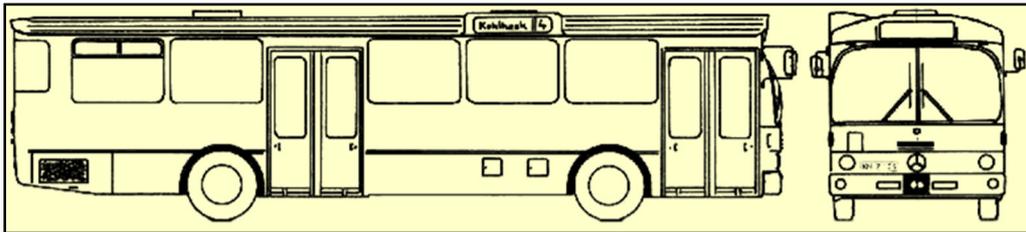


1970: Omnibus 5604 (Leih-Omnibus von Mercedes)

Dieser Omnibustyp entsprach in seiner Konzeption dem nach den VÖV-Richtlinien entwickelten Standard-I-Bus. Der Prototyp wurde im Jahr 1967 vorgestellt, die Serienproduktion begann 1969. Hergestellt wurden diese Fahrzeuge im Daimler-Benz-Werk Mannheim.



<i>Hersteller</i>	<i>Mercedes</i>
<i>Typ</i>	<i>O 305 ("Standard-I-Bus")</i>
<i>Produktionszeit</i>	<i>1969 - 1987</i>
<i>Länge</i>	<i>11.000 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.500 mm</i>
<i>Höhe</i>	<i>2.950 mm</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>37 - 44 Sitz- / 61 - 65 Stehplätze</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>8,2 - 9,0 t</i>
<i>Leistung</i>	<i>127 - 177 kW</i>

1970: von Mercedes

= Krefeld 5604

= 1971: zurück an Mercedes

1971: Omnibus 5573

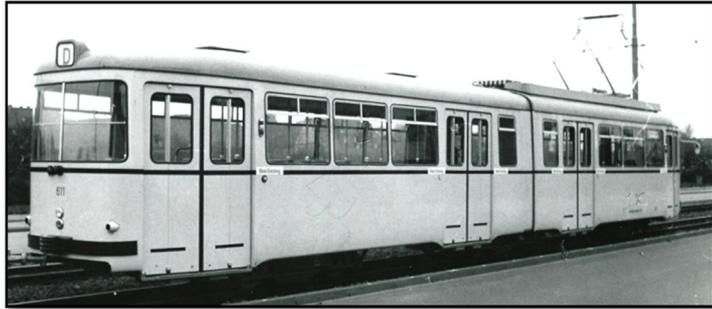


Omnibus 5573, Betriebshof Weeserweg, Tag der offenen Tür, Mai 1973

Hersteller	Mercedes / Aufbau Ludewig
Typ	O 317 / Anderthalbdecker

5573 = a 1983

1972: Triebwagen 611 - 617



Tw 611, Probefahrt, Linn, Am Steinacker, 1972



Bild 1 und 2 ursprüngliche Anordnung der Rückleuchten: links und rechts nur Rückstrahler ("Katzenaugen"), in der Mitte oben Rückfahrscheinwerfer, unten Bremsleuchte. Bei den ab 1974 gelieferten Serien entsprach die Anordnung der Leuchten an der Rückfront bereits der bis zuletzt (2010) verwendeten Anordnung, hier am Tw 618

Bild 3 und 4 Bei späteren Umbauten und Hauptuntersuchungen wurde die Anordnung der Rückleuchten geändert: links und rechts oben Bremsleuchten (gelb), darunter Rückleuchten (rot), in der Mitte der Rückfahrscheinwerfer

Bild 5 Bei Tw 809 waren die Leuchten abweichend etwas höher angeordnet



links Tw 617, mit Leicht-Beiwagen, St. Töniser Straße/Obergplatz, 1974

rechts Tw 817, vorher 617, St. Tönis, Biwak, 08.09.2009

Aufnahme rechts: © Oliver Schellroth



links Tw 812 fuhr einige Zeit in weißer Grundlackierung, bevor er seine Vollreklame erhielt

Mitte und rechts Tw 812 in der ersten Version und mit geändert Lackierung nach einer Hauptuntersuchung



links Tw 817, vorher 617: Innenansicht von vorne nach hinten

rechts Tw 817: Fahrerarbeitsplatz mit Kurbel und Fahrtrichtungswendehebel (links)



Tw 817, vorher 617: Armaturenbrett und Fahrscheindrucker, dahinter die Fahrwegcodierung

<i>Hersteller</i>	<i>Düwag / Kiepe</i>
<i>Typ</i>	<i>Einrichtungs-Sechssachser / GT6 / in Krefeld genannt 6Gtw</i>
<i>Länge</i>	<i>19.095 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.350 mm</i>
<i>Drehgestellachsstände</i>	<i>1.800 mm</i>
<i>Drehzapfenabstände</i>	<i>6.000 mm</i>
<i>Leistung</i>	<i>2 x 100 kW</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>20,2 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>43 Sitz- / 120 Stehplätze</i>

- 611 = 1978: U zu Achtachser 811 = a 30.08.2010
- 612 = 1978: U zu Achtachser 812 = a 30.08.2010
= 2010: vk. nach Grudziadz (PL), dort Tw 88
- 613 = 1978: U zu Achtachser 813 = a 04.1984 (ausgebrannt in Fischeln am 07.02.1984)
- 614 = 1978: U zu Achtachser 814 = a 24.08.2010
= 2010: vk. nach Grudziadz (PL), dort Tw 87
- 615 = 1978: U zu Achtachser 815 = a 11.2011
- 616 = 1977: U zu Achtachser 816 = a 24.06.2010
= 2010: vk. nach Grudziadz (PL), dort Tw 86
- 617 = 1977: U zu Achtachser 817 = a 11.2011

1972: Omnibusse 5627, 5628 II, 5629 II,
5631 II - 5635 II, 5636 und 5637 II

Dies waren die ersten Omnibusse des Typs "VÖV-Standard-I" in Krefeld.



links Omnibus 5633 II, Betriebshof Weeserweg,
unmittelbar nach Ausmusterung 1984

rechts Omnibus 5635 II, Betriebshof Weeserweg, 1972



Omnibusse 5631 II und 5635 II, Betriebshof Weeserweg, 1978

Hersteller	Büssing
Typ	BS 110 V
Länge	11.300 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	3.000 mm
Leergewicht	8,2 t
zulässiges Gesamtgewicht	15,2 t
Platzangebot	45 Sitz- / 61 Stehplätze
Leistung	115 kW
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h

5627 = a 1983
 5628 II = a 1983
 5629 II = a 1983
 5631 II = a 1983
 5632 II = a 1983
 5633 II = a 1984
 5634 II = a 1983
 5635 II = a 1983
 5636 = a 1983
 5637 II = a 1983

Der VÖV-Standard-I-Bus

Dieser von 1968 bis 2000 in zwei Modell-Generationen hergestellte Omnibus sollte die nahezu unüberschaubare Typenvielfalt der Nachkriegszeit reduzieren. Verschiedene deutsche und europäische Omnibushersteller entwickelten mit dem Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) einen vereinheitlichten Linienbus. Verkehrsbetriebe und Fahrgäste sollten überall einheitliche Verhältnisse vorfinden. Ersatzteilkhaltung und die Arbeitsbedingungen der Werkstätten wurden vereinfacht. Die Standard-I-Busse waren bis in die 1990er Jahre "der" deutsche Linienbus. Durch Exporte war dieser Typ weltweit verbreitet.

Die ersten Prototypen wurden 1967 durch die Firmen Büssing, Magirus-Deutz und Daimler-Benz vorgestellt. Das Fahrzeug von Magirus-Deutz wurde von Oktober 1967 bis September 1968 in Hamburg getestet. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die endgültige VÖV-Richtlinie "Typenempfehlung für einen VÖV-Standard-Linienbus (SL)" ein. Diese sah folgende Eckpunkte vor:

<i>Länge</i>	<i>11.000 mm</i>
<i>Radstand</i>	<i>5.600 mm</i>
<i>vorderer Überhang</i>	<i>2.400 mm</i>
<i>hinterer Überhang</i>	<i>3.000 mm</i>
<i>Sitzplätze</i>	<i>44 (bei 2 + 2-Bestuhlung)</i>
	<i>37 (bei 2 + 1-Bestuhlung)</i>
<i>Stehplätze</i>	<i>61 bzw. 78 (je nach Bestuhlung)</i>
<i>Kinderwagenplätze</i>	<i>2 gegenüber der Mitteltür</i>
<i>unterflur liegender Heckmotor</i>	
<i>Motorleistung bei 12 PS (9 kW)/Tonne</i>	<i>192 PS (141 kW)</i>
<i>Fensterteilung</i>	<i>7 x 1.430 mm</i>
<i>zwei zweiteilige Innenschwenktüren mit Durchgangsbreite</i>	<i>1.250 mm</i>
<i>niedrige Fußbodenhöhe</i>	<i>725 mm</i>
<i>zwei Stufen im Türbereich zu je</i>	<i>220 mm</i>

- schaffnerloser Einmannbetrieb mit Fahrgastfluss von vorne nach hinten,
- einheitlich gestalteter sog. VÖV-Fahrerplatz,
- zweiteilige, horizontal gewölbte Windschutzscheibe,
- einheitliche Haltestangen und Haltewunschtaster,
- einheitlicher Verkabelungsplan,
- einheitliche Lage von Beleuchtung, Beschilderung und Reklameflächen

Deutsche Hersteller waren Büssing, Klöckner-Humboldt-Deutz (Magirus-Deutz), Daimler-Benz. Hinzu kam die ungarische Firma Ikarus. MAN kam etwas später hinzu. Deren Busse besaßen nur den Schriftzug MAN. Nachdem Büssing durch MAN übernommen wurde, erschien ab 1971 auch der Doppelname MAN-Büssing auf Standard-I-Bussen. Bis 1982 gab es, bedingt durch den Übergang von Magirus-Deutz in die IVECO-Gruppe auch den IVECO-Schriftzug auf diesen Bussen.

Die Maße und Einteilungen waren in etwa identisch. Das Frontdesign und die Motoren waren je nach Hersteller unterschiedlich. Die Magirus-Motoren waren als einzige luftgekühlt. Bis auf eine Büssing-Serie für Berlin besaßen alle Standard-I-Busse starre Achsen. Die wichtigsten Bauteile waren baugleich und problemlos austauschbar. Dazu zählten Fensterscheiben, Türen, Zielschildkästen und Beleuchtung. Vorteilhaft war die einheitliche Positionierung von Türen, Griffen und Zielanzeigen.

Folgende Firmen im Ausland fertigten Lizenzbauten an:

Frankreich	Heuliez Berliet Renault	auf Mercedes-Benz-Fahrgestell
Österreich	Gräf & Stift Gräf & Deutz Steyr	ab 1971 zu MAN gehörend bei Verwendung von Magirus-Deutz-Fahrgestellen
Polen	Jelcz	Berliet-Lizenz
Spanien	Pegaso	MAN-Lizenz
Türkei	MANAŞ	MAN-Tochterfirma

Die Standard-I-Busse fuhren nahezu überall in Deutschland. Durch Exporte und Lizenzbauten waren sie auch im Ausland ein gewohnter Anblick. Mercedes-Benz lieferte den Typ O 305 sogar nach Australien. Auch den umgekehrten Fall gab es: Im Saarland fuhren Renault-Omnibusse mit abweichender Front- und Heckgestaltung.

In Krefeld gab es mit den Magirus 200 SH 110, Büssing Präfekt 13, Büssing BS 110 V, Mercedes O 307 sowie den MAN SL 200, SG 192 und SG 220 typische Vertreter des Standard-I-Busses.



links MAN SL 200
rechts MAN SG 192



links Mercedes O 307
rechts Büssing Präfekt 13

1972: Omnibus 5549

1973: Omnibusse 5551, 5552, 5553 II, 5554 II, 5556,
5557 und 5559



Omnibus 5549, Betriebshof Weeserweg, 1978

Hersteller	Mercedes / Aufbau Ludewig
Typ	O 317 / Anderthalbdecker

5549 = a 1983
 5551 = a 1983
 5552 = a 1983
 5553 II = a 1986
 5554 II = a 1986
 5556 = a 1986
 5557 = a 1984
 5559 = a 1984

1973: Leihfahrzeuge zum Stadtjubiläum und 90 Jahre Krevag:

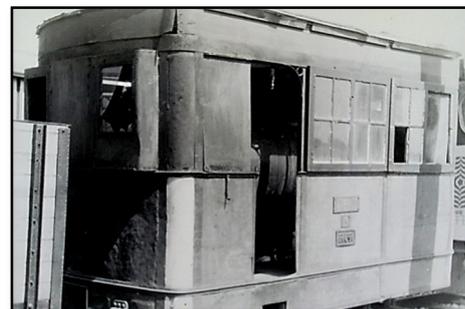
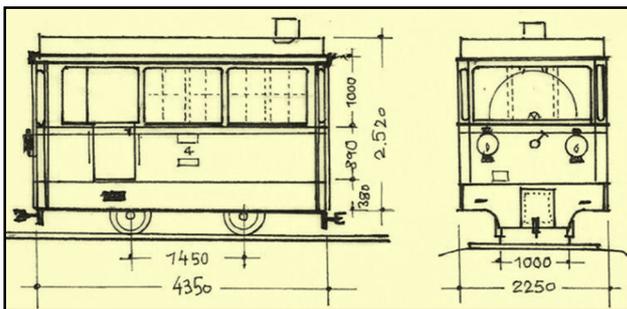
Dampflokomotive 20, Bw 118 und 119



Im Jahr 1973 gab es in Krefeld gleich zwei Jubiläen zu feiern: 600 Jahre Stadt Krefeld (Verleihung der Stadtrechte 1373) und 90 Jahre Krefelder Verkehrs-AG (eigentlich 90 Jahre Straßenbahn). Diese Anlässe sollten gebührend begangen werden. Unter anderem sollte die Dampfstraßenbahn "wiederauferstehen". Dazu wurden von der "Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr" (IHS) in Geilenkirchen ("Selfkantbahn") die Dampflokomotive 20 und die Personenwagen 118 und 119 geliehen. Zusätzlich lackierte man die Elektrolokomotive 238 (Baujahr 1948, siehe dort) passend zu den geliehenen und umlackierten Personenwagen in grün/weiß um. Die Elektrolok lief im Wechsel mit der Dampflok auf dem Rundkurs Ostwall - Rheinstraße - Uerdinger Straße - Grenzstraße - Oppumer Straße - Bahnstraße - Hansastrasse - Hauptbahnhof - Ostwall.

Die ursprünglich vorgesehene Kastendampflokomotive "Rur" (ebenfalls von der IHS Selfkantbahn) sollte in Krefeld betriebsfähig aufgearbeitet werden. Der Aufwand erwies sich aber als zu hoch, so dass man davon Abstand nahm. Unter anderem wäre ein komplett

neuer Kessel notwendig geworden. So wurde die Lokomotive wieder zur Selfkantbahn zurücktransportiert.



oben
unten

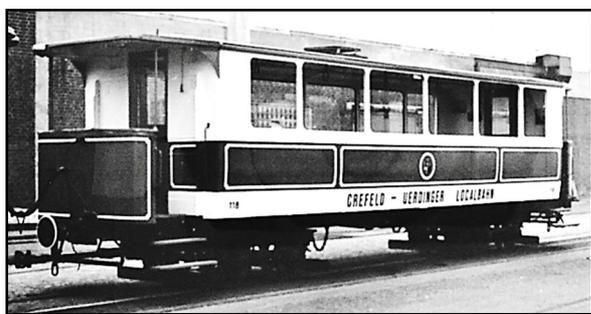
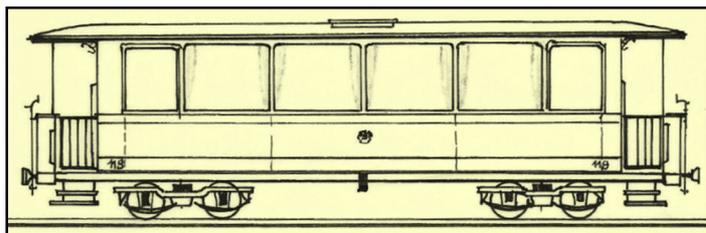
*Dampflok 20, im Einsatz an der Grenzstraße, Mai 1973
die zwar nach Krefeld transportierte, jedoch nicht aufgearbeitete
Kastendampflok "Rur"*

Dampflokomotive 20

Hersteller	Lokomotivfabrik Jung, Jungenthal
Baujahr	1956
Fabrik-Nummer	12783
Typ	Bn2t
Spurweite ursprünglich	900 mm
ursprünglich geliefert an	Klöckner-Hütte, Hagen-Haspe

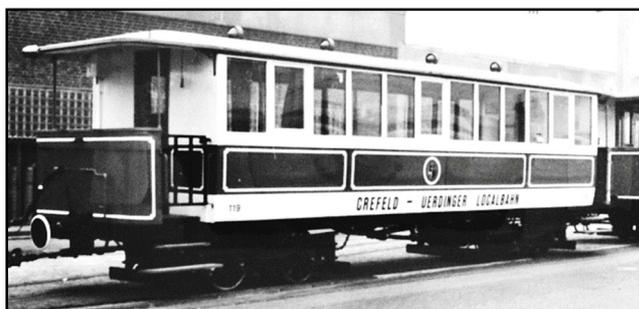
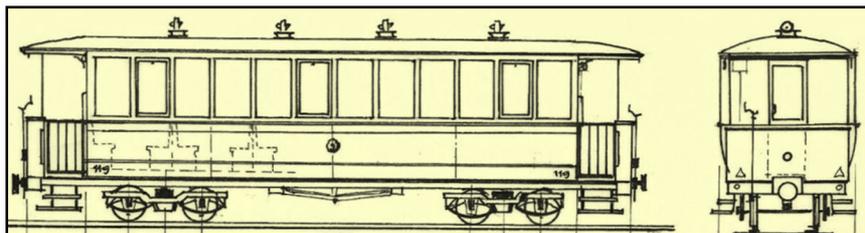
20 1973: von IHS Selfkantbahn = Krefeld 20 = 1974: zurück an IHS Selfkantbahn
"Rur" 1973: von IHS Selfkantbahn = 1974: zurück an IHS Selfkantbahn
(kein Einsatz in Krefeld)

Die beiden geliehenen Beiwagen hatten bereits ein abwechslungsreiches Arbeitsleben hinter sich. Im Jahr 1908 wurden sie mit den Nummern 8 und 9 an die Dürener Dampfstraßenbahn geliefert. Über die Zwischenstation Steinhuder-Meer-Bahn bei Hannover gelangten sie zur Sylter Inselbahn. Dort erhielten sie die Nummern 118 und 119. Im Jahr 1957 erhielt der Wagen 118 dort bei einem Umbau ein neues Aussehen, unter anderem eine geänderte Fensteranordnung.



Leih-Bw 118, Betriebshof Weeserweg, 1973

<i>Hersteller</i>	<i>Waggonfabrik-Aktien-Gesellschaft, vorm. P. Herbrand & Cie., Köln-Ehrenfeld</i>
<i>Baujahr</i>	<i>1908</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>9,0 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>31 Sitzplätze / 2 Klappsitze</i>
<i>Bei der IHS Selfkantbahn 2014 im Einsatz als Buffetwagen</i>	



Leih-Bw 119, Betriebshof Weeserweg, 1973

<i>Hersteller</i>	<i>Waggonfabrik-Aktien-Gesellschaft, vorm. P. Herbrand & Cie., Köln-Ehrenfeld</i>
<i>Baujahr</i>	<i>1894 oder 1904 (nicht abschließend zu klären)</i>
<i>Länge</i>	<i>10.650 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.400 mm</i>
<i>Drehzapfenabstand</i>	<i>6.050 mm</i>
<i>Länge der Plattformen</i>	<i>je 1.000 mm</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>9,0 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>48 Sitzplätze</i>

118 1973: von IHS Selfkantbahn = Krefeld 118 = 1974: zurück an IHS Selfkantbahn

119 1973: von IHS Selfkantbahn = Krefeld 119 = 1974: zurück an IHS Selfkantbahn

1974: Triebwagen 618 - 624

Es gab folgende, nahezu baugleiche Serien sechsachsiger Düwag-Gelenkwagen in Krefeld:

601 - 610 Baujahr 1964 2 x 110 kW

611 - 617 Baujahr 1972 2 x 100 kW

618 - 624 Baujahr 1974 2 x 100 kW

Hinzu kamen diese, direkt als achtachsige Gelenkwagen gelieferte Fahrzeuge:

825 - 830 Baujahr 1976 2 x 100 kW



links Tw 618, Anlieferung über DB und Krefelder Eisenbahn, 1974

rechts Tw 618, Betriebshof Weeserweg, 1976



links Tw 619 mit Beiwagen, Rheinhafen, 1976

rechts Tw 620 mit Beiwagen, Ostwall/Rheinstraße, 1976



links Tw 623 unmittelbar nach seiner Verlängerung zum Tw 823. Am neuen Mittelteil fehlt noch die Werbung, St. Tönis, Nordring, 1976

rechts Tw 823, vorher 623, St. Tönis, Wilhelmplatz, 2008

<i>Hersteller</i>	<i>Düwag / Kiepe</i>
<i>Typ</i>	<i>Einrichtungs-Sechssachser / GT6 / in Krefeld genannt 6Gtw</i>
<i>Länge</i>	<i>19.095 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.350 mm</i>
<i>Drehgestellachsstände</i>	<i>1.800 mm</i>
<i>Drehzapfenabstände</i>	<i>6.000 mm</i>
<i>Leistung</i>	<i>2 x 100 kW</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>20,2 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>43 Sitz- / 120 Stehplätze</i>

- 618 = 1977: U zu Achtachser 818 = a 11.2011
619 = 1977: U zu Achtachser 819 = a 11.2011
= 22.08.2012: Transport zum Michael-Ende-Gymnasium in St. Tönis
= dort Aufstellung als Pausenraum = Jahreswechsel 2017/2018: Verschrottung
620 = 1977: U zu Achtachser 820 = a 25.11.1999 (nach Unfall / A-Teil verschrottet)
621 = 1976: U zu Achtachser 821 = a 11.2011
622 = 1976: U zu Achtachser 822 = a 11.2011
623 = 1976: U zu Achtachser 823 = a 11.06.2010
= 2010: vk. nach Grudziadz (PL), dort Tw 85 = 2016: dort ausgebrannt
624 = 1976: U zu Achtachser 824 = a 28.05.2010
= 2010: vk. nach Grudziadz (PL), dort Tw 84

1974: Beiwagen 112 III - 119 III und 120 II

Aus Gründen der Vereinheitlichung des Wagenparks beschaffte Krefeld weitere Straßenbahnfahrzeuge herkömmlicher Bauart. Um sich dem je nach Tageszeit wechselnden Fahrgastaufkommen anzupassen, entschied man sich für eine Kombination aus sechssachsigem Trieb- und vierachsigen Beiwagen. Ein derartiger Zug konnte 318 Fahrgäste aufnehmen.

Die drei doppeltbreiten Türen der Beiwagen dieser Reihe zeugen von der schaffnerlosen Zeit ohne Fahrgastfluss. Gebremst wurden sie über Solenoide. Eine Abreißbremse war für den Fall einer Zugtrennung ebenfalls vorhanden. Innen fand der Fahrgast Abteilsitze aus gepressten Holzspänen ("Durofol") vor.



links *Bw 114 III, Betriebshof Weeserweg, 1976*
 rechts *So wurden Trieb- und Beiwagen verbunden ("gekuppelt")*



links *Bw 118 III, Hüls, Betriebshof, 1982*
 rechts *Bw 114 III, Innenansicht*

<i>Hersteller</i>	<i>Düwag</i>
<i>Länge</i>	<i>13.000 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.350 mm</i>
<i>Drehgestellachsstand</i>	<i>1.800 mm</i>
<i>Drehzapfenabstand</i>	<i>6.000 mm</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>10,5 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>36 Sitz- / 94 Stehplätze</i>

112 III = a 1977 (nach Unfall)
 113 III = 1990: abgestellt = 1995: verschrottet
 114 III = 1990: abgestellt = 1995: verschrottet
 115 III = 1990: abgestellt = 1995: verschrottet
 116 III = 1990: abgestellt = 1995: verschrottet
 117 III = 1990: abgestellt = 1995: verschrottet
 118 III = 1990: abgestellt = 1995: verschrottet
 119 III = 1990: abgestellt = 1995: verschrottet
 120 II = 1990: abgestellt = 1995: verschrottet

1974: Omnibus 5599
(Leihomnibus aus Essen, dort Nr. 3771)



Leih-Omnibus 5599 (Essen 3771), Betriebshof Weeserweg, 1974

Hersteller	MAN Büssing / Aufbau Ludewig
Typ	VG 16
Baujahr	1973
Bemerkung	geliehen für 1 Monat

1974: aus Essen 3771 = Krefeld 5599 = 1974: zurück nach Essen 3771

1974: Omnibusse 5555 II und 5558



*links Omnibus 5555 II: Kleine "Kilometerfeier", Betriebshof Weeserweg, 1982
rechts Omnibus 5558, Hauptbahnhof, 1982*



Krefeld 5555 II als Museumsbus 3902 in Essen

Hersteller	Mercedes / Aufbau Ludewig
Typ	O 317 / Anderthalbdecker

5555 II = a 1984 = Museumsbus 3902 in Essen
 5558 = a 1984

1974: Omnibusse 5401, 5402 II - 5409 II, 5411 II und 5412 II



Omnibus 5401, Betriebshof Weeserweg, 1981



links Omnibus 5402 II, Gartenstadt, 1982

rechts Omnibus 5405 II, Betriebshof Weeserweg, 1981

Hersteller	Magirus
Typ	200 SH 110
Produktionszeit	1967 - 1982
Leistung	147 kW
Länge	11.000 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	2.950 mm
Radstand	5.600 mm
Fußbodenhöhe	725 mm
Platzangebot	37 - 44 Sitz- / 61 - 71 Stehplätze
Leergewicht	7,8 - 9,0 t

5401 = 1977: auch Fahrschulbus, fallweise im Linienverkehr = a 1989

5402 II = a 1985

5403 II = a 1984

5404 II = a 1985

5405 II = a 1984

5406 II = a 1984

5407 II = a 1984

5408 II = a 1984

5409 II = a 1985

5411 II = a 1989

5412 II = a 1985

1974: Omnibusse 5545 II, 5546 II, 5547 und 5548



links
rechts

Omnibus 5546 II, Betriebshof Weeserweg, 1978

Omnibus 5548, Betriebshof Weeserweg, 1978



Hersteller	Mercedes / Aufbau Ludewig
Typ	O 317 / Anderthalbdecker
Leistung	136 kW
Bemerkung	VÖV-Standard-I-Front

5545 II = 1987: vk. = an Anderthalbdecker-Club Duisburg

5546 II = 1988: Museumsbus 8473 = 1989: vk.

5547 = a 1986

5548 = a 1986

1975: Omnibusse 5695 - 5699

Diese erste Serie von Gelenkominibussen in Krefeld bewährte sich aufgrund ihrer Bauart nicht und wurden bereits nach kurzer Zeit wieder abgegeben. Zwei Wagen verschlug es nach Wolfsburg.

Wie damals üblich besaßen die Busse einen Unterflurmotor im Vorderwagen mit Antrieb auf die zweite Achse. Unüblich jedoch war die ungelenkte Achse unter dem Nachläufer, die obendrein nur einfach bereift war. Man versprach sich davon ein ruhigeres Fahrverhalten und eine bessere Manövrierfähigkeit insbesondere beim Rückwärtsfahren. Die gesamte Konstruktion war deutlich einfacher gehalten als bei anderen Gelenkbussen, konnte aber die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllen.

Auch in Wolfsburg konnte die Bauart nicht überzeugen. Die Wagen wurden auch dort nach kurzer Einsatzdauer ausgemustert.



Omnibus 5696, Betriebshof Weeserweg, 1975



Omnibus 5697, Betriebshof Weeserweg, 1975

<i>Hersteller</i>	<i>Mercedes / Aufbau Ludewig</i>
<i>Typ</i>	<i>O 317 / Gelenkbus</i>
<i>Leistung</i>	<i>154 kW</i>
<i>Bemerkung</i>	<i>Die Wagen 5696 und 5698 waren laut Aussage in einem Artikel der Zeitschrift "Stadtverkehr" bereits 1976 in Wolfsburg im Einsatz.</i>

5695 = 1977: vk. an MAN
 5696 = 1977: vk. an MAN = Wolfsburg 7
 5697 = 1976: vk. an MAN
 5698 = 1977: vk. an MAN = Wolfsburg 6
 5699 = 1977: vk. an MAN

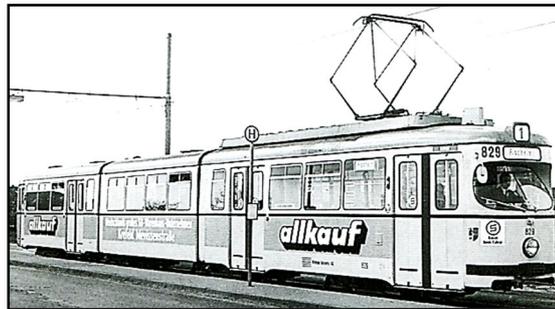
1976: Triebwagen 825 - 830

Obwohl die ersten Stadtbahnwagen M bereits in anderen Städten wie Essen und Bielefeld seit zwei Jahren im Einsatz waren, beschaffte Krefeld noch einmal eine Serie herkömmlicher Straßenbahnwagen. Der Wagen 830 war der letzte jemals bei der Düwag gebaute Wagen dieses erfolgreichen Typs.

Auf der Linie 4 (ab 01.01.1980 Linie 044) waren sie mit passenden vierachsigen Großraumbeiwagen unterwegs. Ein solcher Zug konnte über 350 Fahrgäste befördern.



links Tw 825, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1977



rechts Tw 829, St. Tönis, Biwak, 1976



links Tw 826 (Spitzname: "Bunte-Bärchen-Bahn"), Wendeschleife Rheinhafen, 1992
 rechts Tw 827, Linn, Hafensstraße, Einfahrt in die Wendeschleife Rheinhafen, 1992
 Aufnahmen (2): © Peter Harsche

Hersteller	Düwag / Kiepe
Länge	25.645 mm
Breite	2.350 mm
Drehgestellachsstand	1.600 mm
Drehzapfenabstände	6.000 mm - 6.550 mm - 6.000 mm
Leergewicht	25,4 t
Leistung	2 x 100 kW
Platzangebot	64 Sitz- / 167 Stehplätze

825	= a 14.05.2010	= 2010: vk.	= Grudziadz / Graudenz (PL), dort Tw 83
826	= a 05.05.2010	= 2010: vk.	= Grudziadz / Graudenz (PL), dort Tw 82
827	= a 12.01.2000 (nach Unfall / B- und C-Teil verschrottet)		
828	= a 21.04.2010	= 2010: vk.	= Grudziadz / Graudenz (PL), dort Tw 81
829	= a 12.04.2010	= 2010: vk.	= Grudziadz / Graudenz (PL), dort Tw 80
830	= a 23.03.2010	= 2010: vk.	= Grudziadz / Graudenz (PL), dort Tw 79

Die nach Grudziadz / Graudenz (Polen) verkauften Triebwagen

2010: Triebwagen 812, 814, 816, 823 - 826 sowie 828 - 830
 = Grudziadz, PL (Graudenz) Tw 79 - 88

Ab 2009 erhielt Krefeld eine erste Serie von 19 Niederflur-Straßenbahnen des Herstellers Bombardier. Diese lösten nach und nach die achtachsigen Triebwagen der Baujahre 1964, 1972, 1974 (ursprünglich Sechssachser) und 1976 ab. Im Sommer 2010 konnte auf den Einsatz der Altwagen endgültig verzichtet werden. Der Verkehrsbetrieb der Stadt Grudziadz übernahm zehn dieser trotz ihres Alters noch gut erhaltenen Fahrzeuge. Sie werden auf der teilweise eingleisigen, derzeit einzigen Linie 2 von Tarpno nach Rzadz eingesetzt.



links Tw 829, St. Tönis, Wilhelmplatz, 2009

rechts Tw 80, vorher Krefeld 829 in seiner neuen Heimat, 2011

1976: Omnibusse 5491 II - 5493 II

Diese drei Omnibusse waren Vertreter des sog. Standard-Überlandbusses ("StÜlb"). Optisch unterschied sich dieser Bus vom "normalen" Linienbus durch die großen Frontscheiben, die sog. "Stülb-Front" und Außenschwenktüren. Der vordere Einstieg war deutlich schmaler als bei sonst üblichen Linienbussen. Der Wagenfußboden war höher, um darunter einen großen Kofferraum zu ermöglichen

Die Krefelder Wagen waren im Innenraum äußerst komfortabel eingerichtet. Teppichboden, Verkleidungen in Holzoptik, Einzelsitze, Vorhänge und Gepäcknetze machten die Fahrt mit ihnen recht angenehm. Sie fuhren vornehmlich auf Überlandstrecken mit geringerem Fahrgastaufkommen, z.B. nach Anrath. Bei Sonderfahrten wurden mit ihnen auch längere Strecken gefahren. So führte 1984 eine Fahrt zum Verkehrsbetrieb nach Mainz.



Omnibus 5493 II, Betriebshof Weeserweg, 1985

<i>Hersteller</i>	<i>Mercedes</i>
<i>Typ</i>	<i>O 307</i>
<i>Produktionszeit</i>	<i>1970 - 1987</i>
<i>Länge</i>	<i>11.810 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.500 mm</i>
<i>Höhe</i>	<i>2.991 mm</i>
<i>Überhang vorne</i>	<i>2.650 mm</i>
<i>Überhang hinten</i>	<i>3.160 mm</i>
<i>Achsstand</i>	<i>6.000 mm</i>
<i>Kleinster Wendekreis</i>	<i>21,0 m</i>
<i>Leistung</i>	<i>154 kW</i>
<i>zulässiges Gesamtgewicht</i>	<i>16,0 t</i>
<i>Höchstgeschwindigkeit</i>	<i>~ 86 km/h</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>Gelegenheitsverkehr 53 Sitzplätze</i>
	<i>Linienverkehr 53 Sitz- / 46 Stehplätze</i>

5491 II = 1979: 8491 = 1981: 5491 II = 1991: vk. = Empfänger unbekannt
 5492 II = 1991: vk. = Empfänger unbekannt
 5493 II = 1991: vk. = Empfänger unbekannt

1976: Omnibusse 5661 - 5669, 5671 - 5676

Der Gelenkbus SG 192 wurde von MAN bis 1972 unter der Bezeichnung 890 SG angeboten. Er besaß einen Unterflurmotor zwischen vorderer und mittlerer Achse und einen von der Augsburger Firma Göppel hergestellten, aufgesattelten Nachläufer. Durch die Lage des Motors war der Fußboden höher als bei zweiachsigen Bussen. Die Hinterachse im Nachläufer lenkte mit. Es wurden rund 1300 Omnibusse dieses Typs hergestellt. Die Produktion endete 1980 nach Einführung des Nachfolgetyps SG 220 im Jahr 1978.



Omnibus 5665, Betriebshof Weeserweg, 1978

<i>Hersteller</i>	<i>MAN</i>
<i>Typ</i>	<i>SG 192</i>
<i>Leistung</i>	<i>141 kW</i>
<i>Länge</i>	<i>16.500 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.500 mm</i>
<i>Höhe</i>	<i>3.010 mm</i>
<i>vorderer Überhang</i>	<i>ca. 2.540 mm</i>
<i>hinterer Überhang</i>	<i>ca. 2.600 mm</i>
<i>Achsstände</i>	<i>5.300 mm + 6.070 mm</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>53 Sitz- / 105 Stehplätze</i>

5661 = a 1987
5662 = a 1987
5663 = a 1987
5664 = a 1988
5665 = a 1988
5666 = a 1988
5667 = a 1988
5668 = a 1988
5669 = a 1988
5671 = a 1988
5672 = a 1988
5673 = a 1988
5674 = a 1988
5675 = a 1988
5676 = a 1988

1977: Omnibusse 5454 - 5459 und 5461 II - 5464 II

1978: Omnibus 5465 II

Der Standard-Linienbus (SL) 200 kam 1973 auf den Markt und wurde nach den Vorgaben des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) konstruiert. Von diesem Typ wurden bei MAN rund 5500 Fahrzeuge hergestellt. Damit gilt er bis heute als der erfolgreichste Omnibus von MAN.

Weitgehend baugleiche Modelle lieferte Mercedes (O 305) sowie Magirus-Deutz (SH 110).



Omnibus 5458, Zustand 1978

<i>Hersteller</i>	MAN
<i>Typ</i>	SL 200
<i>Leistung</i>	141 kW
<i>Länge</i>	11.000 mm
<i>Breite</i>	2.500 mm
<i>Höhe</i>	2.935 mm
<i>vorderer Überhang</i>	2.537 mm
<i>hinterer Überhang</i>	2.885 mm
<i>Achsstand</i>	5.578 mm
<i>zulässiges Gesamtgewicht</i>	16,0 t
<i>Platzangebot</i>	44 Sitz- / 59 Stehplätze

5454 = a 1989
 5455 = a 1989
 5456 = a 1989
 5457 = a 1989
 5458 = a 1989
 5459 = a 1989
 5461 II = 1991: vk.
 5462 II = 1991: vk.
 5463 II = 1991: vk.
 5464 II = 1991: vk.
 5465 II = 1991: vk.

1978: Omnibusse 5677 - 5679 und 5681

1979: Omnibusse 5638, 5639 II, 5641 - 5646,
5647 II - 5649 II, 5651 II, 5652 - 5655 und
5656 II - 5659 II



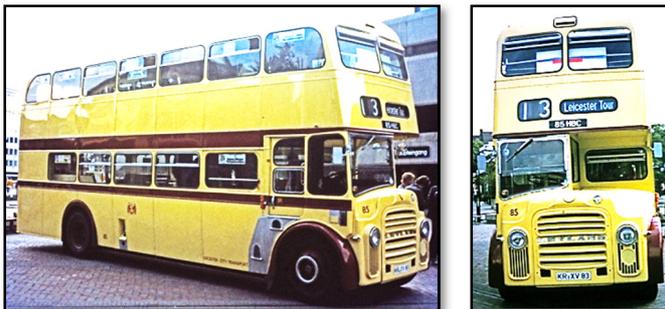
links Omnibus 5651 II, Baujahr 1979, Betriebshof Weeserweg, 1979
rechts Omnibus 5677, Baujahr 1978, Betriebshof Weeserweg, 1979

Hersteller	MAN
Typ	SG 220
Länge	16.480 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	3.010 mm
Platzangebot	53 Sitz- / 106 Stehplätze
zulässiges Gesamtgewicht	23,6 t
Leistung	162 kW

5638 = a 1990	= vk.	= an Dürener Kreisbahn Nr. 109
5639 II = a 1990	= vk.	= an Fa. Sales-Lentz, Bascharage (Luxemburg)
5641 = a 1990		
5642 = a 1990		
5643 = a 1990	= vk.	= an Fa. Espirito Santo, Candidelo (Portugal) Nr. 73
5644 = a 1990		
5645 = a 1990		
5646 = a 1989	= vk.	= an Kraftverkehr Schwalmthal, Waldniel
5647 II = a 1989	= vk.	= an Kraftverkehr Schwalmthal, Waldniel
5648 II = 1996: vk.		= DVG Duisburg 5648
5649 II = 1996: vk.		= DVG Duisburg 5649
5651 II = a 1995		
5652 = 1996: vk.		= DVG Duisburg 5652
5653 = 1996: vk.		= DVG Duisburg 5653 = vk. = an Fa. Hartmann & Hermeth, Hannover
5654 = a 1989	= vk.	= an Fa. Lennartz, Mönchengladbach
5655 = 1996: vk.		= DVG Duisburg 5655
5656 II = 1996: vk.		= DVG Duisburg 5656
5657 II = 1996: vk.		= DVG Duisburg 5657 = vk. an Celler Straßenbahn

5658 II = 1996: vk. = DVG Duisburg 5658 = vk. = an Fa. Hartmann & Hermeth, Hannover
 5659 II = 1996: vk. = DVG Duisburg 5659 = vk. an Celler Straßenbahn
 5677 = a 1989
 5678 = a 1989
 5679 = a 1989
 5681 = a 1989

1978: Omnibus 8483 (Geschenk der britischen Partnerstadt Leicester)



<i>Hersteller</i>	<i>Leyland</i>
<i>Typ</i>	<i>PD2A "Titan"</i>
<i>Aufbau</i>	<i>East Lancashire</i>
<i>Baujahr</i>	<i>1964</i>
<i>Bemerkung</i>	<i>Die Frontpartie hat die Bezeichnung "St. Helen`s Front" nach dem ersten Betrieb, an den Busse mit dieser Front geliefert wurden. Ein anderer gebräuchlicher Name ist "Tin Front".</i>
<i>Leistung</i>	<i>103 kW</i>
<i>Länge</i>	<i>8.380 mm (27 Fuß, 6 inch)</i>
<i>Breite</i>	<i>2.500 mm (8 Fuß, 2 1/2 inch)</i>
<i>Achsstand</i>	<i>5.330 mm (17 Fuß, 6 inch)</i>

Leicester 85 = 1978: Krefeld 8483 = 1991: vk. = Fa. Schveri, Krefeld

1979: Triebwagen 1115 (Leih-Triebwagen aus Essen)

Dieser Triebwagen war - nach mehreren M8S - der erste M8C in Essen. Er war als Ersatz für den ausgebrannten Essener M8S 1010 gebaut worden und ursprünglich auch mit der Nummer 1010 angeliefert worden. Der Neubau entstammte einer Serie für Dortmund (dort für Normalspur) und war der erste Essener M-Wagen in gelb/blauer Lackierung. Schon nach wenigen Tagen erhielt er die Nummer 1115, mit der er im April 1979 in Krefeld Probefahrten unternahm. Diese waren erfolgreich und mündeten in einer Bestellung von zwei Serien zu je 10 Fahrzeugen (831 - 840 und 841 - 850).



Essen 1115, Haltestelle Rheinstraße, 1979

Essen 1115 = 1979: nach Krefeld = 1979: zurück nach Essen

1979: Omnibusse 5413 II - 5419 II, 5421 II - 5425 II, 5426 III, 5427 II, 5428 III, 5429 III und 5431 II - 5434 II



Omnibus 5413 II, mit Werbung für die Historische Verkehrsmittelschau, Hauptbahnhof Süd, 1991



Omnibus 5424 II, Hauptbahnhof Süd, 1991



Omnibus 5425 II, Oberend, Mai 1992
Aufnahmen (6): © Peter Harsche

Hersteller	MAN
Typ	SL 200
Leistung	141 kW

- 5413 II = 1993: vk.
- 5414 II = 1993: vk. = an Kraftverkehr Schwalmthal, Waldniel
- 5415 II = 1993: vk.
- 5416 II = 1993: vk. = an MAN, Hannover-Langenhagen
- 5417 II = 1993: vk.
- 5418 II = 1993: vk. = an Fa. Schiwy, Hattingen
- 5419 II = 1993: vk.
- 5421 II = 1993: vk.
- 5422 II = 1993: vk.
- 5423 II = 1993: vk.
- 5424 II = 1993: vk.
- 5425 II = 1993: vk.
- 5426 III = 1994: vk. = an MAN
- 5427 II = 1994: vk. = an MAN
- 5428 III = 1994: vk. = an MAN
- 5429 III = 1994: vk. = an MAN
- 5431 III = 1994: vk. = an MAN
- 5432 III = 1994: vk. = an Fa. Cazmatrans, Cazma (Kroatien)
- 5433 III = 1994: vk. = an MAN
- 5434 III = 1994: vk. = an MAN



*Der "Elektrozug" zur Doppelfeier "90 Jahre Krevag" und "600 Jahre Stadt Krefeld"
Bockumer Platz, 1973*