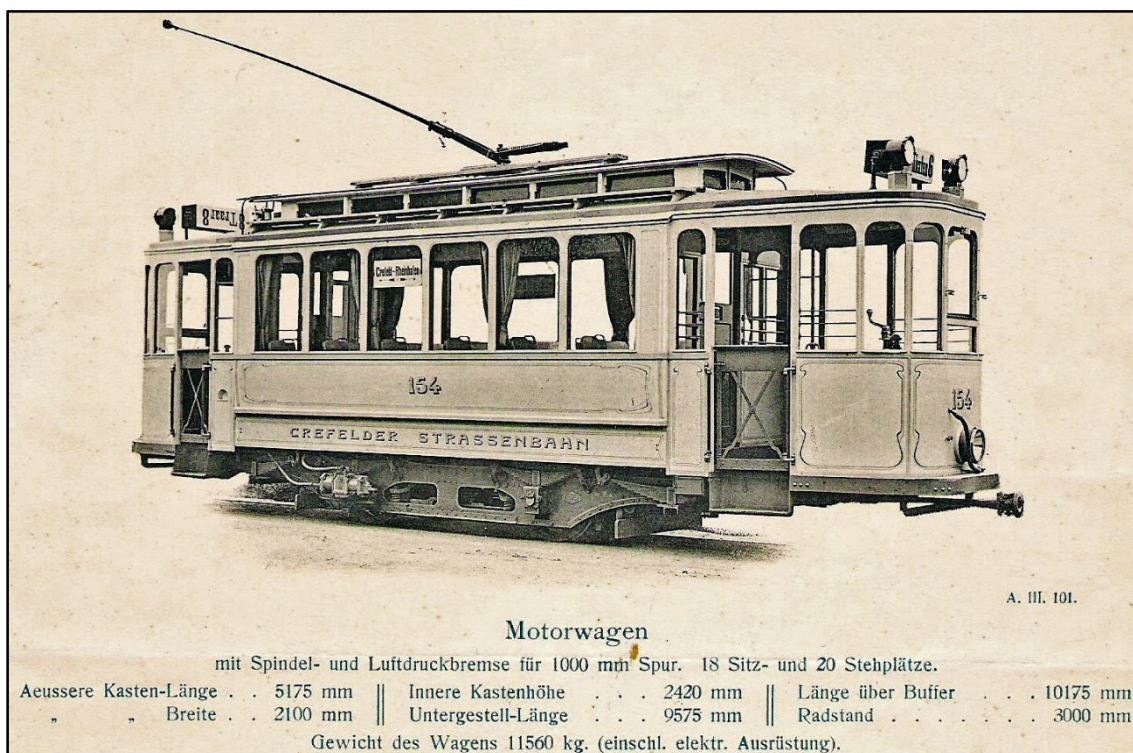


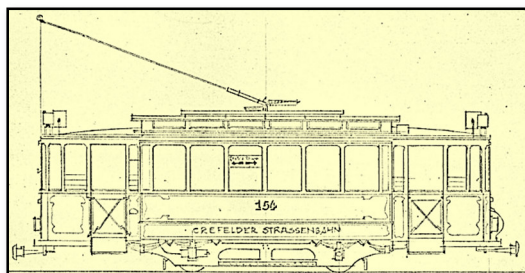
1910: Triebwagen 151 - 159

Diese Triebwagen wiesen bereits einen Radstand von 3,00 m und eine Plattformlänge von je 2,10 m auf. Trotz verglaster Plattformen hatten sie erst noch Plattformgitter statt Türen. Im Fahrgastraum fanden sich 18 mit Stoff bezogene Rohrsessel-Quersitze. Als Betriebsbremse diente Druckluft; zusätzlich stand eine Spindelbremse zur Verfügung. Zunächst waren sie mit Stangenstromabnehmern, ab 1920 mit dem "Albertbügel" auf Trolleyfuß und ab 1934 mit Scherenstromabnehmern ausgerüstet.

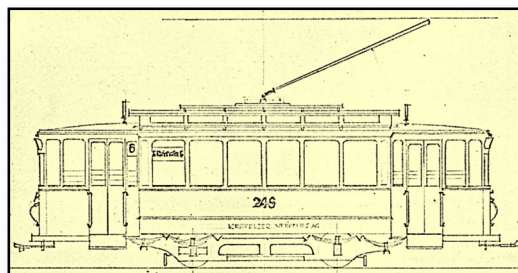
Triebwagen 241 (früher 156) wurde - äußerlich stark verändert - zum Fahrschulwagen umgebaut. Nach seiner Ausmusterung wurde er 1974 an das "Deutsche Straßenbahn Museum" in Sehnde-Wehmingen (bei Hannover) abgegeben. Nach langer Abstellzeit im Freien wurde er dort in den 1990er Jahren verschrottet.



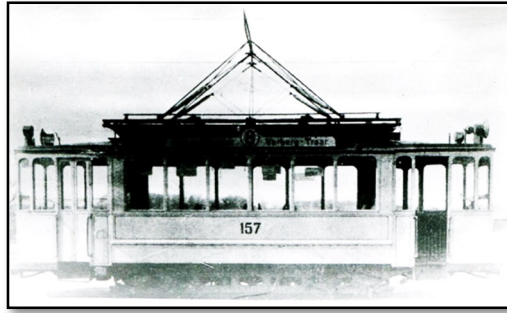
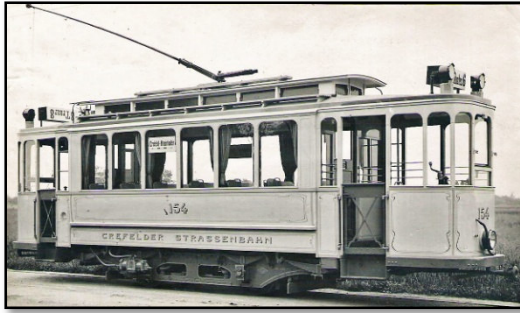
Aus dem Werkskatalog 1910 der Uerdinger Waggonfabrik



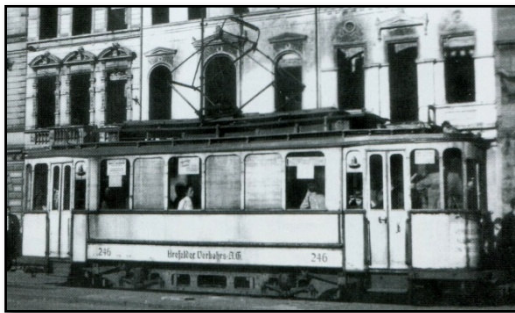
links
rechts



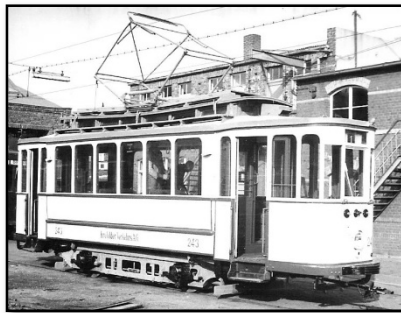
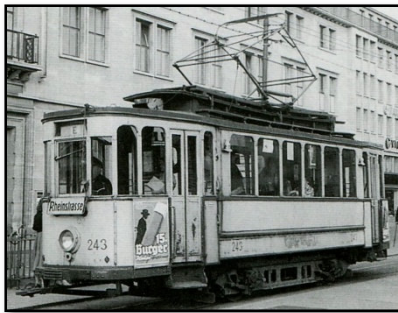
Ursprungsausführung mit Rollenstromabnehmer
mit geschlossenen Plattformen und Schleifbügel-Stromabnehmer, um 1925



links Fabrikaufnahme des eleganten Fahrzeugtyps in der Ursprungsausführung
rechts Tw 157 trägt einen von Straßenbahndirektor Albert entwickelten Versuchs-Stromabnehmer, um 1925



links Tw 246, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1946
rechts Tw 242 II, Ostwall, vor dem Hauptbahnhof, 1950



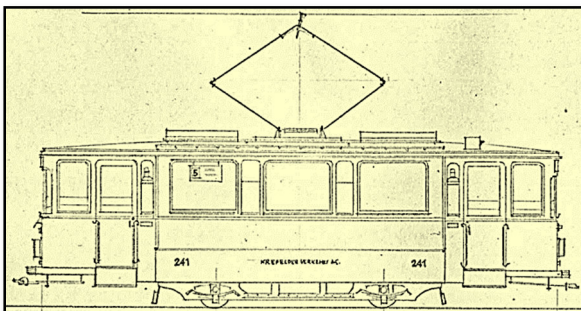
links Tw 243, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1952
rechts Tw 243, frisch aus der Hauptuntersuchung mit neuem Lack, Betriebshof Wiedstraße, 1955



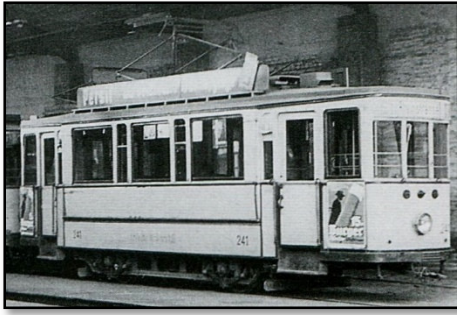
Die letzte Fahrt des Tw 242 II: Er wurde am Weeserweg "eingeschert", 1959

Tw 241 II war bis 1947 Tw 248. Aufgrund einer schweren Kriegsbeschädigung erhielt er 1949 einen neuen Wagenkasten, der in seinem Aussehen an die "Schöndorff"-Wagen angelehnt war. Folgender Lebenslauf kann hier festgehalten werden:

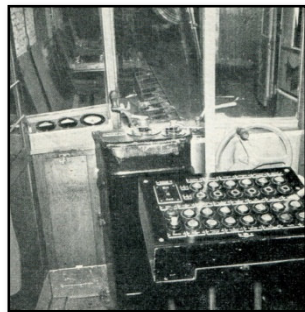
- 1910 Lieferung als Tw 156
- 1923 Neue Nummer 248 und neue Lackierung (jetzt creme mit roten Zierstreifen)
- 1947 Neue Nummer 241 II
- 1949 Neue Aufteilung der Fensterflächen
(jetzt 3 große/2 kleine Fenster statt 6 gleichgroßer)
- 1958 Umbau zum Fahrschulwagen in eigener Werkstatt
- 1973 Außerdienststellung, Ersatz durch Fahrschulwagen 402 II
- 1974 Tw 241 II geht als Geschenk an das Deutsche Straßenbahn-Museum
in Sehnde-Wehmingen (bei Hannover)
- um 1995 In einer groß angelegten Aufräumaktion wird das Fahrzeug mit zahlreichen
Wagen anderer Verkehrsbetriebe in Wehmingen verschrottet. Die jahrelange
Abstellung im Freien ist dem Wagen nicht gut bekommen.



rechts Wagen 241 II in Verberg, 1953



links *Betriebshof Wiedstraße, 1955*
rechts *als Fahrschulwagen, Betriebshof Wiedstraße, 1959*



links *Betriebshof Wiedstraße, 1968*
Mitte *Das Armaturenbrett des Fahrlehrers, mit dem sich alle Arten von Störungen simulieren lassen, 1958*
rechts *Betriebshof Weeserweg, 1973*

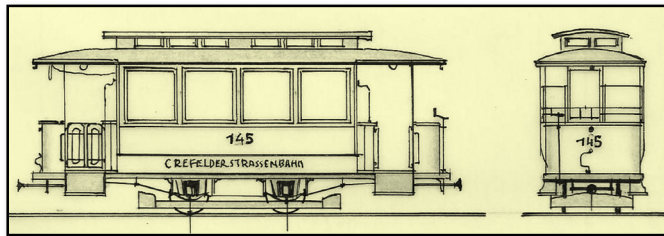


Abtransport nach Sehnde-Wehmingen, 1974

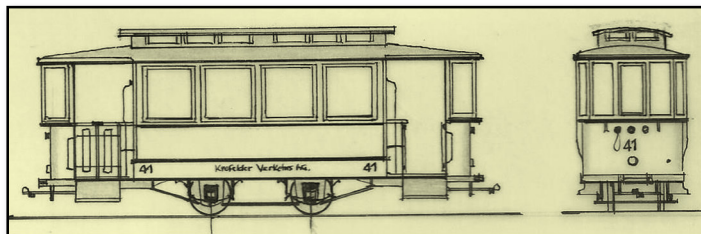
<i>Hersteller</i>	<i>Uerdingen / AEG</i>
<i>Achsfolge</i>	<i>Bo</i>
<i>Länge</i>	<i>9.400 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.100 mm</i>
<i>Achsstand</i>	<i>3.000 mm</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>11,56 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>18 Sitz- / 20 Stehplätze</i>

- 151 = 1920: 243 = a 1960
 152 = 1920: 244 = KV 1943
 153 = 1920: 245 = KV 1943
 154 = 1920: 246 = 1947: 242 II = a 1959
 155 = 1920: 247 = KV 1945
 156 = 1920: 248 = 1947: 241 II = Atw 241 = a 1972
 = 1974: an Deutsches Straßenbahn-Museum Sehnde-Wehmingen
 = um 1995: verschrottet
 157 = 1920: 249 = KV 1943
 158 = 1920: 250 = 1947: 244 II = a 1959
 159 = 1920: 251 = KV 1943

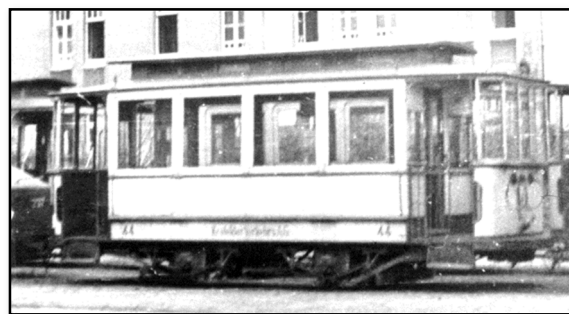
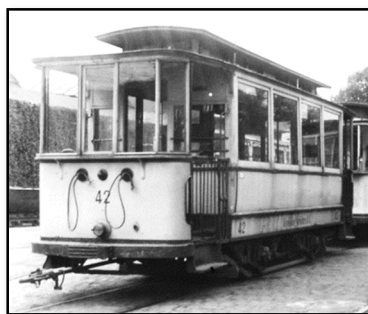
1910: Beiwagen 145 - 150



Bw 145, später 21 II, danach 41 II



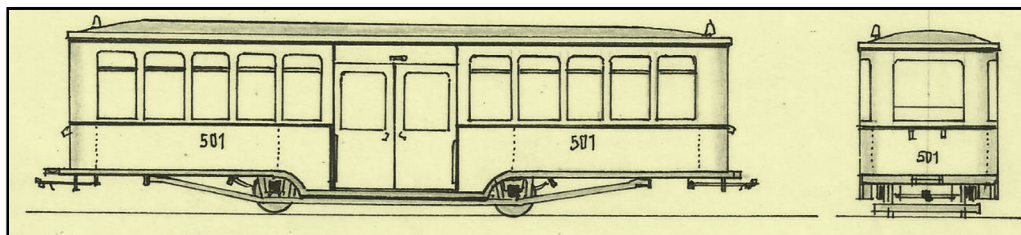
Beiwagen 41 II, vorher 21 II, ursprünglich 145 (nach Umbau mit verglasten Plattformen)



*links Bw 42 II, vorher 22 II, ursprünglich 146, Betriebshof Wiedstraße, 1952
 rechts Bw 44 II, vorher 25 II, ursprünglich 149, Betriebshof Wiedstraße, 1952*

145	= 1920: 21 II	= 1947: 41 II	= a 1955
146	= 1920: 22 II	= 1947: 42 II	= a 1954
147	= 1920: 23 II	= KV 1943	= Fg. U zu Güter-Beiwagen 864
148	= 1920: 24 II	= 1947: 43 II	= a 1954
149	= 1920: 25 II	= 1947: 44 II	= a 1954
150	= 1920: 26 II	= 1947: 45 II	= a 1954

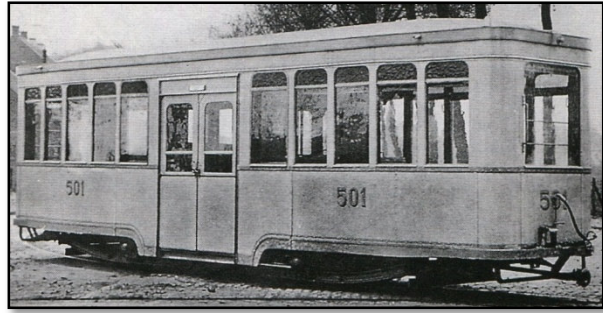
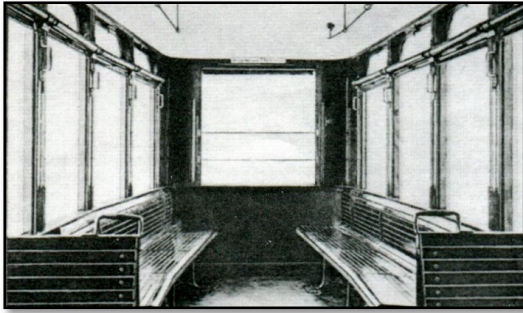
1916: Beiwagen 501



Aus dem Werkskatalog der Waggonfabrik Uerdingen

Es handelt sich um einen zweiachsigen Wagen mit Mitteleinstieg, der laut der bisherigen Fahrzeuggeschichte ursprünglich im Jahr 1916 für die Vestischen Kleinbahnen (nördliches Ruhrgebiet) gebaut wurde. Hersteller war die Waggonfabrik Uerdingen. In Krefeld erhielt er im Jahr 1920 die Nummer 38 in zweiter Besetzung und wurde 1927 ausgemustert. Soweit dessen Geschichte aus unserer Sichtweise.

Bei den Vestischen Kleinbahnen ist angegeben, der Wagen wäre Baujahr 1918. Angeblich wäre er 1920 aus Krefeld übernommen worden. Später erhielt er die Nummer 601 und soll bis 1936 gefahren sein. Was nun stimmt?



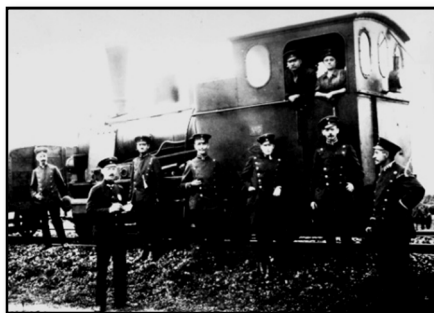
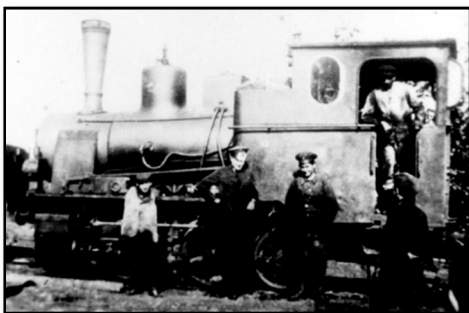
Innenansicht von der abgesenkten Mittelplattform aus

501 = 1920: 38 II = a 1927

(Achtung! Diese Nummernfolge und die Daten sind **nicht** bestätigt!!!)

1917: Dampflokomotive I

Für die Beförderung von Kohlenzügen auf der gleismäßig fertiggestellten, aber noch nicht elektrifizierten Straßenbahnstrecke Richtung Moers beschaffte die Krefelder Straßenbahn zunächst eine gebrauchte Dampflokomotive. Sie stammte von der Schrodaer Kreisbahn in der Provinz Posen (heute Polen). Mönchengladbach Quellen belegen für diese und auch für die Lokomotiven II bis IV (siehe 1918 – 1920) Einsätze im Kohlen-Zugverkehr von Moers über Krefeld und Willich bis Mönchengladbach.



Hersteller Orenstein & Koppel, Berlin-Drewitz

Baujahr 1902

Fabriknummer 879

Bauart Cn2t

Die Krefelder Loknummer I führte die Lokomotive nur buchmäßig. Sie war nicht an der Lokomotive angeschrieben.

Schrodaer Kreisbahn Nr. 5 = 1917: Krefeld (I) = 1924: vk. = Empfänger unbekannt

1917: Güter-Beiwagen 801 - 818

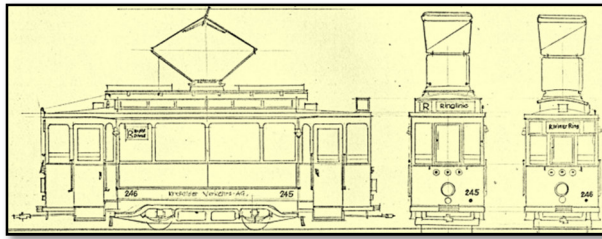
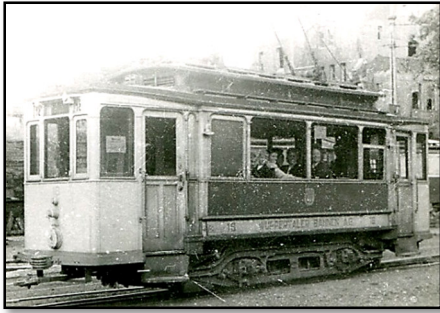
Diese Wagen wurden für Kohlentransporte auf der Strecke Richtung Moers eingesetzt.

- 801 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 802 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 803 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 804 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 805 (2x offener Güterwagen)= 1925: U zu Flachwagen = 1947: 856 II = a 1953
- 806 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 807 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 808 (2x offener Güterwagen)= 1925: U zu Flachwagen = 1947: 857 II = a 1953
- 809 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 810 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 811 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 812 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 813 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 814 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 815 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 816 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 817 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26
- 818 (2x offener Güterwagen)= a 1925/26

1918: Triebwagen 160 - 163

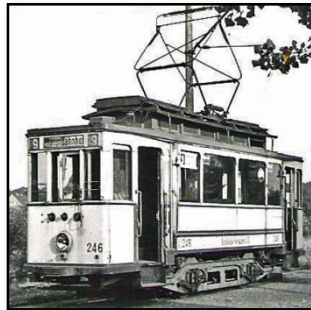
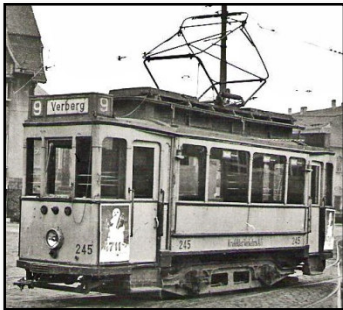
(gebraucht von Barmer Bergbahn, Wuppertal, dort Nrn. 57 - 60)

Die 1905 gebauten Triebwagen stammten ursprünglich von der Straßenbahn Elberfeld - Cronenberg - Remscheid. Dort trugen sie die Nummern 20 - 25. Erbaut wurden sie bei Herbrand & Co. in Köln. Nach Übernahme durch die Barmer Bergbahn 1909 erhielten sie Weyer-Fahrgestelle und Frischstrom-Schienenbremsen. Gleichzeitig bekamen sie die neuen Nummern 57 - 62. Nachdem zwischen 1910 und 1914 eine größere Anzahl an Weyer-Triebwagen neu beschafft wurden, waren die Fahrzeuge 57 - 60 überzählig und wurden 1918 nach Krefeld verkauft. Hier wurden sie zunächst als normale Fahrgasttriebwagen verwendet, ehe sie kurze Zeit später als Schlepptriebwagen in Straßenbahn-Güterzugdienste abwanderten. Für diesen Zweck waren sie angeschafft worden.



links *Ursprüngliches Aussehen der Fahrzeuge bei den Wuppertaler Bahnen mit zwei Lyrabügeln.*

rechts *Zeichnung des Zustandes in Krefeld mit den verschiedenen Fronten der Tw 245 II / 246 II (ab 1948)*



links *Tw 245 II, Betriebshof Wiedstraße, 1953*

rechts *Tw 246 II, Verberg, August 1954. Im Vergleich zum Tw 245 II (links) fällt die andere Frontpartie auf*



Reklame-Tw 246 II, um 1960



links *Reklame-Tw 246 II mit Werbung für eine andere auch heute noch bekannte Spirituose*

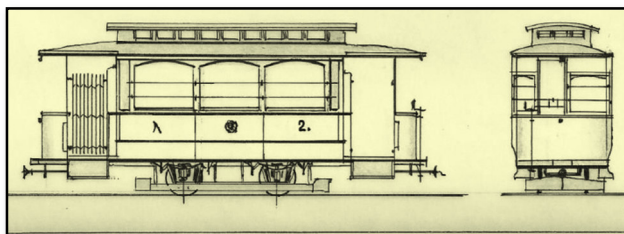
Mitte *Das bisher einzige Farbfoto, das die damalige graue Farbgebung der Arbeitswagen zeigt, 1964*

rechts *Atw 234 III, Betriebshof Wiedstraße, 1960*

ECR = BB 57	= 1918: Krefeld 160	= 1920: 252	= KV 1943
ECR = BB 58	= 1918: Krefeld 161	= 1920: 253	= KV 1943
ECR = BB 59	= 1918: Krefeld 162	= 1920: 254	= 1947: Atw 237 III
	= 1948: Tw 245 II	= 1958: Atw 234 III	= a 1962
ECR = BB 60	= 1918: Krefeld 163	= 1920: 255	= 1947: Atw 238 III
	= 1948: Tw 246 II	= 1958: Atw 246 II (Reklame-Tw)	= a 1964

1918: Beiwagen 1, 3, 4 und 10 II

Die Straßenbahn Skutari - Kadiköy im asiatischen Teil Istanbuls (damals Konstantinopel) bestellte 14 Trieb- und 16 Beiwagen. Der damalige Auftraggeber "Bergmann Electricitätswerke" vergab den Bauauftrag an die Sächsische Waggonfabrik in Werdau. Aufgrund einer Konzessionsentziehung durch die französischen Geldgeber im Jahr 1915 wurden die Fahrzeuge nicht in die Türkei geliefert.



Die Bogenfenster der Zeichnung (von Maximilian Hesse) können nicht stimmen (siehe Foto), es sei denn, die Fahrzeuge stammten aus verschiedenen Bauserien oder von verschiedenen Herstellern. Ob die Plattformen erst in Krefeld verglast wurden, lässt sich nicht mehr zweifelsfrei klären.

Hersteller	Waggonfabrik Elze
------------	-------------------

1 = 1920: 34 II = 1920: über Waggonfabrik Elze nach Istanbul
 3 = 1920: 35 II = 1920: über Waggonfabrik Elze nach Istanbul
 4 = 1920: 36 II = 1920: über Waggonfabrik Elze nach Istanbul
 10 II = 1920: 37 II = 1920: über Waggonfabrik Elze nach Istanbul

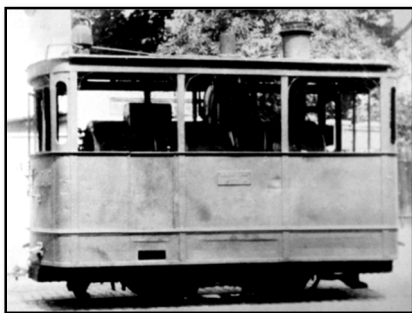
Einer dieser ungewöhnlich lackierten Wagen brachte es in Uerdingen zu einiger Berühmtheit:

Um 1919 lag die Endhaltestelle der Straßenbahn noch am Uerdinger Marktplatz. Dort befand sich ein Umsetzgleis. Der Beiwagen wurde dort abgekuppelt und der Triebwagen fuhr um ihn herum, um an der anderen Seite wieder anzukuppeln. Anscheinend hatte man aber diesmal vergessen, den Beiwagen richtig mit der Handbremse fest zu bremsen. So kam es, wie es kommen musste: Der Beiwagen rollte die leicht abschüssige Straße in Richtung Rheintor herunter. Dort passierte er den engen Durchlass ohne anzuecken und rollte unaufhaltsam auf das Rheinufer zu. Er kippte über die Kaimauer nach vorn und blieb glücklicherweise so hängen, dass er nicht vollständig in den Rheinfluten versank.

1918: Dampflokomotiven II und III

1920: Dampflokomotive IV

Über diese drei Kastendampflokomotiven, die ebenfalls für die Beförderung von Kohlenzügen auf der zukünftigen Straßenbahnstrecke nach Moers beschafft wurden, ist so gut wie nichts bekannt.



Die Krefelder Loknummern II bis IV führten die Lokomotiven nur buchmäßig. Sie waren nicht an den Lokomotiven angeschrieben.

1918: von ? = Krefeld II = 1922: vk. = Empfänger unbekannt
 1918: von ? = Krefeld III = 1922: vk. = Empfänger unbekannt
 1920: von ? = Krefeld IV = 1924: vk. = Empfänger unbekannt

1918: Güter-Beiwagen 819 - 824

- 819 offener Güterwagen (U aus Pferdebahnwagen 33) = a 1930
- 820 offener Güterwagen (U aus Pferdebahnwagen 34) = a 1930
- 821 offener Güterwagen = a 1931
- 822 offener Güterwagen = a 1931
- 823 offener Güterwagen = a 1931
- 824 offener Güterwagen = a 1931

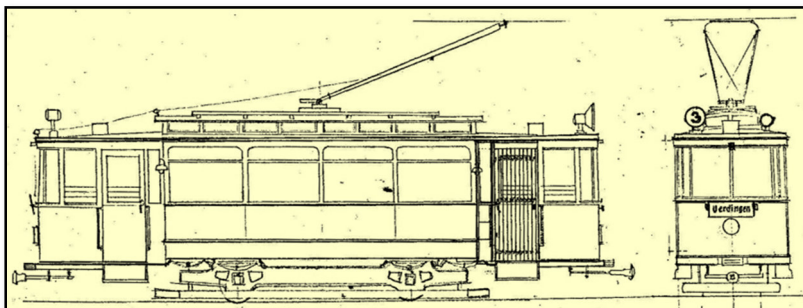
1918: Sommer-Beiwagen 49 und 50

Diese beiden Sommerwagen wurden 1918 gebraucht im Ausland (Belgien?) gekauft. Näheres ist nicht bekannt. Aufgrund der nur kurzen Zeit zwischen Beschaffung und Umbau zu Güter-Beiwagen ist es wahrscheinlich, dass nur die Fahrgestelle verwendet wurden. Ein Einsatz im Personenverkehr lässt sich (bisher) nicht belegen.

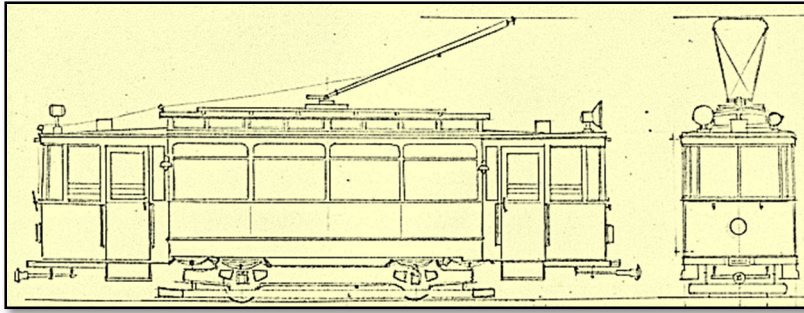
<i>Baujahr</i>	~ 1900
<i>Typ</i>	Zweiachser

- 49 = 1920: 1 III = 1920: U zu Güter-Beiwagen 829
- 50 = 1920: 2 III = 1920: U zu Güter-Beiwagen 830

1919: Triebwagen 164 - 167



Ursprungszustand bei Ankunft in Krefeld



Zustand bei Verkauf mit allseits geschlossenen Plattformen

Zu den Gründen der Beschaffung dieser Triebwagen siehe auch unter 1918: Beiwagen 1, 3, 4 und 10 II.

Ab 1918 wurden diese Wagen an verschiedene deutsche Verkehrsbetriebe verkauft, darunter auch Krefeld, das im Jahr 1919 vier Triebwagen erhielt. Im Jahr 1922 konnte Krefeld auf die Dienste der Triebwagen bereits wieder verzichten und verkaufte sie nach Schöneiche (bei Berlin) und Reutlingen. Über diese Fahrzeuge ist aufgrund der recht kurzen Einsatzdauer in Krefeld nur wenig bekannt.

Die Straßenbahn im sächsischen Zwickau bezog annähernd baugleiche Fahrzeuge, so dass die technischen Daten teilweise nachvollzogen werden können.

<i>Hersteller</i>	<i>Waggonfabrik Lindner, Ammendorf (bei Halle/Saale)</i>
<i>Länge</i>	<i>9.830 mm</i>
<i>Achsstand</i>	<i>2.800 mm</i>
<i>Fensterbreite</i>	<i>je 1.400 mm</i>
<i>Leistung</i>	<i>2 x 37 kW</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>24 Sitz- / 18 Stehplätze</i>

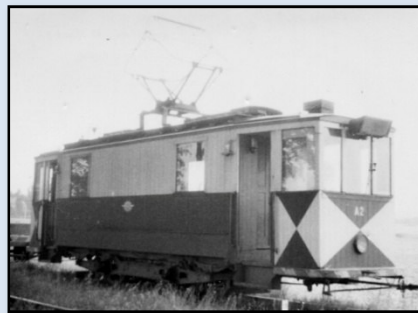
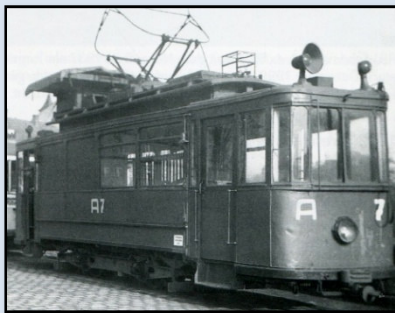
164	= 1920: 256	= 1924: vk.	= Reutlingen Bw 16 (zeitweise als Tw 28 in Betrieb)
165	= 1920: 257	= 1924: vk.	= Reutlingen Bw 15
166	= 1920: 258	= 1922: vk.	= Schöneiche Tw 6 = Atw A 6 = Atw A 1 = Atw A 91
167	= 1920: 259	= 1922: vk.	= Schöneiche Tw 7 = Atw A 7 = Atw A 2 = Atw A 92

Die nach Schöneiche verkauften Triebwagen

1922: *Triebwagen 258 und 259*
= *Schöneiche Tw 6 und 7*

In Schöneiche nutzte man die Wagen ab spätestens 1925 als Arbeitswagen. Wagen A7 erhielt dazu einen Turmaufbau. Wagen A6 diente später diesem Zweck (möglicherweise gab es einen - nicht belegbaren - Nummerntausch).

In den Jahren 1937 bzw. 1953 erhielten die Wagen einen neuen, kastenförmigen Holzaufbau und die Nummern A91 und A92. Während Wagen A92 im Jahr 1994 verschrottet wurde, befindet sich der A91 immer noch als Turmwagen im Einsatz.



links Turmwagen A 7 in Kalkberge, 1938
rechts nach Neuaufbau als Atw A 2



Atw A 92, vorher A 7 bzw. A 2, mit Holzaufbau und Schienenschleifeinrichtung, um 1975



links Turmwagen A 1 um 1960
Mitte und rechts Turmwagen A 91 in den Jahren 1990 und 2010

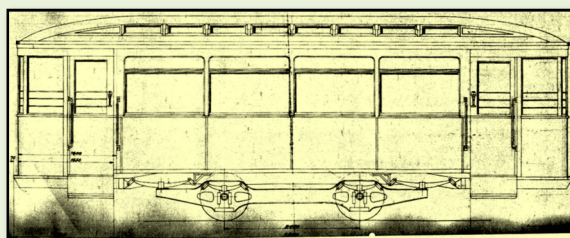
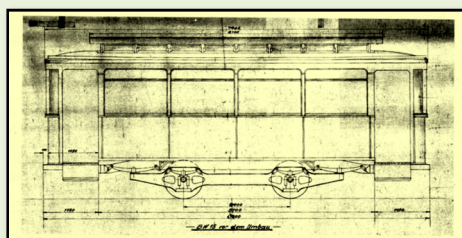
Länge über Kupplung	10.200 mm
Breite	2.050 mm
Achsstand	2.200 mm
Leergewicht	11,2 t

Krefeld Tw 258 = 1922: Schöneiche Tw 6 = 1925: U zu Turmwagen A 7 = 1933: NA
 = 1953: NA = 1956: Atw A 1 = 1966: Atw A 91

Krefeld Tw 259 = 1922: Schöneiche Tw 7 = 1925: Atw A 6 = 1937: NA
 = 1956: Atw A 2 = 1966: Atw A 92 = 1980: U zu Schleifwagen
 = 13.03.1993: abgestellt = 03.1994: verschrottet

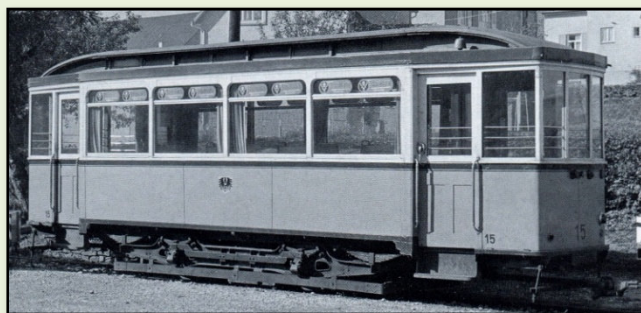
Die nach Reutlingen verkauften Triebwagen

1924: **Triebwagen 256 und 257**
 = Reutlingen Bw 16 und 15



links
rechts

Originalzustand
 Zustand nach Umbau mit Verlängerung der Plattformen und Dachumbau
 (jetzt "Schleppdach"), 1948



Beiwagen 15, vorher Krefeld Tw 257, ursprünglich Tw 165 und Farbgebung

Länge Wagenkasten	8.000 mm	nach U 1948: 9.040 mm
Breite	2.150 mm	
Achsstand	2.900 mm	
Platzangebot	22 Sitz- / unbekannte Anzahl Stehplätze	

Beiwagen Reutlingen 16 wurde in Reutlingen unter der Nummer 28 von 1927 bis 1934 als Triebwagen eingesetzt.

Es existieren jedoch (bisher) weder Abbildungen noch andere Belege.

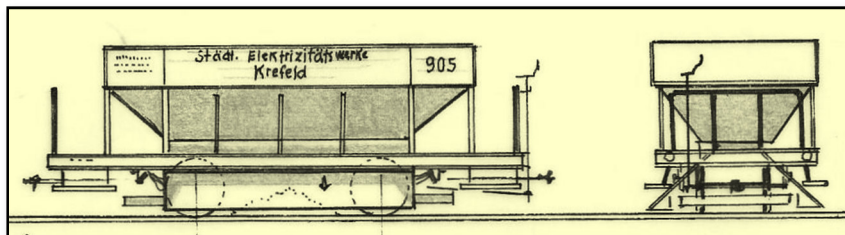
Krefeld Tw 257	= 1924: Reutlingen Bw 15	= 03.1964: verschrottet
Krefeld Tw 258	= 1924: Reutlingen Bw 16	= 1927: Triebwagen 28
	= 1934: Beiwagen 16	= 04.1950: verschrottet

1919: Güter-Beiwagen 825 - 828

825	2x offener Güterwagen	= 1947: 841 II = a 1948
826	2x offener Güterwagen	= 1947: 842 II = a 1948
827	2x offener Güterwagen	= 1947: 843 II = a 1948
828	2x offener Güterwagen	= 1947: 844 II = a 1948

1919: Privat-Güter-Beiwagen 901 - 906

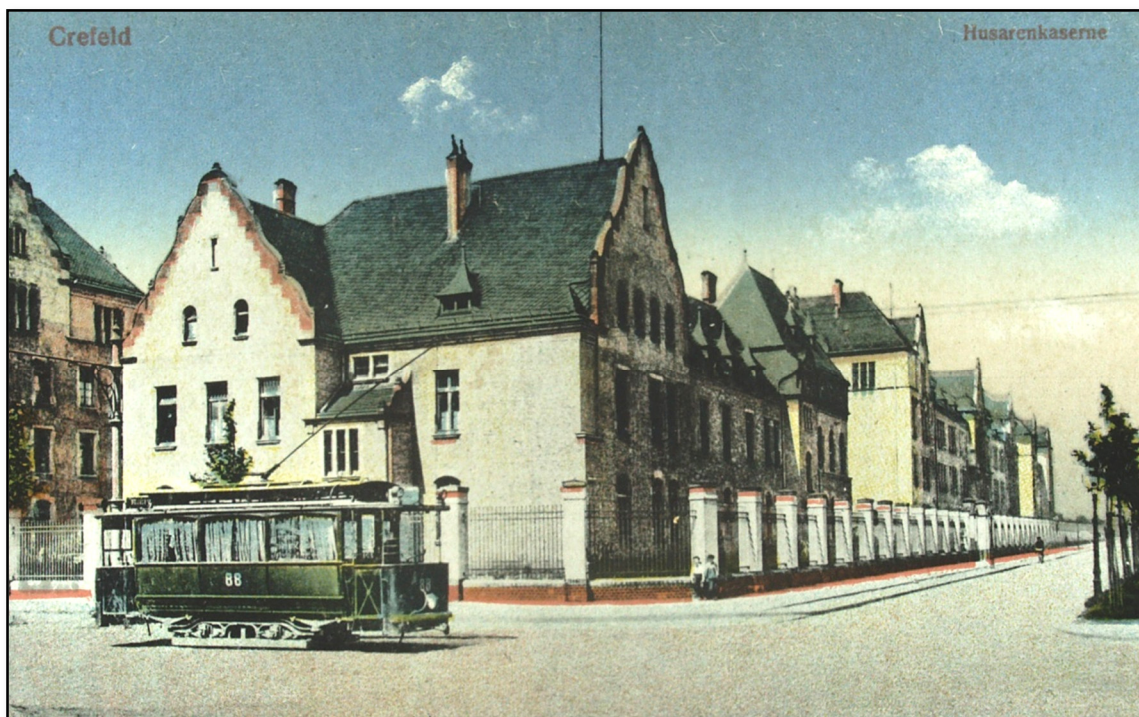
Mit diesen offenen Selbstentladewagen wurden Kohlen von der Zeche "Rheinpreussen" in Moers-Kapellen zum städtischen Elektrizitätswerk in der HansasträÙe (früher Kanalstraße) transportiert. Über seitliche Schüttrutschen fielen die Kohlen in unterirdische Vorratsbunker.



Kohlenzug mit Lok 238 III auf der HansasträÙe (früher Kanalstraße), 1948

Eigentümer: Städtisches Elektrizitätswerk

901	2x Kokswagen / Selbstentlader	= a 1960
902	2x Kokswagen / Selbstentlader	= a 1960
903	2x Kokswagen / Selbstentlader	= a 1960
904	2x Kokswagen / Selbstentlader	= a 1960
905	2x Kokswagen / Selbstentlader	= a 1960
906	2x Kokswagen / Selbstentlader	= a 1960



Triebwagen 88 an der Husarenkaserne (heute Westparkstraße/Girmesgath) um 1910