 Tonnen. Die Motorleistung betrug 2 x 30 PS. Die Plattformen waren bereits verglast, aber die Türen offen und nur mit Ketten ge-

seitlichen zwei großen und zwei kleinen Fenster waren mit Vorhängen versehen. Die 18 Triebwagen, unter ihnen der Tw 25. wurden im Jahr 1900 an den Straßenbahnbetrieb in Oberhausen geliefert.

Mitte der dreißiger Jahre wurde der Tw 25 zu einem Arbeitswagen (Atw 152) umgebaut. Als eines der wenigen Fahrzeuge blieb er beim schweren Bombenangriff am 23. Juni 1943 auf den Betriebshof unversehrt und konnte auch in der Zeit nach den Kriegsjahren als Arbeitswagen eingesetzt werden. 1967 wurde er wieder zu einem "normalen" Straßenbahnwagen umgebaut und führte am 13. Oktober 1968 die Abschiedsfahrt der Oberhausener Straßenbahn an. Dafür wurde der Tw 25 extra mit einem sichert. Türen wurden erst später eingebaut. Die aus Amsterdam geliehenen Lyrabügel versehen.

Ein Jahr später, 1969, wurde der Straßenbahnwagen dem Deutschen Straßenbahnmuseum Hannover übergeben. Von dort aus gelangte er 1997 nach Nordhausen in Thüringen. Nach einem kurzen Aufenthalt in Nordhausen kehrte der Wagen am 10. September 1997 wieder nach Oberhausen zurück.



Der Triebwagen No. 25 vor der Restaurierung.

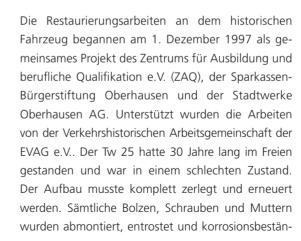








Restaurierung



dig gemacht. Das Fahrgestell wurde bei der Bremer Straßenbahn AG überarbeitet. Im Stil der zwanziger Jahre wurden alte Deckenverstrebungen nachgebildet, Kabelschächte, Bodendielen und Fensterrahmen eingebaut. Europaweit wurde nach Originalersatzteilen gesucht. Der Wagen wurde in den Originalfarben grün/elfenbein gestrichen. Im Dezember 1999 war die Restaurierung abgeschlossen – die zweite Jungfernfahrt fand am 31. Dezember 1999 in Oberhausen statt. Der Zweirichtungs-Triebwagen 25 ist die älteste restaurierte Straßenbahn bundesweit, die im öffentlichen Netz fahren darf.

Straßenbahnfahren zu Kaisers Zeiten

Das erste Streckennetz mit einer Länge von 7,15 Kilometer führte von der Grenzstraße über Mülheimer Straße und Marktstraße zum Bahnhof und weiter über Industriestraße, Grillostraße, Brücktorstraße, Essener Straße und Osterfelder Straße bis zum Eingang des ersten Walzwerkes. Weitere Streckenabschnitte folgten bald. Die Straßenbahnen fuhren im 15 Minuten Takt.

Die erste Strecke wurde am 4. April 1897 offiziell dem öffentlichen Verkehr übergeben. Krönender Abschluss der Eröffnung war ein Festessen für etwa 100 Gäste im Bahnhofsrestaurant. Die Neue Oberhausener Zeitung berichtete: "Da Speisen und Getränke wieder vorzüglich waren, herrschte bald eine prächtige Stimmung, die durch die verschiedenen Toaste immer mehr gehoben wurde."

Straßenbahnfahren war relativ teuer. Die meisten Bürger gingen zu Fuß oder fuhren mit dem Fahrrad. Mit einem Einheitspreis von 1 Groschen innerhalb der Stadt und bis zu 2 Groschen nach Sterkrade und Osterfeld ließen sich die Betriebskosten der Straßenbahn nicht decken. Schon bald standen Tariferhöhungen an und führten zu heftigen Diskussionen. In den ersten Jahren konnten im Durchschnitt für 10 Pfennig rund 6 Kilometer gefahren werden. "Die Zeitverhältnisse haben es mit sich gebracht, daß der seit dem Jahre 1902 bis 1. Oktober 1917 bestehende Fahrpreis von 10 Pfennig für 2 Teilstrecken, das sind durchschnittlich 2,5 km Länge, auf 20 Pfennig, das sind 8 Pfennig für 1 km gestiegen sind. Die ersten Betriebsjahre der Straßenbahn erforderten allerdings mit Rücksicht auf die geringen Fahrpreise einen Zuschuß seitens der Stadt."1





Erste zahlende Fahrgäste waren Friedrich Rating und seine ihm frisch angetraute Braut. Das junge Paar trat mit der Straßenbahn die Hochzeitsreise an, die vom Bahnhof aus fortgesetzt wurde. 1 170 498 Fahrgäste sorgten schon im ersten Jahr für Einnahmen in Höhe von 120.442,09 Mark. Die Tagesdurchschnittseinnahme von 329,97 Mark erhöhte sich im Geschäftsjahr 1925/26 auf 3.983 Mark bei 9 580 800 Fahrgästen im Jahr.² Die Straßenbahn hat sich aus kleinen Anfängen heraus zu einem nicht zu unterschätzenden Faktor im wirtschaftlichen Leben der Stadt Oberhausen herausgebildet. Nicht ohne Grund jubelte die Presse schon bei der Eröffnung: "Ein glanzvoller Tag in der Geschichte der jungen Industriestadt."

Die ersten Straßenbahnen verfügten über 18 Sitzplätze, die längs der Seiten angeordnet waren, sowie 17 Stehplätze. Der Innenraum war eng, man kam sich also näher. Neben dem Fahrzeugführer war ein Schaffner oder später eine Schaffnerin im Fahrzeug.

1905 waren insgesamt 78 Fahrer und Schaffner beschäftigt. Kritik gab es, als Straßenbahnen anfangs auf wenig genutzten Abschnitten ohne Schaffner fuhren.

Kommissar Heidemann, Polizeichef in Sterkrade, äu-Berte sich öffentlich: "Es kann ein Unglück geben, wenn sich im Mittelpunkt des belebten Ortsteiles Kinder an die aufsichtslosen Wagen hängen."

Mit dem Oldtimer unterwegs

18 Plätze bietet der restaurierte Oldtimer heute. Der Triebwagen wird bei besonderen Anlässen für Sonderfahrten genutzt.

Die Fahrgäste erleben eine echte Zeitreise: die harten Bänke aus Eichenholz, die polierten Messingstangen, die reich verzierten Deckenlampen, die ledernen Signalleinen und nicht zuletzt das so unverkennbare durchdringende Klingeln bei der Durchfahrt der Haltestellen. Das alles wirkt wie ein Ausflug in eine längst vergangene Epoche des Personennahverkehrs.

Technische Daten

Wagenlänge über Kupplung	9,20 m
Wagenlänge über Blech	7,85 m
Wagenlänge über Stoßbügel	8,35 m
Wagenbreite über alles	2,05 m
Wagenhöhe bis Dachoberkante	3,30 m
Wagenhöhe bis Schleifklobenoberkante des abgezogenen Stromabnehmer	3,60 m
Achsstand	2000 mm
Spurweite	1000 mm
Fußbodenhöhe Fahrerplattform	0,75 m
Fußbodenhöhe Fahrgastraum	0,89 m
Platzangebot	18 Sitzplätze 1 Fahrer 2 Zugbegleiter











¹ Festschrift zum fünfzigjährigen Bestehen der Stadt Oberhausen (Rhld.), Deutscher Kommunal-Verlag GmbH, Berlin-Friedenau, 1924

² Stadt Oberhausen Rheinland. Werden und Wachsen zur Grossstadt, herausgegeben von der Stadtverwaltung, 1926



Herausgeber: STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

Max-Eyth-Straße 62 46149 Oberhausen Telefon 0208 835-55 Telefax 0208 835-5009

www.stoag.de

Redaktion: Sabine Müller, STOAG

Gestaltung und

Produktion: CONTACT GmbH

www.contact-gmbh.com

Druck: Walter Perspektiven

Fotos: Hagen Hoffmann, Sabine Müller, Carsten Walden

Ein besonderer Dank gilt den Mitgliedern der IG Preußisches Rheinland aus Oberhausen (Rhld.) und der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft der EVAG e.V..





