

Beginn des Nahverkehrszeitalters

17 Jahre lang gab es in Krefeld keine Straßenbahnfahrer und keine Schaffner. Dennoch gab es Straßenbahnen. Die dienstbaren Geister nannte man je nach ihrer Tätigkeit Kutscher, Lokführer, Heizer oder Conducteur. Im Depot und in der Werkstatt suchte man Mechatroniker, Elektriker oder Kraftfahrzeugschlosser vergeblich. Stattdessen gab es Coaksträger, Stalljunge, Hufschmied, Kesselschmied und Nachtheizer.

Die Antriebskraft musste in Form von Kohlen oder Hafer zugeführt werden. Gängige Betriebsmittel der damaligen Zeit waren Hufeisen und Schmieröl. Tierische Triebkräfte hatten Namen wie "Guste", "Max" oder "Liesel".

Der erste Betriebshof der Krefelder Straßenbahn befand sich an der Vinzenzstraße. Heute steht dort der "Mississippidampfer" (Bleichpfad-Hochhaus). Für die Strecken nach Fischeln und Hüls entstanden in den Vororten eigene Depots.

Die ersten Dampfstraßenbahnen rollten ab Mai 1883 zunächst von der Rheinstraße zum Thiergarten, dann weiter nach Bockum und Uerdingen, später auch von der Südseite des Staatsbahnhofs nach Fischeln und von der Friedrichsstraße nach Hüls. Die Pferdebahn verband den Staatsbahnhof mit der Fabrik Scheibler an der Oranienstraße und diente auch als Bindeglied zwischen den verschiedenen Strecken der Dampfstraßenbahn. Das waren die Keimzellen des Krefelder Nahverkehrs.

Im Winter 1883/84 behinderten heftige Schneefälle den Betrieb der Dampfstraßenbahn. Die Pferdebahn drehte vom Wetter unbeeindruckt ihre Runden.

Am 25. Februar 1884 wurde die "Crefeld-Uerdinger Localbahn AG" gegründet, der auch die Pferdestraßenbahn unterstand.

Über die Fahrzeuge "der ersten Stunde" berichtet dieses erste Kapitel. Manchmal staunt man, wie haltbar das damalige Material war. In stark umgebauter Form taten Waggon des Baujahres 1896 teilweise bis 1975 ihren Dienst - 79 Jahre lang! Ob heutige Fahrzeuge jemals an diese Lebensdauer heranreichen werden?

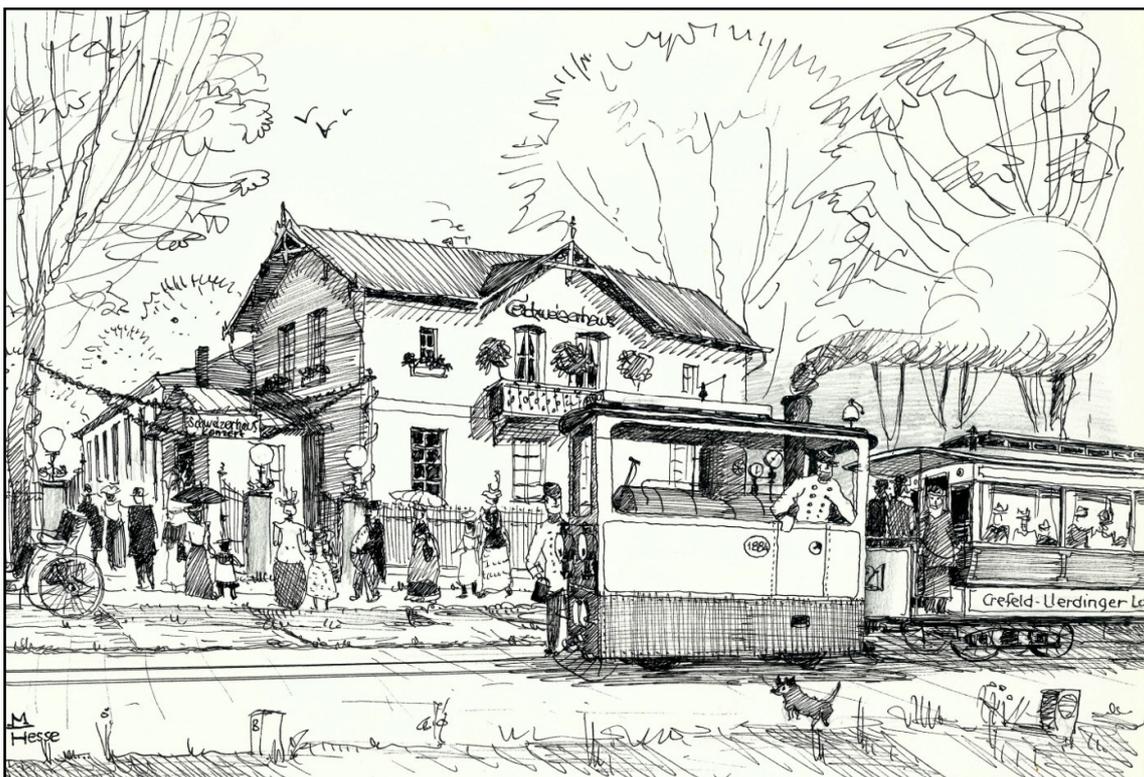


Endhaltestelle der Dampfstraßenbahn auf dem Uerdinger Marktplatz zwischen 1884 und 1901 (Zeichnung: Maximilian Hesse, 1963)



Rheinstraße/Ostwall 1885

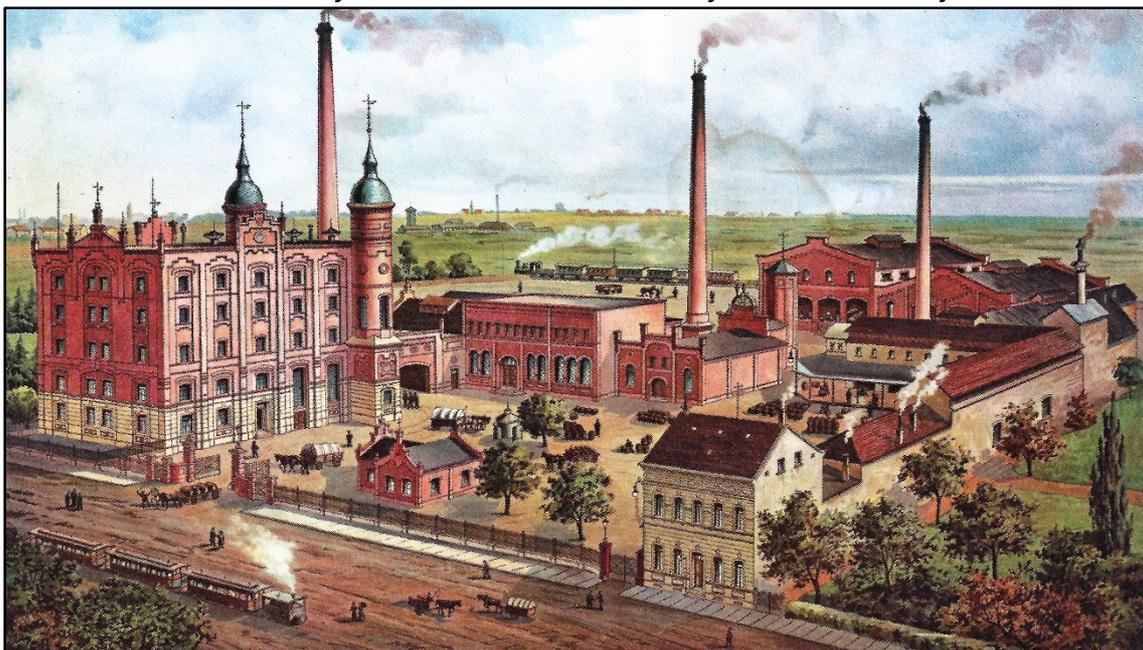
Und sonntags zum Schweizerhaus an der Uerdinger Straße, um 1895 (Zeichnung: M. Hesse)





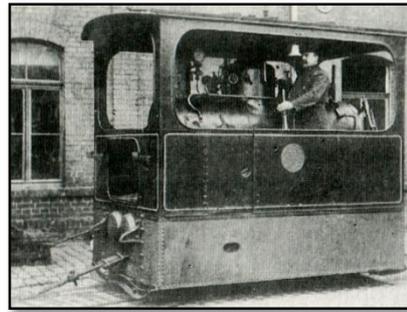
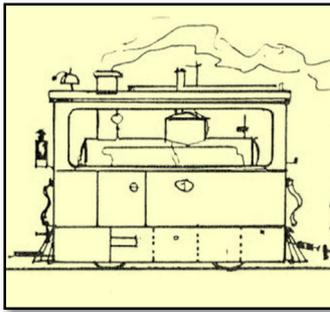
Der Betriebshof man für ("Depot") der Dampfstraßenbahn und der Pferdebahn an der Vinzenzstraße um 1885 (von Maximilian Hesse, 1972)

Die Brauerei Tivoli (heute "Schroersdyk") um 1900. Vorne die Dampfstraßenbahn nach Hüls, hinten ein Zug der Krefelder Eisenbahn auf dem Weg über den Haltepunkt Moritzplatz zum Nordbahnhof und weiter zum Südbahnhof an der Saumstraße



1883: Dampflokomotiven 1 - 10

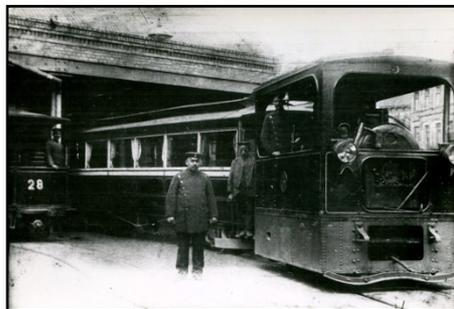
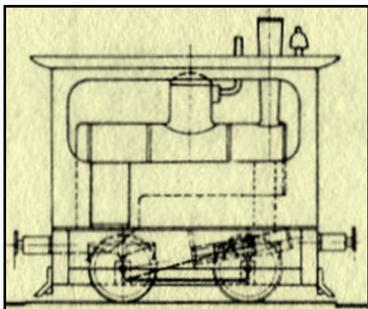
Für den Betrieb der Krefelder Dampfstraßenbahnstrecken nach Uerdingen, Hüls und Fischeln wurden 10 baugleiche, typische Straßenbahn-Kastenloks beschafft. Sie stammten von der Lokomotivfabrik "Hohenzollern" in Düsseldorf. Zur Vermeidung von Unfällen war das Triebwerk mit den Kuppelstangen abgedeckt und die seitlichen Verkleidungen weit heruntergezogen.



links Die Krefelder Straßenbahn-Dampflokomotiven 1 - 10. Die Zeichnung von Maximilian Hesse entspricht nicht ganz den Tatsachen, denn so lang waren die Maschinen nicht.

Mitte Dampflokom der Reihe 1 - 10 im Betriebshof Vinzenzstraße, 1884

rechts Lok 1 mit dem behördlich vorgeschriebene "Kuhfänger" in Uerdingen, 1885



links Diese Zeichnung zeigt maßstäblich die gedrungene Bauform der Lokomotiven dieser Reihe

rechts Dampflokom 5 mit Beiwagen 9 oder 10, Depot Vinzenzstraße, 1883

<i>Erbauer</i>	<i>Lokomotivfabrik Hohenzollern, Düsseldorf</i>
<i>Baujahr</i>	<i>1883</i>
<i>Typ</i>	<i>Btk</i>
<i>Länge</i>	<i>ca. 4.100 mm</i>
<i>Radstand</i>	<i>1.500 mm</i>
<i>Raddurchmesser</i>	<i>750 mm</i>
<i>Heizfläche</i>	<i>11,70 m²</i>
<i>Rostfläche</i>	<i>0,38 m²</i>
<i>Kesseldruck maximal</i>	<i>12 bar</i>
<i>Zylinder</i>	<i>1 / "Joy"-Steuerung</i>
<i>Höchstgeschwindigkeit</i>	<i>20 km/h</i>

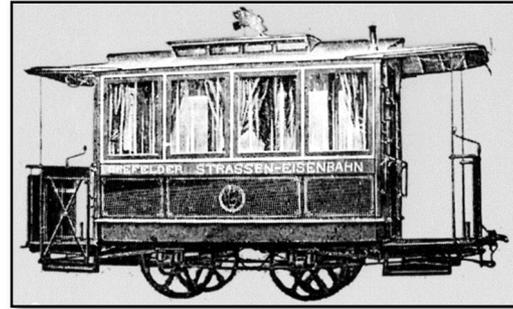
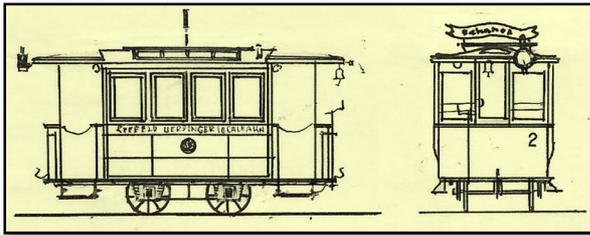
1	(Fabrik-Nr. 278)	= 1904: vk.
2	(Fabrik-Nr. 279)	= 1904: vk.
3	(Fabrik-Nr. 280)	= 1904: vk.
4	(Fabrik-Nr. 281)	= 1904: vk.
5	(Fabrik-Nr. 282)	= 1904: vk.
6	(Fabrik-Nr. 296)	= 1904: vk.
7	(Fabrik-Nr. 297)	= 1904: vk.
8	(Fabrik-Nr. 298)	= 1904: vk.
9	(Fabrik-Nr. 299)	= 1904: vk.
10	(Fabrik-Nr. 301)	= 1904: vk.

Die zehn Lokomotiven wurden 1904 (mit unbekanntem Empfänger) verkauft.

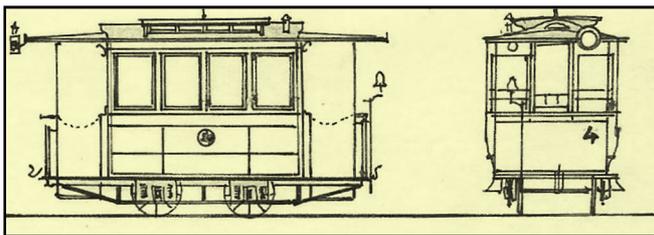
Da der Verkauf zeitlich mit dem der Lokomotiven 11 - 13 (gebraucht gekauft aus Friedrichshagen bei Berlin 1894) zusammenfällt, liegt die Vermutung nahe, dass auch diese Maschinen an die MET in die Niederlande verkauft wurden. Das lässt sich aber bisher durch keine Quelle bestätigen.

1883: Pferdebahnwagen 1 - 7

Die Krefelder Pferdebahnlinie führte mitten durch das Herz der Samt- und Seidenstadt. Vom Staatsbahnhof ging es über die Neusser-, Hoch- und Friedrichstraße zum Friedrichsplatz und weiter über die Sternstraße und Hülser Straße bis zur Fabrik Scheibler an der Oranienstraße (heute Oranierring). Im elektrischen Betrieb dürften diese Fahrzeuge noch einige Jahre als Beiwagen Verwendung gefunden haben, ehe sie ausgemustert bzw. zu Arbeits-Beiwagen umgebaut wurden. Ungewöhnlich war sicher die weitere Verwendung als Schweißgerätewagen. Aber selbst das gab es.

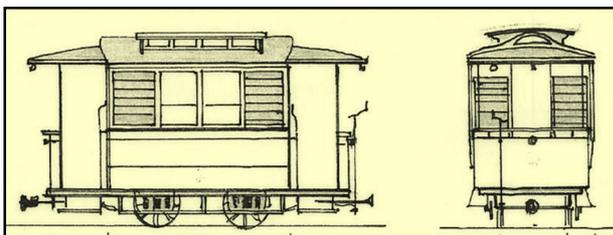


ursprüngliche Bauform, 1883



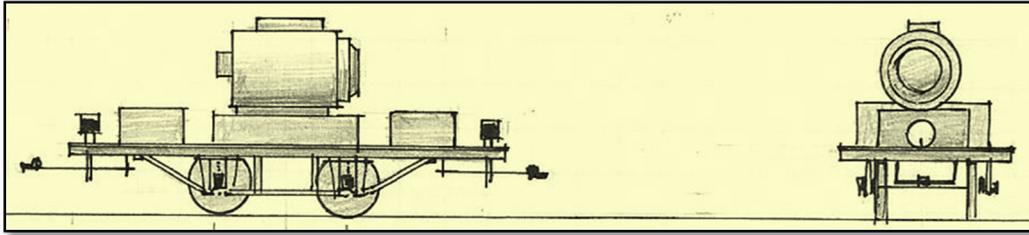
Pferdebahnwagen 4 nach Neuaufbau durch die Firma C. Voltz 1894,
Betriebshof Vinzenzstraße, 1894

Länge	5.000 mm
Breite	1.900 mm
Achsstand	1.400 mm



nach Umbauten zu Salzstreuwagen (ab 1908)

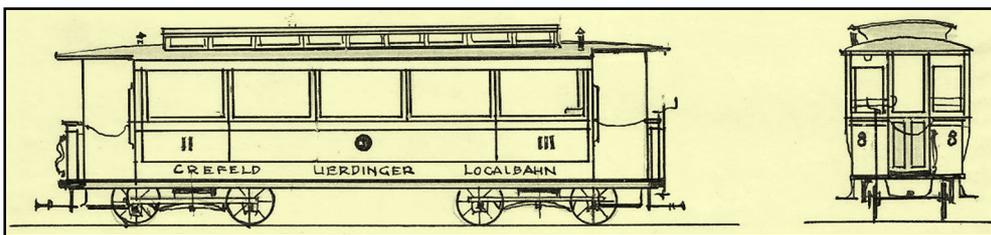
Länge	ca. 4.700 mm
Breite	ca. 1.900 mm
Achsstand	1.400 mm



Schweißgerätewagen 861 II, vorher Salzstreuwagen 1, ursprünglich Pferdebahn-Beiwagen 2

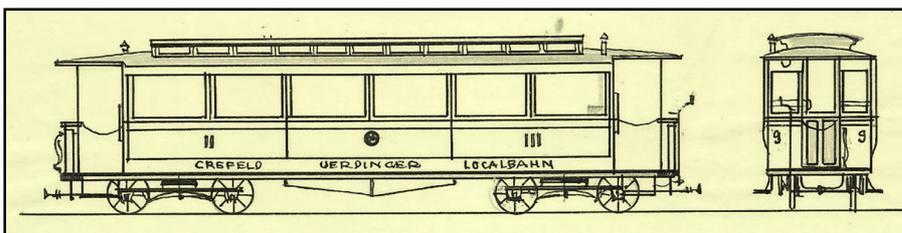
- | | | | | |
|---|---|-----------------|-----------------------------|----------|
| 1 | = a 1911 | | | |
| 2 | = 1908: Salzstreuwagen | = Abw 1 | = Schweißgerätewagen 861 II | |
| | = a 1953 | = Werkstattlore | | |
| 3 | = a 1911 | | | |
| 4 | = 1894: Neuaufbau von C. Voltz, Krefeld | = a 1912 | | |
| 5 | = 1908: Salzstreuwagen | = Abw 2 II | = Abw 862 II | = a 1952 |
| 6 | = 1908: Salzstreuwagen | = Abw 3 | = Abw 863 II | = a 1952 |
| 7 | = 1908: Salzstreuwagen | = Abw 4 | = Abw 864 II | = a 1952 |

1883: Dampfstraßenbahn-Beiwagen 8



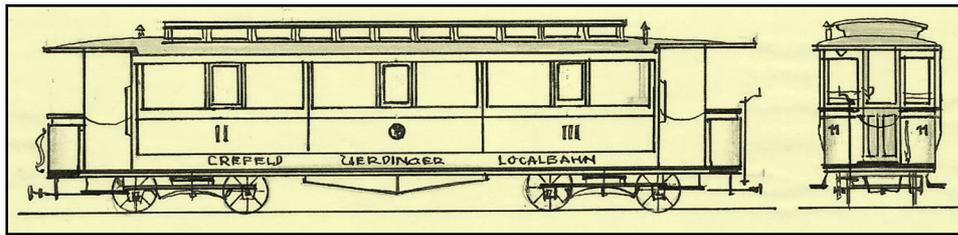
- 8 = a 1907

1883: Dampfstraßenbahn-Beiwagen 9 und 10



- 9 = a 1907
10 = a 1907

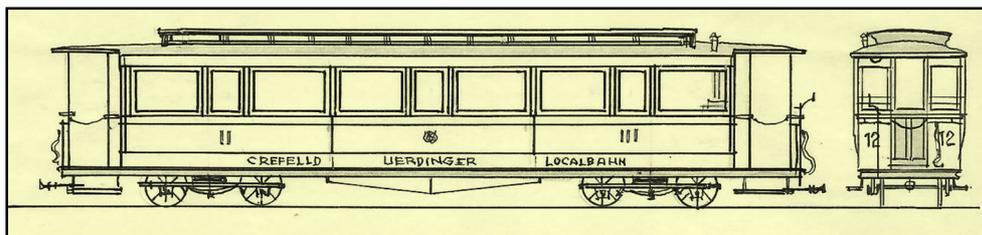
1883: Dampfstraßenbahn-Beiwagen 11



11 = a 1907

1883: Dampfstraßenbahn-Beiwagen

12, 13, 17 – 19, 23 - 32



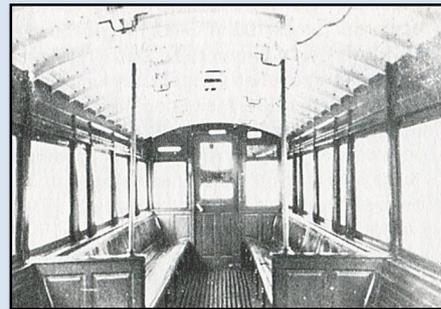
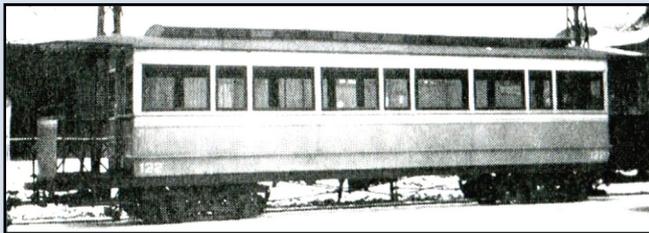
- 12 = 1920: 109 = a 1926
- 13 = a 1910
- 17 = 1920: 110 = a 1926
- 18 = 1920: 111 = a 1927
- 19 = a 1914
- 23 = 1920: 112 = a 1927
- 24 = a 1905
- 25 = 1920: 113 = a 1927
- 26 = 1920: 114 = a 1927
- 27 = 1920: 115 = 1925: Heilbronn Bw 121
- 28 = a 1915
- 29 = 1920: 116 = 110 II = a 1927
- 30 = 1920: 117 = 1925: Heilbronn Bw 122
- 31 = 1920: 118 = 1925: Heilbronn Bw 123
- 32 = 1920: 119 = 109 II = a 1927

Die nach Heilbronn verkauften Wagen

1925: Beiwagen 115, 117 und 118
 = Heilbronn Bw 121, 122 und 123

Diese Beiwagen wurden zusammen mit den vierachsigen Maximum-Triebwagen 401 - 405 und 407 durch die Heilbronner Straßenbahn für den Verkehr auf der neu zu errichtenden Überlandstrecke nach Neckargartach erworben. Diese Strecke wurde erst 1929 in Betrieb genommen. Solange taten die Wagen auf Stadtlinien Dienst, wofür sie aber schlecht geeignet waren. Nach Beschaffung anderer Beiwagen wurden sie recht bald verschrottet.

Länge	10.400 mm
Breite	2.100 mm
Länge Plattformen	je 1.100 mm
Drehgestellachsstände	je 1.000 mm
Drehzapfenabstand	5.200 mm
Platzangebot	36 Sitz- / unbekannte Anzahl Stehplätze

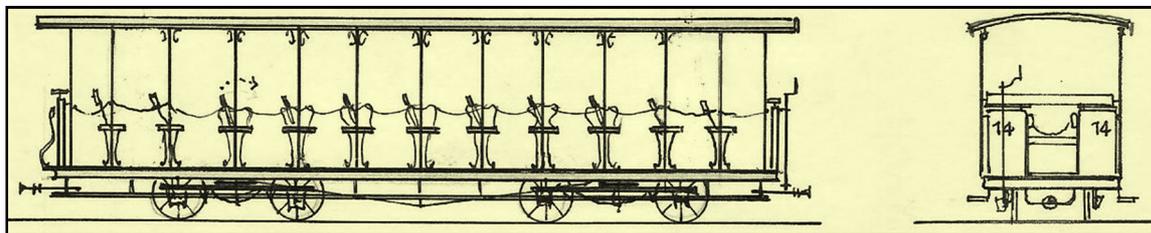


Bw 122, vorher Krefeld 117, ursprünglich 30, Betriebshof Heilbronn, um 1930. Die Innenaufnahme zeigt den aus Krefeld übernommenen Originalzustand

121	= 1925: von Krefeld	= a 1934
122	= 1925: von Krefeld	= a 1934
123	= 1925: von Krefeld	= a 1934

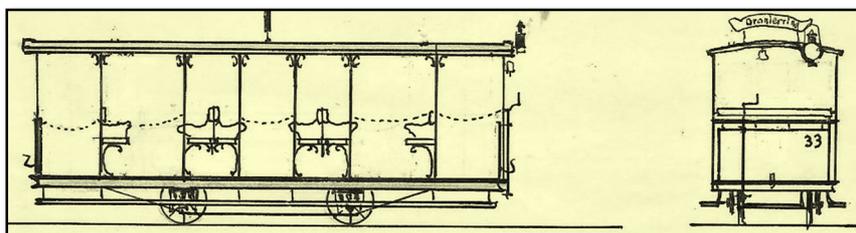
1883: Dampfstraßenbahn-Beiwagen 14 - 16, 20 - 22

Bei diesen Beiwagen handelte es sich um allseits offene Sommerwagen mit Holzlattenbänken. Die Rückenlehnen ließen sich je nach Fahrtrichtung umklappen.



14	= 1920: 101	= KV 1945	
15	= 1920: 102	= KV 1945	
16	= 1920: 103	= 101 II	= a 1948
20	= 1920: 104	= 102 II	= a 1948
21	= 1920: 105	= KV 1945	
22	= 1920: 106	= 103 II	= a 1948

1883: Pferdebahn-Sommerwagen 33 und 34



33	= a 1917	= Fahrgestell zu Güter-Bw 819	= a 1930
34	= a 1917	= Fahrgestell zu Güter-Bw 820	= a 1930

1883: Arbeits-Beiwagen Pferde- und Dampfstraßenbahn

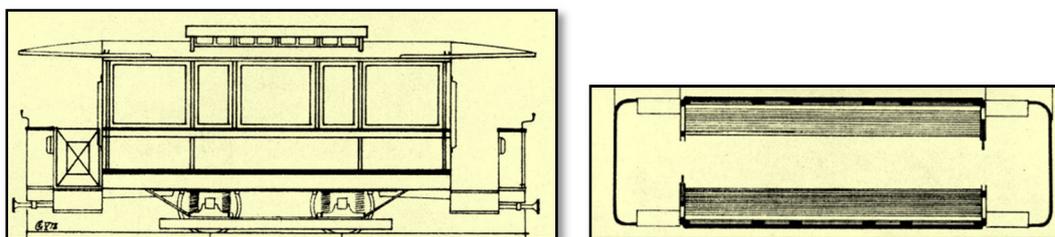
ohne Nr.	2x offener Güterwagen	= a 1902
ohne Nr.	2x offener Güterwagen	= a 1902
ohne Nr.	2x offener Güterwagen	= Arbeits-Bw der elektr. Straßenbahn = 1909: vk.
ohne Nr.	2x offener Güterwagen	= Arbeits-Bw der elektr. Straßenbahn = 1909: vk.
ohne Nr.	2x Kippwagen	= a 1902
ohne Nr.	2x Rollwagen	= a 1900
ohne Nr.	2x Rollwagen	= a 1900

ohne Nr.	2x offener Salzstreuwagen	= Arbeits-Bw der elektr. Straßenbahn = 1909: vk.
ohne Nr.	2x Sprengwagen	= a 1891
ohne Nr.	2x Bahnmeisterwagen	= a 1902

1893: Pferdebahnwagen 35

Dieser Wagen entsprach dem Berliner Typ "Metropolwagen". In Krefeld wurde er wegen der ebenen Strecke vermutlich als Einspanner verwendet, obwohl er von der Bauart her ein Wagen für den Betrieb mit zwei Pferden war.

Von 1900 bis 1917 wurde er als Beiwagen hinter elektrischen Straßenbahn-Triebwagen eingesetzt. Eine in manchen Quellen genannte spätere Nummer 502 ist nicht zu bestätigen.



Länge	7.300 mm
Breite	2.000 mm
Höhe	2.990 mm
Achsstand	1.830 mm
Plattformlänge	je 1.200 mm

35 = a 1924

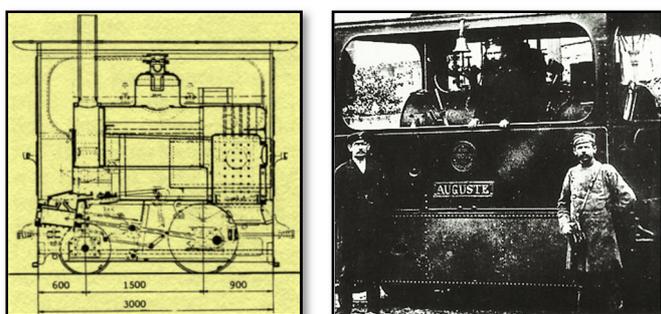
1894: Dampflokomotiven 11 - 13

(gebraucht aus Friedrichshagen bei Berlin)

Im Jahr 1891 wurde in Friedrichshagen bei Berlin eine Dampfstraßenbahn eröffnet. Sie führte vom im Norden gelegenen Bahnhof durch die Friedrichstraße zum Bellevue am Großen Müggelsee. Die Länge der Bahn betrug nur 1,3 km.

Als Besonderheit verkehrte die Bahn im Sommer als Dampfbahn, im Winter hingegen als Pferdebahn. Der Dampfbetrieb wurde im Juli 1894 aufgegeben. Laut Aussage der "Vossischen Zeitung" kam es immer wieder zu Unfällen. Die drei vorhandenen Dampflokomotiven wurden nach Krefeld verkauft und ergänzten hier mit den Nummern 11 - 13 den Fahrzeugpark.

Zur Entwicklung dieser Bauart konnten folgende Informationen aufgedeckt werden: Dampflokomotiven dieser Bauart wurden von 1882 bis 1892 gebaut. Man setzte sie bei Bahnen mit nur geringen Steigungen und Anhängelasten ein. Neben der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur war die Firma Hohenzollern die einzige, die Loks mit dieser Achsanordnung lieferte. Sie hatten Innenzylinder und der Kessel war nach hinten verschoben, um vorne Platz für den Lokführer zu gewinnen. Der gerade Stehkessel war mit einem überhöht angebauten Langkessel kombiniert. Die Federung der Loks erfolgte über vier Blattfedern. Diejenigen über der Laufachse waren dabei stark überhöht eingebaut. Hohenzollern baute von diesem Typ nur 40 Maschinen, davon 12 Stück für Deutschland und 28 für die Niederlande. Sechs Loks dieser Bauart wurden in Normalspur (1.435 mm) erstellt. Das bedeutet, dass von nur 12 für Deutschland gebauten Lokomotiven dieses Typs drei in Krefeld waren. Es handelte sich um echte Raritäten.



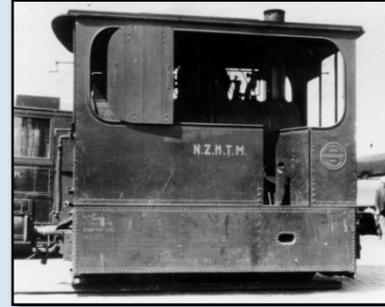
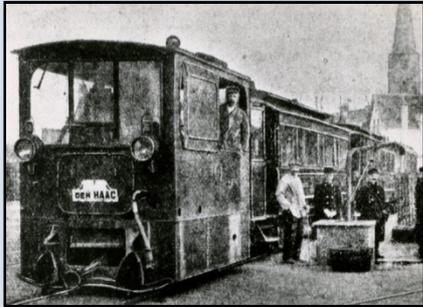
Die Abbildung rechts zeigt die Lokomotive "Auguste" noch in Friedrichshagen bei Berlin

<i>Erbauer</i>	<i>Lokomotivfabrik Hohenzollern, Düsseldorf</i>
<i>Baujahr</i>	<i>1891</i>
<i>Typ</i>	<i>1 Atk</i>
<i>Länge</i>	<i>3.500 mm</i>
<i>Radstand</i>	<i>1.500 mm</i>
<i>Raddurchmesser</i>	<i>Treibrad 880 mm / Laufrad 670 mm</i>
<i>Heizfläche</i>	<i>10,70 m²</i>
<i>Rostfläche</i>	<i>0,38 m²</i>
<i>Kesseldruck maximal</i>	<i>12 bar</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>7,8 t</i>
<i>Dienstgewicht (mit Vorräten)</i>	<i>10,0 t</i>
<i>Zylinder</i>	<i>1 / "Joy"-Steuerung</i>
<i>Höchstgeschwindigkeit</i>	<i>25 km/h</i>

Friedrichshagen "Georg", Fabriknr. 639	= Krefeld 11 = 1902: vk. an MET (NL)
Friedrichshagen "Helene", Fabriknr. 635	= Krefeld 12 = 1907: vk. an MET (NL)
Friedrichshagen "Auguste", Fabriknr. 636	= Krefeld 13 = 1904: vk. an MET (NL)

Die in die Niederlande verkauften Loks

- 1902: Lok 11 = Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen, dort Nr. 12
 1904: Lok 13 = Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen, dort Nr. 15
 1907: Lok 12 = Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen, dort Nr. 5



Die ehemaligen Krefelder Lokomotiven im Einsatz in den Niederlanden.

Die MET (ins Deutsche übersetzt etwa "Gesellschaft zum Bau und Betrieb von Straßenbahnen") wurde am 27. November 1891 in Den Haag gegründet. Folgende Strecken wurden von ihr betrieben:

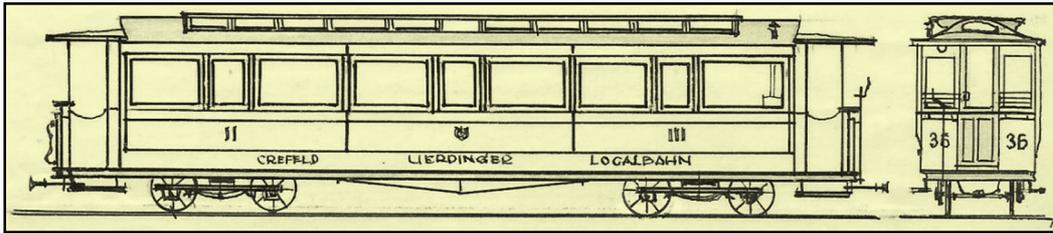
Strecke	übernommen von	Eigentum ab	stillgelegt
<i>Gouda - Oudewater</i>	<i>IJSM am 06.09.1890</i>	<i>26.09.1893</i>	<i>16.08.1907</i>
<i>Voorschoten - Wassenaar</i>	<i>IJSM am 06.09.1890</i>		<i>02.03.1893</i>
<i>Den Haag - Leiden</i>	<i>IJSM am 06.09.1890</i>	<i>26.09.1893</i>	
<i>01.01.1924 an NZHTM</i>			
<i>Haarlem - Alkmaar</i>	<i>SA Belge am 16.04.1901</i>		
<i>01.10.1909 an NZHTM</i>			
<i>Gouda - Bodegraven (Pferdebahn)</i>			
<i>IJSM</i>	<i>IJsel Stoomtramweg Maatschappij</i>		
<i>NZHTM</i>	<i>Noord-Zuid Hollandsche Tramweg Maatschappij</i>		
<i>SA Belge</i>	<i>Société Anonyme Belge des Tramways Néerlandais (Haarlem et extensions)</i>		

Die MET wurde zum 1. Januar 1946 durch die ESM (Electrische Spoorweg Maatschappij) übernommen und in der Folge als Gesellschaft liquidiert.

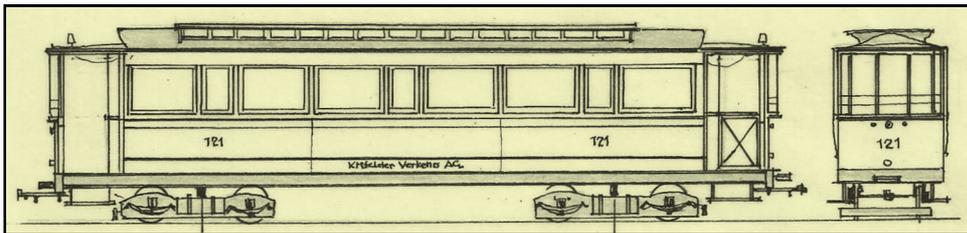
Da unsere Krefelder Lokomotiven in den Jahren 1902 - 1907 verkauft wurden, ist als einziges ein Einsatz auf der Strecke Haarlem - Alkmaar wahrscheinlich. Für die ehemalige Lok 11 ist dies bestätigt, bei den beiden anderen wird es auch mit einiger Sicherheit so gewesen sein. Dafür mussten sie von unserer Krefelder Meterspur auf "Kapspur" (1.067 mm) umgespurt werden.

11	= 1902: vk.	= 1918: A59	= a 1924
12	= 1907: vk.	= a 1924	
13	= 1904: vk.	= a 1924	

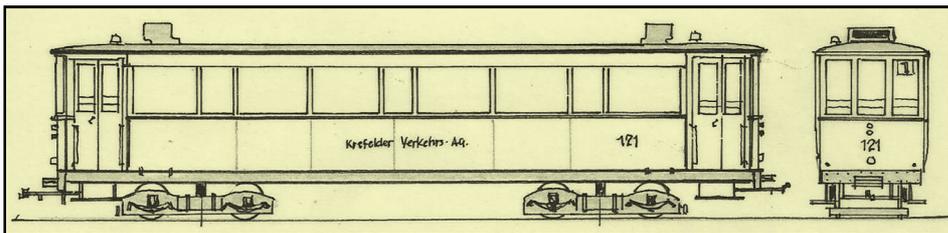
1895: Dampfstraßenbahn-Beiwagen 36 - 38



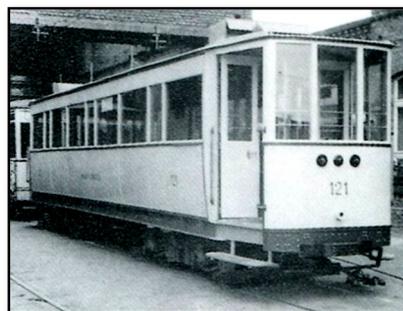
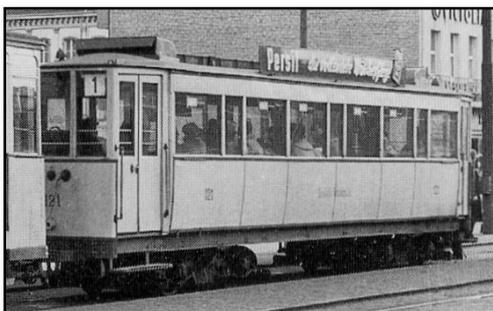
Beiwagen 36, später 120



Beiwagen 121 II, vorher 37, Ursprungszustand



Beiwagen 121 II, vorher 37, mit verschlossenen Plattformen



links Bw 121 II, vorher 37, Ostwall/Rheinstraße, 1958
rechts derselbe Wagen, Betriebshof Wiedstraße, 1954

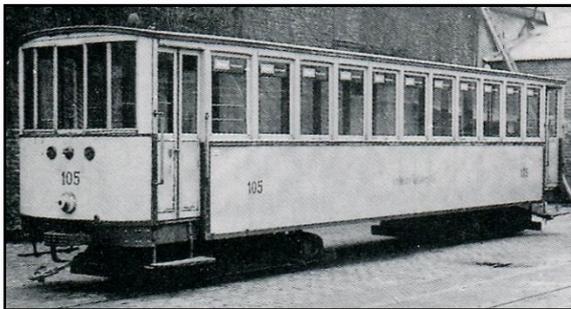
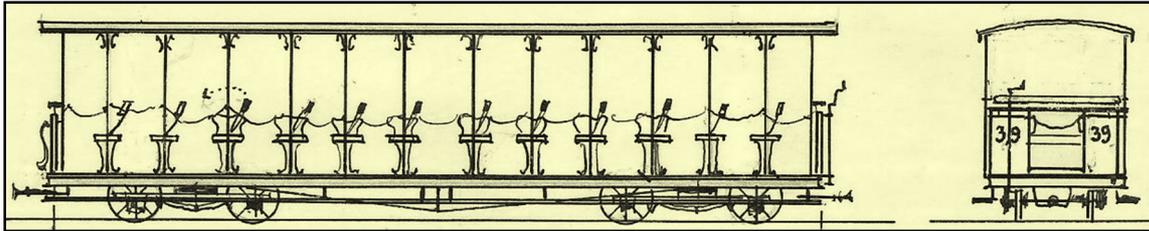
36 = 1920: 120 = KV 1945

37 = 1920: 121 II = a 1961

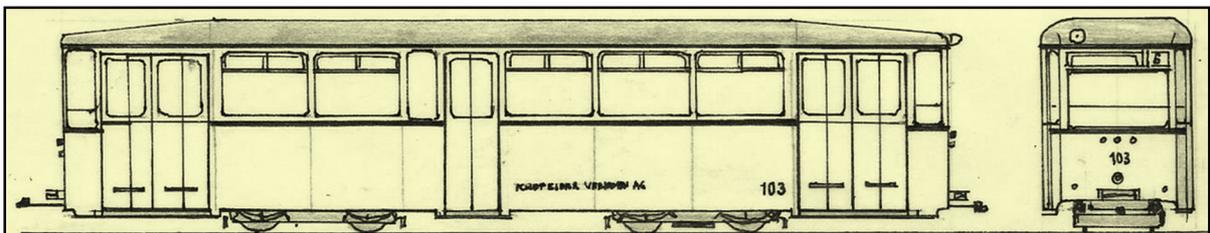
38 = 1920: 122 II = KV 1943

1896: Dampfstraßenbahn-Beiwagen 39 - 40

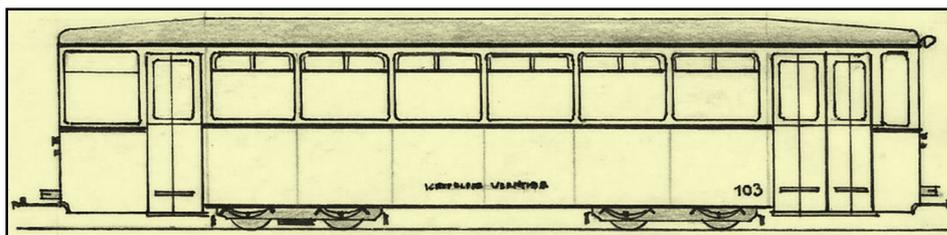
Bei diesen Beiwagen handelte es sich um allseits offene Sommerwagen mit Holzlattenbänken. Die Rückenlehnen ließen sich je nach Fahrtrichtung umklappen. Ihre Fahrgestelle wurden nach zahlreichen Neuaufbauten und Umbauten erst 1974 bzw. 1975 ausgemustert!



Bw 105 II, vorher Bw 108, ursprünglich Bw 40, Betriebshof Wiedstraße, 1954



Bw 103 III, vorher 105 II, davor 108, ursprünglich Bw 40, nach erstem Umbau der rechten Seite 1958



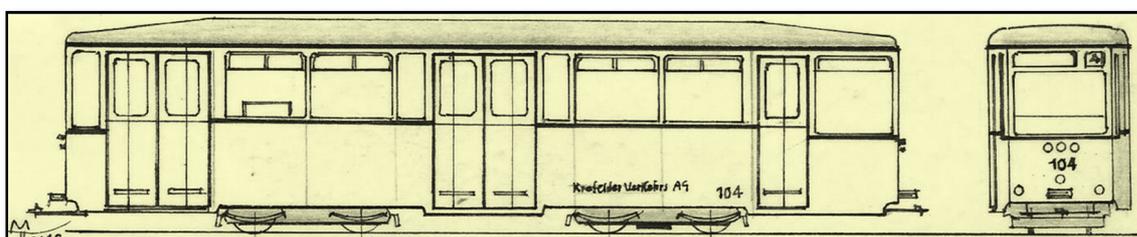
Bw 103 III, vorher 105 II, davor 108, ursprünglich Bw 40, linke Seite



links Bw 104 III, Wagenkastengerippe aus Holz, Umbau 1958, Hauptwerkstatt Bleichpfad



rechts Bw 104 III, linke Seite nach Umbau, Ostwall/Rheinstraße, 1960



Bw 104 III, vorher 104 II, davor 107, ursprünglich Bw 39, rechte Seite nach Umbau. Später wurde er noch zum Einrichtungswagen umgebaut und verlor seine linksseitigen Türen.

39	= 1920: 107	= 1947: 104 II	= 1958: U zu 104 III	= a 1974
40	= 1920: 108	= 1947: 105 II	= 1958: U zu 103 III	= a 1975

1896: Arbeits-Beiwagen Pferde- und Dampfstraßenbahn

ohne Nr. Sprengwagen = a 1904

1900: Arbeits-Beiwagen Pferde- und Dampfstraßenbahn

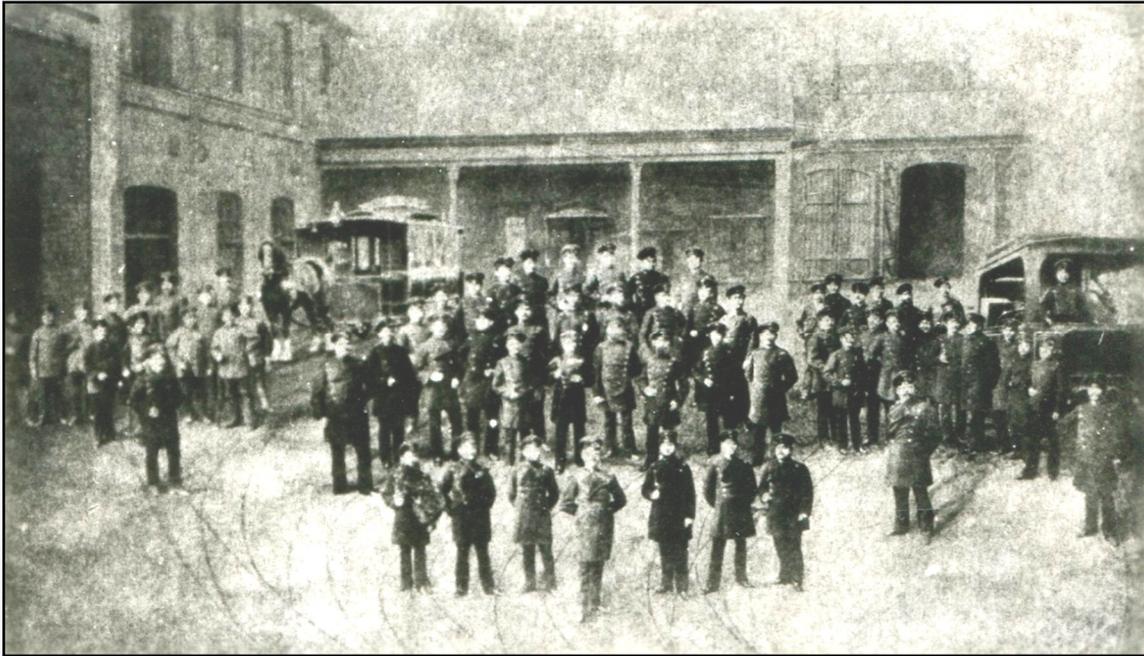
Bei diesen Wagen handelt es sich vermutlich um Umbauten aus den beiden im selben Jahr ausgemusterten Rollwagen.

ohne Nr. Wasserwagen = a 1904

ohne Nr. Wasserwagen = a 1904



Das Verbindungsgleis zwischen den Strecken Krefeld – Uerdingen und Krefeld – Hüls sowie der Dampf- und Pferdestraßenbahn in der Rheinstraße



Die Straßenbahn-Belegschaft im Depot Vinzenzstraße um 1885

Rheinstraße, vorne quer der Ostwall, 1885

