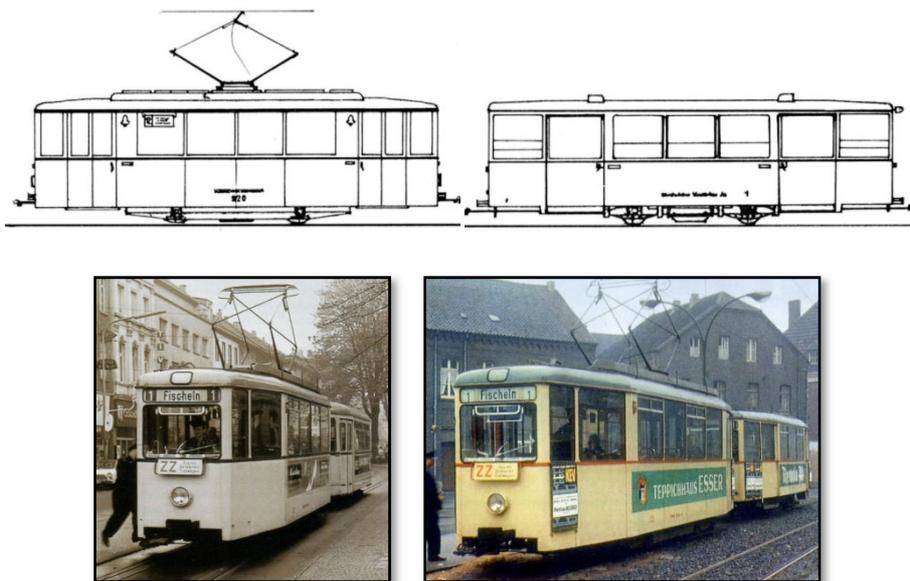


Ein Zeitzeuge berichtet aus den 1960ern

Ich kann mich noch gut an die 1960er Jahre erinnern. Es bleiben viele Dinge in Erinnerung, die man damals - als Kind - täglich sah oder erlebte. Alltag eben. Aber prägend und beeindruckend für das ganze Leben.

Zu diesen Erinnerungen zählen auch Fahrten mit den Verkehrsmitteln der damaligen Krefelder Verkehrs-AG. Unsere Familie hatte damals kein eigenes Auto. Wollten wir also zur Verwandtschaft nach Lobberich, fuhren wir zunächst mit der Straßenbahnlinie 1 nach St. Tönis. Auf dieser Linie fuhren damals häufig die zweiachsigen Triebwagen der Aufbau- und Verbandsbauarten, behängt mit ebenfalls zweiachsigen Beiwagen der Kriegsstraßenbahn-Bauart. Das Fahrverhalten gerade dieser Beiwagen war nicht besonders gut. Der lange Achsstand von drei Metern führte in Kurven zu erheblichem Quietschen und durch die langen Überstände schaukelte sich der Wagen häufig auf, so dass man fast seekrank wurde.



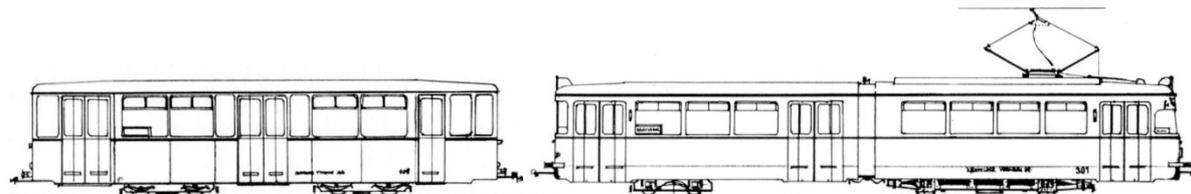
Typische Zugzusammenstellungen der Linie 1 (St. Tönis - Fischeln)

Mindestens genauso stark in Erinnerung habe ich die Umbau-Gelenkwagen der Reihe 301 bis 306. Die hatten sogar Türen auf der linken Seite, obwohl sie nur einen Fahrerplatz hatten und nur in einer Richtung fahren konnten. Der Streckenabschnitt zwischen Schicks und St. Tönis war größtenteils eingleisig. In den Ausweichen wurde im Linksverkehr gefahren, damit die Fahrgäste nicht zur stark befahrenen Straße hin aussteigen mussten. Oft waren diese Triebwagen mit zweiachsigen, so genannten "Leicht-Beiwagen" der Düwag behängt. Auch diese hatten zunächst Türen auf beiden Wagenseiten und einen Schaffner, der während der Fahrt hin und herlief und Fahrscheine verkaufte. Später baute man bei diesen Wagen die Türen auf einer Seite aus und einen festen Schaffnerplatz ein. Das muss so um 1967/68 herum gewesen sein, denke ich.

Der Schaffnerplatz wurde aber nur noch ganz kurze Zeit genutzt bis die Schaffner abgeschafft und in andere Dienste versetzt wurden.

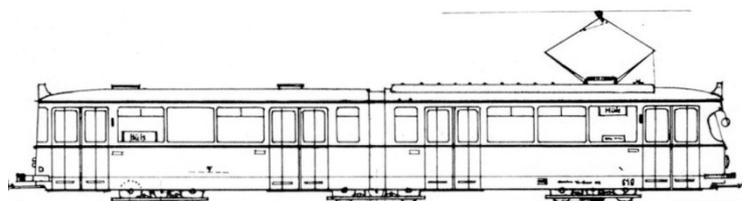
Ich kann mich auch noch daran entsinnen, dass ich einmal einen der Umbau-Gelenkwagen mit einem vierachsigen Umbau-Beiwagen gesehen habe. Das war für mich als Kind schon ein imposanter Zug. Zur damaligen Zeit war das eine alltägliche Zugzusammenstellung bei der Krefelder Straßenbahn. Die Erinnerung an dieses Bild ist immer noch stark präsent.

Vor



Ein Gespann aus 300er-Triebwagen und vierachsigen Beiwagen fährt vom Hauptbahnhof in den Ostwall Richtung Uerdingen

Einmal sind wir - für die Linie 1 untypisch - mit einem der sechssachsigen Gelenktriebwagen der Reihe 601 - 610 gefahren. Deren Revier war damals in der Regel die Linie 4 von Hüls zum Rheinhafen, wo sie mit den vierachsigen Umbau-Beiwagen unterwegs waren. Meiner Erinnerung nach waren sie nur selten auf anderen Linien unterwegs. Diese Düwag-Einheitswagen waren stark motorisiert (immerhin hatten sie eine Leistung von 2 x 110 kW) und für das Ziehen von großen Beiwagen bestens geeignet.

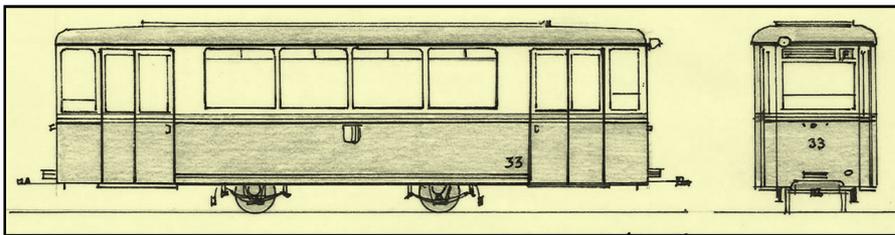


Peter Harsche (Jahrgang 1960)

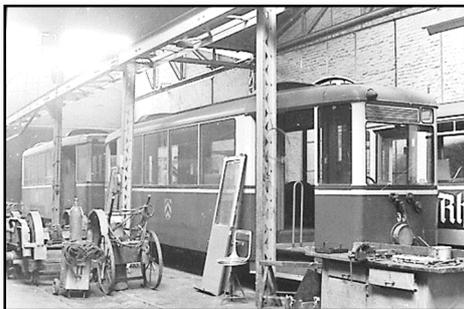
1960: Beiwagen 35 IV und 36 IV

(gebraucht von Herforder Kleinbahnen,
dort Nrn. 33 und 32)

Die Herforder Kleinbahnen beschafften aufgrund ihres nach dem Zweiten Weltkrieg stark angestiegenen Verkehrsaufkommens unter anderem zwei Beiwagen des sog. "Verbandstyp I". Bis zur Zulassung verging nach deren Anlieferung ein halbes Jahr, da die Bremsanlage durch die Aufsichtsbehörde zunächst nicht abgenommen wurde. Schon nach zehn Betriebsjahren wurden sie nach Krefeld verkauft. Diese Beiwagen waren in der ursprünglichen zweiachsigen Bauform in Krefeld nicht im Einsatz. Sie wurden 1965 und 1969 für Umbauten zu vierachsigen Beiwagen verwendet.



Beiwagen Herford 33



*links Die beiden Herforder Beiwagen - Lackierung dunkelrot/weiß,
Betriebshof Wiedstraße, 1962*

rechts ...und das hat man daraus gemacht: Bw 108 II nach Fertigstellung 1965

<i>Hersteller</i>	<i>Düwag</i>
<i>Typ</i>	<i>so genannter "Verbandstyp-I-Beiwagen"</i>
<i>Baujahr</i>	<i>1949</i>
<i>Länge</i>	<i>10.500 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.200 mm</i>
<i>Achsstand</i>	<i>3.000 mm</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>ca, 9,0 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>22 Sitzplätze / Stehplatzanzahl nicht bekannt</i>

Herford 32 = Krefeld 36 IV = 1965: U zu 4x-Beiwagen 108 II (mit halbem Bw 35 IV)
 Herford 33 = Krefeld 35 IV = 1965: eine Hälfte U zu 4x-Beiwagen 108 II
 (mit Bw 36 IV)
 = 1969: eine Hälfte U zu 4x-Beiwagen 109 III (mit Bw 31 V)

1960: Omnibusse 101 - 106

Der sog. Anderthalbdecker ist im hinteren Fahrzeugbereich als Doppelstock-Omnibus ausgeführt. Die Bauform wurde von der Essener Firma Ludewig entwickelt. Ab 1949 entstanden Reisebusse, ab 1955 in Zusammenarbeit mit der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) die ersten Linienbusse.

Überwiegend wurden die Aufbauten auf Fahrgestellen von Büssing und Mercedes aufgebaut. Erste Exemplare entstanden auf (teils altbrauchbaren) Fahrgestellen von Krupp, Faun oder Henschel. Aus statischen Gründen verwendete man meist Fahrgestelle mit hinterer Nachlaufachse.

Dieser Omnibustyp war vom Ende der 1950er Jahre bis weit in die 1980er Jahre eine typische Erscheinung auf Krefelder und niederrheinischen Straßen.

Der Anderthalbdecker gewann vor allem nach Inkrafttreten des Verbotes von Personenanhängern an Bedeutung. Er bot den Vorteil einer großen Beförderungskapazität auf dem Platzbedarf eines Normalbusses. Gegenüber einem "echten" Doppeldecker wies er eine geringere Bauhöhe auf. So konnten manche Unterführungen mit ihm durchfahren werden, bei denen ein "echter" Doppeldecker stecken geblieben wäre.

Die doppeltbreite Einstiegstür an der abgesenkten hinteren Plattform führte zu einer großen Stehplatzfläche. An der rechten Seite neben der Tür befand sich der Schaffnerplatz. Da der Schaffner während der Fahrt kassieren konnte, waren kurze Haltestellenaufenthalte möglich.



links Omnibus 101, unbekannter Aufnahmeort
(vermutlich Probefahrt der Fa. Ludewig), 1961

rechts Omnibus 103, Ostwall/Rheinstraße, 1964

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing / Aufbau Ludewig</i>
<i>Typ</i>	<i>U7</i>
<i>Länge</i>	<i>11.500 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.500 mm</i>
<i>Höhe</i>	<i>3.650 mm</i>
<i>Überhang vorne</i>	<i>2.575 mm</i>
<i>Überhang hinten</i>	<i>2.800 mm</i>
<i>Achsstände</i>	<i>4.850 mm + 1.275 mm</i>
<i>Leergewicht</i>	<i>8,23 t</i>
<i>zulässiges Gesamtgewicht</i>	<i>17,60 t</i>
<i>Leistung</i>	<i>107 kW</i>
<i>Höchstgeschwindigkeit</i>	<i>~ 73 km/h</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>42 Sitz- / 101 Stehplätze</i>

101	= 1965: 5501	= a 1976
102	= 1965: 5502	= a 1977
103	= 1965: 5503	= a 1977
104	= 1965: 5504	= a 1977
105	= 1965: 5505	= a 1976
106	= 1965: 5506	= a 1977

1961: Omnibus 25 III

Dieser Bus wurde von 1961 bis 1962 an die Berliner Verkehrsgesellschaft BVG ausgeliehen. Er diente dort in der Zeit unmittelbar nach dem Mauerbau mit zahlreichen anderen Bussen westdeutscher Verkehrsbetriebe der Linderung des Wagenmangels. Dieser wurde hervorgerufen durch den vom damaligen regierenden Bürgermeister Willy Brandt ausgerufenen S-Bahn-Boykott. Die S-Bahn wurde auch im Westteil der geteilten Stadt von der Reichsbahn der DDR betrieben. Ein bekannter Spruch lautete damals in West-Berlin: "Keinen Pfennig mehr für Ulbricht!".

<i>Hersteller</i>	<i>Magirus</i>
<i>Typ</i>	<i>Saturn II LS</i>
<i>Leistung</i>	<i>110 kW</i>

25 III	= 1964: 14 III	= 1965: 5422	= a 1972
--------	----------------	--------------	----------

1961: Omnibusse 1 III - 5 III, 6 IV und 7 V - 9 V



links Omnibus 1 III, erste Probefahrt nach Anlieferung, Fahrer E. Flössel, Forstwaldstraße, 1961

rechts Omnibus 1 III, Betriebshof Wiedstraße, 1961



Omnibus 1 III, später 5402, gefällige Front und moderne Heckansicht

Hersteller	Büssing
Typ	Senator
Motor	U 7
Bemerkung	selbsttragende Röhrenbauweise
Länge	11.300 mm
Breite	2.450 mm
Höhe	2.970 mm
Überhang vorne	2.290 mm
Überhang hinten	2.950 mm
Achsstand	6.000 mm
Wendekreis min.	21,80 m
Zulässiges Gesamtgewicht	12,30 t
Leistung	107 kW
Höchstgeschwindigkeit	~ 87 km/h
Platzangebot	41 Sitz- / 71 Stehplätze

1 III	= 1965: 5402	= a 1968
2 III	= 1965: 5403	= a 1968
3 III	= 1965: 5404	= a 1968
4 III	= 1965: 5405	= a 1968
5 III	= 1965: 5406	= a 1968
6 IV	= 1965: 5407	= a 1968
7 V	= 1965: 5408	= a 1968
8 V	= 1965: 5409	= a 1968
9 V	= 1965: 5411	= a 1968

1962: Omnibusse 10 IV und 11 III - 13 III



Omnibus 5415, vorher 13 III, Hauptbahnhof vor dem ehemaligen Zollamt, 1966

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing</i>
<i>Typ</i>	<i>Senator 13 R</i>
<i>Motor</i>	<i>U7 / 145</i>
<i>Leistung</i>	<i>107 kW</i>
<i>Bauart</i>	<i>Rahmenlos mit selbsttragendem Aufbau</i>
<i>Länge</i>	<i>11.360 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>2.450 mm</i>
<i>Höhe</i>	<i>2.970 mm</i>
<i>Achsstand</i>	<i>6.000 mm</i>
<i>vorderer Überhang</i>	<i>2.250 mm</i>
<i>hinterer Überhang</i>	<i>2.950 mm</i>
<i>zulässiges Gesamtgewicht</i>	<i>14,0 t</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>28 Sitz- / 57 Stehplätze</i>
<i>Höchstgeschwindigkeit</i>	<i>~ 88 km/h</i>

10 IV	= 1965: 5412	= a 1968
11 III	= 1965: 5413	= a 1968
12 III	= 1965: 5414	= a 1968
13 III	= 1965: 5415	= a 1968

1962: Omnibusse 107 - 110



Omnibus 108, Betriebshof Wiedstraße, 1964



Omnibus 5508, vorher 108, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1975

Hersteller	Büssing / Aufbau Ludewig
Typ	U 7 / Anderthalbdecker
Bemerkung	auch als "Büssing Senator Verbund" bezeichnet
Leistung	107 kW
Länge	12.000 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	3.750 mm
Achsstände	5.350 mm + 1.335 mm
Platzangebot	48 Sitz- / 104 Stehplätze

107 = 1965: 5507 = 1969: zerstört durch Unfall (Forstwald)

108 = 1965: 5508 = a 1977

109 = 1965: 5509 = a 1977

110 = 1965: 5511 = a 1977

1963: Omnibusse 111 - 115



An diesen Aufnahmen desselben Omnibusses sieht man den Übergang vom Schaffnerbetrieb (Fahrgastfluss von hinten nach vorne) zum Einmannbetrieb mit Einstieg beim Fahrer. Auf die Türe im Heckbereich konnte verzichtet werden, allerdings musste die Vordertüre breiter ausfallen (Barzahler rechts/Sichtkarten links).

links Omnibus 5512, vorher 112, ursprüngliches Aussehen mit Heckeinstieg und einfacher Vordertür

rechts Ebenfalls Omnibus 5512, jetzt umgebaut ohne Heckeinstieg, dafür jetzt mit doppelt breiter Vordertür

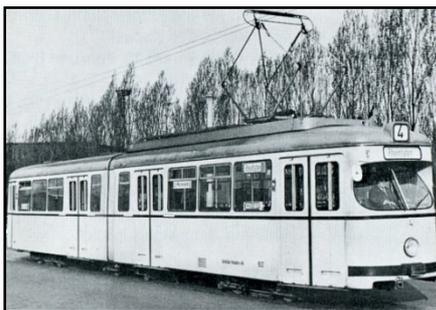
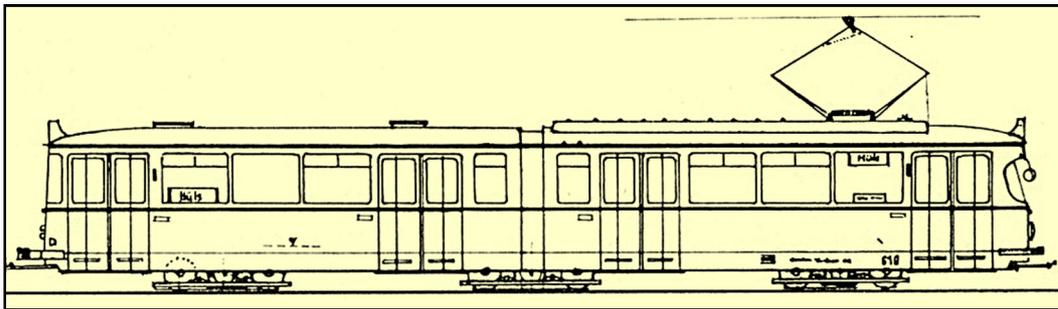
Hersteller	Büssing / Aufbau Ludewig
Typ	U 7 / Anderthalbdecker "Büssing Senator Verbund"

111	= 1965: 5512	= a 1977
112	= 1965: 5513	= a 1978
113	= 1965: 5514	= a 1978
114	= 1965: 5515	= a 1978
115	= 1965: 5516	= a 1979

1964: Triebwagen 601 - 610

Die Düwag stellte im März 1956 einen neu entwickelten sechsachsigen Gelenktriebwagen für Einrichtungsverkehr vor, dessen erste Exemplare in Düsseldorf (Normalspur, 1435 mm) und Bochum (1000 mm) fuhren. Die meist verbreitete Bauform für Meterspur sah eine Breite von 2200 mm vor. In Krefeld hatten diese Fahrzeuge die für Meterspur ungewöhnliche Breite von 2350 mm.

Die Frontgestaltung mit den schräg gestellten Scheiben wurde dem Vorbild der amerikanischen PCC-Wagen nachempfunden.

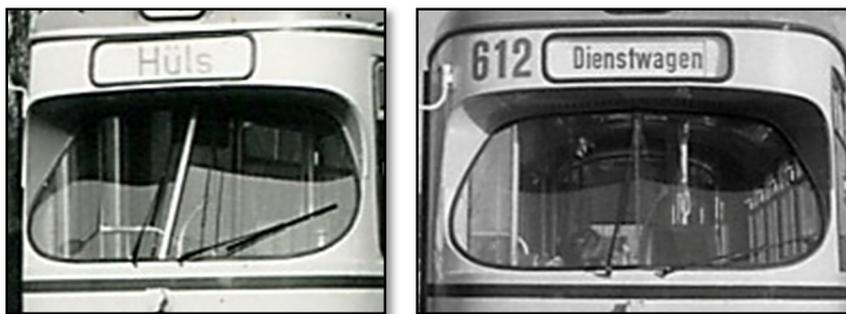


links Tw 602, Linn, Westpreußenstraße, 1965
rechts Tw 610, als Sonderfahrt in Hüls, 24.04.1965



links Tw 810, vorher 610, St. Tönis, Wilhelmplatz, 1993
rechts Tw 810, vorher 610, Großmarkt, 1993

Aufnahmen (2): © Peter Harsche



Bei den Triebwagen der Serie 601 - 610 waren die beiden schräg gestellten Scheiben der Frontverglasung mit Aluminiumleisten und einer untergelegten Gummidichtung verschraubt. Bei allen weiteren Serien waren die Scheiben geklebt bzw. dauerelastisch verfugt. Die Bilder zeigen links den Triebwagen 602, rechts zum Vergleich den Tw 612.



Aus den A-Teilen der Triebwagen 602 und 606 entstand 1984 der Fahrschul-Triebwagen 626. Er wurde auch als Schlepp-Triebwagen für liegengebliebene Straßenbahnfahrzeuge und für andere Werkstattzwecke genutzt. Im Rahmen einer Hauptuntersuchung erhielt er 1992 eine geänderte Lackierung des Dachbereiches.



Seit 2012 dient der Triebwagen 626 als Partywagen. Beide Bilder entstanden im März 2014 an der Elfrather Mühle.

Aufnahmen (2): © Dominik Albrecht

Hersteller	Düwag / Kiepe
Typ	Einrichtungs-Sechssachser / GT6 / in Krefeld genannt 6Gtw
Länge	19.095 mm
Breite	2.350 mm
Drehgestellachsstände	1.800 mm
Drehzapfenabstände	6.000 mm
Leistung	2 x 110 kW
Leergewicht	20,2 t
Platzangebot	43 Sitz- / 120 Stehplätze

601	= 1981: abgestellt	= a 1989
602	= 1981: abgestellt	= 1984: Frontteil zu Fahrschulwagen 626 / Heckteil verschrottet
603	= 1981: abgestellt	= a 1988
604	= 1981: abgestellt	= a 1988
605	= 1981: abgestellt	= a 1988
606	= 1981: abgestellt	= 1984: Frontteil zu Fahrschulwagen 626 / Heckteil verschrottet
607	= 1981: abgestellt	= a 1988
608	= 1981: abgestellt	= a 1988 = vk. = Empfänger unbekannt
609	= 1978: Verlängerung zu 809	= a 11.2011
610	= 1978: Verlängerung zu 810	= a 11.2011

1964: Omnibusse 15 III, 16 II - 19 II



8486, vorher 5416, davor 15 III, Aufnahmeort unbekannt, 1981



5421, vorher 19 II, Ostwall, Mai 1965

Hersteller	Magirus
Typ	Saturn II LS
Leistung	110 kW
Länge	11.430 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	2.850 mm
vorderer Überhang	2.545 mm
hinterer Überhang	3.155 mm
Achsstand	5.730 mm
Leergewicht	6,95 t
zulässiges Gesamtgewicht	15,0 t
Höchstgeschwindigkeit	68,1 km/h

- 15 III = 1965: 5416 = 1970: Fahrschulwagen = 1977 außer Dienst
 = 1980: Museumsbus 8486 = 1989: vk. = Empfänger unbekannt
- 16 II = 1965: 5417 = a 1974
- 17 II = 1965: 5418 = a 1974
- 18 II = 1965: 5419 = a 1974
- 19 II = 1965: 5421 = a 1974

1964: Omnibusse 116 - 118



Omnibus 5517, vorher 116, beide Aufnahmen in Traar, 1963



Omnibus 5517, vorher 116, 1978

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing / Aufbau Ludewig</i>
<i>Typ</i>	<i>Verbund U 10 / Anderthalbdecker</i>
<i>Leistung</i>	<i>110 kW</i>
<i>Bemerkungen</i>	<i>auch Präsident U 10 genannt Die gleichen Motoren besaßen auch in die Schienenbusse der DB</i>

116 = 1965: 5517 = a 1979

117 = 1965: 5518 = a 1979

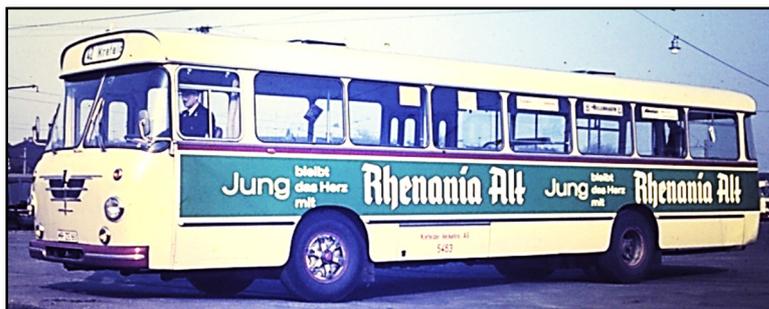
118 = 1965: 5519 = a 1979

1964: Omnibusse 161 - 163, 169, 170



links Omnibus 5463, vorher 163, Hauptbahnhof, 1973

rechts Omnibus 5469, vorher 169, Gladbacher Straße/Martinstraße auf der Fahrt nach Anrath, 1970



Omnibus 5463, Betriebshof Weeserweg, 1973

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing / Aufbau Hubertia</i>
<i>Typ</i>	<i>Präsident</i>
<i>Leistung</i>	<i>110 kW</i>

161	= 1965: 5461	= a 1973
162	= 1965: 5462	= a 1972
163	= 1965: 5463	= a 1973
169	= 1965: 5469	= a 1973
170	= 1965: 5471	= a 1974

1964: Omnibusse 164 - 168

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing / Aufbau Ludewig</i>
<i>Typ</i>	<i>Präsident</i>
<i>Motor</i>	<i>U 10</i>
<i>Leistung</i>	<i>110 kW</i>

164	= 1965: 5464	= a 1972
165	= 1965: 5465	= a 1973
166	= 1965: 5466	= a 1972
167	= 1965: 5467	= a 1973
168	= 1965: 5468	= a 1973

Dies waren die letzten Omnibusse, die mit mit einer 3-stelligen Wagennummer in den Fahrzeugbestand übernommen wurden. Ab 1965 werden alle Wagennummern 4-stellig. Warum nun ausgerechnet 54.., 55.. und 56.. als führende Ziffern verwendet werden lässt sich nicht mehr zweifelsfrei feststellen. Diese bedeuten:

- 54.. Standardbusse (zweiachsige Fahrzeuge)
- 55.. Anderthalbdecker (in Krefeld ausnahmslos dreiachsige Fahrzeuge)
- 56.. Gelenk-Omnibusse (die Kategorie kam erst später hinzu)

1965: Omnibusse 5423 - 5425, 5426 II, 5427, 5428 II und 5429 II, 5431 II - 5439 II und 5441 - 5444

Ursprünglich besaßen diese Fahrzeuge werksseitig die gleiche Frontgestaltung des Vorgängertyps II LS". Laut Aussage eines ehemaligen Omnibusfahrers der Krefelder Verkehrs-AG wurden die Busse in eigener Werkstatt mit neuen, ausgestellten Frontscheiben versehen. Diese dienten einer besseren Übersicht. Besonders Kinder, die im Haltestellenbereich vor dem Bus queren wollten, waren so besser zu sehen.



Omnibus 5429 II mit originaler Frontgestaltung, Betriebshof Weeserweg, 1965



links Die markante Front mit ausgesetzter Frontscheibe, Betriebshof Weeserweg, 1975



rechts Omnibus 5438 II am Krefelder Hauptbahnhof, 1978



Omnibus 5438 II, Ostwall/Rheinstraße, 1977

Hersteller	Magirus (Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Werk Ulm)
Typ	150 S 12
Länge	11.500 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	2.850 mm
Achsstand	5.730 mm
Überhang vorne	2.485 mm
Überhang hinten	3.125 mm
Wendekreis	21,0 m
zul. Gesamtgewicht	15,0 t
Leistung	110 kW
Höchstgeschwindigkeit	~ 68,5 km/h

5423 = a 1977
 5424 = a 1977
 5425 = a 1977
 5426 II = a 1977
 5427 = a 1977
 5428 II = a 1977
 5429 II = a 1977
 5431 II = a 1977
 5432 II = a 1977
 5433 II = a 1977
 5434 II = a 1977
 5435 II = a 1977
 5436 II = a 1977
 5437 II = a 1977
 5438 II = a 1979
 5439 II = a 1979
 5441 = a 1979
 5442 = a 1979
 5443 = a 1979
 5444 = a 1979

1965: Omnibus 4369 (geliehen von Zuid-Ooster Autobusdiensten Gennep, Niederlande) = Krefeld 5478 II

Der "Royal Tiger Worldmaster" wurde bei Leyland im britischen Farington gebaut und zählt mit mehr als 20.000 Exemplaren zu den erfolgreichsten Omnibusmodellen weltweit. Zahlreiche Fahrgestelle wurden exportiert und in den Empfangsländern karossiert. Unter anderem setzten auch in den Niederlanden verschiedene Busunternehmen diese Busse ein. Dazu zählte auch die Firma Zuidooster ("Südoster") in Gennep, die die Buslinien im Bereich Venlo / Venraij / Nijmegen bediente.

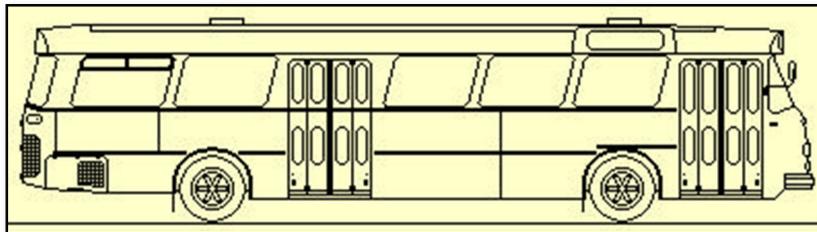


Omnibus 5478 II, links vor dem Hauptbahnhof, rechts im Betriebshof Wiedstraße, 1965

<i>Hersteller</i>	<i>Leyland (Fahrgestell)</i>
<i>Aufbau</i>	<i>Den Oudsten</i>
<i>Typ</i>	<i>Royal Tiger Worldmaster LCRT</i>
<i>Baujahr</i>	<i>1962</i>
<i>Länge</i>	<i>10.060 mm (33 brit. Fuß)</i>

Zuid-Ooster 4369 = 1965: Krefeld 5478 II = 1966: zurück an Zuid-Ooster

1965: Omnibus 5479 II (Leihbus von Büssing)



<i>Hersteller</i>	<i>Büssing</i>
<i>Typ</i>	<i>13 D Präfekt</i>
<i>Länge</i>	<i>11.270 mm</i>
<i>Radstand</i>	<i>6.000 mm</i>
<i>Platzangebot</i>	<i>29 Sitz- / 83 Stehplätze</i>

1965 nach Krefeld = 5479 II = 1966 an Büssing zurück

1966: Omnibusse 5561 - 5565



Omnibus 5561, Betriebshof Weeserweg, 1977

Hersteller	Mercedes / Aufbau Ludewig
Typ	O 317 / Anderthalbdecker

5561 = 1978: außer Dienst = als Geschenk an Krefelds Partnerstadt Leicester (GB)

5562 = a 1979

5563 = a 1979

5564 = a 1979

5565 = a 1979

1966: Omnibusse 5601 - 5603

"Drei kleine Italiener, die träumen von Napoli..."



links *noch ohne Anschriften unmittelbar nach Anlieferung, heutiger Betriebshof Weeserweg, 1966*
rechts *mit Zielfilmen und Krefelder Zulassung, 1967*



mit Reklame einer bekannten ehemals Krefelder Brauerei, am Stadttheater/Lohstraße, 1970

Hersteller	Officine Meccaniche (OM, Fiat-Gruppe) Brescia (I) / Borsani, Milano (I)
Typ	Kleinbus
Platzangebot	17 Sitzplätze

5601 = a 1973

5602 = a 1973

5603 = a 1973

1968: Omnibusse 5445, 5446, 5447 II - 5449 II sowie 5451 - 5453



Omnibus 5449 II, Betriebshof Wiedstraße, 1968



Omnibus 5447 II, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1978

Hersteller	Magirus (Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Werk Ulm)
Typ	150 S 12

5445 = a 1979
 5446 = a 1979
 5447 II = a 1979
 5448 II = a 1979
 5449 II = a 1979
 5451 = a 1979
 5452 = a 1979
 5453 = a 1979

1968: Omnibusse 5566 - 5569 und 5571



Omnibus 5566, Betriebshof Wiedstraße, 1968

Hersteller	Mercedes / Aufbau Ludewig
Typ	O 317 / Anderthalbdecker

5566 = a 1979

5567 = a 1979

5568 = a 1979

5569 = a 1979

5571 = a 1979

1968: Omnibus 5651



Omnibus 5651, Betriebshof Wiedstraße, 1968

Hersteller	Magirus
Typ	200 RS 12 / Reisebus

5651 = a 1976

1968: Omnibusse 5611 - 5619, 5621 - 5625 und 5626 II



links
rechts

Omnibus 5625, auf dem Frankenring/Marktstraße, 1970



Omnibus 5626 II, Ostwall, 1970

Hersteller	Büssing
Typ	Präpekt 13 (so genannter "Standard-I-Bus")
Bemerkung	Wagen 5613 fuhr vor seiner Ausmusterung in Lackierung der amerikanischen Flagge aus Anlass der Feierlichkeiten "300 Jahre Deutsche in Amerika" 1983

5611 = a 1979

5612 = 1979: außer Dienst = 1981: Sommerbus 8487
= 1994: vk. = an Fa. Schveri, Krefeld

5613 = a 1983

5614 = a 1983

5615 = a 1979

5616 = 1979: außer Dienst = 1982: Werkstattwagen 8476 = 1995: verschrottet

5617 = a 1979

5618 = a 1979

5619 = a 1979

5621 = a 1979

5622 = a 1979

5623 = a 1979

5624 = a 1983

5625 = a 1979

5626 II = a 1979

1969: Triebwagen 313, 315 und 317

1970: Triebwagen 311, 312, 314 und 316

(gebraucht aus Wuppertal, dort Nummern 4501 - 4507)

Die Wuppertaler Stadtwerke beschafften für ihre einzige mit Wendeschleifen bzw. Gleisdreiecken ausgestattete Linie 3 sieben Gelenkwagen, die von der Düwag in Düsseldorf auf alte Fahrgestelle aufgebaut wurden. Nachdem die meterspurigen Wuppertaler Talquerlinien 1969 aufgegeben wurden (es blieben nur noch die normalspurigen Linien in der Tallängsachse bestehen), übernahm Krefeld diese Fahrzeuge, die zur eigenen, nahezu baugleichen Serie 301 bis 306 passten. Im Gegensatz zu diesen hatten sie jedoch nie linksseitige Türen, dafür aber einen Linienfilmkasten an der rechten Seite des hinteren Wagenkastens. In den Jahren 1973 bis 1975 erhielt diese Serie Fahrgestelle der ausgemusterten zweiachsigen Triebwagenserie 209 II - 220 II.

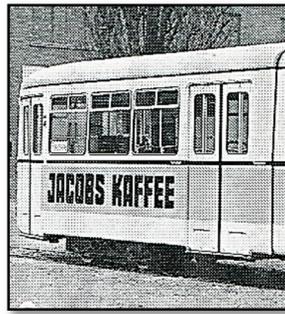


Noch in ihrer "alten Heimat" Wuppertal unterwegs: Tw 4502 (Krefeld 312) und Tw 4505 (Krefeld 315)



links Tw 311, vorher Wuppertal 4501, Schicks, 1978

rechts Tw 314, vorher Wuppertal 4504, Betriebshof Weeserweg, 1979



Bauartunterschiede

links und Mitte
rechts

die linksseitigen Türen und der Nachläufer der Serie 301 bis 306
der Nachläufer der ehemaligen Wuppertaler Wagen 311 bis 317



Bauartunterschiede

links

die linke Seite der zu Einrichtungswagen umgebauten Serie 301 bis 306
hier Tw 301, Deutscher Ring/Hauptbahnhof, 1975

rechts

die linke Seite der direkt als Einrichtungswagen gebauten Serie 311 bis 317
hier der Wuppertaler Wagen 4502, später Krefeld 312

Hersteller	Düwag, Werk Düsseldorf
Baujahr	1962
Leistung	2 x 55 kW

Wuppertal 4501	= 1970: Krefeld 311	= a 1980
Wuppertal 4502	= 1970: Krefeld 312	= a 1980
Wuppertal 4503	= 1969: Krefeld 313	= a 1980
Wuppertal 4504	= 1970: Krefeld 314	= a 1981
Wuppertal 4505	= 1969: Krefeld 315	= a 1981
Wuppertal 4506	= 1970: Krefeld 316	= a 1981
Wuppertal 4507	= 1969: Krefeld 317	= a 1980

1969: Arbeitswagen (Schienenschleifwagen) 235 II aus Mönchengladbach (dort Nr. 508)



Von Zeit zu Zeit müssen die Laufflächen der Straßenbahnschienen geschliffen werden, um einen ruhigen Fahrzeuglauf zu gewährleisten. Insbesondere die sog. "Riffelbildung" führt zu einem unruhigen und lauten Fahrverhalten. Das Phänomen der Riffel ist so alt wie die elektrische Straßenbahn; deren Ursache und Bildung ist jedoch noch nicht ganz geklärt. Es handelt sich dabei um wellenförmige Aufwerfungen auf den Schienenköpfen. Um diese einzuebnen, werden schon seit Beginn der elektrischen Straßenbahn die Schienenköpfe geschliffen. Zunächst geschah dies von Hand, später mit den ersten

Schleiftriebwagen, die sog. Rutschersteine mit Druck auf die Schienen pressten. Diese mussten aber permanent das Gleisnetz befahren, da der Materialabtrag nur sehr gering war. Die Schleifwagen wurden weiterentwickelt und mit rotierenden Schleifscheiben versehen, die einen höheren Materialabtrag ermöglichten. Zu dieser Bauform gehörte auch der Krefelder Arbeitswagen 235 II, der nach der Stilllegung der dortigen Straßenbahn aus Mönchengladbach übernommen wurde.



Schleifwagen 235 II, Betriebshof Weeserweg, links 1975, rechts 1988

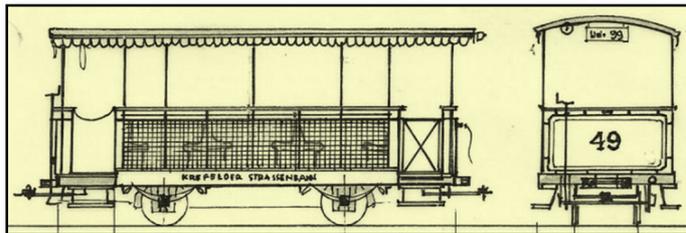
Hersteller	Schörling, Hannover
Baujahr	1950

Mönchengladbach 508

= 1969: Krefeld 235 II = 1985: Historische Verkehrsmittelschau
= 1989: vk. = Empfänger unbekannt

1969: Sommer-Beiwagen 49 II

Im Jahr 1969 wurde dieser offene Sommerwagen auf einem Fahrgestell von 1899 (Turmwagen 855 II) als Beiwagen für den Historischen Triebwagen 93 (genannt "Blauer Enzian") aufgebaut.



Bw 49 II in St. Tönis, Wilhelmplatz, 2011

<i>Hersteller</i>	<i>Eigene Werkstatt</i>
<i>Entwurf</i>	<i>Maximilian Hesse</i>
<i>Länge</i>	<i>6.000 mm</i>
<i>Breite</i>	<i>1.980 mm</i>
<i>Höhe</i>	<i>ca. 2.900 mm</i>
<i>Fußbodenhöhe</i>	<i>760 mm</i>
<i>Achsstand</i>	<i>2.950 mm</i>

49 II = Beiwagen zum historischen Triebwagen 93 ("Blauer Enzian")

1969: Omnibus 5521 (Leihbus von Ludewig)



Omnibus 5521, Betriebshof Weeserweg, 1969

<i>Hersteller</i>	<i>Büssing / Aufbau Ludewig</i>
<i>Typ</i>	<i>TU 10 / Anderthalbdecker</i>
<i>Baujahr</i>	<i>1959</i>

1969: von Ludewig = Krefeld 5521 = 1970: an Ludewig zurück

1969: Omnibus 5522 (Leihbus von Ludewig)

Dieses Fahrzeug war zweimal in Krefeld.

<i>Hersteller</i>	<i>Mercedes / Aufbau Ludewig</i>
<i>Typ</i>	<i>O 317 / Anderthalbdecker</i>
<i>Baujahr</i>	<i>1960</i>

1969: von Ludewig = Krefeld 5522 = 1970: an Ludewig zurück
 1971: von Ludewig = Krefeld 5522 = 1973: an Ludewig zurück

1969: Omnibus 5572

<i>Hersteller</i>	<i>Mercedes / Aufbau Ludewig</i>
<i>Typ</i>	<i>O 317 / Anderthalbdecker</i>

5572 = a 1983



Haltestelle Glindholzstraße, 1965

Deutscher Ring/Hauptbahnhof, 1962

