

2. Weltkrieg und Wiederaufbau

Die 1940er Jahre begannen mit einem fast 5 Jahre andauernden Krieg, der eine Unmenge Menschenleben kostete, zerstörte Städte und neue Grenzen hinterließ. Die Gräueltaten Nazi-Deutschlands hatten verheerende Luftangriffe durch die alliierten Streitkräfte zur Folge. Auch Krefeld blieb davon nicht verschont. In der Nacht vom 22. auf den 23. Juni 1943 erfolgte ein solcher Großangriff auf Krefeld. Nur mühsam kann Stadtverkehr wieder ans Laufen. Dies geschah jedoch zum Teil schon sehr zügig nach den Angriffen. Fuhr die Straßenbahn sehr schnell wieder, war das ein Zeichen, dass es weiterging. Ein nicht zu unterschätzender psychologischer Gedanke in der damaligen Zeit.

Die Nachkriegszeit von Hunger, Entbehrungen und Mangel geprägt. Notdürftig zusammengeflückte Fahrzeuge erbrachten Höchstleistungen und wurden bis an die Grenze ihrer Belastungsfähigkeit strapaziert.



So wie hier auf der Hohenzollernstraße sah es vielerorts in Krefeld nach dem Luftangriff in der Nacht vom 22. auf den 23. Juni 1943 aus.

1940: Triebwagen 420 und 421

(gebraucht aus Wuppertal, dort 20 und 21)

Diese beiden Fahrzeuge kamen von den Wuppertaler Bahnen, vorher Barmer Bergbahn. Es handelte sich um vierachsige typische Überlandbahnwagen. Mit 10 dieser Triebwagen nahm die Barmer Bergbahn 1902 den elektrischen Betrieb vom Barmer Toelleturm nach Müngsten auf. Holzvertäfelung im Innenraum und je nach Fahrtrichtung umklappbare, gepolsterte Rücklehnen boten einen gediege-nen Eindruck. Die Wagen konnten einen amerikanischen Einfluss im Aussehen nicht verleugnen. Denn ihr Hersteller Böker war die deutsche Vertretung der St. Louis Car Comp. aus den USA.

Leider hatte Krefeld nicht lange etwas von diesen Fahrzeugen. Bereits 1943 (vermutlich beim Großangriff auf Krefeld in der Nacht vom 22. auf den 23. Juni) gingen beide Wagen verloren und wurden als Kriegsverlust abgeschrieben. Vom Einsatz in Krefeld existieren (bislang) keine Bilder.



Die nach Krefeld verkauften Fahrzeuge dürften in etwa so ausgesehen haben wie auf diesem Bild (in Wuppertal-Cronenberg).

Hersteller	Böker & Cie. / Siemens & Halske
Baujahr	1902
Länge	11.000 mm
Breite	2.100 mm
Höhe	4.800 mm
Gewicht (leer)	17,5 t
Motorleistung	2 x 44 kW
Platzangebot	25 Sitzplätze / 32 Stehplätze

Wuppertal 20 = Krefeld 420 = KV 1943

Wuppertal 21 = Krefeld 421 = KV 1943

1941: Omnibusse 54 - 58

<i>Hersteller</i>	<i>Krupp / Aufbau Uerdingen</i>
<i>Typ</i>	<i>M 113</i>
<i>Leistung</i>	<i>60 kW</i>

54	= KV 1943 oder 1945
55	= KV 1943 oder 1945
56	= KV 1943 oder 1945
57	= 1948: 8 IV = a 1952
58	= 1948: 9 IV = a 1952

1941: Omnibus 59

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing</i>
<i>Typ</i>	<i>LD 105 / Trambus</i>
<i>Bemerkung</i>	<i>Ob es sich bei diesem Fahrzeug um den Typ 500 T (Baujahr 1940) mit einem auf eine Leistung von 77 kW gesteigerten LD 6-Dieselmotor oder um den Typ 4500 T (Baujahr 1941) mit 79 kW handelt, lässt sich heute nicht mehr zweifelsfrei feststellen.</i>
<i>Leistung</i>	<i>77 kW</i>

59	= KV 1943 oder 1945
----	---------------------

1943: Leih-Triebwagen 9830 - 9839
(von SNCV, Belgien)



links Triebwagen 9834, Krefeld, Ostwall, 1944

rechts Triebwagen 9839, Mönchengladbach am Hauptbahnhof, 1944

Während des Zweiten Weltkrieges kamen 10 Triebwagen und 10 dazu passende Beiwagen der belgischen "Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux" (Nationale Kleinbahn-Gesellschaft, SNCV) nach Krefeld. Ihr Einsatz auf der Strecke der Linie 14 über Willich, Schiefbahn und Neersen nach Mönchengladbach ist bildlich belegt. Jedoch sind nur zwei Abbildungen mit zwei verschiedenen Triebwagen bekannt. Die belgische Fahrzeuggeschichte der SNCV bestätigt aber Anzahl und Typ der Fahrzeuge. Die Auflistung in den Tabellen dieser Fahrzeuggeschichte dürfte mit ziemlicher Sicherheit den Tatsachen entsprechen. Hier nun die Beschreibung der Fahrzeuge nach belgischen Unterlagen:

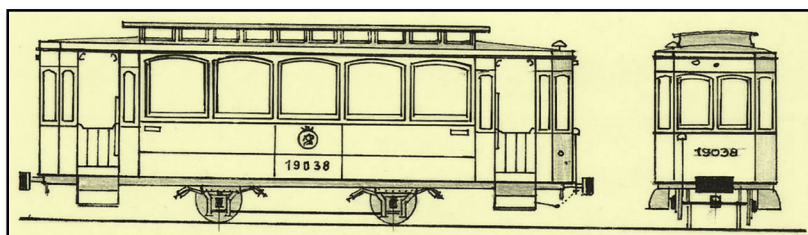
Die Triebwagen wurden von der SNCV am 9. Oktober 1929 bestellt und während des Jahres 1930 von der Waggonfabrik "SA des Forges et Ateliers de Seneffe" geliefert.

Ungewöhnlicherweise (für Belgien) besaßen die 10 Triebwagen Motoren und Widerstandsbremsen von Siemens. 1939 wurden alle Wagen aus der SNCV-Gruppe Centre I (Charleroi) nach Lüttich/Liège umgesetzt. Hier wurden die ursprünglich vorhandenen Fronttüren ausgebaut. Einige Triebwagen wurden im Winter 1940/41 nach Namur umgesetzt. Im Jahr 1943 wurde die gesamte Serie nach Krefeld abkommandiert. Hier wurde Tw 9832 im Bombenhagel zerstört und die Tw 9836 und 9837 sehr stark beschädigt. Sie wurden wie die unbeschädigt gebliebenen anderen sieben Triebwagen 1945 zurückgegeben, aber 1953/54 - ohne je instand gesetzt worden zu sein - ausgemustert. Die sieben anderen wurden 1957 - 1959 verschrottet.

<i>Hersteller</i>	<i>Société Anonyme des Forges et Ateliers de Seneffe, Seneffe, Belgien</i>
<i>Elektrische Ausrüstung</i>	<i>Siemens</i>
<i>Baujahr</i>	<i>1930</i>
<i>Länge über Puffer</i>	<i>10.446 mm</i>
<i>Länge über Wagenkasten</i>	<i>9.520 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.200 mm</i>
<i>Höhe</i>	<i>3.410 mm</i>
<i>Achsstand</i>	<i>2.800 mm</i>
<i>Raddurchmesser</i>	<i>860 mm</i>

SNCV 9830	= 1943: nach Krefeld = 1945: zurück an SNCV
SNCV 9831	= 1943: nach Krefeld = 1945: zurück an SNCV
SNCV 9832	= 1943: nach Krefeld = KV 1943 oder 1945
SNCV 9833	= 1943: nach Krefeld = 1945: zurück an SNCV
SNCV 9834	= 1943: nach Krefeld = 1945: zurück an SNCV
SNCV 9835	= 1943: nach Krefeld = 1945: zurück an SNCV
SNCV 9836	= 1943: nach Krefeld = 1943 oder 1945: stark beschädigt = 1945: zurück an SNCV = 1953/54: verschrottet
SNCV 9837	= 1943: nach Krefeld = 1943 oder 1945: stark beschädigt = 1945: zurück an SNCV = 1953/54: verschrottet
SNCV 9838	= 1943: nach Krefeld = 1945: zurück an SNCV
SNCV 9839	= 1943: nach Krefeld = 1945: zurück an SNCV

1943: Leih-Beiwagen 19033 - 19041 und 19043 (von SNCV, Gruppe Liège/Lüttich, Belgien)



Die Abbildung rechts zeigt Bw 19033 im belgischen Antwerpen, 1949

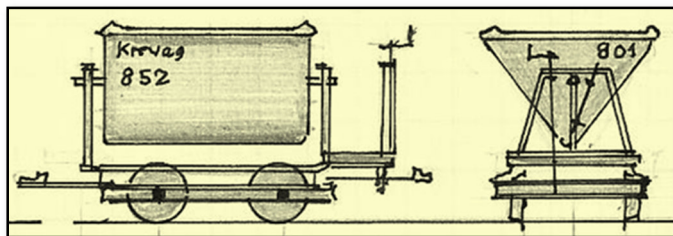
Diese Fahrzeuge des Baujahres 1923 waren die letzte Serie klassischer zweiachsiger Beiwagen, die von der SNCV beschafft wurden. Hersteller war die CCC (Compagnie Centrale de Construction, Haine-St. Pierre). Sie verfügten über ein sog. "Laternendach" und fünf gleiche Seitenfenster. In Belgien trugen sie den Beinamen "Dépêchewagen", da sie einen speziellen Briefkasten für Telegramme und Eilbriefe besaßen. Es gab 18 Sitz- und 24 Stehplätze. Ein Teil der Serie erhielt später Westinghouse-Bremsen. Eingesetzt wurden sie auf den elektrisch betriebenen SNCV-Strecken rund um Antwerpen.

Im Jahr 1943 wurden die Wagen 19033 - 19041 und 19043 nach Krefeld abkommandiert und liefen hinter den Triebwagen 9830 - 9839 auf den Linien 8 und 14 nach Willich bzw. Mönchengladbach. 1946 kehrten sie nach Belgien zurück. Wagen 19043 wurde in Krefeld bei einem Bombenangriff zerstört und die Reste in Belgien 1951 verschrottet.

Hersteller	Compagnie Centrale de Construction (CCC), Haine-St. Pierre (Belgien)
Baujahr	1923
Platzangebot	18 Sitz- / 24 Stehplätze
Die Wagen 19034 - 19037 und 19041 besaßen Westinghouse-Druckluftbremsen.	

SNCV 19033 = 1943: nach Krefeld = 1946: zurück an SNCV
 SNCV 19034 = 1943: nach Krefeld = 1946: zurück an SNCV
 SNCV 19035 = 1943: nach Krefeld = 1946: zurück an SNCV
 SNCV 19036 = 1943: nach Krefeld = 1946: zurück an SNCV
 SNCV 19037 = 1943: nach Krefeld = 1946: zurück an SNCV
 SNCV 19038 = 1943: nach Krefeld = 1946: zurück an SNCV
 SNCV 19039 = 1943: nach Krefeld = 1946: zurück an SNCV
 SNCV 19040 = 1943: nach Krefeld = 1946: zurück an SNCV
 SNCV 19041 = 1943: nach Krefeld = 1946: zurück an SNCV
 SNCV 19043 = 1943: nach Krefeld = KV 1943 oder 1945 = 1946: zurück an SNCV
 = 1951: verschrottet

1943: Arbeits-Beiwagen 851 II und 852 II



Arbeits-Beiwagen 851 II und 852 II, später 801 II / 871 bzw. 800 / 870

851 II 2x Kippwagen = 1943: 801 II = 1947: 871 = a 1952

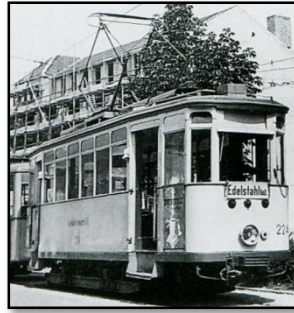
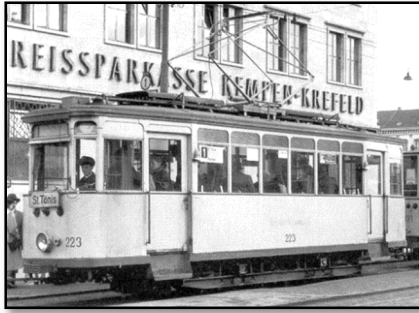
852 II 2x Kippwagen = 1943: 800 = 1947: 870 = a 1952

1944: Triebwagen 222 II - 227 II

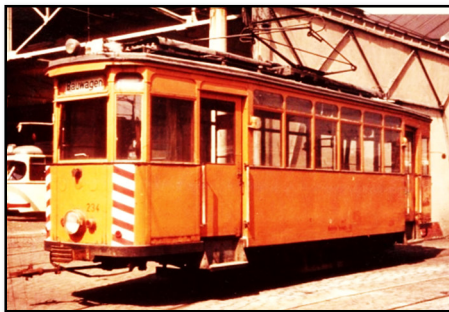
(gebraucht aus Genua, Italien, dort 557, 559, 563, 566, 571 und 572)

Es gab Wagen, die nach einem Leiheinsatz nicht mehr zurückgegeben wurden. So gab es eine Serie von 6 Triebwagen aus Genova (Italien), die nach dem Zweiten Weltkrieg in Krefeld verblieben. Die Briten haben die Herkunft der Wagen geheim halten können und damit die Rückführung in ihre italienische Heimat unterbunden. Ob die Straßenbahngesellschaft der ligurischen Hauptstadt dafür jemals entschädigt wurde, lässt sich heute nicht mehr feststellen.

Die Augsburger Straßenbahn hingegen musste auf Geheiß der dortigen amerikanischen Besatzer ihre gleichartigen Wagen wieder zurückgeben.



links Tw 223 II, vorher Genova Tw 571, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1955
rechts Tw 224 II, vorher Genova Tw 563, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1958



Arbeits-Triebwagen 234 IV, vorher Tw 225 II, ursprünglich Genova Tw 572, Betriebsbahnhof Wiedstraße, 1967

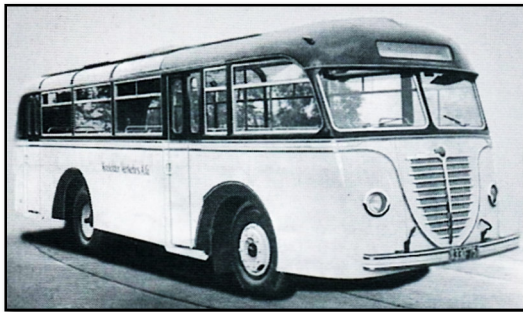
- 1895/1896 Miani & Silvestri aus Milano (I) baut für Genova (I) die Triebwagen 121 - 155
A. Grondona & C. aus Milano (I) baut für Genova (I) die Triebwagen 156 - 170
1913/1914 Erster Umbau dieser Fahrzeuge durch A. Bagnara aus Sestri Ponente (I)
1935 - 1938 25 dieser Triebwagen werden durch die Firma Officine Bagnara aus Sestri Ponente (I) zu den Einrichtungs-Triebwagen 551 - 575 umgebaut
1944 Die Triebwagen 557, 559, 563, 566, 571 und 572 werden in Genova (I) requiriert und nach Krefeld abtransportiert
1945 Die Triebwagen erhalten Krefelder Fahrzeugnummern (Aufstellung siehe hiernach). Rückumbau zu Zweirichtungs-Triebwagen in der Krevag-Werkstatt.

Genova Tw 566	= 1945: Krefeld Tw 222 II	= a 1962
Genova Tw 571	= 1945: Krefeld Tw 223 II	= a 1960
Genova Tw 563	= 1945: Krefeld Tw 224 II	= a 1963
Genova Tw 572	= 1945: Krefeld Tw 225 II	= Atw 234 IV = a 1969
Genova Tw 559	= 1945: Krefeld Tw 226 II	= a 1962
Genova Tw 557	= 1945: Krefeld Tw 227 II	= 221 II = a 1963

1944: Omnibusse 60 - 63

Im Jahr 1942 wurde der Omnibustyp Büssing 500 T infolge der Typenbeschränkung des nationalsozialistischen Schell-Plans in 4500 T geändert.

Technik und Maße änderten sich dadurch jedoch nur unerheblich. Der eingebaute Motor des Typs LD leistete 79 kW. Die Aufbauten wurden im Büssing-Werk Elbing (heute Elbląg, Polen) bzw. bei verschiedenen Karosseriebauern erstellt. Wegen fortschreitender Materialknappheit wurden die Aufbauten immer mehr vereinfacht. Gegen Kriegsende mussten Presspappe und einfaches Fensterglas reichen.



Omnibus 61 nach Neuaufbau 1950



links Omnibus 62 nach Neuaufbau 1949



rechts Omnibus 62 nach Umbau 1956

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing</i>
<i>Typ</i>	<i>4500 T</i>
<i>Bemerkung</i>	<i>Aufbauten aus Hartfaserplatten</i>

60	= 1948: 70	= 1949: NA Danz	= 1956: NA Ludewig	= 1965: 5475
	= 1965: Fahrschulbus 8479	= a 1966		
61	= 1950: NA Uerdingen	= 1957: 61 A	= 1960: Fahrschulbus 7 IV	= 1961: 03
	= 1962: 047	= 1965: 8478	= a 1970	
62	= 1949: NA Ludewig (Reisebus, fallweise Linienverkehr)			
	= 1956: U eigene Werkstatt/Ludewig	= a 1962		
63	= a 1949			

1944: Omnibus-Personenanhänger 107 und 108

Die Herstellerfirma Schumann wurde 1898 gegründet und hatte ihren Sitz im sächsischen Werdau. Zwischen 1928 und 1932 gehörte sie zum Linke-Hofmann-Busch-Konzern. Zu Zeiten der DDR firmierte sie unter dem Namen VEB Lowa Waggonbau Werdau.

Die Anhänger besaßen einen kriegsbedingt stark vereinfachten Kastenaufbau aus Hartfaserplatten. Aufgrund der damaligen Ereignisse und der nur sehr kurzen Lebensdauer existieren (bisher) keine Fotos dieser Fahrzeuge.

Hersteller	Schumann
Typ	Kriegs-Einheitsanhänger

107 = KV 1945

108 = KV 1945

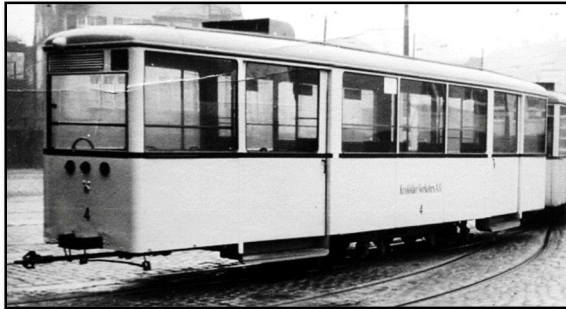
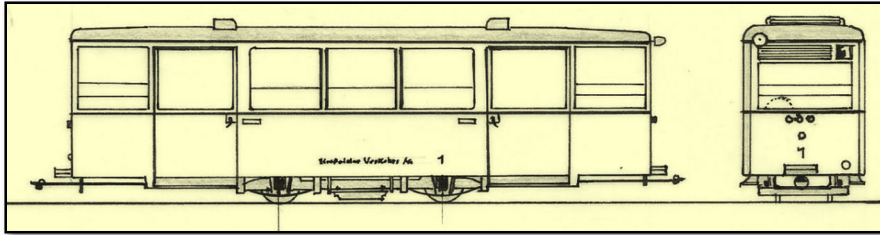
1946: Beiwagen 1 IV - 8 IV

1947: Beiwagen 9 IV, 10 IV, 11 III - 14 III

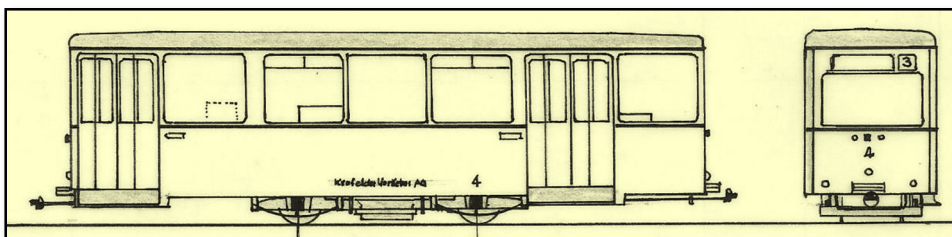
1948: Beiwagen 15 III und 16 III

1949: Beiwagen 17 III - 20 III

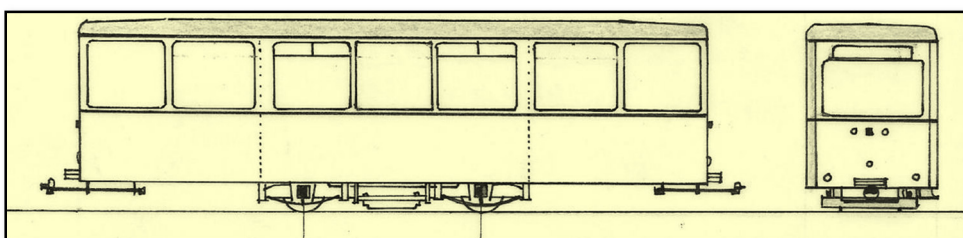
Die Wagen dieser Bauart wurden als „Kriegsstraßenbahn-Beiwagen“ bezeichnet. Serrden in großen Mengen produziert, wobei die Triebwagen bei der Firma Fuchs in Heidelberg und die Beiwagen bei der Waggonfabrik Uerdingen gebaut wurden. Im Jahr 1942 wurde aufgrund einer Maßgabe des Reichsministeriums für Bewaffnung und Munition der Bau herkömmlicher Straßenbahnwagen in Deutschland eingestellt. Um dem gestiegenen Fahrgastaufkommen und der Warenknappheit entgegenzutreten, entwickelte man einen sehr spartanisch ausgestatteten Einheitswagen, den sogenannten „Kriegsstraßenbahnwagen“ (KSW). Das Fahrzeug gab es sowohl für 1435 mm Spurweite als auch für Meterspur. Insgesamt wurden 148 Trieb- und 313 Beiwagen gebaut. Die ersten Probefahrzeuge wurden noch während des Zweiten Weltkrieges ausgeliefert, der größte Teil der Serienfahrzeuge allerdings erst nach Ende des Zweiten Weltkrieges. Einige Fahrzeuge sind als Museumsfahrzeuge noch erhalten, darunter den Prototyp-Triebwagen Nr. 7 in originaler sandfarbener Lackierung bei der Woltersdorfer Straßenbahn östlich von Berlin.



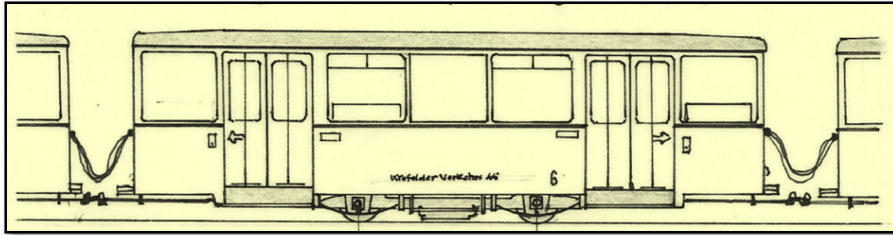
Beiwagen 4 IV (Originalzustand bei Anlieferung)



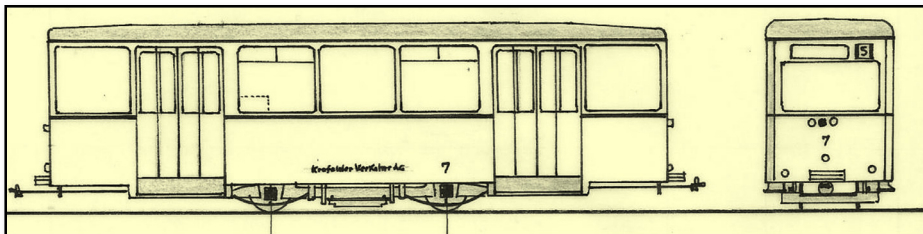
Beiwagen 4 IV (mit versetztem Hintereinstieg und Düwag-Falttüren nach Umbau zum Einrichtungswagen)



Beiwagen 4 IV (linke Seite, nach Umbau zum Einrichtungswagen)



Beiwagen 6 (nach Umbau zum Mittelwagen des sog. "Steuerzuges" mit den Triebwagen 202 und 203)



Beiwagen 7 (mit Düwag-Falttören, nach Umbau zum Einrichtungswagen)



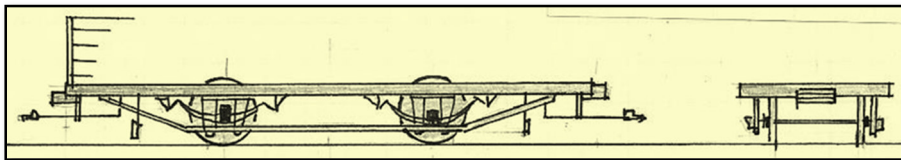
Beiwagen 1 IV, Betriebshof Weeserweg, 1975

Länge	10.400 mm
Breite	2.160 mm
Achsstand	3.000 mm
Leergewicht	6,8 t - 7,0 t
Platzangebot	12 Sitz- / 85 Stehplätze
Alle Abmessungen und Platzangaben beziehen sich auf die Ursprungsversion	

1960 bis 1964	Umbau der Beiwagen 7, 11, 14, 15 und 19 zu Einrichtungswagen. Rechtsseitig werden Düwag-Falldüren eingebaut.
1966 bis 1969	Umbau der Beiwagen 1 IV bis 5 IV zu Einrichtungswagen. Rechtsseitig werden Düwag-Falldüren eingebaut.
1968	Umbau des Beiwagens 6 zum Mittelwagen des sog. "Steuerzuges", bestehend aus den Triebwagen 202, 203 und diesem Beiwagen

1 IV	= a 1976
2 IV	= a 1976
3 IV	= a 1976
4 IV	= a 1975
5 IV	= a 1975
6 IV	= a 1975
7 IV	= a 1970
8 IV	= a 1971
9 IV	= a 1970
10 IV	= a 1966
11 III	= a 1972
12 III	= a 1968
13 III	= a 1970
14 III	= a 1973
15 III	= a 1973
16 III	= a 1969
17 III	= a 1969
18 III	= a 1969
19 III	= a 1976
20 III	= a 1969

1946: Güter-Beiwagen 864



<i>Länge</i>	6.550 mm
<i>Breite</i>	1.900 mm
<i>Bodenhöhe</i>	700 mm
<i>Achsstand</i>	2.500 mm

864 2x offener Güterwagen (mit Bordwänden), Fahrgestell von KV-Beiwagen 23 II
= 1947: flacher Transportwagen 847 II = a 1952

1947: Omnibus der Krefelder Eisenbahn (KEG) 75

Büssing erhielt im Mai 1945 von der britischen Kontrollbehörde die Erlaubnis, den Bau des Typs 4500 T wieder aufzunehmen. Im selben Jahr erhielt er die Bezeichnung 5000 T zurück, die die Nutzklasse angab. Zunächst wurde er nur an die alliierte Kontrollbehörde geliefert. Ab Mitte Mai 1947 erhielten auch Verkehrsbetriebe Fahrzeuge auf Bezugsschein. Dafür musste aber ein dringender Bedarf nachgewiesen werden. Die ersten Aufbauten lieferte Ludewig in Essen.

Hersteller	Büssing / Aufbau Danz
Typ	5000 T

75 = 13.09.1949: Krevag 75 = 1956: NA Ludewig = 1965: 5476 = a 1965

1947: Omnibusse 64, 65

1948: Omnibusse 66, 67



links Omnibus 64, Betriebshof Wiedstraße, 1948



rechts Omnibus 65, Betriebshof Wiedstraße, 1952

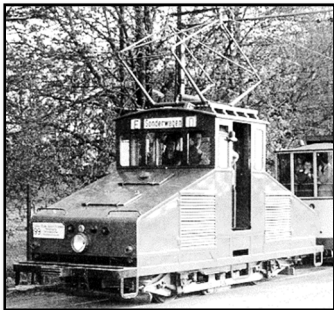


Omnibus 67, Betriebshof Wiedstraße, 1955

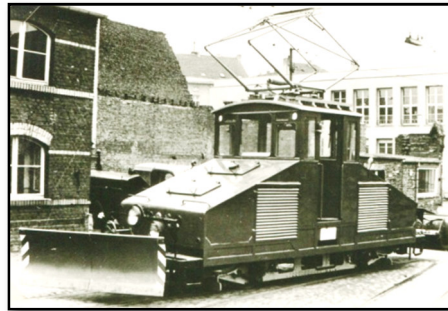
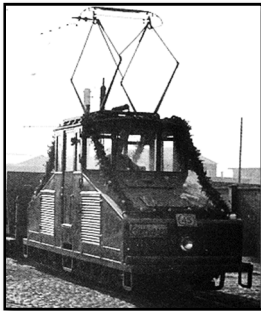
Hersteller	Büssing / Aufbau Ludewig
Typ	5000 T

64 = 1949: 63 II = 1950: NA Uerdingen = 1958 NA Ludewig = 1965: 5473 = a 1965
 65 = 1958: NA Ludewig = 1965: 5474 = a 1965
 66 = 1956: NA Ludewig = a 1962
 67 = a 1961

1948: Elektrolokomotiven 237 III, 238 III und 239 II



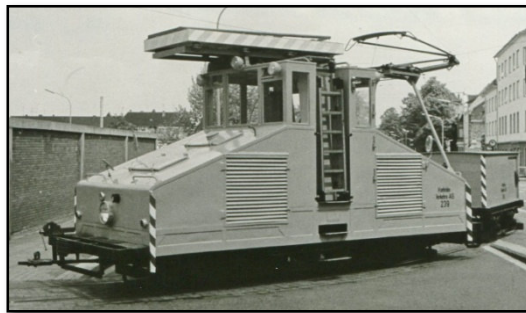
Elektrolokomotive 237 III, links in Traar, Mitte und rechts im Betriebsbahnhof Wiedstraße, 1960



*links Elektrolokomotive 238 III, geschmückt zum Dienstjubiläum des Fahrers (Aufnahme im Gaswerk an der St. Töniser Straße, 1951)
 rechts Lok 238 III mit Vorbauschneepflügen, Betriebsbahnhof Wiedstraße, 1962*



Elektrolokomotive 238 III in "kommunal-orange" (Betriebshof Hüls, 1984) und in der "pseudo-historischen" Lackierung als Zuglok für den "Elektrozug" anlässlich 600 Jahre Stadt Krefeld / 90 Jahre Krevag 1973 mit Vorbauschneepflügen



Elektrolokomotive 239 II in Ursprungsausführung und als Turmtriebwagen (ab 1967)

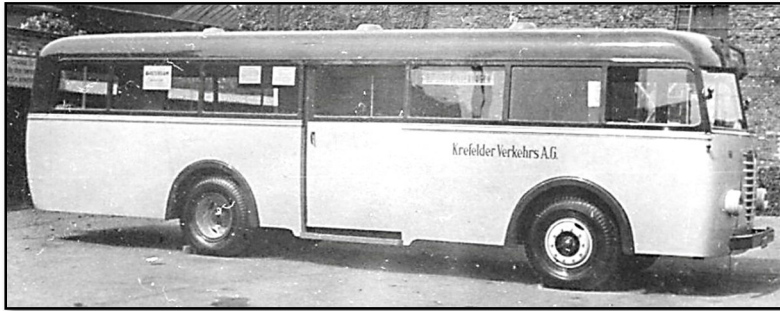
Hersteller Waggonfabrik Uerdingen

237 III = a 1969

238 III = 1962: Schneepflug = 1973: historische Elektrolokomotive, danach wieder Schneepflug = a 2007

239 II = 1967: Turmtriebwagen = 1982: Historische Verkehrsmittelschau
= 1989: verschrottet

1948: Omnibusse 68, 69



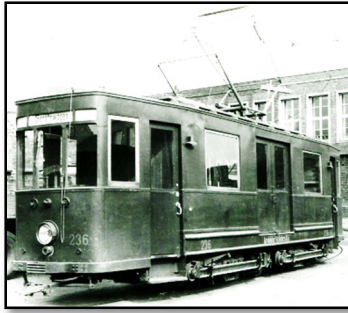
Omnibus 68 im Ursprungszustand und nach Neuaufbau 1956

Hersteller	Büssing / Aufbau Emmelmann
Typ	5000 T

68 = 1956: NA Ludewig = 1965: 5477 = a 1965
 69 = 1956: NA Ludewig = a 1964

1949: Arbeitswagen (Gerätewagen) 236 II

Einige Straßenbahnwagen waren durch den Krieg stark in Mitleidenschaft gezogen und konnten nicht mehr für den Fahrgastverkehr verwendet werden. Der "Schöndorffwagen" 284 war ebenfalls stark beschädigt worden. Nach einem Bombentreffer 1945 wurde er geborgen und auf dem Betriebshof Wiedstraße "zur weiteren Verwendung" abgestellt. Im Jahr 1949 baute man daraus diesen Gerätewagen für die Beförderung von Werkzeugen zu innerbetrieblichen Zwecken auf.



links und Mitte
rechts



Betriebshof Wiedstraße, 1968 bzw. 1972
Betriebshof Weeserweg, 1974



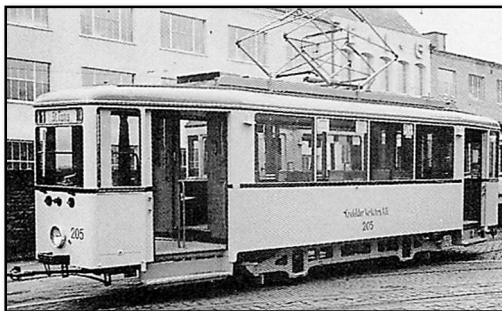
Hersteller	Eigene Werkstatt
------------	------------------

284 = 1949: Atw 236 II = a 1976

1949: Triebwagen 201 II - 209 II

Diese so genannten "Aufbau-Triebwagen" wurden auf noch brauchbare Fahrgestelle ausgemusterter Triebwagen aufgebaut. Als "Spender" dienten Triebwagen der Bauart Schöndorff (Nrn. 260 - 289).

Die neuen Wagenkästen lieferte die Düwag. Gestaltungsmäßig lehnten sich die Fahrzeuge an die Kriegsstraßenbahnwagen an, jedoch erhielten sie vier Seitenfenster.



links
rechts

Triebwagen 205 II, Betriebshof Wiedstraße, 1955



Triebwagen 208 II, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1960



links *Triebwagen 203 II, mit Düwag-Falлтüren als 2. Triebwagen des sog. "Steuerzuges", 1972*

rechts *Arbeitstriebwagen 231 IV, vorher 201 II, Betriebshof Weeserweg, 1985*

<i>Hersteller</i>	<i>Düwag (Aufbauten) Schöndorff (Fahrgestelle)</i>
-------------------	--

201 II = 1976: Atw 231 IV = 1991: vk. an Fa. Hölter, Mönchengladbach

202 II = 1968: U zu Steuerzug = 1974: außer Dienst = a 1975

203 II = 1968: U zu Steuerzug = 1974: außer Dienst = a 1975

204 II = a 1970

205 II = a 1971

206 II = a 1971

207 II = 1969: Atw 233 III = 1991: vk. an Fa. Hölter, Mönchengladbach

208 II = a 1970

209 II = 1951: Tw 200 = a 1970

Der Steuerzug, genannt "Drei-Länder-Zug"

Aus den Triebwagen 202 II, 203 II und dem mittig eingereihten KSW-Beiwagen 6 IV wurde im Jahr 1968 ein fest gekuppelter Zug zusammengestellt. Beide Triebwagen konnten über eine Eigenbau-Vielfachsteuerung vom jeweils führenden Fahrerstand über Fahrschalter der Firma Kiepe bedient werden. Der Zug diente ausschließlich dem Einsatzwagen-Verkehr ("E") bis zur Hauptverwaltung der Edelstahlwerke. Dabei benutzte er den damals noch vorhandenen eingleisigen Streckenrest der Linie nach Willich in der Oberschlesienstraße.

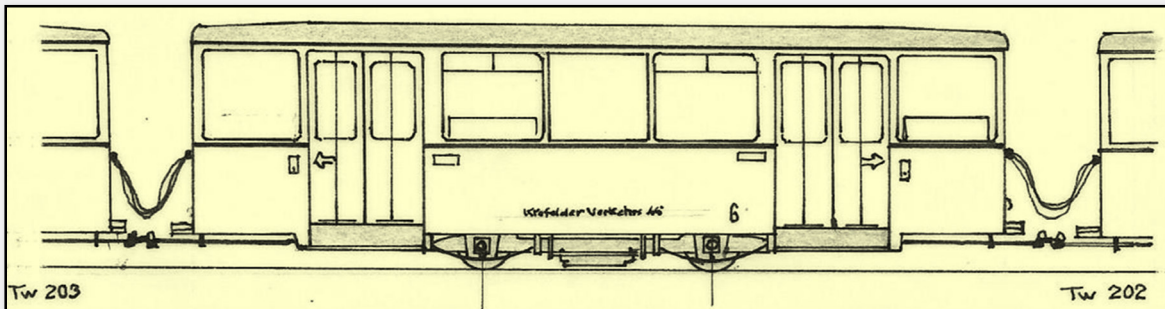
Seinen Namen „Drei-Länder-Zug“ erhielt er vermutlich deshalb, weil die verschiedenen ausländischen Arbeiter der Edelstahlwerke (angeblich) jeweils für sich einen eigenen Wagen bevorzugten. Ein Wagen für Griechen, ein Wagen für Italiener, ein Wagen für die türkischen Gastarbeiter. Ob das allerdings so stimmt ...?

In dieser Form war der Zug bis 1974 im Einsatz. 1975 wurde er ausgemustert.



links
rechts

Ostwall, Einrückfahrt zum Betriebshof Weeserweg, 1974
Probefahrt in Oppum, Höhe Glindholzstraße, 1968



Der Zwischenwagen 6 IV, Betriebshof Wiedstraße, 1968

Tw 202 II	= Baujahr 1949 = a 1975	= 1968: U zu Steuerzug	= 1974: außer Dienst
Tw 203 II	= Baujahr 1949 = a 1975	= 1968: U zu Steuerzug	= 1974: außer Dienst
Bw 6 IV	= Baujahr 1946 = a 1975	= 1968: U zu Steuerzug	= 1974: außer Dienst

1949: Oberleitungs-Omnibus 501

Krefelds einzige Obus-Linie wurde am 3. Dezember 1949 eröffnet. Sie war 4,13 km lang, besaß eine Betriebsspannung von 650 V Gleichstrom und befuhr folgende Streckenführung:

Hauptbahnhof – Ostwall – Südwall – Breite Straße – Marktstraße – Forstwaldstraße bis zum Bahnübergang der Eisenbahnstrecke Krefeld – Mönchengladbach. Die Endhaltestelle ließ Lindental, Bahnübergang und befand sich an der Einmündung der Straße „En et Bennert“ in die Forstwaldstraße. Die Lage der ehemaligen Wendestelle ist noch heute gut an der Erweiterung der asphaltierten Fahrbahnfläche zu sehen.

Da die Strecke vom Hauptbahnhof bis zum Betriebshof an der Wiedstraße nicht mit einer Obus-Fahrleitung ausgestattet war, mussten die Fahrzeuge zum Einsatzort entweder mit Straßenbahnfahrzeugen geschleppt werden oder fahren mit ihren 21-PS-VW Käfer Hilfsmotor (nur Obus 503 vom Typ ÜHIII).

Eine Verlängerung der Strecke mit Kreuzung der Eisenbahngleise und weiter über Forstwald nach Anrath kam nicht zustande, da die Kreuzung der Eisenbahn untersagt wurde. Auch eine Verlängerung am anderen Ende nach Oppum kam nicht zustande.

Der Obus 501 wurde direkt nach seiner Lieferung noch vor seinem 1. Einsatz in Krefeld an den Obus-Betrieb der NIAG in Moers verliehen, um dort die Eröffnungsfahrt des dortigen gerade fertig gestellten Obus Betriebes durchführen zu können. Leider war an diesem Tag Glatteis und der Bus krachte gegen einen Baum. Von der NIAG in Moers gab daraufhin folgendes Telegramm: „Sehr geehrter Herr Doktor Zipp! Ihr Bus ist kaputt. Ein Baum steht mittendrin. Die NIAG zahlt alles!“



Obus 501 mit Anhänger 551

<i>Hersteller</i>	<i>Uerdingen</i>
<i>Typ</i>	<i>H O II</i>
<i>Länge</i>	<i>12.000 mm</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>32 Sitz- / 52 Stehplätze</i>

1949: Omnibus 64 II

Hersteller	Büssing / Aufbau Ludewig
Typ	5000 T

64 II = a 1957

1949: Omnibusse 71 - 73

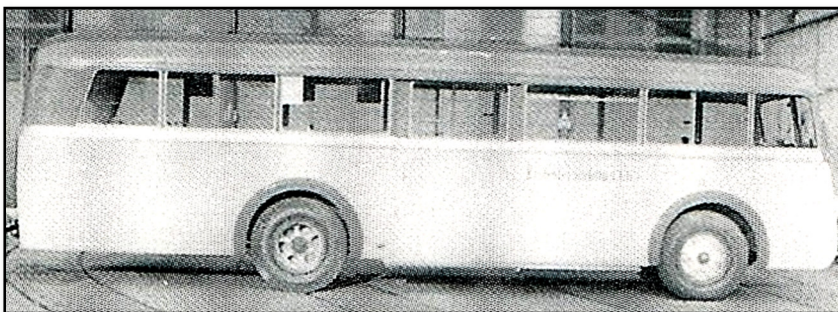


Omnibus 73 nach Neuaufbau 1956

Hersteller	Büssing / Aufbau Danz
Typ	5000 T

71 = 1956: NA Ludewig = a 1964
 72 = 1956: NA Ludewig = 1965: 5478 = a 1965
 73 = 1956: NA Ludewig = a 1964

1949: Omnibus 74



Omnibus 74, Betriebshof Wiedstraße, 1949

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing / Aufbau Ludewig</i>
<i>Typ</i>	<i>5000 T / Reisebus, fallweise im Linienverkehr</i>

74 = 1956: NA Ludewig = 1965: 5479 = a 1965

1949: Omnibusse 81, 82

<i>Hersteller</i>	<i>Ford</i>
<i>Typ</i>	<i>9790 D</i>

81 = 1952: 21 II = a 1956

82 = 1952: 22 II = a 1956

1949: Obus-Personenanhänger 551

<i>Hersteller</i>	<i>Düwag</i>
<i>Bemerkung</i>	<i>Fahrzeug lief fast ausschließlich als Omnibus-Anhänger</i>

551 = a 1962

1949: Omnibus-Personenanhänger 104 II - 108 II



Omnibus-Anhänger 104 II

<i>Hersteller</i>	<i>Danz</i>
-------------------	-------------

104 II = a 1955

105 II = a 1957

106 II = a 1960

107 II = a 1959

108 II = a 1960



Haltestelle Ostwall/Rheinstraße 1949



Ostwall Ecke Rheinstraße mit Dionysiuskirche, 1949

*Auf der Rheinstraße zwischen Ostwall und Kronprinzenstraße (heute Philadelphiastraße).
Kriegsschäden soweit das Auge reicht.*

