

Petticoat und Großraumwagen

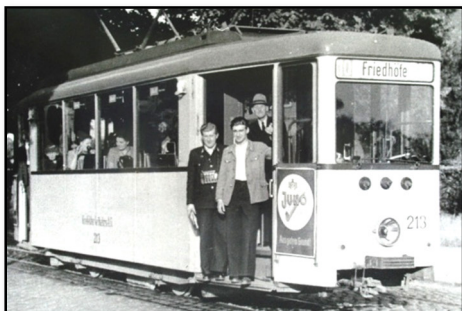
Mitte der 1950er Jahre setzte in Deutschland eine Motorisierungswelle ungeahnten Ausmaßes ein. Jeder Bundesbürger der etwas auf sich hielt, wollte ein eigenes Auto haben. In den Urlaub ging es natürlich mit dem eigenen Wagen. Sehnsuchtsland Italien. Die Straßen wurden voller und voller. Für die Straßenbahnen, die den Krieg und seine Nachwirkungen überstanden hatten, wurde es eng. Zahlreiche Betriebe in Deutschland stellten den Betrieb wegen überalterter Fahrzeuge und verschlissener Anlagen ein. Eine Änderung der BO Strab forderte den Einbau von Schienenbremsen und die Abkehr von den alten Wagen mit Holzaufbauten. Moderne Omnibusse schienen die zeitgemäße Lösung zu sein. Die Fahrgastzahlen der öffentlichen Verkehrsbetriebe sanken dramatisch.

Mit Großraumwagen, Personaleinsparungen und Fahrgastfluss versuchte man, dem Trend entgegenzuwirken. In Krefeld wurden in dieser Zeit die Straßenbahn-Überlandlinien nach Moers und Willich - Schiefbahn (- Neersen - Mönchengladbach) stillgelegt und das Stadtnetz auf die Hauptachsen zusammengestrichen.

1950: Triebwagen 210 II - 213 II

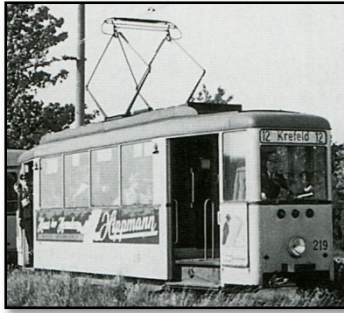
1951: Triebwagen 214 II - 220 II

Diese Triebwagen waren vom Aufbau her nahezu identisch mit den 1949 gelieferten Aufbauwagen, besaßen jedoch fabrikneue Fahrgestelle. Die Fahrzeuge sind unter dem Begriff "Verbandstyp I" bekannt.

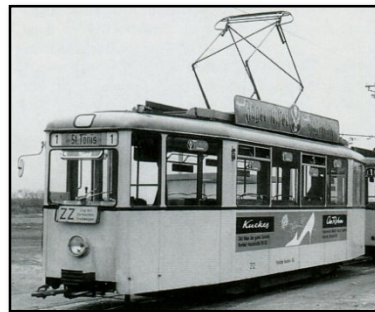


links Triebwagen 213 II, Friedhöfe, 1955

rechts Triebwagen 215 II, als Fahrschulfahrt, St. Töniser Straße/Preußenring, 1952



links und Mitte Triebwagen 219 II, vor Umbau zum Einrichtungswagen, 1955 und 1961
rechts Triebwagen 219 II, nach Umbau, St. Tönis, Wilhelmplatz, 1967



Triebwagen 212 II als Einrichtungswagen mit Falлтüren, 1969



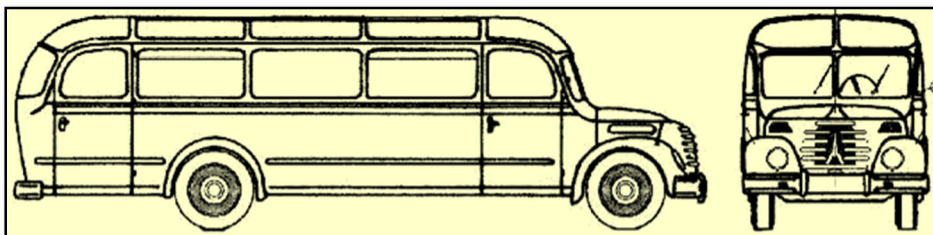
links Triebwagen 212 II mit Leicht-Beiwagen, Ostwall vor dem Hauptbahnhof, 1965
rechts Triebwagen 213 II mit fabrikneuem Leicht-Beiwagen, Friedhöfe, 1962

Hersteller	Düwag
Länge	10.500 mm
Breite	2.200 mm
Platzangebot	22 Sitzplätze (in der Ursprungsausführung)
Leistung	2 x 75 kW
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

210 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= a 1974
211 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= a 1972 (Wagenkasten)
212 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= a 1973
213 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= 1951: Tw 209 III = a 1975
214 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= a 1976
215 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= a 1973
216 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= a 1972
217 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= a 1974
218 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= a 1974
219 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= a 1972 (Fahrgestell)
220 II	= 1964: U zum Einrichtungswagen	= a 1974

Aus dem Fahrgestell des Tw 211 II und dem Wagenkasten des Tw 219 II entstand im Jahr 1972 der Triebwagen 211 III = a 1976

1950: Omnibusse 83 und 84



Omnibus 23 II, vorher 83, mit Unfallschaden, Werkstatt Wiedstraße/Bleichpfad, um 1955

<i>Hersteller</i>	<i>Magirus</i>
<i>Typ</i>	<i>O 3500</i>
<i>Leistung</i>	<i>66 kW</i>
<i>Achsstand</i>	<i>5.200 mm</i>

83 = 1952: 23 II = a 1960

84 = 1952: 24 II = a 1960

1950: Oberleitungs-Omnibus 502

Obus 502, Endschleife Lindental (Bahnübergang der DB), 1952

<i>Hersteller</i>	<i>Uerdingen</i>
<i>Typ</i>	<i>H O II</i>

502 = a 1963

1951: Omnibusse 85 und 86

<i>Hersteller</i>	<i>Magirus</i>
<i>Typ</i>	<i>O 3500</i>

85 = 1952: 25 II = 1957: vk. an Auto Gather, Krefeld

86 = 1952: 26 II = 1957: vk. an Auto Gather, Krefeld

1951: Omnibus 87

<i>Hersteller</i>	<i>Magirus / Aufbau Ludewig</i>
<i>Typ</i>	<i>O 3500</i>

87 = 1952: 27 II = a 1962

1951: Omnibusse 90 - 92

Omnibus 51 II, vorher 91, Ostwall, 1953



Hersteller	Krupp Südwerke / Aufbau Ludewig
Typ	O 60 / "Mustang"
Leistung	107 kW
Länge	10.500 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	2.900 mm
Platzangebot	43 Sitzplätze / Stehplatzanteil unbekannt
zulässiges Gesamtgewicht	12,0 t
Höchstgeschwindigkeit	71 km/h

90 = 1952: 50 II = a 1962

91 = 1952: 51 II = a 1962

92 = 1952: 52 II = a 1962

1951: Omnibusse 76 - 78



links
rechts

Omnibus 76, kurz nach seiner Inbetriebnahme, 1951



Omnibus 77 mit Unfallschaden, 1956



links Omnibus 5577, vorher 77, 1965

rechts Omnibus 5578, vorher 78, Ostwall vor dem Hauptbahnhof, 1968

Die folgenden Daten beziehen sich auf die Ursprungsbauart:

Hersteller	Büssing
Typ	5000 TU / U 9-Motor
Leistung	99 kW
Länge	10.700 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	2.850 mm
Platzangebot	45 Sitzplätze / Stehplatzanteil unbekannt

76	= 1965: U zu Anderthalbdecker 5577	= a 1973
77	= 1965: U zu Anderthalbdecker 5576	= a 1973
78	= 1965: U zu Anderthalbdecker 5578	= a 1974

1951: Omnibusse 79, 80



links Omnibus 79, Betriebshof Wiedstraße, 1964

rechts Omnibus 80, Betriebshof Wiedstraße, unmittelbar nach Anlieferung, 1951



Omnibus 5581, vorher 80, 10 Millionen Kilometer / 40 Millionen Fahrgäste seit 1952, Betriebshof Weeserweg, 1973

Hersteller	Büssing / Aufbau Uerdingen (Ursprungsbauart)
Typ	5000 TU

79 = 1965: U zu Anderthalbdecker 5579 = a 1973
 80 = 1965: U zu Anderthalbdecker 5581 = a 1974

1951: Omnibus-Personen Anhänger 109 und 110

Hersteller	Düwag
------------	-------

109 = a 1962
 110 = a 1961

1951: Omnibus-Personen Anhänger 111

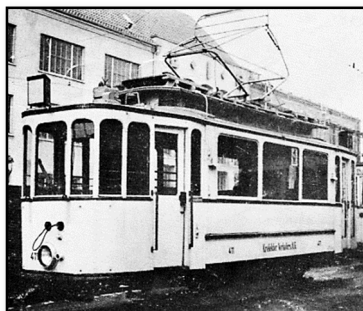
Hersteller	Danz? (unbestätigt)
------------	---------------------

111 = Baujahr 1943, gebraucht aus Viersen? (Herkunft bisher unbestätigt) = a 1958

1952: Leih-Triebwagen 402, 403, 411, 414 und 415 (aus Duisburg / Hamborner Meterspurnetz)

Der Einsatz dieser Wagen erfolgte in der Übergangszeit zwischen dem Wiederaufbau und dem beginnenden Wirtschaftswunder mit der damit einhergehenden umfassenden privaten Motorisierungswelle. Zahlreiche Triebwagen waren nach den Kriegswirren und starker Beanspruchung in der Nachkriegszeit nur noch mit großem Aufwand einsatzfähig zu halten. Um Ausfällen von Straßenbahnkursen vorzubeugen, lieh man sich aus Duisburg fünf Triebwagen. Bis zur Lieferung der ersten vier Großraumtriebwagen (401 II - 404 II) konnte man so einem kurzfristigen Fahrzeugengpass begegnen.

Die Triebwagen erhielten die Anschrift "Krefelder Verkehrs-AG", behielten jedoch ihre Duisburger Fahrzeugnummern.



links Triebwagen 411, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1953
rechts Triebwagen 414, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1953

Hersteller	Uerdingen / AEG
Baujahre	1910 (Tw 402, 403, 411 und 414) 1912 (Tw 415)
Achsfolge	Bo
Länge	8.550 mm
Breite	2.100 mm
Achsstand	2.250 mm
Leistung	2 x 25 kw
Leergewicht	10,0 t
Platzangebot	18 Sitz- / 20 Stehplätze

Hamborn 402 = 12.1952: nach Krefeld	= 1953: zurück nach Hamborn (Duisburg)
Hamborn 403 = 12.1952: nach Krefeld	= 1953: zurück nach Hamborn (Duisburg)
Hamborn 411 = 12.1952: nach Krefeld	= 1953: zurück nach Hamborn (Duisburg)
Hamborn 414 = 12.1952: nach Krefeld	= 1953: zurück nach Hamborn (Duisburg)
Hamborn 415 = 12.1952: nach Krefeld	= 1953: zurück nach Hamborn (Duisburg)

1952: Omnibusse 81 II - 85 II



links Omnibus 81 II, später 5582, auf Sonderfahrt, 1953

rechts Omnibus 82 II, später 5583, Betriebshof Wiedstraße, 1960



Omnibus 5586, vorher 85 II, Traar, 1973



Omnibus 5586, vorher 85 II, Hauptbahnhof, 1968

Hersteller	Büssing
Typ	6000 TU

81 II	= 1965: U zu Anderthalbdecker 5582	= a 1974
82 II	= 1965: U zu Anderthalbdecker 5583	= a 1974
83 II	= 1965: U zu Anderthalbdecker 5584	= a 1974
84 II	= 1965: U zu Anderthalbdecker 5585	= a 1975
85 II	= 1965: U zu Anderthalbdecker 5586	= a 1973

1952: Omnibusse 86 II, 87 II

Hersteller	Büssing / Aufbau Emmelmann
Typ	6000 TU

86 II = 1965: NA Ludewig = 1965: 5486 = a 1972

87 II = 1965: 5487 = 1970: NA Ludewig zu 5472 II = a 1975

1952: Omnibus-Personen Anhänger 112 - 114

Hersteller	Ludewig
------------	---------

112 = a 1962

113 = a 1962

114 = a 1961

1953: Triebwagen 401 II - 404 II

1954: Triebwagen 405 II - 406 II

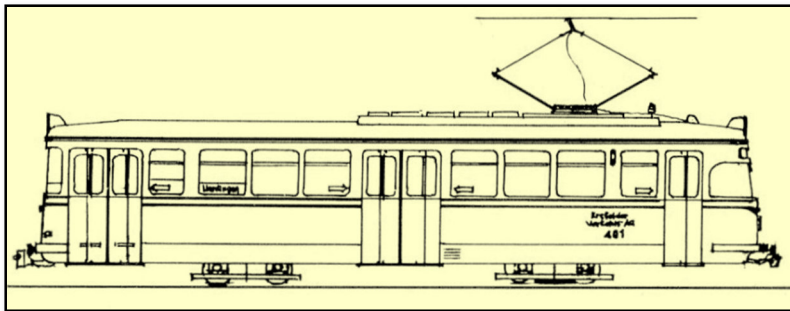
Diese klassische Düwag-Triebwagenbauart wurde an 14 westdeutsche Straßenbahnbetriebe geliefert. Unterschiede ergaben sich in der Anordnung der Türen und Fenster, der Formgebung der Fronten und in der elektrischen Ausrüstung. Insgesamt baute die Düwag rund 330 dieser Fahrzeuge.

Krefelds erste zwei Großraumwagen wurden ursprünglich für Düsseldorf aufgelegt. Die Rheinbahn hatte zwei Triebwagen für einen Probetrieb auf einer geeigneten Linie bestellt. Zur Kosteneinsparung wurde nur ein Motor vorgesehen. Ein Beiwagenbetrieb war nicht vorgesehen, so dass man annahm, mit nur einem angetriebenen Drehgestell auszukommen. Krefeld gab zeitgleich zwei Großraumtriebwagen in Auftrag, die aber mit einer Schützensteuerung für den Traktionsbetrieb (2 Triebwagen gekuppelt und vom vorderen Fahrerplatz bedient) ausgestattet wurden. Da sich der Baubeginn verzögerte und die Rheinbahn zwischenzeitlich einem anderen Betriebskonzept den Vorzug gab, stornierten die Düsseldorfer ihren Auftrag. Krefeld erhielt Ende 1953 also vier Wagen und bestellte noch zwei zusätzliche, gleichartige Fahrzeuge. Diese wurden 1954 geliefert.

Die sechs Großraumtriebwagen der ersten Serie für Krefeld fuhren in der Regel als Traktion aus zwei derartigen Fahrzeugen. Zu diesem Zweck waren sie mit BSI-Compaktkupplungen

(BSI = Bergische Stahl-Industrie) ausgestattet. Aufgrund größerer Probleme mit der Vielfachsteuerung wurden die Fahrzeuge Ende der 1950er Jahre auf Einzelbetrieb umgebaut. Die in Krefeld auf diesen Typ beschränkt gebliebenen BSI-Compaktkupplungen wurden gegen die üblichen Albertkupplungen getauscht.

Nachdem im Jahr 1984 der neue sechsachsige Fahrschul-Triebwagen 626 aus den A-Teilen der Wagen 602 und 606 zusammengestellt und in Betrieb genommen wurde, konnte auf die Dienste des Wagens 402 II verzichtet werden. Das Fahrzeug wurde durch die "Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr" übernommen.



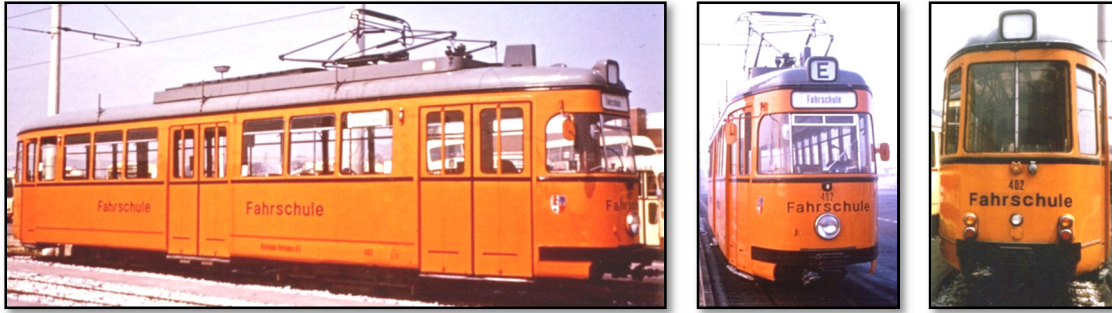
Die Fahrzeuge der ersten Serie von Krefelder Großraumwagen hatten zunächst nur ein antriebes Drehgestell



links 402 (Deutscher Ring/Hauptbahnhof, um 1955)
rechts 403 (Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, um 1955)



links Zwei Triebwagen als Traktion auf der Hansastraße um 1955
rechts 402 am Eisstadion, um 1965, seiner schönen Chromleisten beraubt



Fahrschulwagen 402 auf dem Betriebshof Weeserweg, 1980

<i>Hersteller</i>	<i>Düwag / SSW</i>
<i>Länge</i>	<i>14.100 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.200 mm</i>
<i>Achsstand im Drehgestell</i>	<i>1.800 mm</i>
<i>Drehzapfenabstand</i>	<i>6.000 mm</i>
<i>Achsfolge</i>	<i>Bo' 2'</i>
<i>Leistung</i>	<i>1 x 95 kW</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>14,9 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>33 Sitz- / 76 Stehplätze</i>

401 II = a 1974 nach Unfall

402 II = 1972: Fahrschulwagen 402 = 1984: vk. = nach Mülheim/Ruhr, dort kein Einsatz

403 II = a 1977

404 II = a 1977

405 II = a 1977

406 II = 1978 an Historische Verkehrsmittelschau Krefeld = 1989 verschrottet

1953: Oberleitungs-Omnibus 503



Obus 503 an der Abfahrtstelle Lindental (Bahnübergang der DB) auf seiner letzten Fahrt am 29.05.1964

<i>Hersteller</i>	<i>Henschel / Uerdingen</i>
<i>Elektrische Ausrüstung</i>	<i>Kiepe / BBC</i>
<i>Typ</i>	<i>ÜH IIIs</i>
<i>Länge</i>	<i>11.000 mm</i>
<i>Leistung</i>	<i>90 kW</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>7,74 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>26 Sitz- / 20 Stehplätze</i>

503 = 1964: vk. = Mürtaler Verkehrsgesellschaft, Kapfenberg (Österreich) 19 II
 = a 25.09.1972 = Weiterverwendung als Aufenthaltsraum in Kieswerk

Der nach Kapfenberg/Mürztal (Österreich) verkaufte Obus 503

1964: **Obus 503**
 = Kapfenberg (Österreich) 19 II

Nach der Stilllegung der nur rund 4 km langen Krefelder Obuslinie (Hauptbahnhof - Bahnübergang mit der Bundesbahn in Lindental) im Jahr 1964 wurde der neueste Obus 503 nach Österreich verkauft. Aufgrund seiner bequemen Polstersitze war er bei den dortigen Fahrgästen sehr beliebt. Der Wagen des Baujahres 1953 gehörte zum 211 mal gebauten Typ ÜHIII. Er verfügte über einen luftgekühlten VW-Hilfsmotor, der in Kapfenberg nicht gebraucht und ausgebaut wurde. Dieser diente noch viele Jahre als Austauschmotor im VW Käfer eines Mitarbeiters.

Der Obus wurde am 25. September 1972 ausgemustert und diente danach als Aufenthaltsraum in einem Kieswerk.

Krefeld Obus 503 = Kapfenberg (Mürztal, Österreich) Obus 19 II = a 25.09.1972

1953: Omnibus 88



Omnibus 88, Kreuzung Ostwall/Rheinstraße, 1955

Hersteller	Büssing / Aufbau Emmelmann
Typ	6000 TU / Reisebus, fallweise im Linienverkehr

88 = 1965: 5488 = 1970: NA Ludewig zu 5473 II = a 1977

1953: Omnibusse 89 und 90 II



Omnibus 5484, vorher 90 II, Ostwall/Rheinstraße, 1972

Hersteller	Büssing
Typ	6000 TU

89 = 1964: NA Ludewig = 1965: 5489 = a 1972
 90 II = 1965: NA Ludewig = 1965: 5484 = a 1974

1953: Omnibusse 53 II - 56 II



Omnibus 5553, vorher 53 II, Gelände des späteren Betriebshofs Weeserweg,

Hersteller	Krupp / Aufbau Ludewig
Typ	O 8 FK

53 II = 1959: U Ludewig zu Anderthalbdecker = 1965: 5553 = a 1966
 54 II = 1959: U Ludewig zu Anderthalbdecker = 1965: 5554 = a 1968
 55 II = 1959: U Ludewig zu Anderthalbdecker = 1965: 5555 = a 1968
 56 II = 1965: 5456 = 1966: 5656 = a 1966

1953: Omnibus 57 II

Hersteller	Krupp / Aufbau Ludewig
Typ	O 8 FK / Reisebus, fallweise im Linienverkehr

57 II = 1965: 5457 = 1966: 5657 = a 1966

1954: Omnibus 91 II

Hersteller	Büssing
Typ	6000 TU

91 II = 1965: NA Ludewig = 1965: 5491 = a 1974

1954: Omnibusse 92 II, 93 - 95



links
rechts

Omnibus 95, Gelände am Weeserweg, 1962
 Omnibus 5474 II, vorher 5492, ursprünglich 92 II. Der neue Aufbau von 1969 wurde im Aussehen dem Standard-I-Bus nachempfunden. Die Räder der Vorderachse haben einen größeren Durchmesser.

Hersteller	Büssing
Typ	6500 TU

92 II	= 1965: 5492	= 1969: NA Ludewig zu 5474 II	= a 1975
93	= 1965: NA Ludewig	= 1969: 5493	= a 1972
94	= 1965: 5494	= 1970: NA Ludewig zu 5475 II	= a 1977
95	= 1965: 5495	= 1969: NA Ludewig zu 5476 II	= a 1977

1954: Omnibus 96



Omnibus 5477 II, vorher 5496, ursprünglich 96, Betriebshof Weeserweg, 1974

Hersteller	Büssing / Aufbau Emmelmann
Typ	6500 TU

96	= 1965: 5496	= 1969: NA Ludewig zu 5477 II	= a 1977
----	--------------	-------------------------------	----------

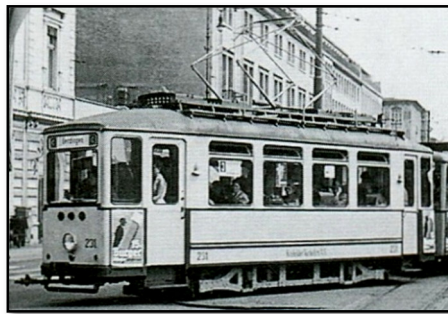
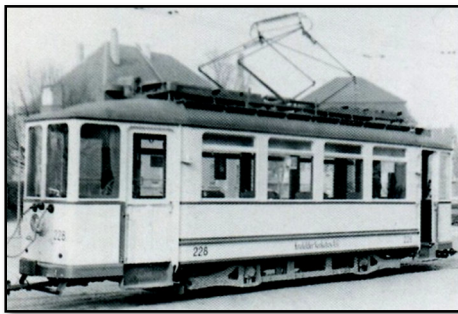
1954: Omnibus-Personen Anhänger 115 und 116

Hersteller	Ludewig
------------	---------

115	= a 1963
116	= a 1963

1955: Triebwagen 227 III, 228 II - 230 II und 231 III
(gebraucht aus Wiesbaden, dort: 33, 34, 36, 37 und 39)

Die Straßenbahn in der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden stellte im Jahr 1955 den Betrieb ein und verkaufte ihren Fahrzeugpark. Krefeld griff zu und erwarb fünf Triebwagen. Darunter befand sich mit Triebwagen 37 auch das Fahrzeug, welches die zweifelhafte Ehre hatte, die letzte Fahrt in Wiesbaden durchzuführen.



links *Triebwagen 228 II, vorher Wiesbaden 34, mit originaler Front, Betriebshof Wiedstraße, 1957*

rechts *Triebwagen 231 II, vorher Wiesbaden 39, mit in Krefeld modernisierter Front, Ostwall/Rheinstraße, 1962*

<i>Hersteller</i>	<i>Gastell, Mainz</i>
<i>Baujahre</i>	<i>1927 (Tw 228 II - 230 II und 231 III) 1930 (Tw 227 III)</i>

Wiesbaden Tw 33	= 1955: Krefeld Tw 227 III	= a 1964
Wiesbaden Tw 34	= 1955: Krefeld Tw 228 II	= a 1964
Wiesbaden Tw 36	= 1955: Krefeld Tw 229 II	= a 1964
Wiesbaden Tw 37	= 1955: Krefeld Tw 230 II	= a 1964
Wiesbaden Tw 39	= 1955: Krefeld Tw 231 III	= a 1964

1955: Beiwagen 31 V, 32 IV - 34 IV



aus Zweiachser 33 IV, Betriebshof Wiedstraße, 1962 ...

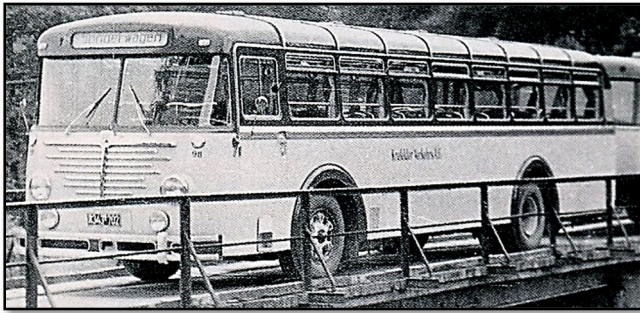


... wurde Vierachser 111 III, Betriebshof Weeserweg, 1973

Hersteller	Düwag
Typ	so genannter "Verbands-Beiwagen"
Diese Beiwagen hatten Teleskop-Schiebetüren.	

- 31 V = 1965: außer Dienst = 1969: U zu 4x-Beiwagen 109 III (mit halbem Bw 35 IV)
- 32 IV = 1965: außer Dienst = 1970: U zu 4x-Beiwagen 110 III (mit halbem Bw 33 IV)
- 33 IV = 1965: außer Dienst = 1970: eine Hälfte U zu 4x-Beiwagen 110 III (mit Bw 32 IV)
= 1971: eine Hälfte U zu 4x-Beiwagen 111 III (mit Bw 34 IV)
- 34 IV = 1965: außer Dienst = 1971: U zu 4x-Beiwagen 111 III (mit halbem Bw 33 IV)

1955: Omnibusse 97 und 98



Omnibus 98, Aufnahmeort unbekannt, 1956

Hersteller	Büssing
Typ	6500 TU

97	= 1965: 5497	= 1969: NA Ludewig zu 5478 III	= a 1975
98	= 1965: 5498	= 1969: NA Ludewig zu 5479 II	= a 1977

1955: Omnibusse 47 II - 49 II, 58 II und 59 II



Omnibus 47 II, Aufnahmeort vermutlich Krefeld, Hauptbahnhof, 1958

Hersteller	Krupp Südwerke / Aufbau Ludewig
Typ	O 8 FK

47 II	= 1965: 5447	= 1966: 5647	= a 1967
-------	--------------	--------------	----------

48 II = 1965: 5448 = 1966: 5648 = a 1966
 49 II = 1965: 5449 = 1966: 5649 = a 1966
 58 II = 1965: 5458 = 1966: 5658 = a 1966
 59 II = 1965: 5459 = 1966: 5659 = a 1966

1955: Omnibus 29 II



Omnibus 29 II, Aufnahmeort unbekannt, 1956

Hersteller	Magirus
Typ	O 6500
Baujahr	1952

1955: von Klöckner-Humboldt-Deutz = Krefeld 29 II = a 1964

1955: Omnibusse 28 II, 30 III - 33 III, 34 IV, 35 III, 36 II, 37 III, 38 II und 39 II



links Omnibus 32 III: Die markante Lufteintrittsöffnung am Heck, Betriebshof Wiedstraße, 1955

rechts Omnibus 32 III: Typisch 50er Jahre ist die Nierenform der Rückfenster



Omnibus 36 II als imposanter Omnibuszug mit Anhänger 116, Hauptbahnhof, 1960

Hersteller	Magirus
Typ	O 6500

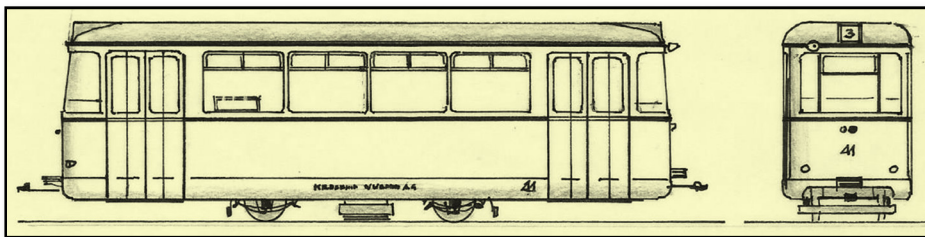
28 II = 1965: 5428 = 1965: 5628 = a 1966
 30 III = 1965: 5429 = 1965: 5629 = a 1966
 31 III = 1965: 5431 = 1965: 5631 = a 1966
 32 III = 1965: 5432 = 1965: 5632 = a 1966
 33 III = 1965: 5433 = 1965: 5633 = a 1965
 34 IV = 1965: 5434 = 1965: 5634 = a 1965
 35 III = 1965: 5435 = 1965: 5635 = a 1965
 36 II = 1965: 5436 = 1965: 5636 = a 1965
 37 III = 1965: 5437 = 1965: 5637 = a 1966
 38 II = 1965: 5438 = 1965: 5638 = a 1965
 39 II = 1965: 5439 = 1965: 5639 = a 1965

1956: Beiwagen 41 III - 45 III und 46 II

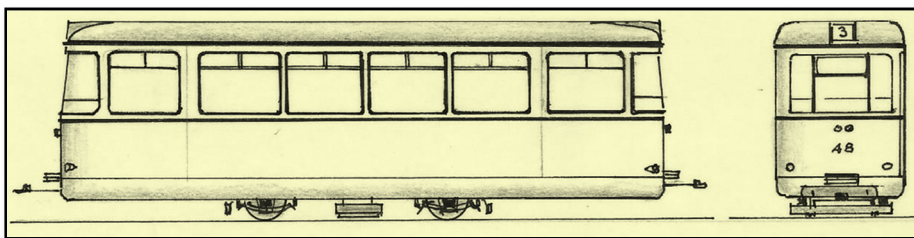
1957: Beiwagen 47 II und 48 II

Diese Beiwagen ohne Fahrgestell wurden als so genannte "Leicht-Beiwagen" bezeichnet. Optisch passten sie zu den seinerzeit von der Düwag hergestellten Großraum- und Gelenkwagen. Zur Steigerung der Laufruhe dienten gummigefederte Räder und MEGI-Federung. In Krefeld wurden sie in der Regel hinter Großraumtriebwagen bzw. den vierachsigen Gelenktriebwagen eingesetzt. Für den Einsatz hinter Altbau-Triebwagen besaßen sie an den Stirnseiten jeweils eine Abläuteglocke, die vom Schaffner im Innern über einen Lederriemen betätigt wurde.

Alle Wagen wurden 1967 zu Einrichtungswagen (Türen nur noch auf einer Seite) umgebaut. Der Schaffnerplatz wurde bei der Umstellung auf schaffnerlosen Betrieb ausgebaut. Ihr letztes Einsatzgebiet war der E-Wagenverkehr zu Schulzeiten.



Beiwagen 41 (Originalzustand)



Beiwagen 48 (linke Seite und Heck nach Umbau zum Einrichtungswagen 1967)



links Beiwagen 47 (Ursprungszustand)

rechts Beiwagen 47 und 48 (nach U zu Einrichtungswagen 1967)

<i>Hersteller</i>	<i>Düwag</i>
<i>Länge</i>	<i>10.500 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.200 mm</i>
<i>Achsstand</i>	<i>3.200 mm</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>6,3 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>22 Sitz- / 70 Stehplätze</i>

- 41 III = 1981: mit Großraum-Tw 412 II als Geschenk an Krefelds Partnerstadt Leicester (GB)
 42 III = a 1981
 43 III = a 1979
 44 III = a 1979
 45 III = a 1979
 46 II = a 1980
 47 II = 1981: an Historische Verkehrsmittelschau Krefeld = 1989: verschrottet
 48 II = a 1981

Der nach Großbritannien abgegebene Beiwagen 41 III

Der nach Leicester abgegebene Beiwagen erlebte in Großbritannien eine regelrechte Odyssee von einem Abstellort zum anderen. Dieses Schicksal teilte er mit dem Großraumwagen 412. Im Gegensatz zu diesem wurde er jedoch zwischenzeitlich wohl verschrottet. Seit einigen Jahren ist er jedenfalls spurlos verschwunden.

1956: Omnibus 99



Omnibus 99, Betriebshof Wiedstraße, 1958

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing / Aufbau Emmelmann</i>
<i>Typ</i>	<i>6500 TU / Reisebus, fallweise im Linienverkehr</i>

99 = 1965: 5499 = a 1970

1956: Omnibusse 60 II, 61 II und 64 III



links Omnibus 61 II, um 1960, Gelände des heutigen Betriebshofes Weeserweg
rechts Schweißgerätewagen 8432, vorher 5472, ursprünglich 61 II, 1972

Hersteller	Büssing / Aufbau Ludewig
Typ	5000 T / Fahrgestelle gebraucht von Fa. Dircks, Mönchengladbach

60 II = 1965: 5481 = a 1968

61 II = 1965: 5472 = 1966: U zu Schweißgerätewagen 8432 = a 1972

64 III = 1957: in Dienst = a 1964

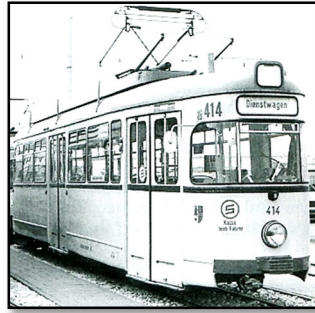
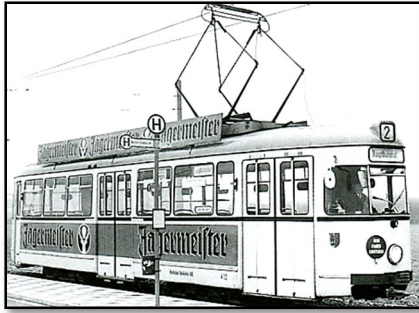
1957: Triebwagen 411 III, 412 II, 413 III und 414 II - 416 II

Die zweite Serie von Großraum-Triebwagen wies gegenüber der ersten Serie einige Änderungen auf. Zum einen waren beide Drehgestelle motorisiert und zum anderen wiesen sie die großen Seitenfenster auf, wie sie bei den Straßenbahnfahrzeugen der Düwag seit 1955 Standard waren.



links Tw 416 II im Originalzustand mit einfacher Vordertür, St. Tönis, Wilhelmplatz, 1968

rechts Tw 412 II, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, um 1965



- links Tw 412 II nach Umbau auf schaffnerlosen Betrieb
mit doppeltbreiter vorderer Türe
- rechts Tw 414 II, Betriebshof Weeserweg, 1978

Hersteller	Düwag / Kiepe
Achsfolge	B´B´
Länge	14.100 mm
Breite	2.200 mm
Drehgestellachsstand	1.800 mm
Drehzapfenabstand	6.000 mm
Leistung	2 x 100 kW
Leergewicht	17,5 t
Platzangebot	33 - 34 Sitz- / 75 Stehplätze

411 III = a 1980

412 II = 1981: mit Bw 41 III als Geschenk an Krefelds Partnerstadt Leicester (GB)

413 III = a 1979

414 II = a 1979

415 II = a 1979

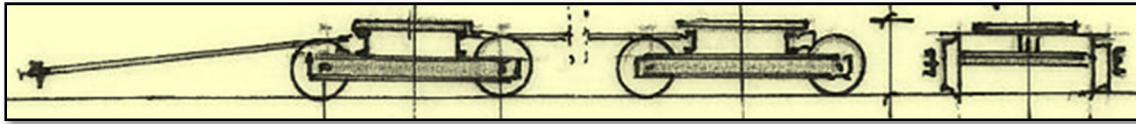
416 II = a 1980

Der nach Großbritannien abgegebene Triebwagen 412 II

Tw 412 II befindet sich in Großbritannien. Ursprünglich sollte er in einem Park in Leicester eingesetzt werden. Dazu kam es nicht. Seither hat er eine regelrechte Odyssee hinter sich. Abbildungen aus dem Internet zeigen ihn am 10.06.2013 in sehr desolatem Zustand in Sunderland. Vorher stand er mehrere Jahre lang ungeschützt in Walthamstow.

1957: Arbeits-Beiwagen 862 III

Das Fahrzeug war zweiteilig und bestand aus zwei zweiachsigen Fahrgestellen, die mit einem Stahlrohr verbunden wurden. Man konnte beide Fahrgestelle auch separat verwenden.



Arbeits-Beiwagen 862 III



links mit Verbindungsstange gekuppelt für Schienentransport,
Betriebshof Wiedstraße, 1957
rechts A-Teil, *Betriebshof Weeserweg, 1980*

862 III Schienentransportwagen = a 1978 (B-Teil) / a 1981 (A-Teil)

1957: Omnibus 26 III

<i>Hersteller</i>	<i>Magirus</i>
<i>Typ</i>	<i>O 6500</i>

26 III = 1965: 5426 = 1965: 5626 = a 1966

1958: Omnibusse 44 III, 45 II und 46 II



Omnibus 5546, vorher 46 II, 1968

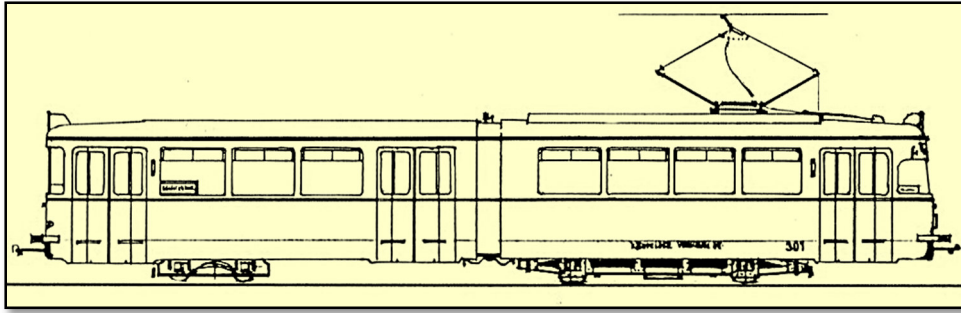
Hersteller	Krupp / Aufbau Ludewig
Typ	O 10 F 4 / Anderthalbdecker

44 III	= 1965: 5544	= a 1969
45 II	= 1965: 5545	= a 1968
46 II	= 1965: 5546	= a 1970

1959: Triebwagen 301 - 305

1960: Triebwagen 306

Im Jahr 1959 schickte die Krefelder Verkehrs-AG sechs zweiachsige Fahrgestelle der Baujahre 1929/30 sowie Laufdrehgestelle vierachsiger Beiwagen der Baujahre 1927 bis 1929 an die Düwag. Diese baute darauf vierachsige Sattelgelenkwagen (das Heckteil wurde ähnlich eines Sattelschlepper-LKW mit dem Frontteil verbunden) nach Kölner Vorbild auf. Es handelte sich um Einrichtungswagen, die jedoch linksseitig (in Fahrtrichtung) vorne eine einfache und hinten eine doppelte Falttür erhielten. Diese waren wegen der zahlreichen eingleisigen Streckenabschnitte mit Haltestellen nur auf einer Seite notwendig. Nachdem in den 1970er Jahren immer mehr Düwag-Standard-Gelenkwagen in sechs- und achtachsiger Bauart mit Jacobs-Drehgestellen zur Verfügung standen, wanderten die Wagen in Reservedienste und Schülerverkehre ab. Nach Ankunft der ersten Serie von Stadtbahnwagen M8C wurden sie 1981 ausgemustert.



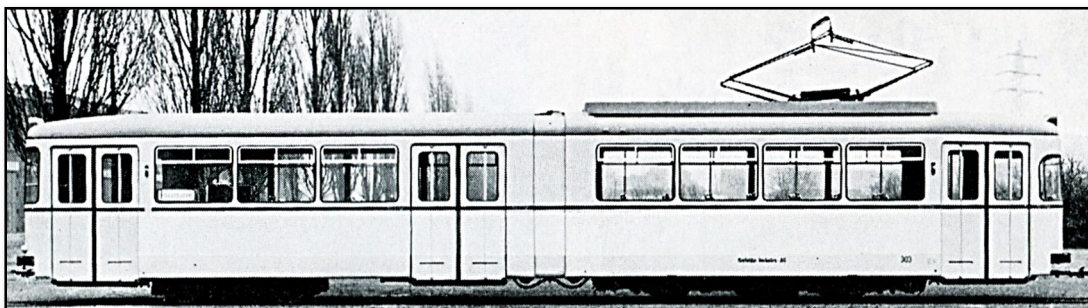
+



Triebwagen 305, vermutlich während einer Fahrschulfahrt, 1960



links Triebwagen 303, Werksaufnahme Düwag, Düsseldorf, 1959
rechts Triebwagen 303, Ostwall/Rheinstraße, 1968



Triebwagen 303, Werksaufnahme Düwag, Düsseldorf, 1959

Hersteller	Düwag
Länge	18.400 mm
Breite	2.200 mm
Achsfolge	Bo' 2'
Achsstand Frontteil	3.000 mm
Achsstand Drehgestell	1.800 mm
Leistung	2 x 60 kW
Platzangebot	35 Sitz- / 124 Stehplätze
Leergewicht	~ 18,5 t

301	= a 1981	
302	= a 1981	
303	= 1981: an Historische Verkehrsmittelschau Krefeld	= 1989: verschrottet
304	= a 1981	
305	= a 1981	
306	= a 1981	

1959: Omnibusse 42 II und 43 II



Omnibus 42 II, Ostwall vor dem Hauptbahnhof → Rheinstraße, 1960

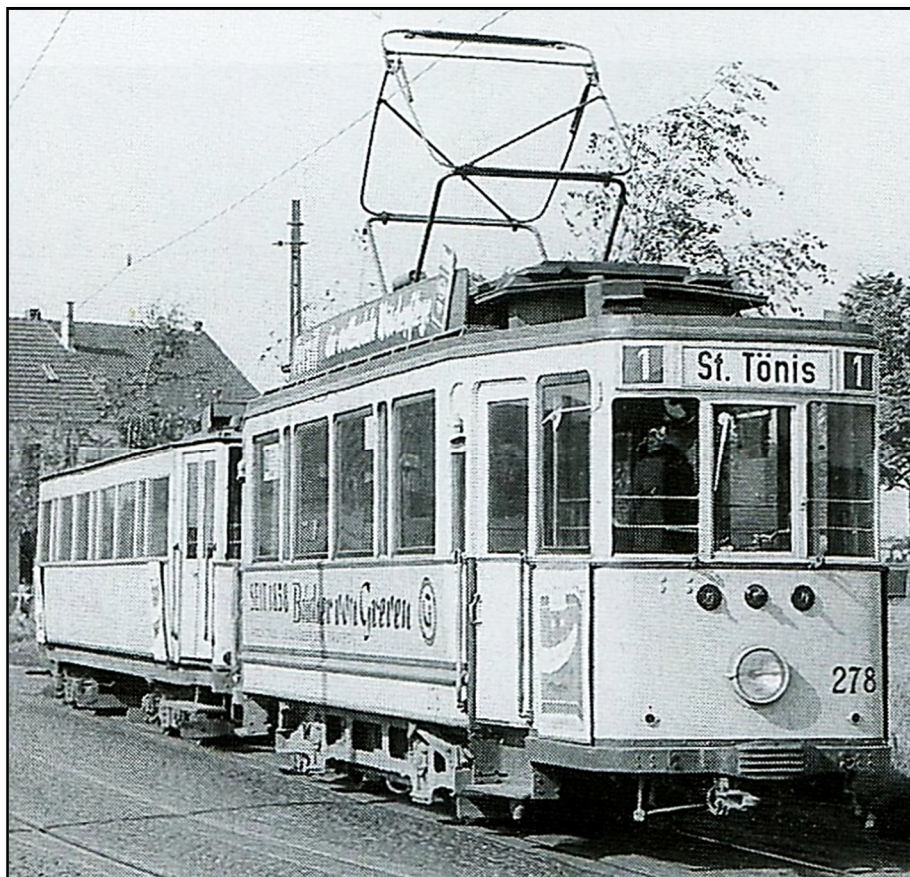
Hersteller	Krupp / Aufbau Ludewig
Typ	O 10 F 4

42 II	= 1965: 5482 = a 1969
43 II	= 1965: 5483 = a 1969

1959: Omnibus 100

Hersteller	Büssing / Aufbau Ludewig
Typ	TU 10 Verbund / Reisebus, fallweise im Linienverkehr

100 = 1965: 5485 = a 1974



"Schöndorffwagen" und "Kegelbahn" in Fischeln, Eichhornstraße, 1958