

Elektrisch in die Moderne

Das wilhelminische Zeitalter war die Zeit der technischen Neuerungen. Elektrizität und Modernität hießen die Zauberworte jener Tage.

Seit ihrer Erfindung im Jahr 1881 war die elektrische Straßenbahn immer weiterentwickelt worden und hatte ihren Siegeszug durch die Welt angetreten. Klar, dass auch Krefeld mit der neuen Technik liebäugelte und die antiquierten Pferde- und Dampfbahnen aufs Abstellgleis schob. Das war ab 30. Oktober 1900 soweit. Es folgte im Jahr 1907 die erste Omnibuslinie als "Straßenbahnvorlaufbetrieb". Als es im Jahr 1909 damit wieder vorbei war, dauerte es 16 Jahre, bis der Omnibus sich als Stadtverkehrsmittel dauerhaft und auf eigenen Linien etablieren konnte.



Kreuzung Hochstraße/Dreikönigenstraße um 1910

Der Wagen rechts kommt vom Dießem (Schlachthof) über den Schinkenplatz und fährt weiter über Westwall und Marktstraße zur "Centralhalle" am Ring. Der im Hintergrund auf uns zu fahrende Wagen fährt zum Staatsbahnhof. Über der Gleiskreuzung hängt eine Signalanlage, die den Straßenbahnverkehr an dieser unübersichtlichen Stelle regelt; eine Erfindung der AEG. Ist die Kreuzung gefahrlos befahrbar wird dies durch eine grüne Signalscheibe signalisiert. Ansonsten wird eine Schrifttafel „Halt“ gezeigt.

1900: Triebwagen 51 - 80 und 81 - 96

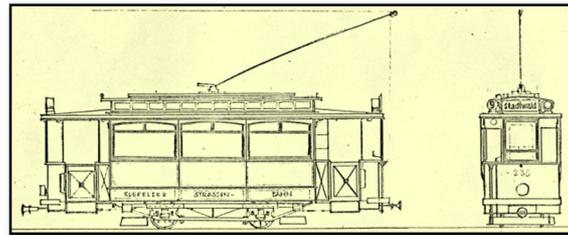
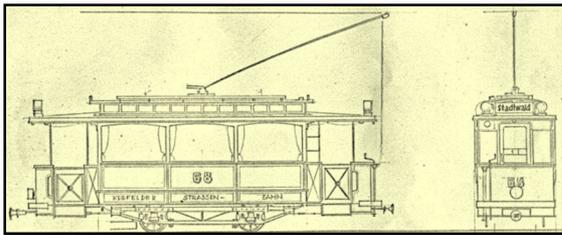
Die ersten Triebwagen der elektrischen Straßenbahn besaßen eine recht ungewöhnliche und für Krefeld typische Fensterform. Ähnliche Bogenfenster wurden nur in Erfurt, Linz/Donau und Metz verwendet. Die Farbgebung wird als "Amsterdamer Blau" angegeben, wobei die Abbildung des Tw 71 diese Lackierung recht gut wiedergeben dürfte. Während die ersten 36 Fahrzeuge nur einen Motor aufwiesen, wurden die letzten zehn direkt mit zwei Motoren ausgeliefert. Um 1912 wurden die bis dahin offenen Plattformen verglast. Die Wagen mit Fahrgestellen der Bauart Weyer hatten Druckluftbremsen. Weitere Daten:

1920: Albertbügel auf Trolleyfuß statt Stangenstromabnehmer

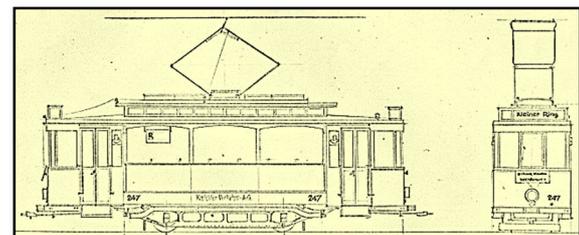
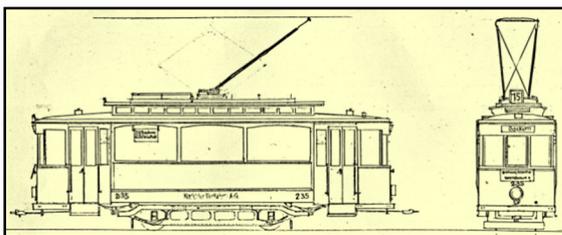
1927: Nach Verkäufen an andere Straßenbahngesellschaften sind in Krefeld nur noch 16 Wagen dieser Reihe vorhanden.

1934: Scherenbügel, teilweise Einbau von Quersitzen, Verlängerung der Plattformen, Vergrößerung der Radstände, Einbau von Zielschildkästen bzw. Dachschildbandkästen

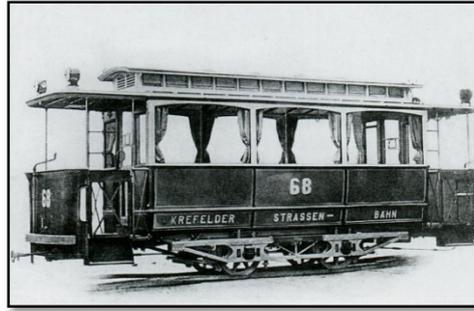
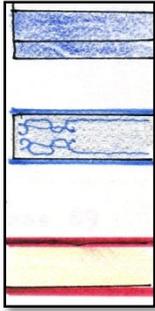
1947: Als einziger Wagen ist noch Tw 247 II vorhanden, der ab 1969 zum Museumswagen 93, genannt "Blauer Enzian" wird



links Originalzustand bei Lieferung 1900/01 (Union-Fahrgestell)
rechts Fensterteilung nach Notverglasung 1918

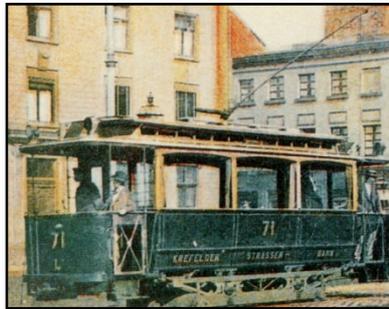


links mit Albert-Stromabnehmer und Umbau der Fronten nach Schöndorffwagen-Vorbild sowie mit Weyer-Fahrgestell, etwa um 1925
rechts Tw 247 II, nach Umbau 1924 mit verlängerten Plattformen, heute historischer Triebwagen 93

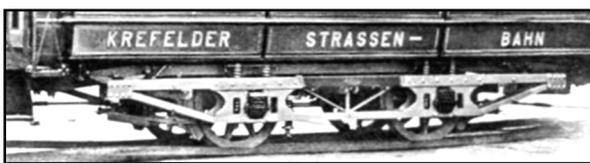


links *Farbgebungen:* oben bis 1906 ("Amsterdamer Blau")
 Mitte bis 1924 ("tauben-blaugrau" mit blauen Zierstreifen)
 unten ab 1930 (creme bzw. beige mit bordeauxroten Zierstreifen)

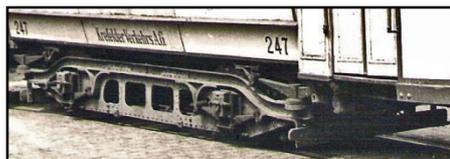
Mitte *Tw 56 auf dem Nordwall um 1910*
 rechts *Werksfoto des Tw 68 von 1900*



links *Tw 79 am Stadtwald um 1905*
 Mitte *Tw 71 auf dem Neumarkt/Hochstraße um 1905*
 rechts *Atw 191, vorher 229, ursprünglich 86, Betriebshof Wiedstraße, 1923*

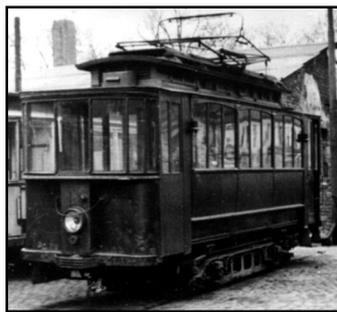


links *Fahrgestell der Bauart "Union", links im Originalaussehen (Tw 68)*
 rechts *Fahrgestell gleicher Bauart mit zusätzlicher Holzbohle (Tw 71)*



Fahrgestell Bauart "Weyer", hier am Tw 247 II, vorher 93 (heute historischer Tw 93 "Blauer Enzian")

Von den Fahrgestellen der Sonderbauart (Tw 52 und 62) existieren (bisher) keine Abbildungen.



links

Atw 234 II, ursprünglich Tw 95

Mitte und rechts

Atw 247 II, ursprünglich Tw 93,
heute historischer Triebwagen "Blauer Enzian"



links

Atw 235, die originale Frontseite, Betriebshof Wiedstraße, 1965

Mitte

Atw 235, die andere Seite (Umgestaltung nach Unfallschaden), ebenfalls
Betriebshof Wiedstraße, 1965

rechts

Atw 235 im Einsatz mit Turm-Beiwagen 855 II, Anfang der 1950er Jahre

Baujahre	1900 - vermutlich 1901
Achsfolge	A 1 (Tw 51 - 86), Bo (Tw 87 - 96)
Länge	8.430 mm
Breite	2.050 mm
Achsstand	1.800 mm (später teilweise verlängert bis 2.600 mm)
Leergewicht	ca. 9,0 t
Platzangebot	20 Sitz- / 12 Stehplätze

Triebwagen 51 - 80: Union-Fahrgestelle

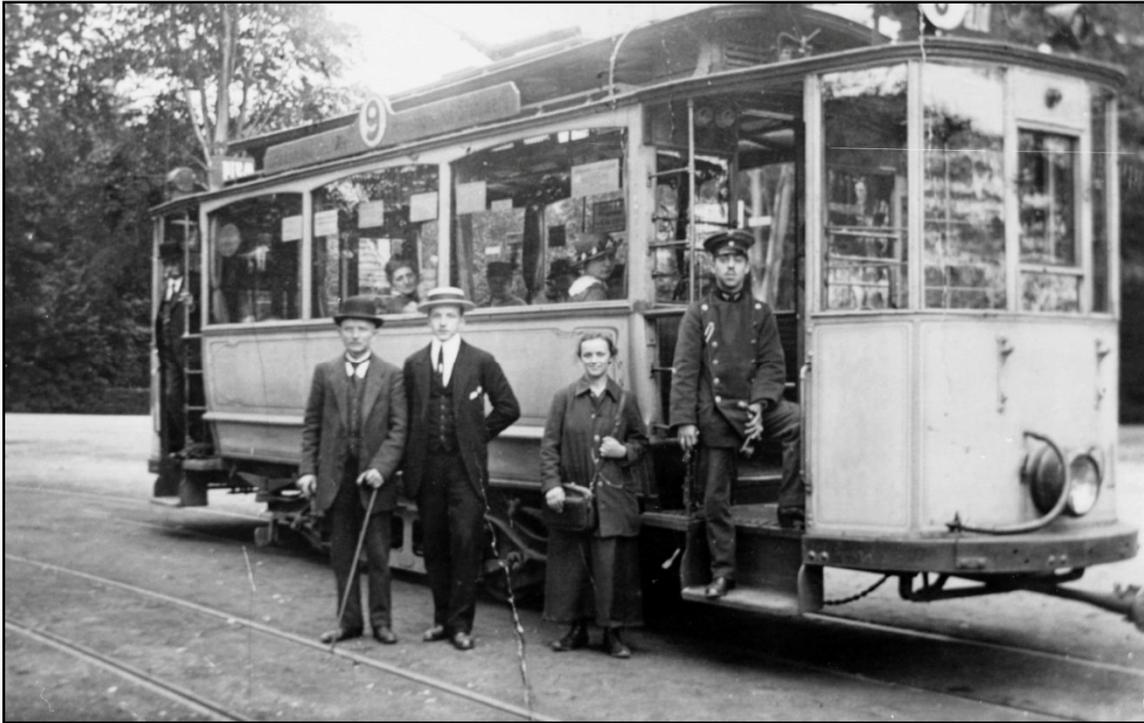
Triebwagen 81 - 96: Weyer-Fahrgestelle

Die Triebwagen 52 und 62 erhalten im Jahr 1908 Fahrgestelle in Sonderbauart

Die Triebwagen 65, 75 und 80 erhalten im Jahr 1908 Weyer-Fahrgestelle

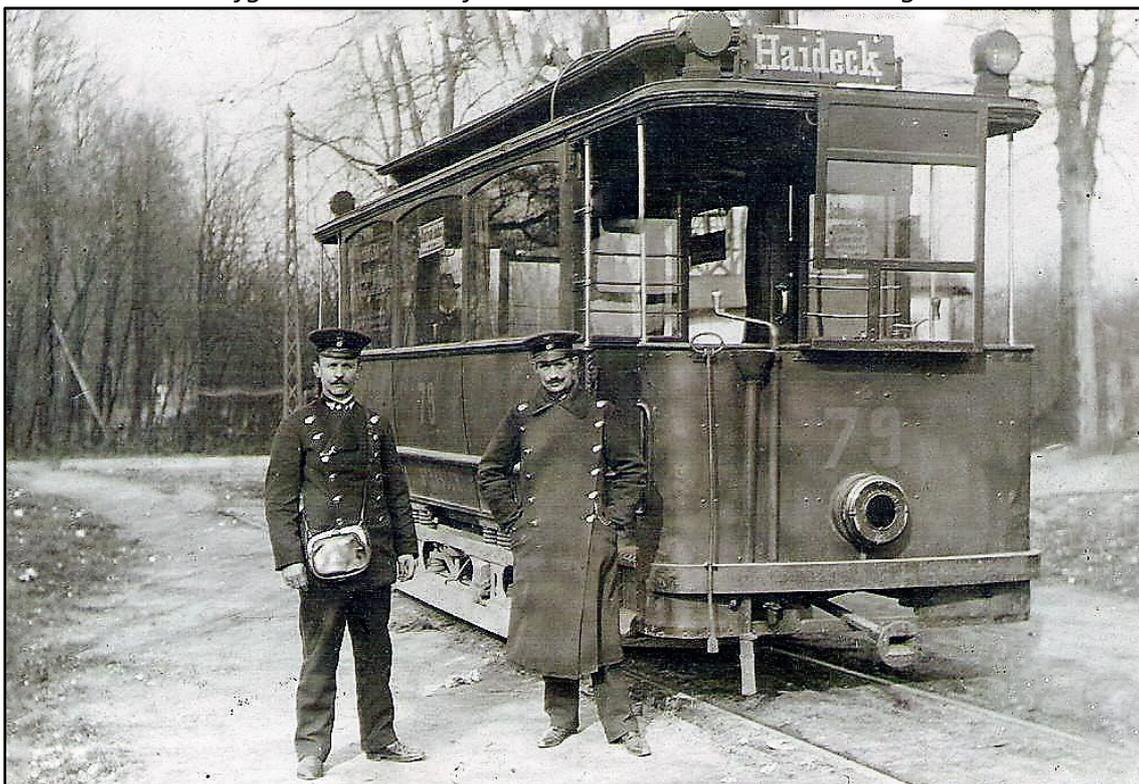
- 51 = 1911: Bw 51 = 1920: Bw 27 II = 1924: vk.
= Usti nad Labem / Aussig an der Elbe (CZ), dort Bw 59
- 52 = 1908: Fg. in Sonderbauart = 1920: 219 = a 1927
- 53 = 1912: Bw 53 = 1920: Bw 28 II = 1924: vk.
= Usti nad Labem / Aussig an der Elbe (CZ), dort Bw 60
- 54 = 1920: 207 = 1925: vk. = Heilbronn Tw 25

- 55 = 1920: 208 = 1924: vk. = Weimar Tw 1
- 56 = 1920: 209 = 1925: vk. = Heilbronn Bw 106
- 57 = 1920: 210 = 1925: vk. = Heilbronn Tw 23
- 58 = 1910: 82 II (Fg.-Tausch) = 1920: 225 = KV 1943
- 59 = 1920: 211 = 1924: vk. = Kassel, Herkulesbahn Tw 41
- 60 = 1912: Bw 60 = 1920: Bw 30 II = 1924: vk.
= Usti nad Labem / Aussig an der Elbe (CZ), dort Bw 62
- 61 = 1920: 212 = 1924: vk. = Weimar Tw 2
- 62 = 1908: Fg. in Sonderbauart = 1920: 220 = a 1927
- 63 = 1920: 213 = 1924: vk. = Weimar Tw 7
- 64 = 1912: Bw 64 = 1920: Bw 31 II = 1924: vk.
= Usti nad Labem / Aussig an der Elbe (CZ), dort Bw 63
- 65 = 1908: Weyer-Fg. = 1920: 221 = KV 1945
- 66 = 1920: 214 = 1924: vk. = Weimar Tw 3
- 67 = 1920: 215 = 1925: vk. = Heilbronn Tw 22
- 68 = 1912: Bw 68 = 1920: Bw 32 II = 1924: vk.
= Usti nad Labem / Aussig an der Elbe (CZ), dort Bw 64
- 69 = 1912: Bw 69 = 1920: Bw 33 II = 1924: vk.
= Usti nad Labem / Aussig an der Elbe (CZ), dort Bw 65
- 70 = 1920: 216 = 1924: vk. = Weimar Tw 4
- 71 = 1920: 201 = 1924: vk. = Kassel, Herkulesbahn Tw 40
- 72 = 1920: 217 = 1925: vk. = Heilbronn Tw 24
- 73 = 1920: 218 = 1924: vk. = Weimar Tw 8
- 74 = 1920: 202 = 1924: vk. = Weimar Tw 5
- 75 = 1908: Weyer-Fg. = 1920: 222 = KV 1943
- 76 = 1920: 203 = 1925: vk. = Heilbronn Bw 107
- 77 = 1920: 204 = a 1924
- 78 = 1920: 205 = 1924: vk. = Weimar Tw 6
- 79 = 1920: 206 = 1925: vk. = Heilbronn Tw 21
- 80 = 1908: Weyer-Fg. = 1920: 223 = KV 1943
- 81 = 1920: 224 = KV 1943
- 82 = 1910: 58 II (Fg.-Tausch) = 1912: Bw 58 = 1920: Bw 29 II = 1924: vk.
= Usti nad Labem / Aussig an der Elbe (CZ), dort Bw 61
- 83 = 1920: 226 = KV 1943
- 84 = 1920: 227 = KV 1943
- 85 = 1920: 228 = 1931: Atw 228 = a 1932
- 86 = 1920: 229 = 1922: abgestellt nach Unfall = 1922: NA zu Atw 191
= a 1924
- 87 = 1920: 230 = a 1927
- 88 = 1920: 231 = KV 1943
- 89 = 1920: 232 = KV 1943
- 90 = 1920: 233 = KV 1945
- 91 = 1920: 234 = KV 1943
- 92 = 1920: 235 = 1937: Atw 235 = a 1968
- 93 = 1920: 236 = 1949: 247 II = 1970: 93 (Historischer Tw "Blauer Enzian")
- 94 = 1912: Atw 94 = 1920: Atw 237 = a 1925
- 95 = 1920: 238 = 1931: Atw 238 = 1947: Atw 234 II = a 1955
- 96 = 1920: 239 = KV 1943



*So fuhr man während der Kaiserzeit zum Stadtwald.
Die anwesende Schaffnerin vor dem Triebwagen 91 lässt auf die
Zeit des Ersten Weltkrieges schließen*

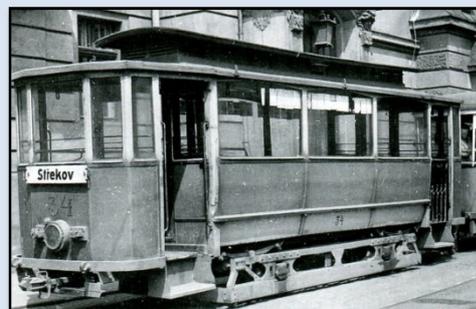
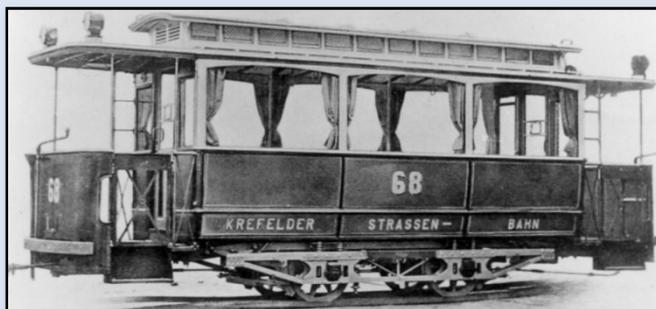
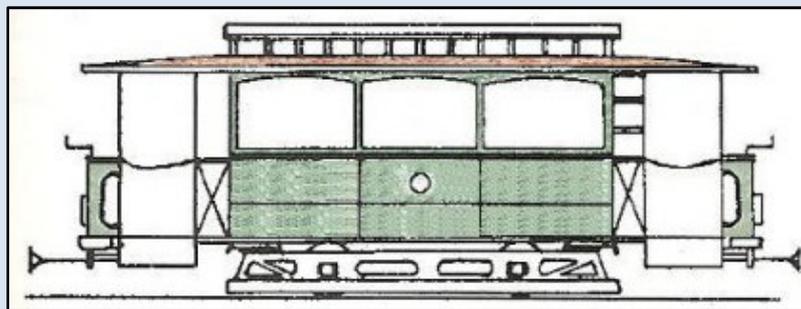
*Triebwagen 79 an der Endhaltestelle „Stadtwald“,
aufgenommen ebenfalls während des Ersten Weltkrieges*



Die nach Usti/Aussig verkauften Triebwagen

1924: *Beiwagen 27 II - 33 II, vorher Tw 53, 58 II, 60, 64, 68 und 69*
 = *Usti nad Labem / Aussig/Elbe (CZ): Bw 59 - 65*

Die Aussiger Straßenbahn wurde am 1. Juli 1899 eröffnet und bis 1926 stetig erweitert. In diesem Jahr wurden 6 Linien betrieben. Durch die ständigen Ausbauten stieg natürlich der Fahrzeugbedarf, so dass im Jahr 1924 sieben Beiwagen aus Krefeld beschafft wurden. Bis auf ein Fahrzeug waren sie bis 1964 im Einsatz. In diesem Jahr begann die Stilllegung der Straßenbahn in Usti nad Labem, wie die Stadt seit Ende des Zweiten Weltkrieges hieß. Am 1. Juni 1970 endete die Straßenbahngeschichte der tschechischen Stadt an der Elbe endgültig.



links *aus dem Tw 68 entstand der spätere Aussiger Bw 64*
 rechts *Beiwagen 34 II war vorher Beiwagen 61 (in Krefeld Bw 29 II, vorher Bw 58, bis 1912 Tw 58), um 1952*

<i>Krefeld Bw 27 II, vorher Bw 51, vorher Tw 51</i>	<i>= Usti Bw 59</i>	<i>= Bw 32 II (1954)</i>
<i>Krefeld Bw 28 II, vorher Bw 53, vorher Tw 53</i>	<i>= Usti Bw 60</i>	<i>= Bw 33 II (1954)</i>
<i>Krefeld Bw 29 II, vorher Bw 58, vorher Tw 58 II</i>	<i>= Usti Bw 61</i>	<i>= Bw 34 II (1954)</i>
<i>Krefeld Bw 30 II, vorher Bw 60, vorher Tw 60</i>	<i>= Usti Bw 62</i>	<i>= Bw 35 (1954)</i>
<i>Krefeld Bw 31 II, vorher Bw 64, vorher Tw 64</i>	<i>= Usti Bw 63</i>	<i>= Bw 36 (1954)</i>
<i>Krefeld Bw 32 II, vorher Bw 68, vorher Tw 68</i>	<i>= Usti Bw 64</i>	<i>= a 1951</i>
<i>Krefeld Bw 33 II, vorher Bw 69, vorher Tw 69</i>	<i>= Usti Bw 65</i>	<i>= Bw 37 (1954)</i>

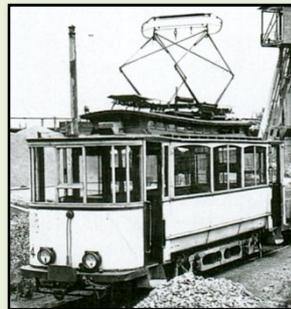
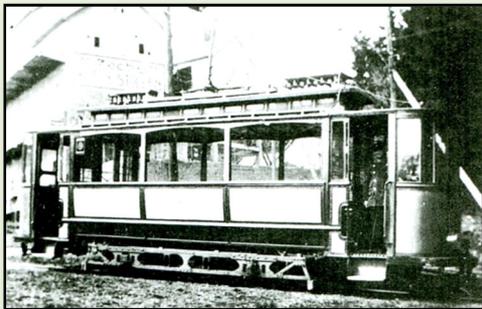
Die nach Kassel (Herkulesbahn) verkauften Triebwagen

1924: **Triebwagen 201 und 211**
 = Kassel, Herkulesbahn: Tw 40 und 41

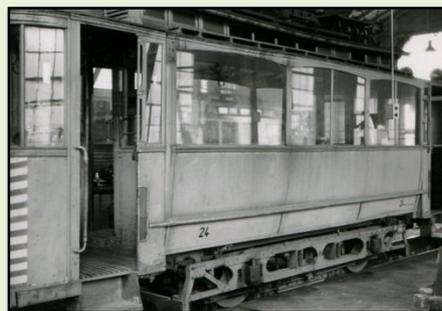
Die Herkulesbahn in Kassel fuhr von 1902 bis 1966 vom Kasseler Kirchweg über Neuholland nach Brasselsberg sowie zum Kasseler Wahrzeichen, dem Herkules. Diese 8,25 m hohe Statue thront auf ihrem fast 70 m hohen steinernen Sockel über dem Bergpark Wilhelmshöhe.

Die 6,7 km lange Herkulesbahn (+ 1,2 km nach Brasselsberg) war meterspurig, während die Kasseler Straßenbahn über Normalspur (1435 mm) verfügt(e).

Da in den 1920er Jahren der Ausflugsverkehr immer mehr zunahm, griff man gerne auf kostengünstige, gut erhaltene Gebrauchtfahrzeuge zurück. Unter anderem erweiterte die Herkulesbahn ihren Fahrzeugbestand durch zwei Krefelder Fahrzeuge.



links Tw 40, vorher Krefeld 201, nach Ankunft in Kassel, 1924
 rechts als Tw 24 mit teils geteilten Seitenscheiben, um 1950



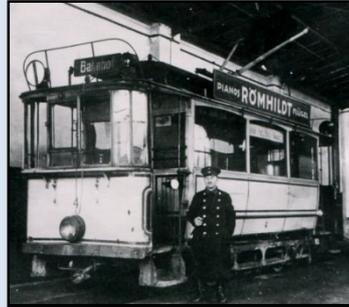
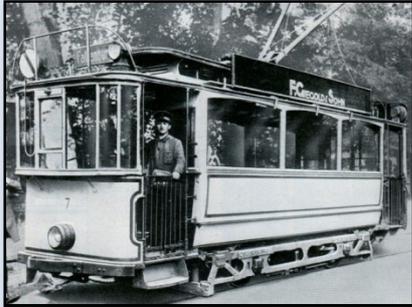
Tw 24 fristete in seinen letzten Jahren bei der Herkulesbahn als Arbeitswagen sein Dasein

201 = Kassel, Herkulesbahn, dort Tw 40 = Tw 24
 211 = Kassel, Herkulesbahn, dort Tw 41 = Tw 25

Die nach Weimar verkauften Triebwagen

1924: *Triebwagen 202, 205, 208, 212 - 214, 216 und 218*
 = Weimar: Tw 1 - 8

Diese 8 Triebwagen waren in Weimar nur maximal vier Jahre im Einsatz.



links Weimar, Falkenburg, 1926

rechts Weimar, Betriebshof/Wagenhalle, 1927

202 = Weimar, dort Tw 5 = a bis 1928

205 = Weimar, dort Tw 6 = a bis 1928

208 = Weimar, dort Tw 1 = a bis 1928

212 = Weimar, dort Tw 2 = a bis 1928

213 = Weimar, dort Tw 7 = a bis 1928

214 = Weimar, dort Tw 3 = a bis 1928

216 = Weimar, dort Tw 4 = a bis 1928

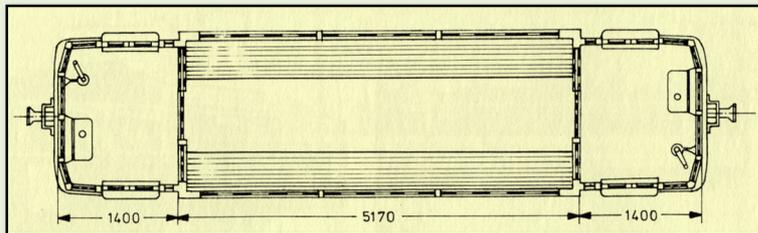
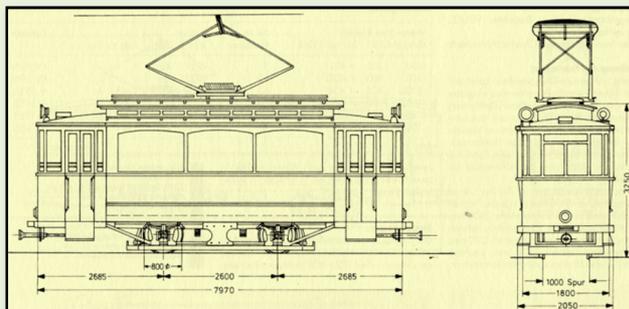
218 = Weimar, dort Tw 8 = a bis 1928

Die nach Heilbronn verkauften Triebwagen

1925: *Triebwagen 203, 206, 207, 209, 210, 215 und 217*
 = *Heilbronn: Tw 21 - 25 sowie Bw 106 und 107*

Für die neu gebaute Strecke nach Böckingen benötigte die Heilbronner Straßenbahn dringend Fahrzeuge. Aus Krefeld konnten günstig gebrauchte Triebwagen mit offenen Plattformen übernommen werden. Die Plattformen der fünf Wagen wurden 1925 verglast und mit Klapptüren versehen. In den Jahren 1929/30 wurden runde Linienschild-Blechmasken jeweils vorne rechts auf den Plattformdächern montiert.

Im Jahr 1941 wurde der Tw 24 einem Umbau unterzogen. Dabei wurde das Laternendach als Schleppdach bis über die Plattformen durchgezogen. Bei der Lackierung 1942 erhielt er versehentlich die Nummer 22. Nach der Entdeckung dieses Fehlers wurde der bisherige Tw 22 zum Tw 24 II umgezeichnet.

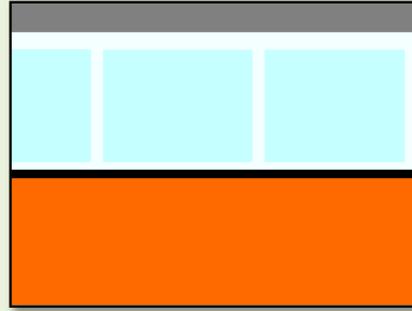
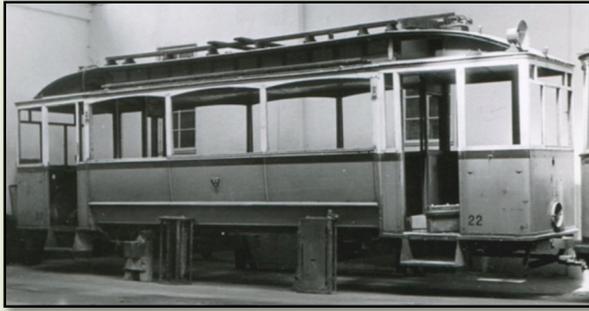


Die Innenaufteilung mit den beiden Längsbänken wurde in Heilbronn nicht geändert



links
rechts

Heilbronn, im Betriebshof, 1930
 Heilbronn, Kaiserstraße (zwischen Hauptbahnhof und Harmonie), 1952



Heilbronn, während einer Hauptuntersuchung, Anfang der 1950er Jahre und Farbgebung

Länge	7.970 mm
Länge Fahrgastraum	5.170 mm
Länge Plattformen	je 1.400 mm
Breite	2.050 mm
Höhe	3.250 mm
Leergewicht	~ 9,0 t
Achsstand	2.600 mm
Raddurchmesser	800 mm
Platzangebot	22 Sitz- / 25 Stehplätze
Leistung	2 x 31 kW (AEG-Motoren, Typ U 140)

Krefeld Tw 54 = 1920: 207	= Heilbronn Tw 25	= KV 1944	
Krefeld Tw 57 = 1920: 210	= Heilbronn Tw 23	= KV 1944	
Krefeld Tw 67 = 1920: 215	= Heilbronn Tw 22	= Tw 24 II	= a 1953
Krefeld Tw 72 = 1920: 217	= Heilbronn Tw 24	= Tw 22 II	= a 1953
Krefeld Tw 79 = 1920: 206	= Heilbronn Tw 21	= KV 1944	

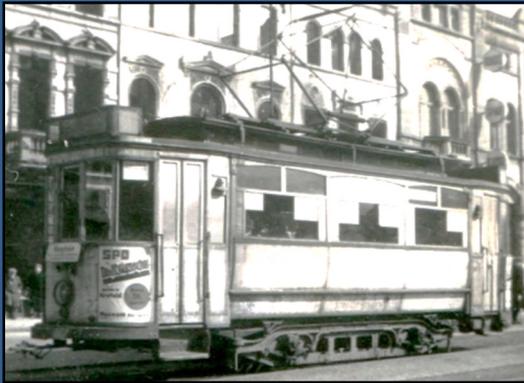
**1925: Triebwagen 56 und 76
= Heilbronn Beiwagen 106 II und 107 II**

Durch den einfachen Ausbau der Fahrmotoren und die Demontage der Stromabnehmer entstanden in Heilbronn aus den Krefelder Triebwagen 56 und 76 zwei Beiwagen. Für die leichten Triebwagen der Käthchenstadt waren sie jedoch zu schwer. Ein weiterer Umbau zur Gewichtseinsparung wurde vorgesehen. Nachdem jedoch andere Beiwagen beschafft wurden, war dies nicht nötig und die Wagen wurden 1935 abgestellt und verschrottet.

Krefeld Tw 56 = 1920: 209	= Heilbronn Bw 106 II = a 1935
Krefeld Tw 76 = 1920: 203	= Heilbronn Bw 107 II = a 1935

Der historische Triebwagen 93, zwischenzeitlich 247 II, genannt "Blauer Enzian"

Wenn er seine Runden durch die Stadt dreht, sorgt er jedes Mal für Aufsehen: Der historische Triebwagen „Blauer Enzian“ mit der Nummer 93 und sein offener Beiwagen 49. Schon allein die Farbe zeigt, dass er etwas ganz Besonderes ist. Seit fast 120 Jahren ist er nun auf Achse und erfreut die Herzen der Krefelder. Ihm ist dieser in Enzianblau gehaltene Abschnitt gewidmet und vorbehalten.



links
rechts

*Ostwall / Kreissparkasse, 1947
auf dem Preußenring, 1952*



links
rechts

*neu lackiert, Kreuzung Ostwall/Rheinstraße, 1953
Betriebshof Wiedstraße, 1956*

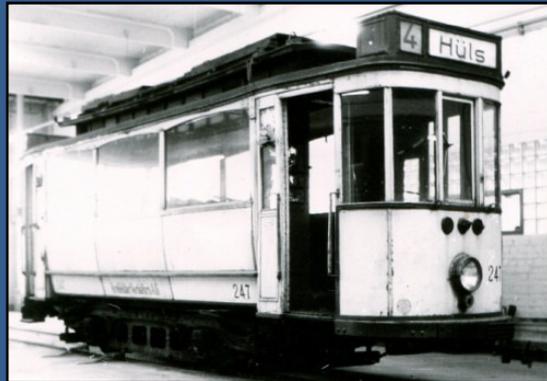




links *Betriebshof Wiedstraße, 1956*

rechts

Betriebshof Hüls, aus seinem Dornröschenschlaf befreit, 1969



In der neuen Werkstatt am Weeserweg erwartet er sein zweites Leben, 1969



links *Die ersten Gehversuche nach erfolgter "Reha", Betriebshof Wiedstraße, 25.05.1970*

rechts

Auf Sonderfahrt anlässlich "70 Jahre elektrische Straßenbahn in Krefeld, Ostwall, 25.05.1970

Aus Anlass des Doppeljubiläums 90 Jahre Krefelder Straßenbahn und 600 Jahre Stadt Krefeld im Jahr 1973 fanden zahlreiche Sonderfahrten für das Publikum statt. Der "Blaue Enzian" drehte nach einem festen Fahrplan seine Runden. Folgende Fahrten wurden durchgeführt:

3. April 90 Jahre Straßenbahn
 vormittags *nach Uerdingen*
 nachmittags *Ostwall - Rheinstraße - Uerdinger Straße - Grenzstraße - Oppumer Straße - Bahnstraße - Hansastrasse - Hauptbahnhof - Ostwall*

11. - 13. April 600 Jahre Stadt Krefeld
 Ganztägig *Ostwall - Rheinstraße - Uerdinger Straße - Grenzstraße - Oppumer Straße - Bahnstraße - Hansastrasse - Hauptbahnhof – Ostwall*



links *Offizielle Vorstellung des "Blauen Enzian" für Verkehrsfreunde am Hauptbahnhof, 25.05.1970*

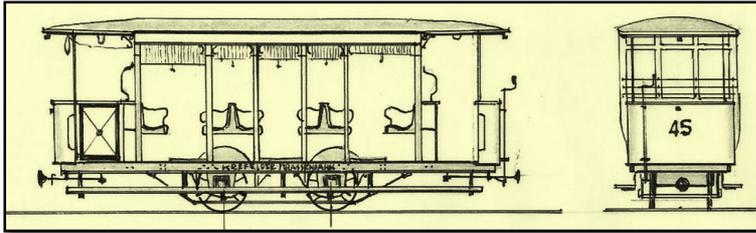
rechts *Sonderfahrt anlässlich des 111. Geburtstages, St. Tönis, 2011*

Ein falscher Stromabnehmer auf dem Blauen Enzian?

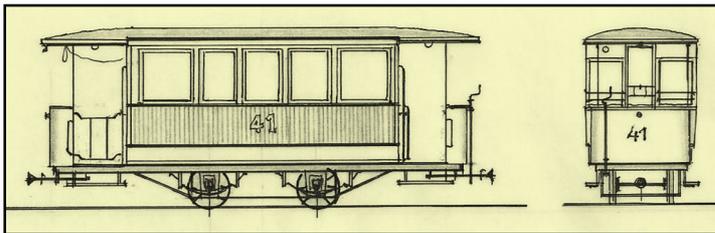
In der Anfangszeit nutzten die elektrischen Straßenbahnfahrzeuge in Krefeld die Stromzuführung mit einem Rollenstromabnehmer (in Krefeld im Volksmund „Peias“ genannt). Etwa um 1925 erfolgte die Umstellung auf den Scherenstromabnehmer bzw. einen in der eigenen Werkstatt entwickelten dreieckigen Stromabnehmerbügel aus Holz, der auf dem Fuß des ehemaligen Rollenstromabnehmers montiert wurde. Bei der Wiederherstellung des Triebwagens 247 II zum historischen Triebwagen 93 setzte man dem Fahrzeug einen in Amsterdam besorgten Lyrabügel (dort „Sleepbeugel“/Schleppbügel genannt) auf. Er wurde zwar gekürzt, ragte aber immer noch recht weit in Fahrtrichtung nach hinten über die Hinterachse hinaus. Somit schwenkte er in Kurven weit aus. Nach zahlreichen Anpassungen der Fahrleitungen in den letzten Jahren führte dies zu erheblichen betrieblichen Problemen. Stromabnehmerentgleisungen, Anschlagen an Fahrleitungsaufhängungen in den Kurven und daraus resultierende Schäden erforderten den Austausch des Lyrabügels durch einen herkömmlichen Scherenstromabnehmer. Historisch gesehen ist dieser aber immer noch korrekter als ein in Krefeld niemals im Einsatz gewesener Lyrabügel. Richtig korrekt wäre es allerdings, wenn er statt der modernen Doppelschleifleisten ein senkrecht hochstehendes einfaches Schleifstück mit Dreieckskohle hätte.

1900: Beiwagen 41 - 48

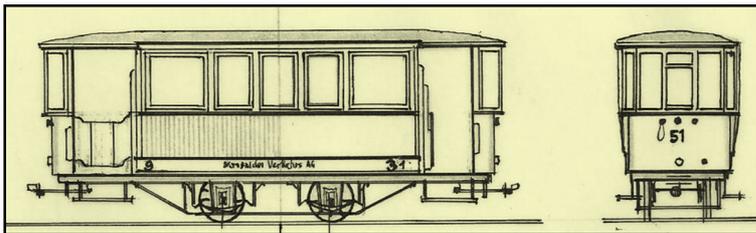
Diese offenen Sommerwagen waren die ersten nur für den elektrischen Straßenbahnbetrieb beschafften Beiwagen. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 baute man sie zu Lazarettwagen um. Es wurden quer zur Fahrtrichtung Führungsschienen eingebaut, in die man bis zu vier Verwundetentragen einschieben konnte. So wurden Kriegsverletzte relativ schonend vom Hauptbahnhof zum Josephshaus an der Tannenstraße befördert. 1919 baute man die Lazarettwagen zu geschlossenen Beiwagen um.



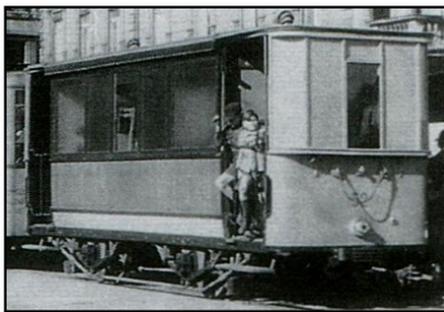
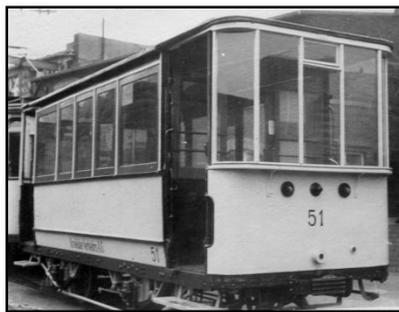
Beiwagen 45 (Originalzustand)



Beiwagen 41 (nach Umbau zu geschlossenem Beiwagen)



*Beiwagen 51 II, vorher 31 III, vorher 9 III, ursprünglich 47
links vor, rechts nach 1945 (jeweils mit verglasten Plattformen)*



links *Bw 51 II, vorher 31 III, vorher 9 III, ursprünglich 47, Betriebshof Wiedstraße, 1949*

rechts *Bw 52, vorher 10 III, ursprünglich 48, mit teils verpaptten Fenstern, Ostwall/Rheinstraße, 1947*

41	= 1914: U zu Lazarettwagen = KV 1945	= 1919: U zu geschlossenem Bw	= 1920: 3 III
42	= 1914: U zu Lazarettwagen = 1947: 53 II = a 1954	= 1919: U zu geschlossenem Bw	= 1920: 4 III
43	= 1914: U zu Lazarettwagen = 1947: 54 = a 1954	= 1919: U zu geschlossenem Bw	= 1920: 5 III
44	= 1914: U zu Lazarettwagen = KV 1945	= 1919: U zu geschlossenem Bw	= 1920: 6 III
45	= 1914: U zu Lazarettwagen = KV 1943	= 1919: U zu geschlossenem Bw	= 1920: 7 III
46	= 1914: U zu Lazarettwagen = KV 1943	= 1919: U zu geschlossenem Bw	= 1920: 8 III
47	= 1914: U zu Lazarettwagen = 1947: 31 III = 1947: 51 II = a 1955	= 1919: U zu geschlossenem Bw	= 1920: 9 III
48	= 1914: U zu Lazarettwagen = 1947: 52 = a 1954	= 1919: U zu geschlossenem Bw	= 1920: 10 III

1901: **Triebwagen 101 - 106**

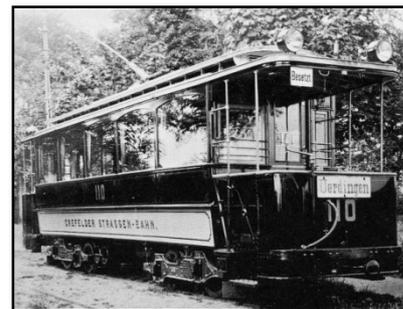
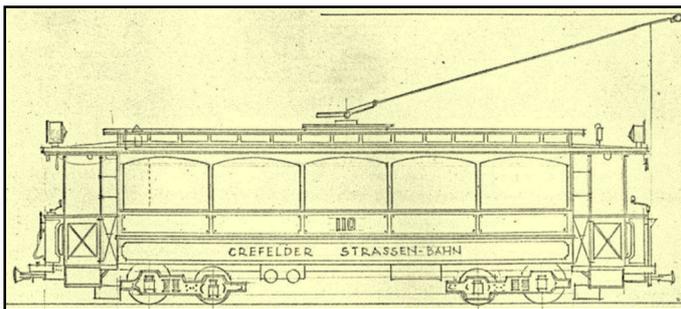
1902: **Triebwagen 107 und 108**

1904: **Triebwagen 109 - 111**

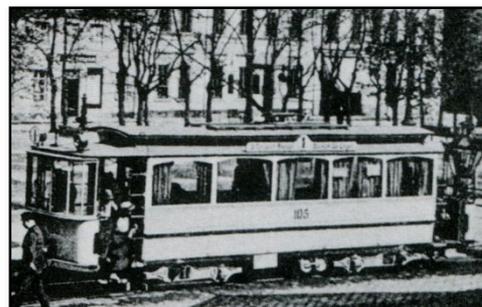
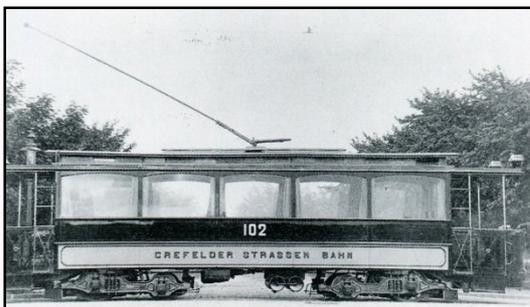
Auf den Strecken in die Vororte (ab 1904 auch nach St. Tönis) kamen diese druckluftgebremsten Maximum-Vierachser zum Einsatz. Die Drehgestelle waren eine amerikanische Entwicklung und wurden durch die Bergische Stahl-Industrie (BSI), vorher Fa. Böker in Remscheid, in Lizenz produziert. Angetrieben wurde jeweils die Achse mit dem großen Raddurchmesser, die "kleine Achse" diente mehr oder weniger nur als Mitläufer. Durch diese Bauart ergab sich ein sehr ruhiger und nahezu stoßfreier Lauf. Allerdings war die

Antriebsleistung recht bescheiden bemessen. Als behördlicherseits höhere Geschwindigkeiten erlaubt wurden, fehlte es ihnen an Beschleunigungsvermögen. Für die damalige Zeit waren es sehr geräumige Fahrzeuge mit der stattlichen Anzahl von 30 Sitzplätzen auf Längsbänken.

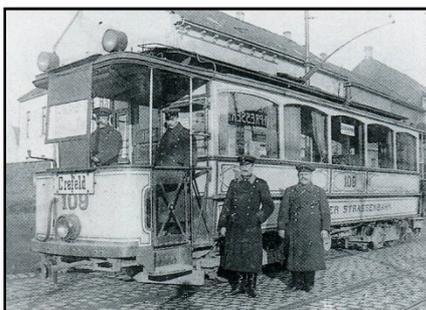
Bis etwa 1904 führten die Triebwagen auf der Strecke nach Uerdingen die I. und II. Klasse. Dies wurde an den Einstiegen durch weiße Stecktafeln mit der Klassenbezeichnung angezeigt. 60% des Wagens waren dann II. Klasse, der Rest I. Klasse. Die Zwei-Klassen-Einteilung gab es nur auf der Strecke nach Uerdingen und war ab 1905 nicht mehr gebräuchlich.



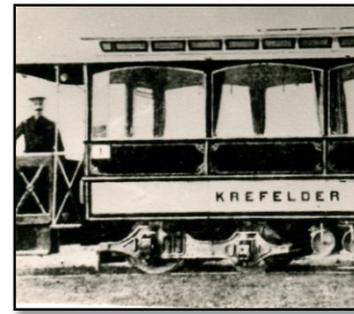
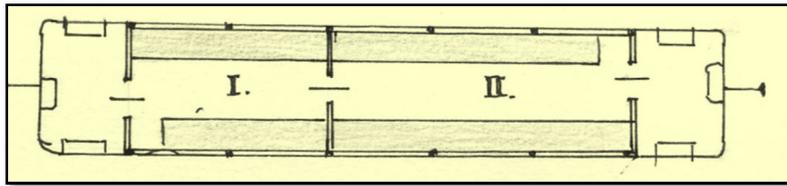
links *Übersichtszeichnung Triebwagen 101 - 111 (Ursprungsausführung)*
rechts *Tw 110, Uerdinger Straße, 1904*



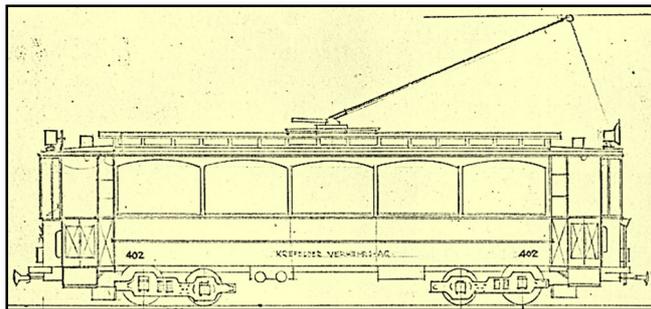
links *Tw 102 unmittelbar nach seiner Lieferung, 1901*
rechts *Tw 105, Uerdingen, Marktplatz, 1910. Die Plattformen sind bereits verglast.*



links *Tw 109 mit einer frühen Form der Plattformverglasung, um 1908*
rechts *Tw 104 nach seinem Unfall (Frontalzusammenstoß bei Nebel auf eingeisiger Strecke), Oppum, Höhe Glindholzstraße neben der Hafensbahn, 1912*



links Einteilung des Fahrgastraums in zwei Klassen auf der Strecke nach Uerdingen
rechts weißes Steckschild I an der hinteren Plattform

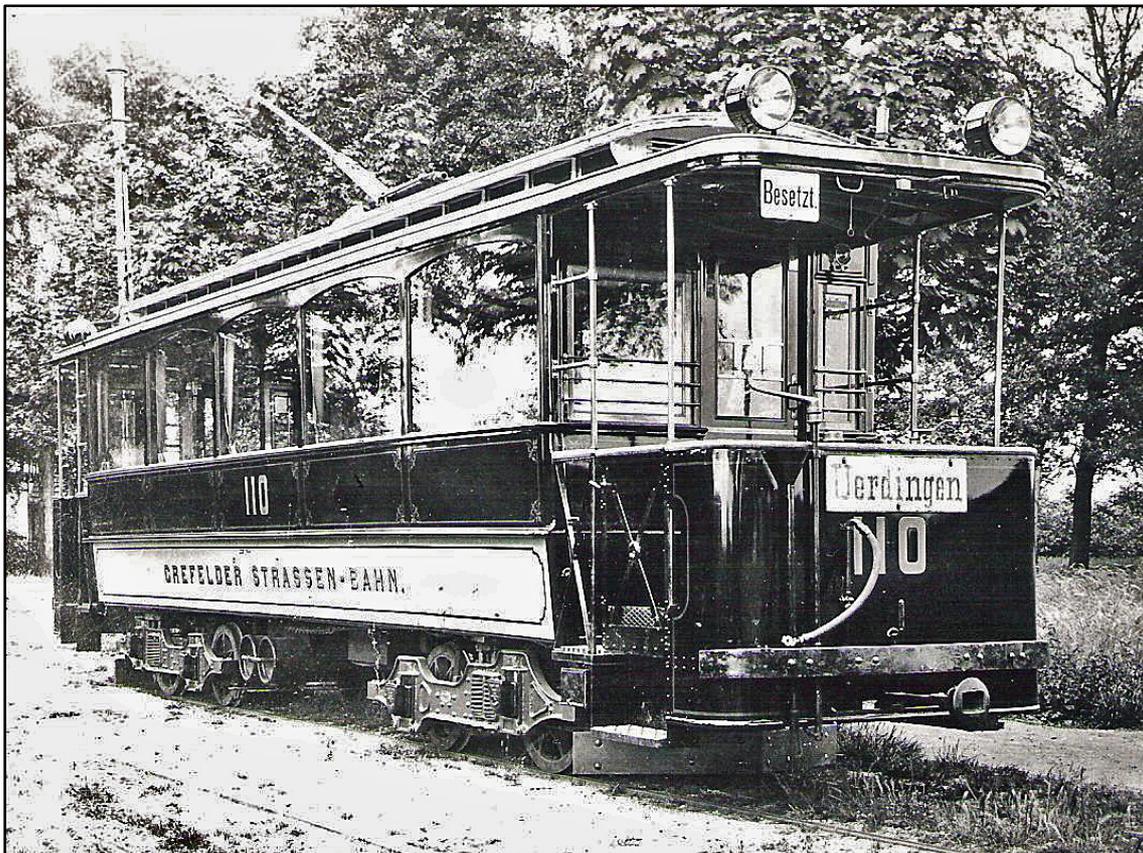


Zustand nach 1920 mit frontseitigen Plattformverglasungen

Hersteller	van der Zypen & Charlier, Köln
Achsfolge	(A 1)'(1 A)'
Länge Wagenkasten	11.000 mm
Länge über Kupplungen	12.140 mm
Breite	2.100 mm
Höhe	3.390 mm
Achsstand im Drehgestell	1.300 mm
Drehzapfenabstand	6.300 mm
Platzangebot	30 Sitz- / 16 Stehplätze

Der Triebwagen 107 (und vermutlich auch Tw 108) wiesen Maximum-Drehgestelle einer abweichenden Bauart auf.

101	= 1920: 401	= 1925: vk.	= Heilbronn, Nummer ?
102	= 1920: 402	= 1925: vk.	= Heilbronn, Tw 56
103	= 1920: 403	= 1925: vk.	= Heilbronn, Nummer ?
104	= a 1912 (nach Unfall)		= 1913: verschrottet
105	= 1920: 404	= 1925: vk.	= Heilbronn, Nummer ?
106	= 1920: 405	= 1925: vk.	= Heilbronn, Nummer ?
107	= 1920: 406	= 1924: vk.	= Filderbahn Stuttgart, Bw 50
108	= 1920: 407	= 1925: vk.	= Heilbronn, Nummer ?
109	= 1920: 408	= 1924: vk.	= Filderbahn Stuttgart, Bw 49
110	= 1920: 409	= 1924: vk.	= Filderbahn Stuttgart, Tw F 15
111	= 1920: 410	= 1924: vk.	= Filderbahn Stuttgart, Tw F 16



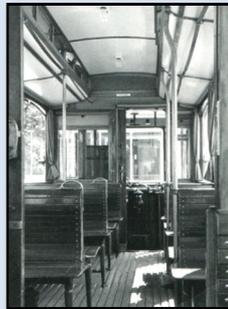
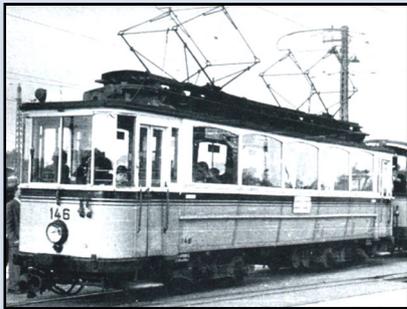
Die nach Stuttgart (Filderbahn) verkauften Triebwagen

1924: *Triebwagen 406 und 408 - 410*
 = *Filderbahn (Stuttgart): Bw 49 und 50 sowie Tw F 15 und F 16*

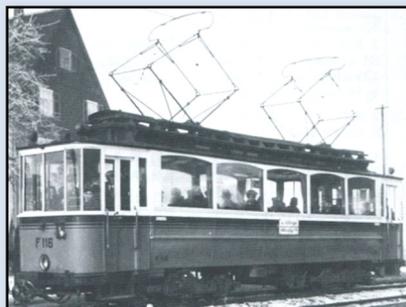
Vier vierachsige Triebwagen mit sogenannten Maximum-Drehgestellen verschlug es im Jahr 1924 nach Schwaben. Zwei davon wurden ihrer Motoren beraubt und als Beiwagen eingesetzt. 1934 wurde die Filderbahn den Stuttgarter Straßenbahnen einverleibt. Die Krefelder Fahrzeuge blieben ihren Stammstrecken auf der Filder-Hochebene treu. Im Stuttgarter Stadtgebiet wurden sie nie eingesetzt. In schmucker gelber Lackierung mit schwarzen Zierstreifen und weißem Fensterband versehen sie bis 1964 stets zuverlässig ihren Dienst.



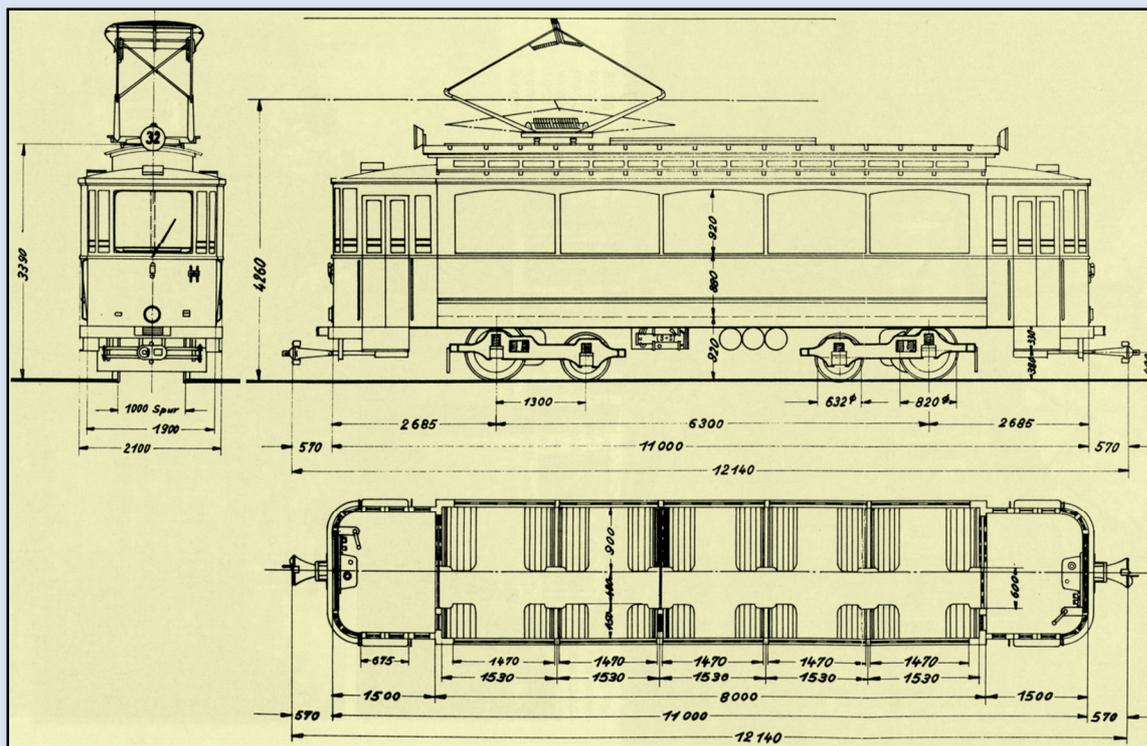
15. Mai 1964: Krefelds ehemaliger Tw 409 (Stuttgart 145) auf den Fildern unterwegs (am Rohrer Weg in Möhringen mit zwei originalen Stuttgarter Beiwagen)



Stuttgarts Tw 146 war in Krefeld Tw 410, bis 1920: Tw 111
 Die Innenaufnahme stammt aus Stuttgart Tw 145 (Krefeld Tw 409)



Die ehemaligen Krefelder Wagen F 115 und F 116 im Zustand zwischen 1928 und 1934



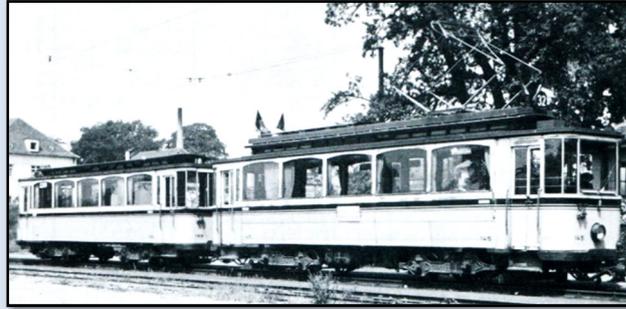
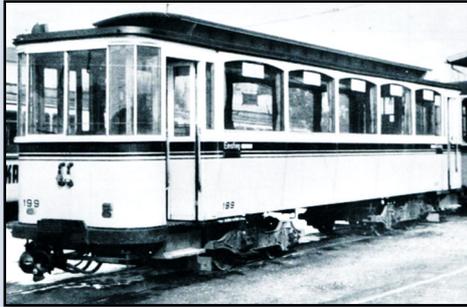
Die Stuttgarter Unterlagen verraten zusätzlich zur obigen Zeichnung folgende technische Daten der Triebwagen:

Hersteller	van der Zypen & Charlier, Köln
Verbleib	145 und 146: a 1964
Aufbau	Holz
Länge Wagenkasten	11.000 mm
Plattformen	geschlossen, Klapptüren
Breite	2.100 mm
Höhe	3.390 mm
Achsstand im Drehgestell	1.300 mm
Drehzapfenabstand	6.300 mm
Raddurchmesser	632 mm / 800 mm (sog. "Maximum"-Drehgestelle)
Sitzplätze	in zwei Abteilen 1 x 18 und 1 x 12 Sitzplätze auf hölzernen Querbänken
Stehplätze	20
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Leergewicht	15,16 t
Bremsanlage	Druckluft und Handbremse

409 = Tw F 15 (1925) = Tw F 115 (1928) = Stuttgarter Straßenbahnen Tw 145 (1934)
= a 1964

410 = Tw F 16 (1925) = Tw F 116 (1928) = Stuttgarter Straßenbahnen Tw 146 (1934)
= a 1964

Zwei der vier ehemaligen Krefelder Triebwagen wurden in der Filderbahn-Werkstatt Möhringen zu Beiwagen umgebaut. Ab 1926 kamen sie nur mit den Krefelder Triebwagen zum Einsatz; ab 1935 waren sie freizügig hinter allen Triebwagen einsatzfähig. Im Jahr 1932 baute man Scharfenberg-Kupplungen ein, 1955 Sicherheitsglasscheiben und Abläuteglocken auf den Dächern. Erst 1959 wurden Brems- und Schlussleuchten eingebaut.



links Bw 199, vorher F 199, davor F 99, davor 49, ursprüngl. Krefeld Tw 408, Bahnhof Möhringen, 1963

rechts ein Zug aus ehemaligen Krefeldern: Tw 145 mit Bw 199, 1963

Länge Wagenkasten	11.000 mm
Plattformen	geschlossen, Klapptüren
Breite	2.100 mm
Höhe	3.390 mm
Achsstand im Drehgestell	1.300 mm
Drehzapfenabstand	6.300 mm
Raddurchmesser	632 mm / 800 mm (sog. "Maximum"-Drehgestelle)
Sitzplätze	in zwei Abteilen 1 x 18 und 1 x 12 Sitzplätze auf hölzernen Querbänken
Stehplätze	20

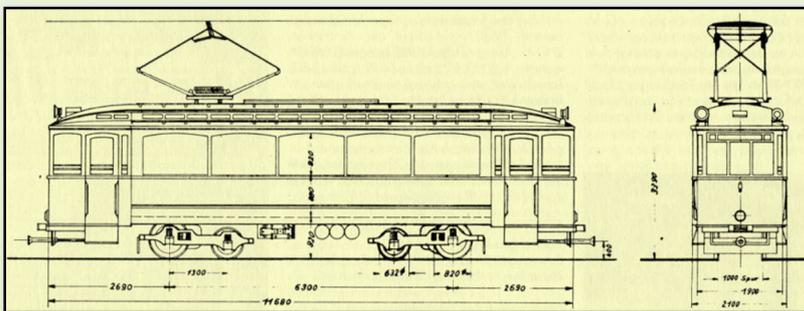
406 = Bw 50 (1926) = Bw F 100 (1928) = Bw F 200 (1929)
 = Stuttgarter Straßenbahnen Bw 200 (1934) = a 1964

408 = Bw 49 (1926) = Bw F 99 (1928) = Bw F 199 (1929)
 = Stuttgarter Straßenbahnen Bw 199 (1934) = a 1964

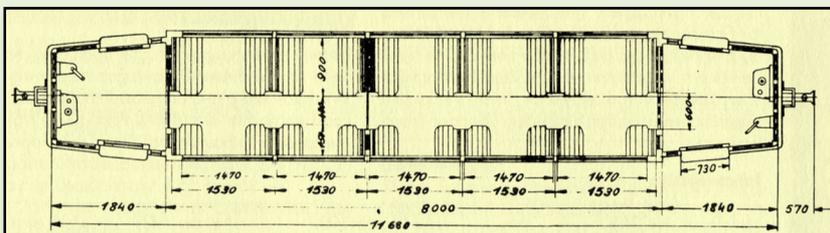
Die nach Heilbronn verkauften Triebwagen

1925: **Triebwagen 401 - 405 und 407**
= Heilbronn: Tw 51 - 56

Die nach Heilbronn verkauften Triebwagen 401 - 405 sowie 407 erhielten dort die Nummern 51 - 56. Statt des hölzernen Krefelder Dreiecksbügels auf Trolleyfuß wurden längliche Lyrabügel aufgesetzt. Nach 1945 erhielten sie neue Einheitsmotoren, Nockenfahr-schalter mit 17 Fahr- und 13 Bremsstufen, Quersitze, Schiebetüren sowie einen außermittig angebrachten Scherenstromabnehmer. Die Plattformen wurden völlig umgebaut und liefen nun schräg nach vorne zu. Bei einem Teil der Fahrzeuge wurde das Laternendach als sog. Schleppdach bis zur Front durchgezogen.



Die Zeichnung zeigt den Zustand mit Schleppdach nach 1945



Die umgebauten Fahrzeuge boten 30 Sitzplätze. Der Sitzabstand der einzelnen Abteile war sehr großzügig bemessen.



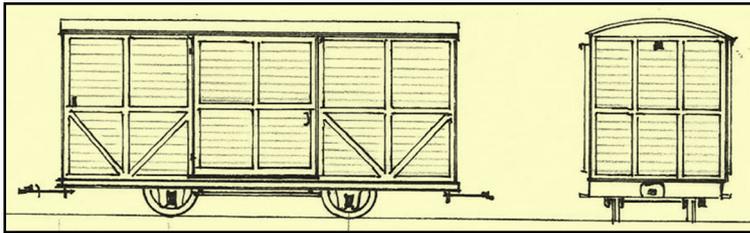
Tw 56 (vermutlich Krefeld Tw 407), Zustand Anfang der 1950er Jahre, Heilbronn, am Hauptbahnhof

Die Nummern, die die Fahrzeuge in Heilbronn bekommen haben, sind nicht zweifelsfrei bekannt, außer Krefeld Tw 402 = Heilbronn Tw 54. Trotzdem dürfte die Nummernaufstellung recht genau die Wahrheit treffen, stammt diese doch aus einer glaubwürdigen Heilbronner Quelle.

Hersteller	van der Zypen & Charlier / AEG
Baujahre	1901 - 1902
Achsfolge	(A 1)'(1 A)'
Länge	11.000 mm
Breite	2.100 mm
Höhe	3.260 mm
Achsstand im Drehgestell	1.300 mm
Drehzapfenabstand	6.300 mm
Leistung	2 x 65 kW
Leergewicht	12,0 t
Platzangebot	30 Sitz- / 24 Stehplätze

Krefeld 401	= Heilbronn 51 (?)	= KV 1944
Krefeld 402	= Heilbronn 54 (!)	= a 1955
Krefeld 403	= Heilbronn 52 (?)	= KV 1944
Krefeld 404	= Heilbronn 53 (?)	= a 1955
Krefeld 405	= Heilbronn 55 (?)	= a 1955
Krefeld 407	= Heilbronn 56 (?)	= a 1955

1902: Arbeits-Bw 185



Arbeits-Beiwagen 865, vorher 185

Länge	ca. 5.000 mm
Breite	ca. 1.950 mm
Höhe	ca. 3.100 mm
Fußbodenhöhe	ca. 650 mm
Achsstand	ca. 2.750 mm

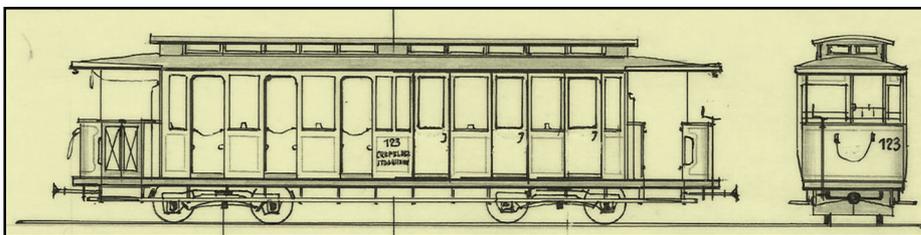
185 geschlossener Gerätewagen = 1947: 865 = a 1949 = 1962: verschrottet

1904: Beiwagen 121 - 123

1905: Beiwagen 124 - 126

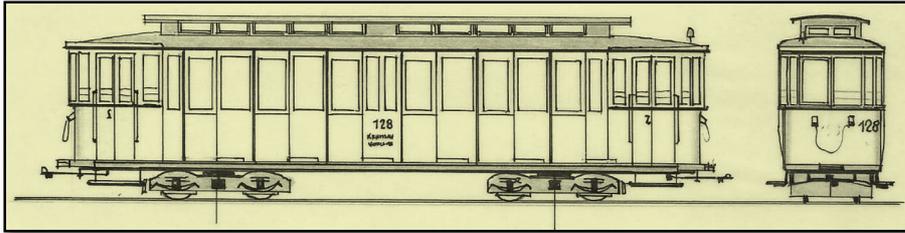
1907: Beiwagen 127 - 130

Diese Beiwagen waren so genannte "Verwandlungswagen" (auch "Umwandlungswagen" genannt). Im Sommerhalbjahr konnten seitlich je 6 hölzerne Seitenwandteile abgenommen werden, wodurch man einen halboffenen Sommerwagen erhielt.

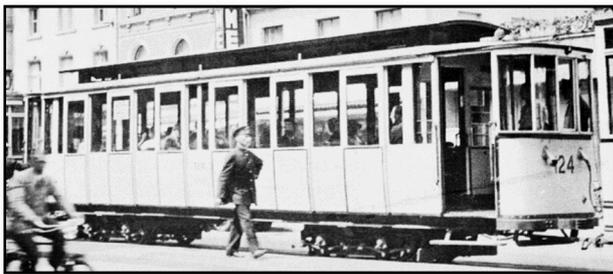


links: Sommerzustand

rechts: Winterzustand

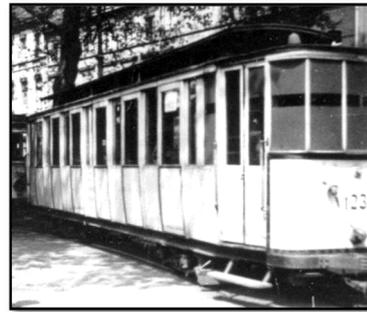


Beiwagen 128 (nach Umbau zu geschlossenem Beiwagen)

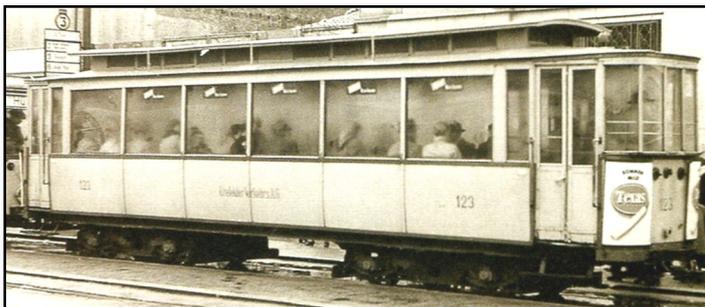


*links
rechts*

Bw 124, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1935



Bw 123, Haltestelle Hauptbahnhof (im Ostwall Richtung Norden), 1947



links

Bw 123 II, vorher 121, nach Umbau zum geschlossenen Beiwagen, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, 1954

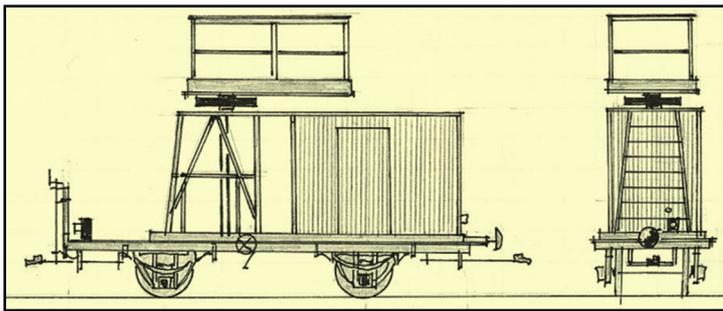


rechts

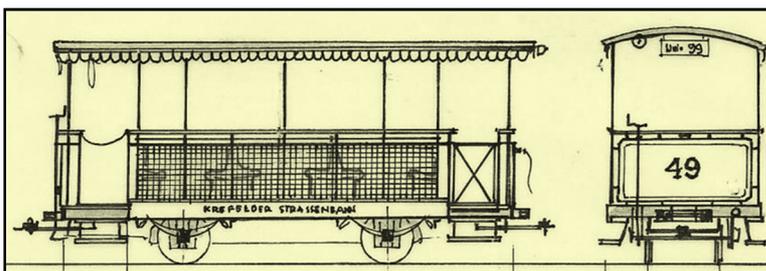
Bw 125 II, vorher 123, Haltestelle Hauptbahnhof (im Ostwall Richtung Norden), ebenfalls 1954

121	= 1920: 123 II = 1948: U zu geschlossenem Bw	= 1958: Abw 123 II	= a 1960
122	= 1920: 124 II = KV 1945		
123	= 1920: 125 II = 1948: U zu geschlossenem Bw	= a 1959	
124	= 1920: 126 II = 1948: U zu geschlossenem Bw	= 1959: U zu Bw 105 III	
	= a 1975		
125	= 1920: 127 II = 1947: 124 III = 1948: U zu geschlossenem Bw	= a 1959	
126	= 1920: 128 II = KV 1943	= 1947: Reste nach Rheydt, dort Bw 128	
	= 1950: Rheydt Bw 190	= 1960: vk.	= Aachen Bw 231 = a
127	= 1920: 129 II = 1947: 122 III = 1948: U zu geschlossenem Bw	= a 1959	
128	= 1920: 130 II = KV 1945		
129	= 1920: 131 II = KV 1943	= 1947: Reste nach Rheydt, dort Bw 131	
	= 1950: Rheydt Bw 191	= 1960: vk.	= Aachen Bw 232 = a
130	= 1920: 132 II = KV 1945		

1904: Arbeits-Bw ohne Nummer



Turmwagen 855 II



Sommer-Beiwagen 49 (zum Historischen Zug "Blauer Enzian")

Hersteller (Fahrwerk) Fabrik für Eisenbahnbedarf A. Renner, Braunschweig

Baujahr 1899

Länge 6.670 mm

Breite ca. 1.950 mm

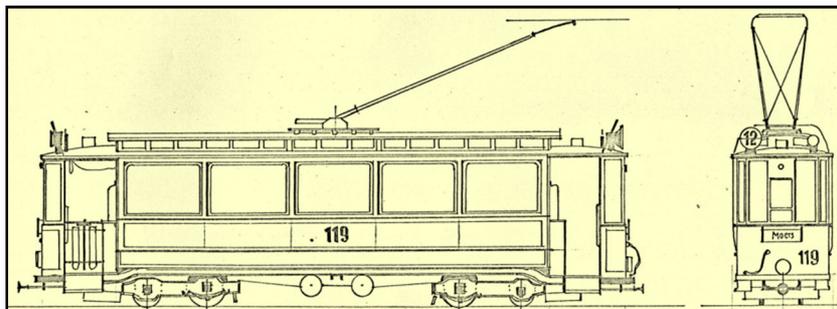
Das Fahrgestell des Baujahres 1899 fand im Jahr 1969 unter dem Neubau des Sommer-Beiwagens 49 II (Bw zum "Blauen Enzian", Tw 93) eine neue Verwendung. Dort ist es heute noch vorhanden.

ohne Nr. Turmwagen = 1947: 855 II = a 1968

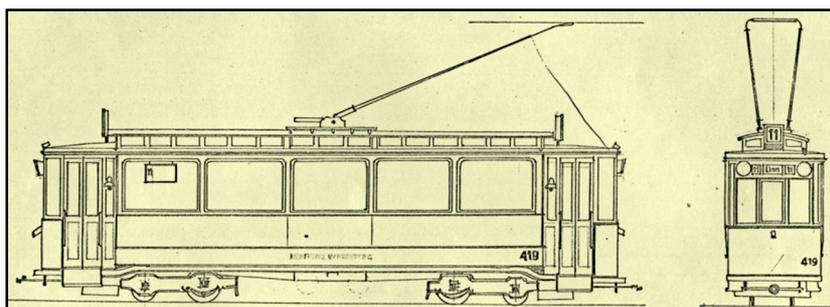
1905: Triebwagen 112 - 114

1907: Triebwagen 115 - 120

Im Gegensatz zu den vierachsigen Triebwagen der Baujahre 1901 bis 1904 hatten diese Fahrzeuge rechteckige Fenster. Auch waren die Plattformen von Anfang an verglast. Die Maximum-Drehgestelle waren gedreht, so dass die kleineren Räder außen lagen und eine geringere Einstiegshöhe zu den Plattformen ermöglichten. Diese Anordnung war ungewöhnlich und in Deutschland sonst nicht bekannt.



In der Zeichnung erkennt man die umgekehrte Anordnung der Maximum-Drehgestelle. In der Regel waren die großen Antriebsachsen außen angeordnet. Originalzustand



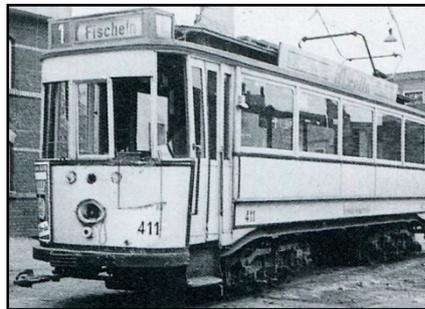
Nach neuer Nummerierung und mit geschlossenen Plattformen etwa um 1925



links Tw 117 auf dem Ostwall, 1910
rechts Tw 119 auf der Moerser Straße, 1918



links Tw 419, Hauptbahnhof/Hansazentrum, Front an die Schöndorffwagen angepasst, 1925
rechts Tw 412, Haltestelle Ostwall/Rheinstraße, Hintergrund Kreissparkasse, 1948



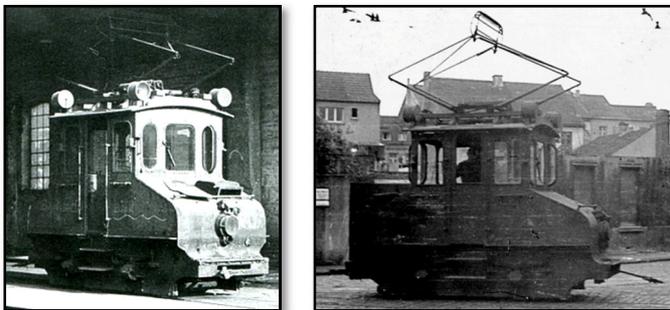
links Tw 412, mit KSW-Beiwagen, Ostwall/Rheinstraße, 1948
rechts Tw 411 II, vorher Tw 415, ursprünglich Tw 116, Betriebshof Wiedstraße, 1950

Hersteller	Weyer & Co., Düsseldorf
Achsfolge	(1 A)'(A 1)'
Länge	11.100 mm
Breite	2.100 mm
Achsstand im Drehgestell	1.300 mm
Drehzapfenabstand	6.300 mm ?
Platzangebot	30 Sitz- / 16 Stehplätze

112	= 1920: 411	= KV 1943
113	= 1920: 412	= a 1951
114	= 1920: 413	= KV 1943
115	= 1920: 414	= 1947: 413 II = a 1951
116	= 1920: 415	= 1947: 411 II = a 1951
117	= 1920: 416	= KV 1943
118	= 1920: 417	= a 1939 (nach Unfall)
119	= 1920: 418	= KV 1945
120	= 1920: 419	= KV 1943

1905: Elektrolokomotive 100

Straßenbahn-Elektrolokomotiven wurden für vielfältige Aufgaben eingesetzt. Dies waren beispielsweise Dienstzüge mit Arbeits-Beiwagen oder Güterzüge (z. B. Kohlentransporte zum Elektrizitätswerk in der Kanalstraße/heute Hansastraße oder Kokstransporte zum Gaswerk an der St. Töniser Straße). Auch zum Schleppen schadhafter Straßenbahnwagen oder von Obussen vom Hauptbahnhof zum Betriebshof an der Wiedstraße (und zurück) wurden sie genutzt. Die Bremsanlage war auf die Bewegung größerer Anhängelasten ausgelegt. Normale Straßenbahnfahrzeuge waren für eine solche Bremsbelastung meist nicht geeignet.

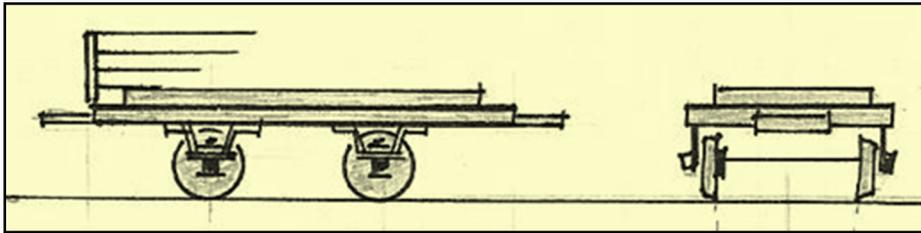


Elektrolokomotive 231 II, vorher 180, ursprünglich 100, Betriebshof Wiedstraße, um 1950

Hersteller	AEG, Berlin
------------	-------------

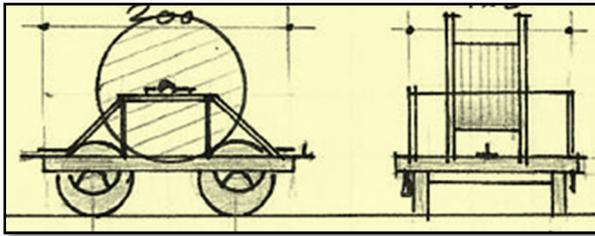
100	= 1920: 180	= 1947: 231 II = a 1953
-----	-------------	-------------------------

1905: Arbeits-Bw ohne Nummer



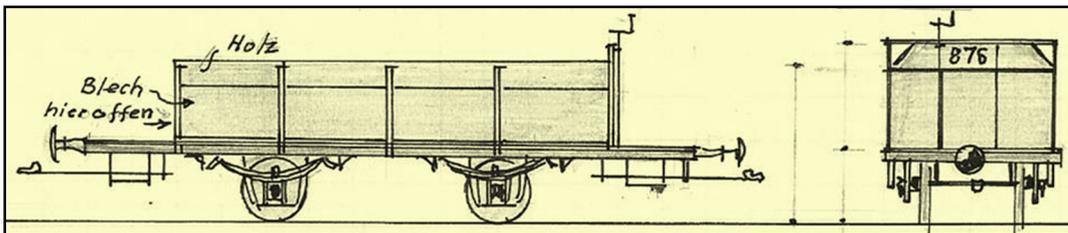
Arbeitsbeiwagen ohne Nummer, zunächst mit Bordwänden

Länge	3.130 mm
Breite	1.500 mm
Achsstand	1.200 mm
Bodenhöhe	630 mm



Kabelrollenwagen 866

Länge	2.000 mm
Breite	1.280 mm
Achsstand	1.200 mm
Bodenhöhe	~ 350 mm

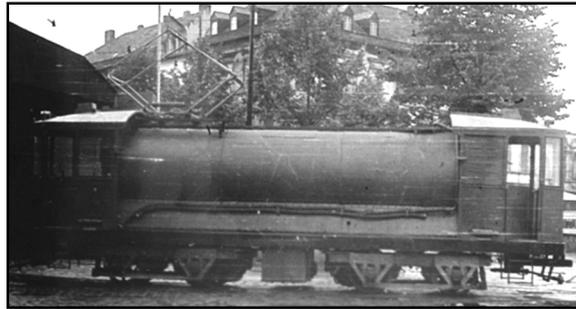
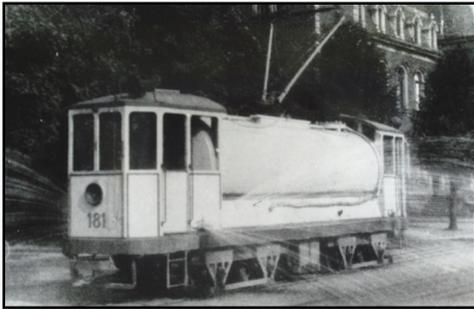


Werkstattswagen 876

ohne Nr.	Werkstattwagen	= 1947: 876	= a 1953
ohne Nr.	offener Salzstreuwagen		= KV 1945
ohne Nr.	Kabelrollenwagen	= 1947: 866	= a 1981

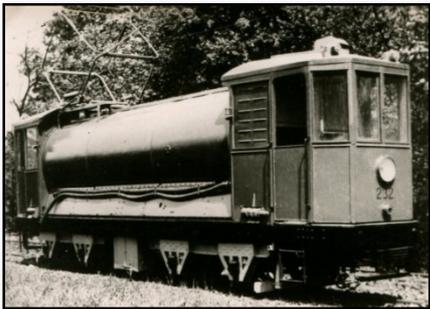
1906: Arbeits-Triebwagen (Sprengwagen) 181

Sprengwagen dienten ursprünglich zur Befeuchtung der vielfach noch unbefestigten Straßen. So wurde vor allem im Sommer die Staubeentwicklung bekämpft. Später wurden diese Arbeitswagen häufig zu Unkrautbekämpfungs-Fahrzeugen umgebaut, so auch in Krefeld. Hier baute man sogar 1963 den vierachsigen Triebwagen zum Zweiachser um.

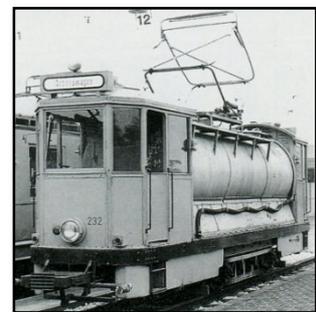


links Sprengwagen 181, Nordwall, vor dem Gericht, um 1925
(mit "Albertbügel" auf Trolleyfuß)

rechts 232, vorher 181, Betriebshof Wiedstraße, 1950



Sprengwagen 232 II, vorher 181 in der Ursprungsversion als Vierachser und mit neuer Sprühvorrichtung zur Bekämpfung von Unkraut im Bereich eigener Bahnkörper ("Schottergleis")



Sprengwagen 232 II als Zweiachser (nach 1963)

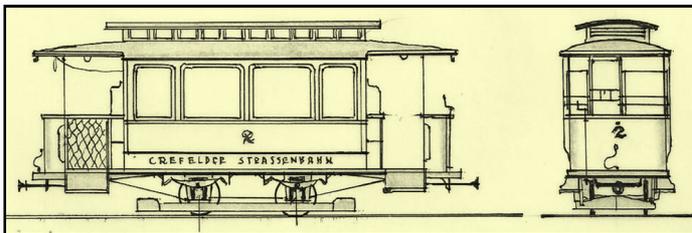
Hersteller *van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz*

181 = 1947: 232 II = 1963: U zum Zweiachser = a 1974

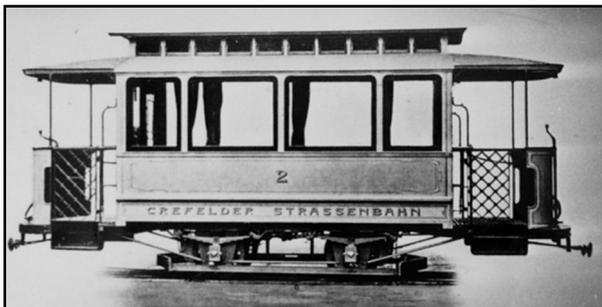
1906: *Beiwagen 2 II, 5 II - 9 II*

1907: *Beiwagen 141 - 144*

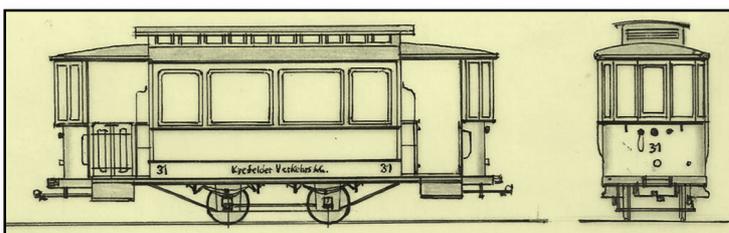
Diese kleinen Beiwagen waren in Krefeld sehr lange im Einsatz. Der Volksmund nannte sie "Vogelkäukes" (Vogelbauer). Diese volkstümliche Bezeichnung galt auch für andere Krefelder Beiwagen ähnlicher Bauart.



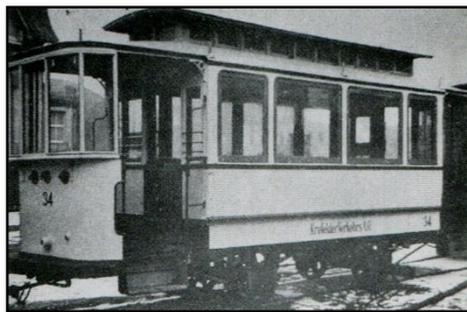
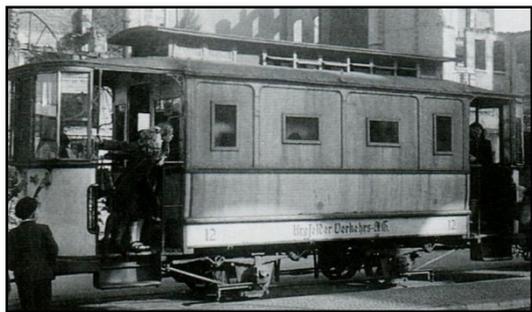
Originalzustand



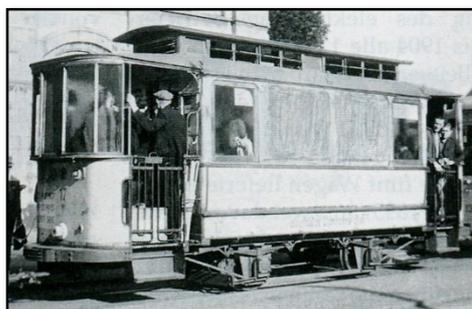
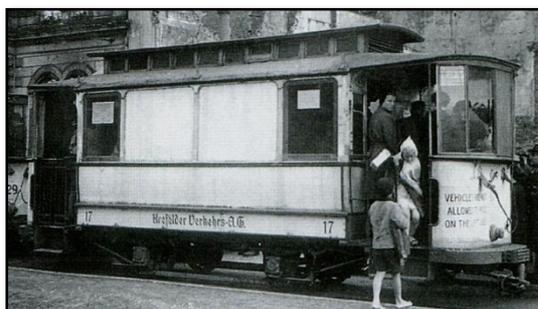
Beiwagen 2 II, Werksaufnahme, 1906



Beiwagen 31 IV, vorher 17 II, ursprünglich 141 (nach Umbau mit Plattformverglasung)



links Bw 12 II (vorher Bw 5 II) mit Notverglasung, Ostwall/Rheinstraße, 1946
rechts Bw 34 III (vorher 12 II, vorher 5 II), Betriebshof Wiedstraße, 1950



Bw 17 II in der unmittelbaren Nachkriegszeit mit notdürftig verschlossenen Fenstern und dem englischsprachigen Hinweis

"Vehicles are not allowed to pass on this side!" (Vorbeifahrt an dieser Seite verboten!)

2 II	= 1920: 11 II	= KV 1943	
5 II	= 1920: 12 II	= 1947: 34 III	= a 1955
6 II	= 1920: 13 II	= KV 1945	
7 II	= 1920: 14 II	= 1947: 35 III	= a 1954
8 II	= 1920: 15 II	= 1947: 36 III	= a 1955
9 II	= 1920: 16 II	= 1947: 33 III	= a 1955
141	= 1920: 17 II	= 1947: 31 IV	= a 1955
142	= 1920: 18 II	= 1947: 37 III	= a 1954
143	= 1920: 19 II	= 1947: 32 III	= a 1955
144	= 1920: 20 II	= KV 1943	

1943 - 1945: leihweise in Essen

1943 - 1945: leihweise in Essen

1907: Omnibusse der Stadt Krefeld, 1 - 3

Im Vorgriff auf die noch im Bau befindliche Straßenbahnstrecken nach Traar und zum Rheinhafen beschaffte die Stadt Krefeld drei Omnibusse. Bei ihnen handelte es sich um Daimler-Fahrzeuge mit einem Aufbau der Waggonfabrik Uerdingen.

Sie befuhren folgende Linien:

ab 25.04.1907

Rheinstraße/Lohstraße - Rheinstraße - Ostwall - Dreikönigenstraße (Gegenrichtung: Alte Linner Straße) - Schulstraße - Dießemer Straße - Oppumer Straße - Glockenspitz - Keutmannstraße - Rheinbabenstraße - Hafenstraße - Brückenstraße - Rheinhafen, Brückenstraße/Römerstraße

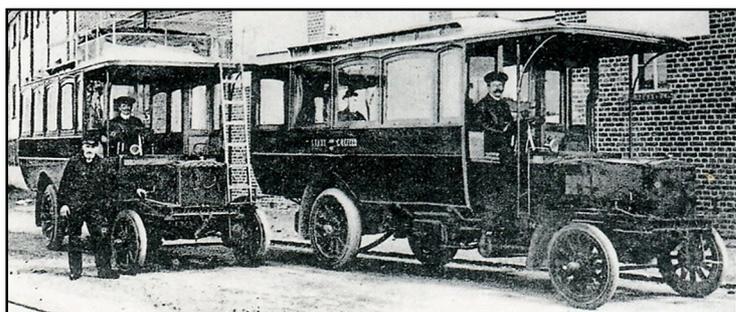
Die Linie wurde wegen der Eröffnung der Straßenbahn am 16.04.1908 auf den Abschnitt Linn - Rheinhafen verkürzt und nach Eröffnung des zweiten Straßenbahnabschnittes am 31.05.1908 ganz eingestellt.

ab 15.10.1907

Rheinstraße/Lohstraße - Rheinstraße - Kronprinzenstraße (heute Philadelphiastraße) - Cracauer Straße - Bismarckplatz - Hohenzollernstraße - Grafschaftsplatz - Moerser Straße - Traar, Rathaus

Nach Fertigstellung der Straßenbahn wurde diese Omnibuslinie am 7.12.1909 eingestellt.

Nach den Eröffnungen der Straßenbahnstrecken wurden die drei Omnibusse Ende 1909 wieder verkauft.



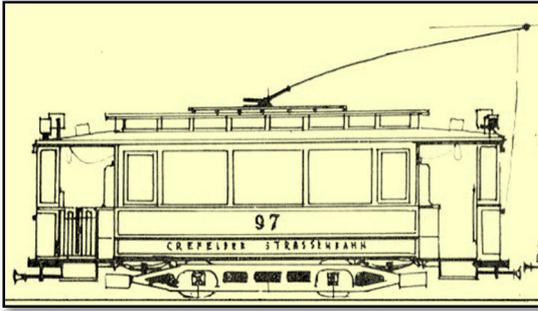
1907: Zwei der drei Omnibusse der Stadt Crefeld

Technische Daten sind (bis jetzt) nicht bekannt

- | | | |
|---|------------|-----------------------|
| 1 | = vk. 1909 | = Empfänger unbekannt |
| 2 | = vk. 1909 | = Empfänger unbekannt |
| 3 | = vk. 1909 | = Empfänger unbekannt |

1908: Triebwagen 97 - 99

Über die drei Fahrzeuge dieser Baureihe ist nicht viel bekannt. Angeschafft wurden sie für den Verkehr auf der neuen Strecke über Oppum und Linn zum Rheinhafen. Ursprünglich waren die Plattformen unverglast. Die Plattformgitter blieben erhalten. Alle drei Triebwagen gingen 1943 während des Angriffs auf Krefeld (22./23. Juni) verloren.



Tw 241 im Betriebshof Wiedstraße nach 1920. Die Werbung wurde nur zu Versuchszwecken angebracht.



Tw 241 im Zustand vor dem Zweiten Weltkrieg. Ostwall, um 1938

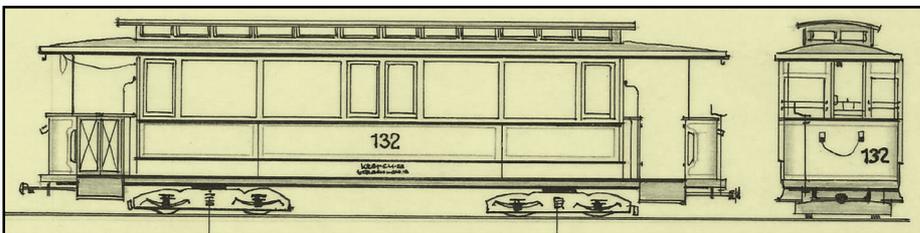
Hersteller	Weyer & Co., Düsseldorf
------------	-------------------------

97 = 1920: 240 = KV 1943

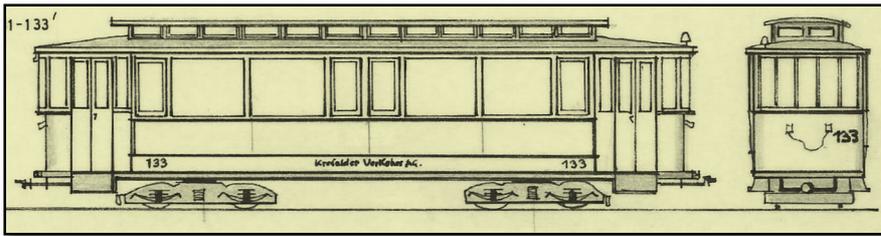
98 = 1920: 241 = KV 1943

99 = 1920: 242 = KV 1943

1908: Beiwagen 131 - 133



Beiwagen 132 (Ursprungszustand)



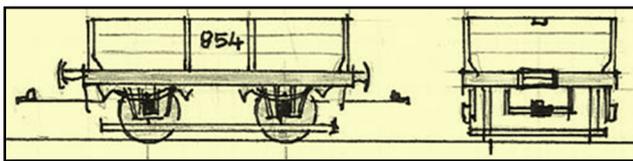
Beiwagen 133 (nach Verglasung der Plattformen)

131 = 1920: 133 II = KV 1943

132 = 1920: 134 = KV 1943

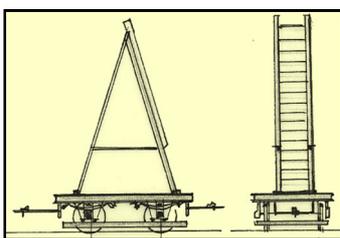
133 = 1920: 135 = KV 1945

1908: Arbeits-Beiwagen ohne Nr., 2, 5, 6 und 7



Arbeits-Beiwagen ohne Nummer, später Lorenwagen 854, danach 854 II, zuletzt 854 II A

Länge	2.700 mm
Breite	1.470 mm
Achsstand	1.320 mm
Bodenhöhe	550 mm
Gesamthöhe über Bordwand	1.210 mm



Leiterwagen 854 II (Zustand ab 1947)

Länge	2.700 mm
Breite	1.470 mm
Achsstand	1.320 mm
Bodenhöhe	550 mm

