

Republik, Swing und Wirtschaftskrise

Die angeblich so goldenen zwanziger Jahre begannen mit ziemlichlichen Problemen. Der 1. Weltkrieg hatte deutliche Spuren hinterlassen. Zwar nicht durch Zerstörungen, aber durch eine hohe Anzahl Kriegsinvaliden, eine hohe Kindersterblichkeit und eine seit 1914 immer weiter fortschreitenden Inflation. Diese endete im Jahr 1923 mit einer Hyper-Inflation. Ein Straßenbahnfahrtschein konnte damals durchaus 300.000.000.000 Reichsmark kosten. Es gab Attentate auf führende Politiker, Arbeiteraufstände zum Beispiel im Ruhrgebiet und in Mitteldeutschland und zahlreiche aus dem niederschlagen der Revolten resultierende Tote.

Ab 1924 setzte ein wirtschaftlicher Aufschwung ein, die geforderten Reparationen aus dem Versailler Vertrag wurden der tatsächlichen Wirtschaftsleistung angepasst und das Verhältnis zu Frankreich normalisierte sich wieder. 1926 trat Deutschland den Völkerbund bei. Ein echter wirtschaftlicher Aufschwung kann aber nur in den Jahren 1926 – 1928 für Deutschland festgestellt werden.

Beendet wurden die „goldenen Zwanzigerjahre“ durch die durch den Börsenkrach von New York ausgelöste Weltwirtschaftskrise im Jahr 1929. Fazit: so golden waren die Zwanzigerjahre nicht!

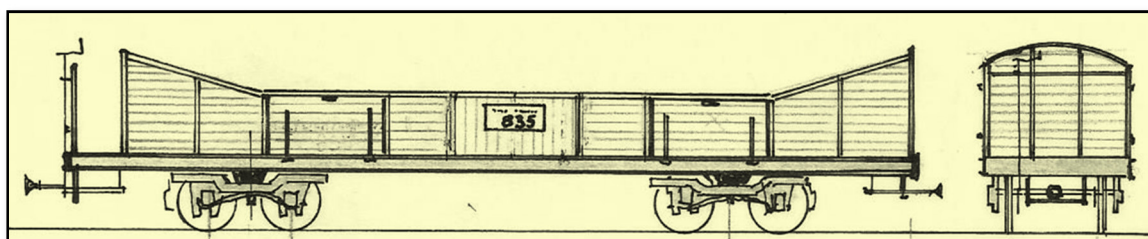


St. Tönis, Krefelder Straße, Ende der 1920er Jahre

1920: Güter-Beiwagen 829 und 830

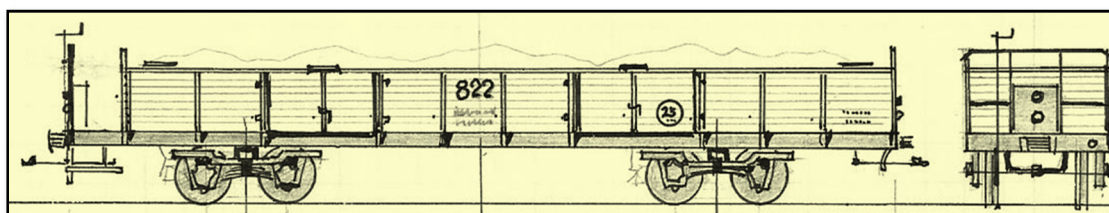
829 2x offener Güterwagen (U aus Bw 1 III) = 1947: 845 II = a 1952
 830 2x offener Güterwagen (U aus Bw 2 III) = 1947: 846 II = a 1962

1920: Güter-Beiwagen 831 - 836



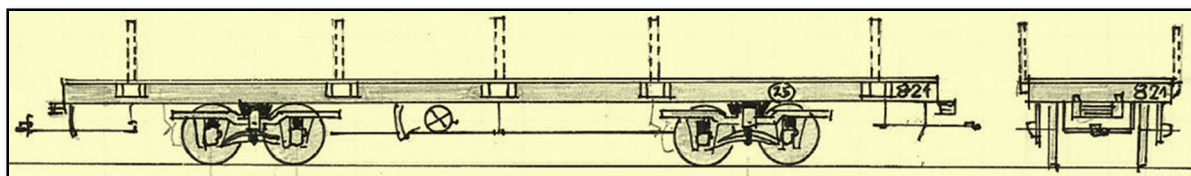
offener Güterwagen (große Kohlenlore) 835

Länge	10.680 mm
Breite	1.830 mm
Größte Höhe (Stirnwände)	ca. 1.700 mm
Bodenhöhe	700 mm
Drehgestellachsstände	2 x 970 mm
Drehzapfenabstand	6.000 mm



Großer Sandwagen 822 II, vorher Kohlenlore 822 II, ursprünglich offener Güterwagen 832

Länge	10.680 mm
Breite	1.830 mm
Bodenhöhe	920 mm
Drehgestellachsstände	2 x 970 mm
Drehzapfenabstand	6.000 mm
Ladefläche	17 m ²
Leergewicht	2,32 t
maximale Zuladung	15,0 t



Flachwagen 821 II, vorher offener Güterwagen 831.
Der Wagen 833 wurde in ähnlicher Form umgebaut.

Länge	10.420 mm
Breite	1.720 mm
Bodenhöhe	960 mm
Drehgestellachsstände	2 x 1.000 mm
Drehzapfenabstand	5.500 mm
maximale Zuladung	15,0 t

831	4x offener Güterwagen	= ? U zu Flachwagen	= 1947: 821 II = 1976: 851 IV
			= a 1981
832	4x offener Güterwagen	= 196?: U zu Sandwagen	= 1947: 822 II = a 1974
833	4x offener Güterwagen	= 1927: U zu Flachwagen 833	= 1947: 858 II
		= 1991: 401	
834	4x offener Güterwagen	= 1947: 823 II	= a 1973
835	4x offener Güterwagen	= 1947: 824 II	= a 1956
836	4x offener Güterwagen	= 1947: 825 II	= a 1953

1922: Güter-Beiwagen 837 - 842

1923: Güter-Beiwagen 843 - 857



Güter-Beiwagen 814 II, vorher 856

Hersteller	Bergische Stahl-Industrie, Remscheid Gebrüder Schöndorff, Düsseldorf
Länge	6.260 mm
Breite	~ 1.900 mm
Achsstand	2.750 mm



804 II (vorher 846), 805 II (vorher 847) und 815 II (vorher 857)

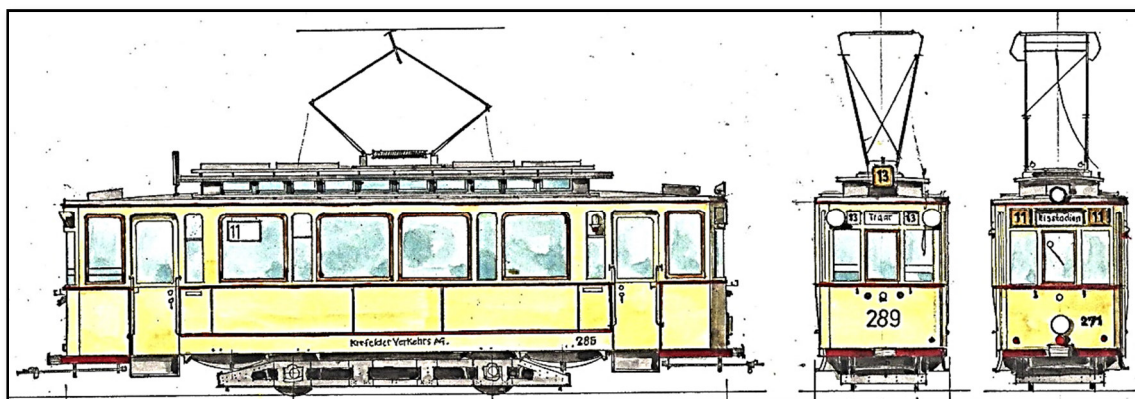
Länge	6.260 mm
Breite	1.900 mm
Achsstand	2.750 mm
Ladefläche	5,625 m ²
maximale Zuladung	10,0 t

837	2x offener Güterwagen	= 1947: 848 II = a 1952	
838	2x offener Güterwagen	= 1947: 849 II = a 1952	
839	2x offener Güterwagen	= 1947: 850 II = a 1957	
840	2x offener Güterwagen	= 1947: 851 III = a 1953	
841	2x offener Güterwagen	= 1947: 852 III = a 1962	
842	2x offener Güterwagen	= 1947: 853 II = a 1953	
843	2x offener Güterwagen	= 1947: 801 III = a 1957	
844	2x offener Güterwagen	= 1947: 802 II = a 1962	
845	2x offener Güterwagen	= 1947: 803 II = a 1957	
846	2x offener Güterwagen	= 1947: 804 II = 1957: vk.	= Empfänger unbekannt
847	2x offener Güterwagen	= 1947: 805 II = U zu Plattformwagen	= a 1981
848	2x offener Güterwagen	= 1947: 806 II = a 1965	
849	2x offener Güterwagen	= 1947: 807 II = U zu Brems sandwagen	= a 1974
850	2x offener Güterwagen	= 1947: 808 II = a 1967	
851	2x offener Güterwagen	= 1947: 809 II = a 1957	
852	2x offener Güterwagen	= 1947: 810 II = a 1965	
853	2x offener Güterwagen	= 1947: 811 II = a 1957	
854	2x offener Güterwagen	= 1947: 812 II = a 1962	
855	2x offener Güterwagen	= 1947: 813 II = a 1962	
856	2x offener Güterwagen	= 1947: 814 II = U zu Brems sandwagen	= a 1974
857	2x offener Güterwagen	= 1947: 815 II = U zu Plattformwagen	= a 1970

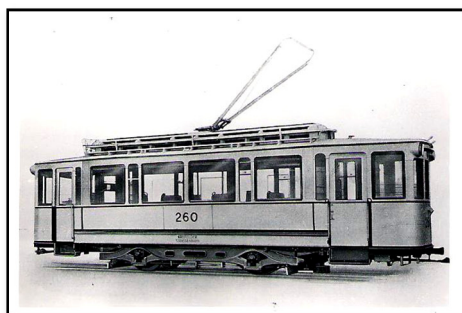
1923: Triebwagen 260 - 272

1924: Triebwagen 273 - 289

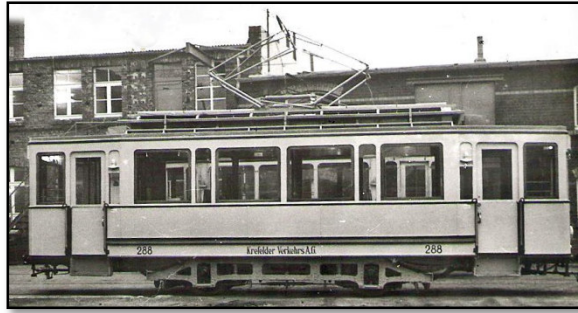
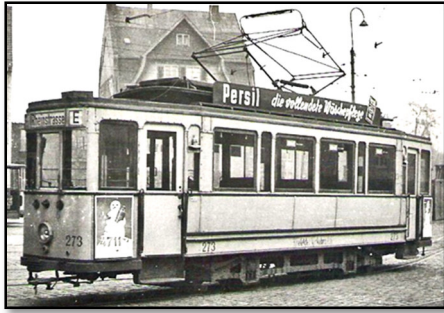
Die Triebwagen dieser Bauart waren mit einer Anzahl von 30 Fahrzeugen wahrlich stadtbildprägend. Nach ihrem Erzeuger wurden sie "Schöndorff-Wagen" genannt. Sie besaßen große Plattformen die mit Schiebetüren verschlossen wurden und sechs Seitenfenster, von denen man die beiden schmalen herablassen konnte. Das Fahrgestell war in einem Stück aus Elektroguss hergestellt. Der Schleifringfahrerschalter neuester Bauart hatte 11 Fahr- und 7 Bremsstufen. So war die bisherige Druckluftbremse verzichtbar.



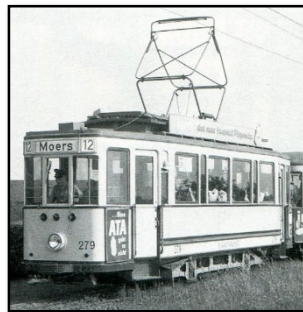
Die Abbildung zeigt den Zustand der Fahrzeuge jeweils links vor und rechts nach 1945



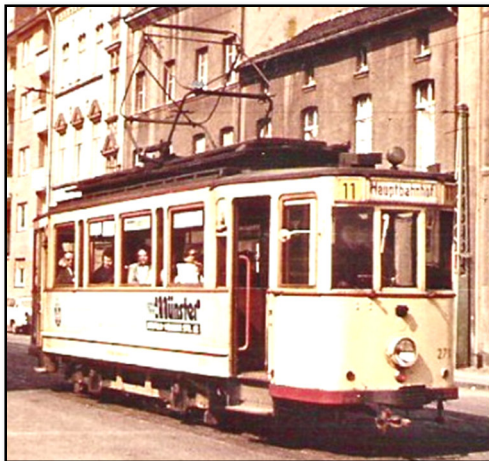
links Tw 260 im Ablieferungszustand (Werkaufnahme), 1923
rechts Tw 284, vermutl. Moerser Straße, um 1930



links Tw 273, Betriebshof Wiedstraße, 1952
rechts Tw 288, Betriebshof Wiedstraße, 1955



Der "Schöndorff-Wagen" war im ganzen Krefelder Straßenbahnnetz heimisch. Man traf ihn am Stadtwald genauso wie in Traar, in Willich oder Fischeln. Alle Aufnahmen dieser Reihe sind zwischen 1958 und 1962 entstanden.



links Alles nicht mehr da: Tw 279, Nordwall/Hubertusstraße, 1964
rechts Atw 276 II, Betriebshof Wiedstraße, 1967



links die ursprüngliche Gestaltung der Innendecke mit vier einzelnen Glühlampen
rechts Spätere Deckengestaltung mit weißer Resopalverkleidung und 8 Schalenleuchten



1 St.Tönis	17 Verberg
2 Fischeln	18 Stadtwald
3 Obergplatz	19 Hauptbhf.
4 Königshof	20 Uerdingen
5 Kap.Kloster	21 Westbahnhf.
6 Hüls	22 D.E.W.
7 Rheinhafen	23 Bockum
8 Linn	24 Friedhof
9 Oppum	25 Grotenburg
10 Großmarkt	26 Rheinstr.
11 Schiefbahn	27 Eisstadion
12 M.Gladbach	28 Amtsgericht
13 Willich	29 Ring
14 Krefeld	30 Sonderwg.
15 Moers	31 Dienstwg.
16 Traar	32 Werkst.Wg.
	33 Westbhf.

1 St.Tönis	17 Verberg
2 Fischeln	18 Stadtw.
3 Obergpl.	19 Hauptbf.
4 Königsh.	20 Uerdingen
5 Kap.Klost.	21 H'budberg
6 Hüls	22 D.E.W.
7 Rheinhf.	23 Bockum
8 Linn	24 Friedhof.
9 Oppum	25 Grotenbg.
10 Großmkt.	26 Rheinstr.
11 Schiefb.	27 Eisstad.
12 M.Gladb.	28 Amtsggr.
13 Willich	29 Ring
14 Krefeld	30 Sonderw.
15 Moers	31 Dienstw.
16 Traar	32 Werkst.W.
	33 Westbhf.

links Das Ende: Tw 272 während der Verschrottung, späterer Betriebshof Weeserweg, 1964
Mitte und rechts Übersicht über die Rollbandanzeigen, angebracht in den Führerständen der "Schöndorffwagen"

Hersteller	Schöndorff / AEG
Achsfolge	Bo
Länge	10.170 mm
Breite	2.150 mm
Achsstand	3.000 mm
Leistung	2 x 55,5 kW
Leergewicht	13,5 t
Platzangebot	22 Sitz- / 25 Stehplätze

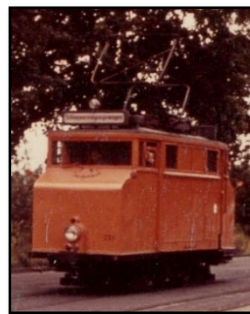
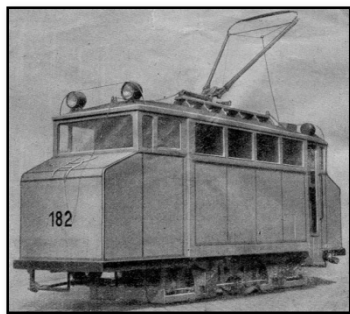
- 260 = KV 1943
- 261 = 1947: 285 II = a 1964
- 262 = 1947: 273 II = a 1964
- 263 = KV 1943
- 264 = 1947: 276 II = 1965: Atw 276 II = a 1969
- 265 = 1947: 277 II = a 1964

266	= KV 1945
267	= 1947: 282 II = a 1964
268	= KV 1943
269	= KV 1943
270	= KV 1945
271	= a 1964
272	= a 1964
273	= KV 1943
274	= a 1964
275	= a 1964
276	= KV 1943
277	= KV 1945
278	= a 1964
279	= a 1964
280	= a 1964
281	= a 1964
282	= KV 1943
283	= a 1964
284	= KV 1945
285	= KV 1943
286	= a 1964
287	= a 1964
288	= 1965: Atw 288 = a 1966
289	= 1947: 284 II = a 1964

1924: Arbeits-Tw (Schienenreinigungswagen) 182

Zur Säuberung der Schienenrillen von in der Straße verlegten Gleisen nutzte man dieses Fahrzeug. Ein Schienenkratzer löste den Dreck in den Rillen, der anschließend wie von einem Staubsauger in den Wagen gesogen wurde. Im Wageninneren fand sich ein großer Tank für den aufgesaugten Schmutz. War der Schmutztank voll, konnte der Wagen auf einer Grube entleert werden. Die Arbeitsgeschwindigkeit des Fahrzeuges war begrenzt und lag bei etwa 20 km/h.

Verzögerungen im Betriebsablauf der planmäßigen Straßenbahnen waren die Folge. Heute werden zu diesem Zweck straßengängige Fahrzeuge genutzt, die flexibler einsetzbar sind und den Gleisbereich schnell verlassen können, wenn sich ein Straßenbahnfahrzeug nähert. Hersteller sowohl der Schienenfahrzeuge als auch der heute verwendeten Straßenfahrzeuge ist die Firma Schörling (heute Schörling Rail Tech) in Hannover.



links Aufnahme aus einem Artikel der "Verkehrstechnik", Jahrgang 1924
 Mitte Atw 233 II auf der St.-Anton-Straße, Höhe Preußenring, 1963
 rechts Atw 233 II, Aufnahmeort unbekannt, 1963

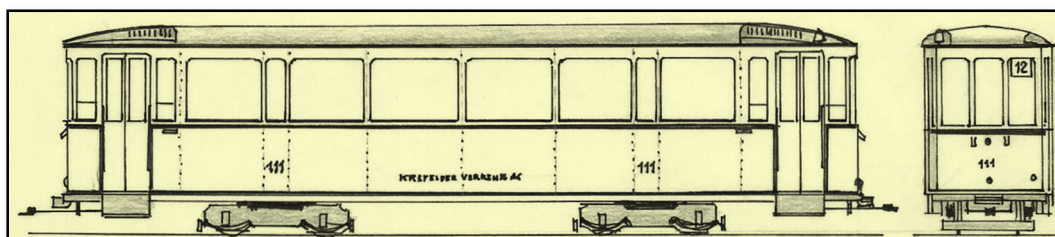


Atw 233 II, vollverkleidet als Werbewagen für den Zirkus "Belli", Betriebshof Wiedstraße, Ende 1940er-/Anfang 1950er Jahre

Hersteller	Schörling, Hannover
Bemerkung	Spitznamen: "Säugling", "Staubsauger" und "Tuut-Lektrisch"

182 = 1947: 233 II = a 1965

1925: Beiwagen 115 II, 117 II und 118 II



Beiwagen 111 II, vorher 115 II



links *Bw 102 III, vorher 112 II, ursprünglich 117 II, Deutscher Ring/
Hauptbahnhof, 1962*

rechts *der selbe Wagen, leider verunreinigt, rechts hinter der Tür der ehemalige
Schaffnerplatz, 1968*



Bw 106 II, vorher 111 II, ursprünglich 115 II, Ostwall, vor dem Hauptbahnhof, 1965



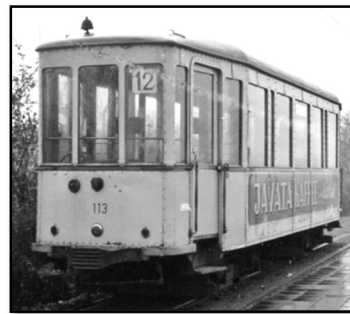
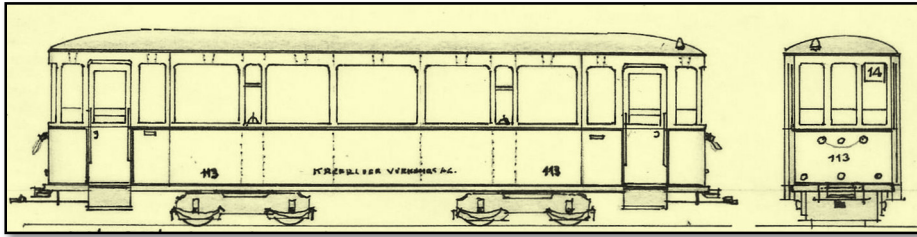
Ebenfalls Bw 106 II, vorher 111 II bzw. 115 II, Deutscher Ring/Hauptbahnhof, 1970

Hersteller

Schöndorff, Düsseldorf

115 II = 1947: 111 II = 1960: U zu 106 II = a 1974
 117 II = 1947: 112 II = 1957: U zu 102 III = a 1971
 118 II = 1947: 132 II = 1961: U zu 107 II = a 1975

1925: Beiwagen 136 und 137

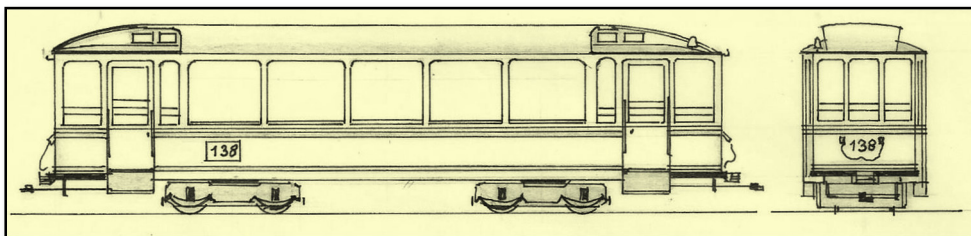


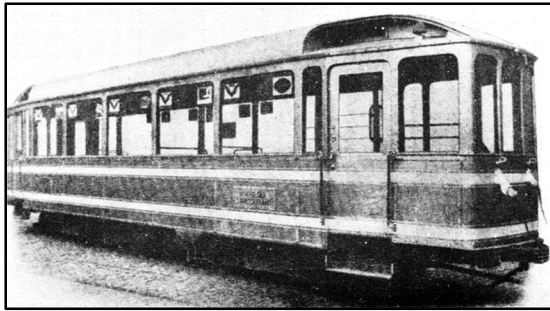
links Bw 113 II, vorher 137, Deutscher Ring/Hauptbahnhof, 1960
rechts der selbe Bw, Traar, 1960

Hersteller	Schöndorff, Düsseldorf
------------	------------------------

136 = 1947: 131 III = a 1948 (Kriegsbeschädigung)
137 = 1947: 113 II = a 1964

1925: Beiwagen 138 - 140

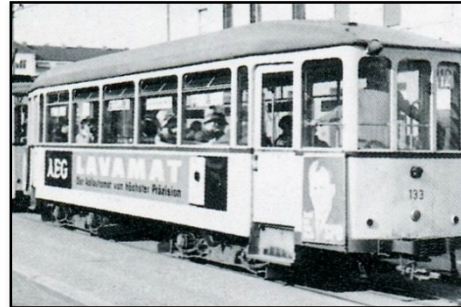




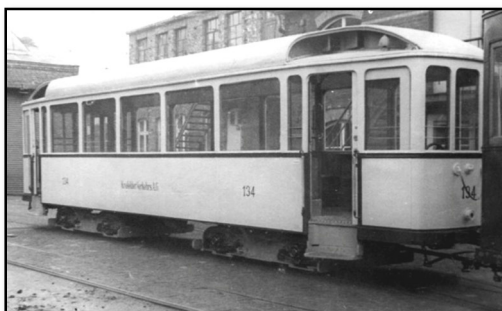
Beiwagen 138 in blauer Lackierung mit edelstahlfarbenen Zierstreifen (Originalfarbe des Wagenkastens). Spitzname: "Schwan im Blauband"



Beiwagen 140 mit teilweise pappeverkleideten Fensteröffnungen in der Nachkriegszeit



links Linke Seite des 1964 umgebauten Bw 100, vorher 133 III, ursprünglich 138, hier bereits ausgeleitet nach seiner Ausmusterung, Weeserweg, 1969
rechts Bw 133 III, vorher 138, 1960

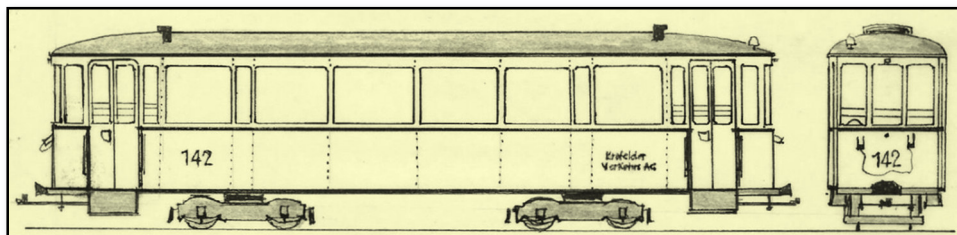


links Bw 134 II, vorher 139, Betriebshof Wiedstraße, 1954
rechts Derselbe Bw auf dem Weg nach Moers (Linie 12), 1960

Hersteller	Talbot, Aachen
Bemerkung	Bw 138 hatte einen Aufbau aus rostfreiem Stahl ("Nirosta")

138 = 1947: 133 III = 1964: U zu Bw 100 (rechts Falttüren) = a 1969
 139 = 1947: 134 II = a 1964
 140 = 1947: 135 II = a 1964

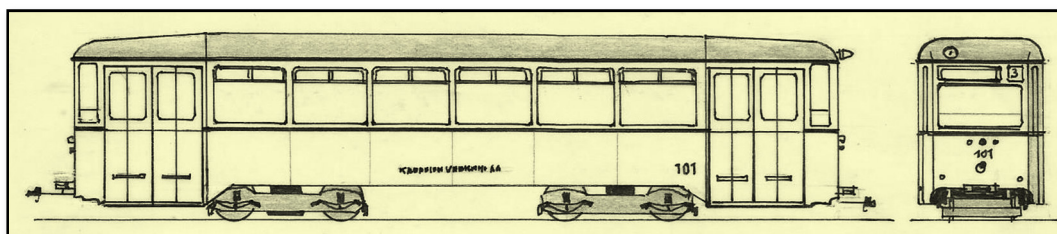
1925: Beiwagen 141 II - 143 II



Beiwagen 142 II



Bw 136 II, vorher 141 II, Betriebshof Wiedstraße, 1954



Beiwagen 101 III, vorher 137 II

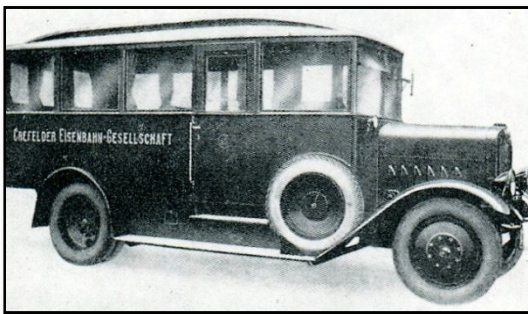


Bw 101 III in seiner Funktion als Ausstellungswagen für die "Historische Verkehrsmittelschau", Betriebshof Weeserweg, Tag der offenen Tür, Mai 1973

<i>Hersteller</i>	<i>Uerdingen</i>
-------------------	------------------

141 II = 1947: 136 II = a 1964
 142 II = 1947: 137 II = 1957: U zu Bw 101 III = a 1970
 = 1970: Ausstellungs-Bw 101 III
 143 II = KV 1943

1925: Omnibusse der Krefelder Eisenbahn (KEG) 1 - 3



Werksaufnahme Uerdingen, 1925

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing / Aufbau Uerdingen</i>
-------------------	-----------------------------------

1 = 1934: Umbau zum Expressgutwagen = KV 1943 oder 1945
 2 = 1934: vk. = zum Reichsautobahnbau
 3 = 1934: vk. = zum Reichsautobahnbau

1925: Omnibusse der Krefelder Eisenbahn (KEG) 4 - 6

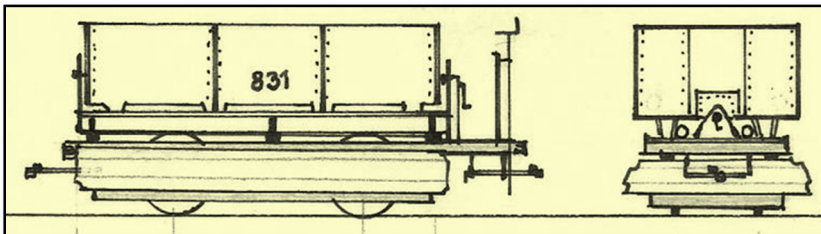


Omnibusse KEG 4, 5 und 6 bei ihrer Vorstellung

Hersteller	Büssing / Aufbau Uerdingen
------------	----------------------------

4	=	1934: vk.	= zum Reichsautobahnbau
5	=	1934: vk.	= zum Reichsautobahnbau
6	=	1934: vk.	= zum Reichsautobahnbau

1925: Güter-Beiwagen 858 - 863



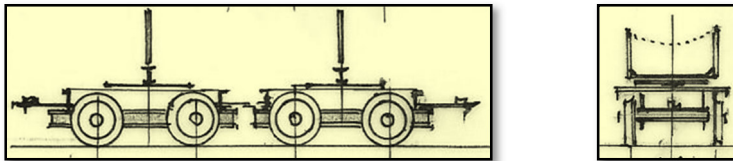
Güter-Beiwagen 831 II, vorher 858



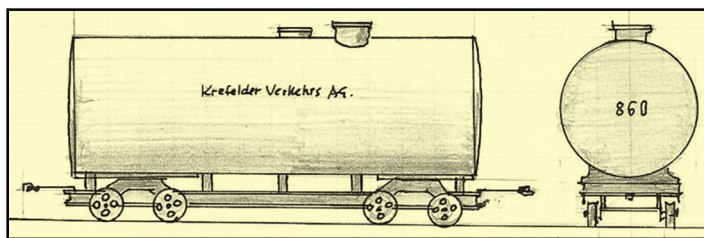
Güter-Beiwagen 835 II, vorher 862

858	2x offener Güterwagen / Selbstentlader	= 1947: 831 II = a 1968
859	2x offener Güterwagen / Selbstentlader	= 1947: 832 II = a 1968
860	2x offener Güterwagen / Selbstentlader	= 1947: 833 II = a 1974
861	2x offener Güterwagen / Selbstentlader	= 1947: 834 II = a 1968
862	2x offener Güterwagen / Selbstentlader	= 1947: 835 II = a 1974
863	2x offener Güterwagen / Selbstentlader	= 1947: 836 II = a 1968

1925: Güter-Beiwagen ohne Nummern



Schienentransportwagen 851 II und 861 III, beide vorher ohne Nummern



Güter-Beiwagen 860 II, vorher ohne Nummer

Länge	~ 6.000 mm
Kesseldurchmesser	~ 2.100 mm



Schienentransportwagen 860 II, Gleisbaulager Weeserweg, 1968

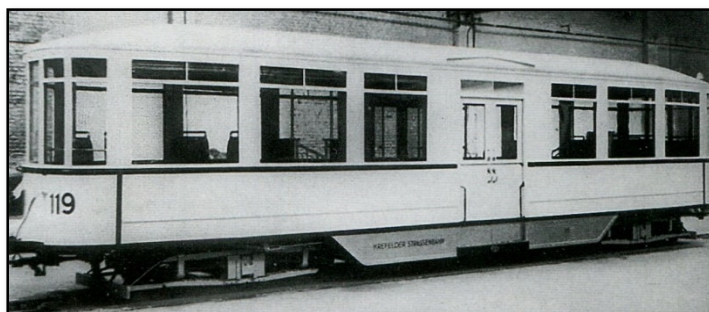
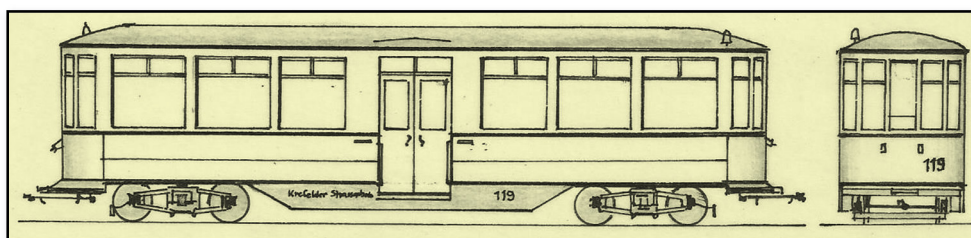
Alle Wagen waren zweiteilig und bestanden aus jeweils zwei zweiachsigen Fahrgestellen.

ohne Nr.	Schienentransportwagen	= 1947: 859 II = a 1965	
ohne Nr.	Schienentransportwagen	= 1946: U zu Kesselwagen	= 1947: 860 II
		= 1952: U zu Schienentransportwagen	= a 1968
ohne Nr.	Schienentransportwagen	= 1953: 861 III = a 1968	

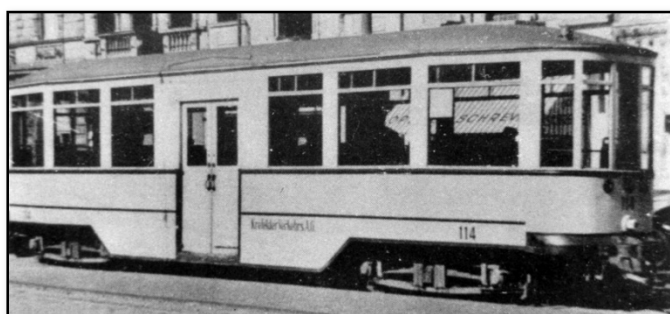
1926: Beiwagen 116 II

116 II = KV 1943

1926: Beiwagen 119 II



Bw 119 II, Betriebshof Wiedstraße, 1930

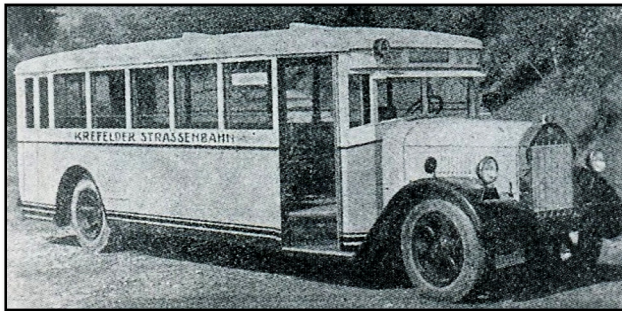


Bw 114 II, vorher 119 II, Ostwall/Rheinstraße, 1955

Hersteller	Schöndorff, Düsseldorf
Typ	Mitteinstieg-Beiwagen
Spitzname	"U-Boot"

119 II = 1947: 114 II = a 1961

1927: Omnibus 1



Hersteller	Mercedes
Typ	"großer Mercedes"

1 = a 1934

1927: Omnibusse 2 - 6

1928: Omnibusse 7 - 9

1929: Omnibus 10



Omnibus 7

Hersteller	Mercedes
Typ	"kleiner Mercedes"

2	= a 1934
3	= a 1934
4	= a 1934
5	= a 1934
6	= a 1934
7	= a 1934
8	= a 1934
9	= a 1934
10	= a 1934

1928: Omnibusse der Krefelder Eisenbahn (KEG) 7 und 8

Hersteller	Mercedes
Typ	M 16 (Motorbauart)

7	= a 1934
8	= 1934: 28 = 1934: KREVAG 28 = KV 1943 oder 1945

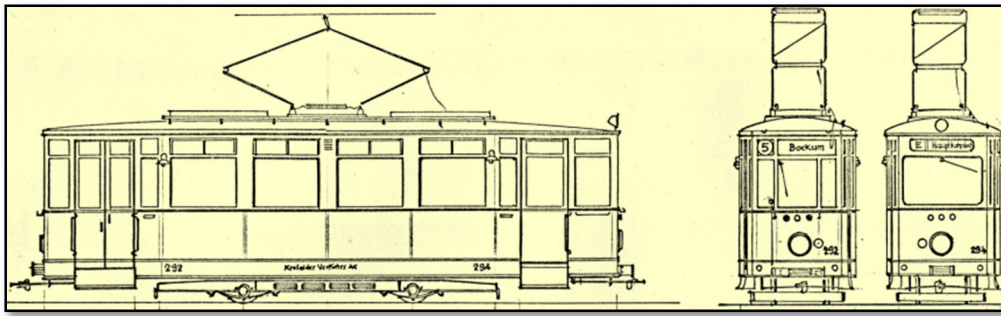
1929: Triebwagen 290 - 294

1930: Triebwagen 295 und 296

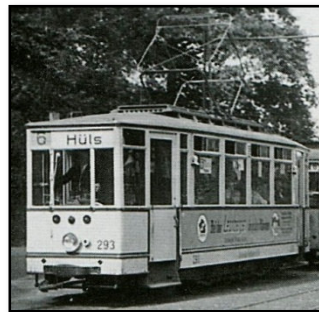
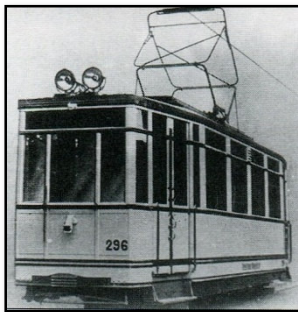
Der "Glaswagen", damals auch "Albertwagen" (nach dem damaligen Straßenbahndirektor) genannt, wurde ursprünglich für Normalspur (1.435 mm) geplant. Er sollte auf der Strecke Krefeld - Schirrhof - Kliebruch - Hohe Linden/Stadtwald - Verberg, Kirche - Bruchhöfe - Hohenbudberg West - Mühlenberg - Rheinhausen eingesetzt werden. Für diese Fernlinie erhielt er eine sehr bequeme Ausstattung. Zu seiner Zeit war dieses Fahrzeug einer der modernsten Straßenbahnwagen Deutschlands.

Im Jahr 1929 wurde das Projekt, für das im Raum Krefeld bereits erhebliche Bauleistungen erbracht wurden, auf Eis gelegt. Die Wagenkästen wurden deshalb bereits beim Hersteller auf meterspurige Fahrgestelle umgesetzt. Ihr Einsatz erfolgte recht freizügig im gesamten Netz.

Anfang der 1950er Jahre ersetzte man die Doppelschiebetüren durch einfache Schiebetüren. Später erhielten die Wagen 291 und 295 Düwag-Falлтüren.



Zeichnung mit der ursprünglichen und der späteren Frontgestaltung und den beiden verschiedenen Schiebetüren vor/nach Umbau



links Tw 296 (Ursprungszustand)
Mitte Tw 293
rechts Tw 295 (mit Düwag-Falldüren)



Einblicke in das Innere des Tw 291. Aufgrund der bequemen Sitze und der großen Fenster waren sie sehr beliebt.



Während des Umbaus der Wartehalle in St. Tönis, Wilhelmplatz (wegen der breiteren Gelenkwagen musste die alte gegen eine neue schmalere getauscht werden) diente Tw 292 vom 21.02. bis zum 02.03.1967 als Zeitungskiosk.



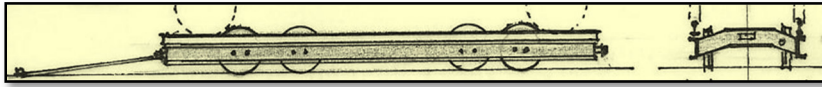
links Tw 291 mit Düwag-Falldüren, Betriebshof Wiedstraße, 1968

rechts Tw 292 noch mit den originalen Türen, Betriebshof Wiedstraße, 1968

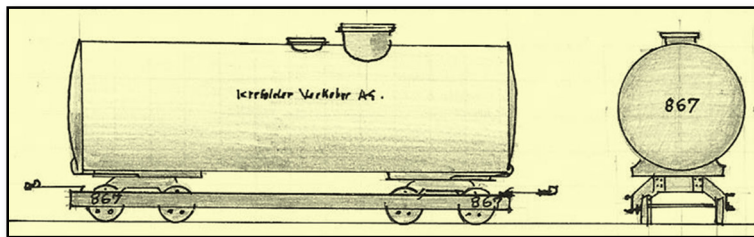
Hersteller	Waggonfabrik Uerdingen
Länge über Wagenkasten	10.360 mm
Breite	2.200 mm
Höhe	3.200 mm
Länge der Plattformen	je 1.760 mm
Radstand	3.000 mm
Leergewicht	12,2 t

290 = 1947: 294 II = a 1969
 291 = a 1969
 292 = a 1969
 293 = a 1969
 294 = KV 1943
 295 = a 1969
 296 = KV 1943

1929: Arbeits-Beiwagen ohne Nummer



Rollwagen 867, vorher ohne Nummer



Kesselwagen, auf Rollwagen 867 aufgebaut (von 1946 bis 1952)

Länge	6.000 mm
Kesseldurchmesser	~ 1.600 mm

ohne Nr. 4x Rollwagen zum Transport regelspuriger Wagen = 1946: U zu Kesselwagen
 = 1947: 867 = 1952: U zu Rollwagen = a 1971

1929: Güter-Beiwagen (Leihfahrzeuge aus Mönchengladbach)

Baujahre 1917 - 1920 / in Krefeld nicht umgenummert / Einsatz vom 06.11.1929 bis zum 26.11.1929

280	2x offener Güterwagen	= 1929: zurück nach Mönchengladbach
281	2x offener Güterwagen	= 1929: zurück nach Mönchengladbach
282	2x offener Güterwagen	= 1929: zurück nach Mönchengladbach
284	2x offener Güterwagen	= 1929: zurück nach Mönchengladbach
286	2x offener Güterwagen	= 1929: zurück nach Mönchengladbach
288	2x offener Güterwagen	= 1929: zurück nach Mönchengladbach
291	2x offener Güterwagen	= 1929: zurück nach Mönchengladbach