

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



Fahrzeugporträt: Stuttgarts DT8



Krefelds Überlandlinien

Nach Schiefbahn und Moers 1909 – 1963

Frankfurt (Main): Die neue Linie 18 nach Preungesheim

Reutlingen: 1974 stillgelegt – Erinnerungen an die »Grüne«

Wien: Einst Güterbahn, heute Stadtbahn – WLB im Porträt



Jetzt die DVD Krefeld **hier** bestellen oder Tel. 0180-532 16 17 (0,14 €/Min.)

Am 2. November 1963 heißt es Abschied nehmen von der Straßenbahnverbindung Krefeld – Moers. Die Züge fahren mit Trauerschmuck. Joachim von Rohr traf den Tw 212 mit seinem Vierachser-Beiwagen 134 an der Lauerforter Straße in Kapellen

Von Schiefbahn nach Moers



Im Januar 1951 gibt es noch durchgehenden Verkehr auf der Linie 14 zwischen Mönchengladbach und Krefeld. In Schiefbahn hat der Aufbau-Tw 208 mit Beiwagen 132 wieder heimische Krefelder Gleise erreicht

D. WALKING

Die Krefelder Überlandstrecken ■ Auch links des Niederrheins bestanden einst zahlreiche städteverbindende Straßenbahnen. Dazu zählten die Überlandlinien der Krefelder Straßenbahn. Neben der Linie 8 nach Schiefbahn fuhr bis 1963 auch die Linie 12 nach Moers

Weil die damalige »Krefelder Straßenbahn AG« als Betreiber der elektrischen, meterspurigen Straßenbahn ihr Netz nicht mit der Schnelligkeit ausbaute, wie die Stadt Krefeld es gerne gesehen hätte, begann letztere um 1908 in eigener Regie mit dem Bau neuer Abschnitte und verpachtete sie dann an die Straßenbahn.

Dabei entstanden auch Strecken in die städtischen Außenbezirke und die Nachbargemeinden. Zwar waren auch die Linien nach Hüls und St. Tönis aus damaliger Sicht Überlandbahnen, doch soll sich im Folgenden auf die Strecken über Traar nach Moers und über Willich nach Schiefbahn sowie im Gemeinschaftsbetrieb mit den dortigen Verkehrsbetrieben weiter nach Mönchengladbach konzentriert werden. Anmerkung: Bei den Streckenbeschreibungen verwendet der Autor nach Möglichkeit die heutigen Straßennamen, um Verwechslungen zu vermeiden.

Die Strecke nach Moers

Der Bau einer Straßenbahnstrecke nach Moers begann am 7. Dezember 1909, als im Nordosten Krefelds die Verbindung Moerser Platz – Verberg – Traar in Betrieb genommen wurde. Die neue Strecke führte zunächst an der Moerser Straße (L 475) aus Krefeld hinaus, durch Verberg und weiter

entlang der Moerser Landstraße (L9) bis nach Traar. Laut alten Linienbeschreibungen endete die Bahn dort an der Station Rathaus. Ein Lageplan aus den seinerzeitigen Planungsunterlagen vom Juni 1909 jedoch zeigt, dass die Trasse bei Streckenkilometer 5,988 an der Einmündung des Elfrather Weges endete.

Wie bei vielen ähnlichen Überlandbahnen waren die Gleise meist in Seitenlage neben der Straße verlegt. Bedient wurde die neue Verbindung zunächst von der Linie 8 Rheinstraße – Rathaus Traar.

Mit Dampfloks nach Moers

Obwohl sich die neue Bahn recht gut bewährte, wurde sie zunächst nicht weiter Richtung Moers verlängert. Es dauerte bis 1914, ehe die diesbezüglichen Arbeiten aufgenommen wurden, doch mussten diese schon im gleichen Jahr wegen des Beginns des Ersten Weltkriegs wieder eingestellt werden. Der allgemeine Materialmangel ließ auch in den Folgejahren zunächst keinen Weiterbau zu.

Erst als die Straßenbahnen auch zum Güterverkehr herangezogen wurden und die Versorgung Krefelds mit Kohlen immer schwieriger wurde, befürwortete die Heeresverwaltung 1917 den Streckenbau, so dass endlich die benötigten Materialien und Arbeiter erhältlich waren. Hintergrund der

Erlaubnis war hauptsächlich die bei Moers befindliche Zeche Rheinpreußen, die die Versorgung der linksrheinischen Textilgebiete inklusive der Stadt Krefeld sicherstellen konnte. Bis Frühjahr 1918 waren die Gleise verlegt, doch noch fehlte die Oberleitung. Daher wurde die neue Strecke in der ersten Zeit mit Dampfloks betrieben, wofür vier von der Krefelder Straßenbahn gebraucht beschaffte Maschinen zur Verfügung standen.

Für die Beförderung der Kohlezüge hatte die Krefelder Straßenbahn ursprünglich schon vier zweiachsige Straßenbahntriebwagen gebraucht von der Barmer Bergbahn gekauft, die jedoch wegen der noch fehlenden Stromversorgung nicht eingesetzt wer-

SWK Mobil: Daten und Fakten

SWK Mobil GmbH · www.swk.de

Streckennetz:

Spurweite 1.000 mm
Linienlänge 46 km
Linien 4

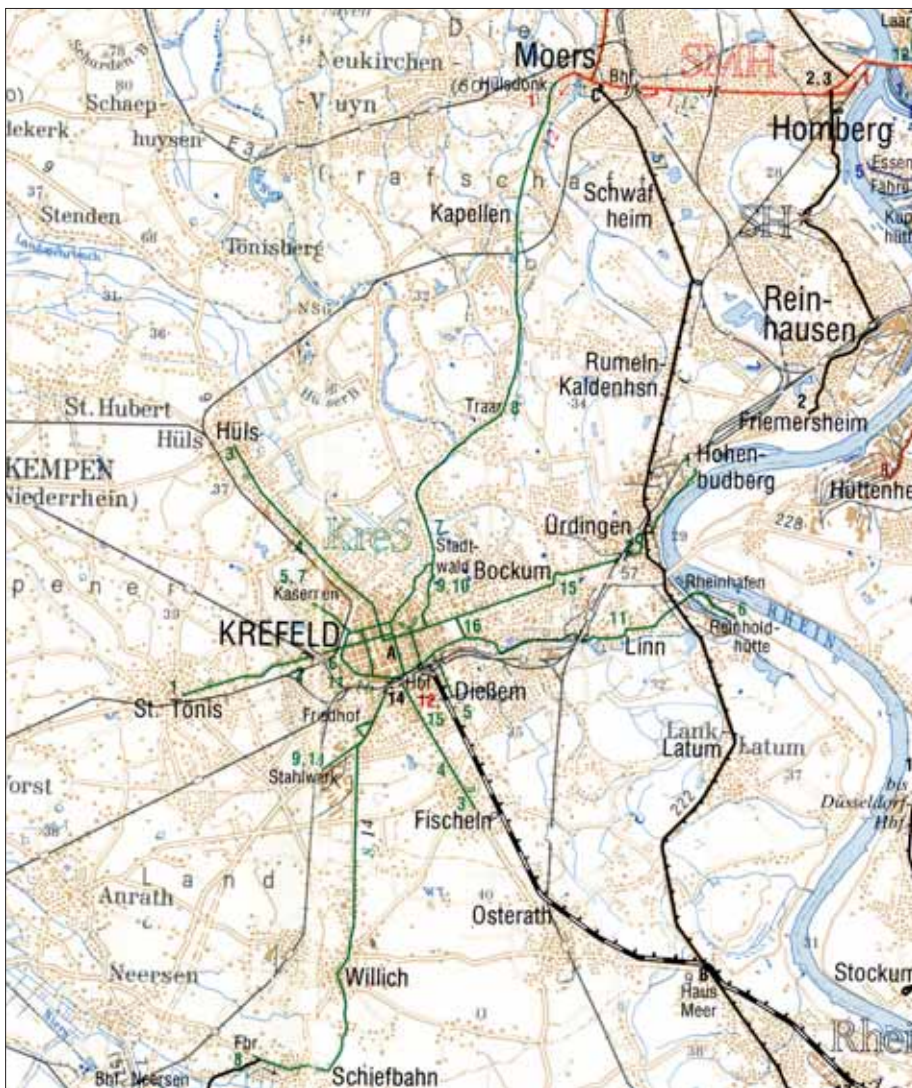
Fahrzeuge

Triebwagen 39, davon
19 Flexity Outlook
20 M8C

Betriebshöfe 1



In der Endstelle Stadtwald, dem Krefelder Endpunkt der Linie 8, treffen sich im Oktober 1960 die Tw 217 und 220, der mit seinem modernisierten Beiwagen auf Dienstfahrt ist



Das Netz der Krefelder Straßenbahn 1930 (grün). In Schiefbahn und Moers besteht direkte Verbindung zu weiteren Meterspurbetrieben. Die Linie 12 fährt auf den Gleisen der Straßenbahn Moers-Homburg über den Rhein nach Ruhrort

AUS: HANDBUCH DER DEUTSCHEN STRASSENBAHNGESICHTE, BAND 2, ANHANG 5

den konnten und daher im normalen Personenverkehr auf anderen Linien Verwendung fanden. Am 8. Februar 1918 erreichte der erste beladene Kohlenzug Krefeld von Moers kommend. Personenverkehr fand mit den Dampfzügen nicht statt.

Die Führung Moers – Krefeld

Die neue Verbindung begann in Moers am Endpunkt der Straßenbahn Moers – Homburg in der Repelener Straße in Höhe der Gaststätte »Steinschen« und führte über Hülsdonk, Bettenkamp, Kapellen und Vennekel nach Traar, wo Anschluss an die bestehende Strecke bestand. Das Gleis lag fast durchgehend auf eigenem Bahnkörper. Ein Teilstück in Moers war zweigleisig, sonst war die Strecke eingleisig mit nur einer weiteren Ausweiche in Kapellen.

Die nun fertig gestellte Verbindung Krefeld – Moers besaß eine Gesamtlänge von 16,45 Kilometer. Der Anschluss zur Zeche Rheinpreußen fand über eine Gleisverbindung mit der ebenfalls meterspurigen Straßenbahn Moers-Homburg statt. Über deren Strecke fuhren die Züge weiter bis zum östlich des Moerser Bahnhofes gelegenen, betriebseigenen Anschlussgleis der Zeche.

Nun konnten alle Gemeinden entlang der Straßenbahnroute Moers – Traar – Krefeld, und darüber hinaus nach Willich, Schiefbahn, Mönchengladbach und Rheydt mit durchgehenden Zügen durch die Moerser Zeche mit Kohle versorgt werden.

Straßenbahn ab 1920

1920 wurde die Strecke Traar – Moers elektrifiziert und der durchgehende Personenverkehr mit elektrischen Triebwagen am 15. November 1920 zwischen Moers und Krefeld als Krefelder Linie 12 aufgenommen. Die Bahnen benötigten für die Strecke rund

Im April 1956 spannt man für eine Sonderfahrt über das Krefelder Netz die Lok 237 vor Beiwagen 131. Peter Boehm lichtete das Gespann in Traar ab

SLG. REUTHER

45 Minuten und waren damit fast eine halbe Stunde schneller als die Züge der Krefelder Eisenbahn.

1923/24 endete der Kohlenverkehr, die Dampfloks I bis IV wurden verkauft. Ab 1. April 1925 wurde auf der Strecke ein Gemeinschaftsbetrieb mit der Straßenbahn Moers – Homberg eingerichtet. Die Bahnen verkehrten dann zunächst stündlich von Krefeld kommend über Traar bis Moers und von dort weiter über Hochheide und Homberg sowie über die Rheinbrücke bis Duisburg-Ruhrort. Verstärkt wurde die Linie 12 zunächst weiterhin von Krefeld bis Traar durch die Linie 8, bis diese 1930 durch die Linie 13 ersetzt wurde. Dieser Gemeinschaftsverkehr endete kurz nach Beginn des Zweiten Weltkriegs am 8. Oktober 1939.

Krefeld – Willich – Schiefbahn

Ab 1. Oktober 1910 konnten die Krefelder Straßenbahnen über fast 10 Kilometer von Heideck in Richtung Süden nach Willich und darüber hinaus nach Schiefbahn fahren, wo an der Textilfabrik Deuß & Oetker die vorläufige Endstelle angelegt wurde. Auch diese Verbindung hatte die Stadt Krefeld erbaut.

Die Strecke begann in Stahldorf, wo heute die Linie 042 von der Linie 043 abzweigt und folgte der Oberschlesienstraße (L 382) nach Süden. Die Trasse der heutigen Autobahn A44 wurde gekreuzt, dann führten die Gleise weiter über die Krefelder Straße und durch die Weiler Heide, Alperheide und Depeskreuz nach Willich hinein. Dort wurde über die Peterstraße der Markt erreicht. Aus Willich hinaus führte die Bahn über die Kreuzstraße auf Schiefbahn zu, wo es über Bertzweg und Tupsheide in den Ortskern hinein ging. Jedoch befand sich die Endstelle nicht dort, sondern einige hundert Meter weiter westlich am 1889 eröffneten, wichtigen Textilbetrieb an der heutigen Albert-Oetker-Straße, die ihren Namen vom früheren Firmengründer erhielt. Vorgesehen war dort auch ein zweigleisiger Wagenschuppen, der jedoch nicht gebaut wurde.

Die Strecke war eine typische Überlandbahn, die meist eingleisig mit Ausweichen seitlich entlang den – damals noch oft unbefestigten – Straßen führte. Zeitgenössische Berichte enthüllen, dass auf dieser Strecke die Fahrer häufig die Klingeln benutzten, führte die Trasse doch durch stark land-

Im Juli 1956 zeigt sich der gepflegte Altbau-Zweiachser 278 vor ebenso gepflegten Arbeiterhäusern in Schiefbahn an der Albert-Oetker-Straße. Im Hintergrund ein Arbeitswagen

E. J. BOUWMAN, SLG. BIMMERMANN



Etwas über sieben Jahre später dient der Nachläufer-Gelenktriebwagen 304 demselben Zweck. Doch diese als Linie 99 beschilderte Tour wird zu einer Abschiedsfahrt auf der Strecke nach Moers

BILDER, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN: J. V. ROHR





Teile der Strecken der Linien 8 und 12 befährt auch die Linie 9. Auf der Jentgesallee hat Tw 276 eine eigene Trasse zur Verfügung

wirtschaftlich genutzte Gebiete und sie mussten oft frei laufende Tiere von den Gleisen verscheuchen.

Die neue Linie wurde von einer durchgehenden Linie Schiefbahn – Willich – Krefeld, Stadtwald befahren, die mit einer Länge von

fast 15 Kilometer die längste Linie der Straßenbahn war und die Liniennummer 10 trug.

Anschluss nach Mönchengladbach

Um auch den Raum Mönchengladbach/Rheydt mit dampfgeführten Kohlezügen von der Moerser Zeche Rheinpreußen versorgen zu können, wurde 1918/19 eine 3,4 Kilometer lange Neubaustrecke von der Schiefbahner Endstelle der Krefelder Straßenbahn nach

Im Düwag durch Krefeld

Joachim von Rohr hat die Krefelder Straßenbahn in den späten 1950ern und 1960ern ausführlich dokumentiert. Seine Bilder erfassen auch die Ära der klassischen Düwag-Gelenkwagen, die in Krefeld erst nach Stilllegung der Linien nach Schiefbahn und Moers begann und bis 2010 anhielt. Die Düwags bedienten bis Ende ihres Einsatzes auch die einstigen Überlandstrecken nach Hüls und St. Tönis.

Diesen Klassikern setzt die DVD »Straßenbahn Krefeld – Ein Klassiker tritt ab« ein eindrucksvolles Erinnern. Die Produktion der C.I.C. A. Hellmuth nimmt den Zuschauer mit auf eine Fahrt über die beiden Einsatzlinien der Achtachser. In zahlreichen »Einst und Jetzt« Vergleichen stehen den Filmaufnahmen aus 2010 die Fotos von J. von Rohr gegenüber, ein Besuch auf dem Betriebshof rundet die Produktion ab.

*Straßenbahn Krefeld – Ein Klassiker tritt ab, DVD (16:9), Spieldauer ca. 78 Minuten, 29,95 €.
Trailer im Internet unter:
<http://www.cic.cc/strab/vorschau6/auswahl.html>*

Die DVD ist erhältlich über den GeraMond-Verlag (www.verlagshaus24.de).



Neuerwerk gebaut, wo seit 15. Dezember 1910 die ebenfalls meterspurige Mönchengladbacher Straßenbahn (damalige Schreibweise »München-Gladbach«) endete. Nach Kriegsende wurde der neue Abschnitt elektrifiziert und ab 13. Juni 1919 auch für den Personenverkehr durch Mönchengladbacher Bahnen genutzt. Die Züge von Mönchengladbach fuhren im Stundentakt nach Schiefbahn, wo dann in die Krefelder Züge umgestiegen werden musste bzw. umgekehrt.

Die Linie 8 bietet zwischen Willich und Schiefbahn auch 1960 noch echtes, altes Überlandflair: Ungepflasterte Straße, Oberleitungsmasten aus der Zeit um 1910 – Tw 220 wirkt fast ein wenig zu modern für die Szenerie



Am 4. März 1923 begann zunächst versuchsweise ein durchgehender Verkehr Krefeld – Bf. München-Gladbach, der am 20. Oktober 1923 wieder eingeschränkt wurde. Dann verbot die Deutsche Reichsbahn erneut die Kreuzung ihrer Eisenbahnstrecke durch die Straßenbahn, so dass die Züge jeweils vor dem Überweg, den die Fahrgäste zu Fuß passierten, wenden mussten.

1925 durchgehend nach München-Gladbach

Nachdem Verhandlungen mit der Reichsbahn wieder zu einer Freigabe der Kreuzung geführt hatten, schlossen Krefeld und München-Gladbach am 25. Januar 1925 einen Vertrag zur Einführung eines durchgehenden, gemeinschaftlichen Straßenbahnverkehrs ab 9. Februar 1925 (nach anderen Quellen 9. Februar 1926).

Der Vertrag sah vor, dass die Infrastruktur getrennt unterhalten wurde, aber beide Betriebe qualitativ gleiche Fahrzeuge mit eigenen Personalen durchgehend einsetzen sollten. Um eine aufwendige Abrechnung zu vermeiden, sollten die Fahrzeuge nach Möglichkeit die gleichen Kilometerleistungen auf den betriebsfremden Abschnitten erbringen. Die Einnahmen wurden je nach Streckenzugehörigkeit abgerechnet, die Trennung war in Schiefbahn an der Haltestelle Deuß & Oetker.

Die Gesamtstrecke erhielt die Liniennummer 14, die Bahnen verkehrten stündlich. Eine Fahrt dauerte 61 Minuten und kostete 1 RM. Die Abfahrtsstelle in Krefeld befand sich am Deutschen Ring, Ecke Neusser Straße.

Die Fahrzeuge

Im Gegensatz zu vielen anderen Überlandbahnen in Deutschland beschaffte Krefeld für die Strecken nach Moers und Schiefbahn keine speziellen Fahrzeuge, sondern nutzte das vorhandene Wagenmaterial.

weiter auf Seite 64



Eng geht es zu in Willich, als sich im April 1956 Tw 215 mit seinem Aufbaubeiwagen auf Linie 8 seinen Weg nach Krefeld bahnt

P. BOEHM, SLG. REUTHER



Im Juni 1954 hält eine klassische Vorkriegsgarnitur aus Tw 279 und Vierachsbeiwagen 112 auf der Linie 12 in Kapellen. Der Zug ist unterwegs nach Moers

D. WALKING



Auf dem Weg nach Schiefbahn verlässt im April 1960 der Tw 220 mit Bw 113 Willich. Die Linie 8 hat noch ein Jahr auf diesem Abschnitt vor sich



2. November 1963

Der Abschied von der Linie 12



OBEN LINKS
Die Stadtfahren von Moers und Krefeld zieren Tw 212, als er auf einer der letzten Touren der Linie 12 von Moers kommend Huelsdonk durchfährt

LINKS
Tw 214 und Bw 33 fahren durch Bretang, am Folgetag müssen die Fahrgäste den Bus nehmen. Der Zug ist noch einmal gut besetzt – ob der Bus ähnlich gut frequentiert sein wird?

**OBEN RECHTS**

2. November 1963, das Ende der Linie 12. Joachim von Rohr fährt nochmal die Strecke ab: In der Endschleife Moers Homberg wartet Tw 212 auf eine seiner letzten Fahrten nach Krefeld

RECHTS

Ebenfalls mit Fähnchen und Trauerflor geschmückt sind Tw 210 und Bw 31, als der Zug bei Kapellen die Bahnstrecke Hüls – Moers überquert





Aus den Beiwagen 131 heraus nahm Peter Boehm während der Sonderfahrt am 28. April 1956 den folgenden Plankurs der Linie 12 mit Tw 210 bei voller Fahrt auf



Während der Zug der Linie 12 in der Wendeschleife Husarenallee pausiert, ist Tw 276 auf der Linie 9 unterwegs in Richtung Hauptbahnhof

Daher kamen auch in späteren Jahren die Zweiachser des Stadtnetzes zum Einsatz.

Zwar hatte die Krefelder Straßenbahn bereits 1901-1907 20 vierachsige Maximum-Triebwagen für ihr Vorortnetz gekauft, die durch ihre Drehgestell-Bauweise eine bessere Laufqualität versprachen, doch kamen diese auf anderen Strecken zum Einsatz. Zusätzlich galten sie inzwischen bereits als veraltet und ihr Beschleunigungsvermögen war relativ gering. Daher befanden sich 1924/25 auch nur noch neun von ihnen im Bestand.

Die weitere Entwicklung

Um 1930 wurde der bisherige Streckenabschnitt der Verbindung nach Traar entlang der Moerser Straße zwischen Stadtwald und Papendyk aufgegeben und durch eine neue, parallele Linienführung auf eigenem Bahnkörper ersetzt. Das Teilstück Stadtwald –

Verberg, Heyenbaumstraße wurde dabei doppelgleisig angelegt.

Nachdem die 1930er-Jahre keine weiteren Veränderungen gebracht und anschließend die Ereignisse des Zweiten Weltkriegs für eine Unterbrechung auch der Überlandbahnen gesorgt hatten, wurden diese nach Kriegsende bald wieder repariert, da sie für die Versorgung der Bevölkerung wichtig waren. Aufgrund ihrer Lage außerhalb der teilweise stark zerstörten Stadtzentren waren die Überlandstrecken wenig beschädigt, so dass sie bereits früh wieder befahren werden konnten.

So wurde der Verkehr von der Rheinstraße nach Traar und Vennikel am 29. Oktober 1945 wieder aufgenommen, doch nahmen die Bahnen in Krefeld wegen Schäden an der ursprünglichen Strecke über Moerser Platz bis 1952 den Weg über Bismarckplatz.

In Seitenlage geht es durch Schiefbahn an typisch niederrheinischen Ziegelbauten vorbei. Tw 218 fährt als Linie 8 nach Krefeld



Von Traar weiter nach Moers fuhren zunächst Busse. Das Teilstück Vennikel – Moers bedienten ab 1. Mai 1946 wieder elektrische Straßenbahnen der Linie 12, so dass erneut ein durchgehender Betrieb Krefeld – Moers möglich war.

1946 wieder in Betrieb

Erst im März 1946 fuhren die Bahnen wieder bis zur Endstelle Deuß & Oetker in Schiefbahn, nachdem die Verbindung schrittweise reaktiviert worden war. Zum 1. September 1946 wurde dann auch der Gemeinschaftsverkehr mit den Stadtwerken Mönchengladbach wieder aufgenommen, so dass wieder durchgehende Kurse Krefeld – Schiefbahn – Mönchengladbach verkehrten. Neu war nun, dass die Züge teilweise gemischt fuhren, d.h. Mönchengladbacher Beiwagen hinter Krefelder Triebwagen und umgekehrt.

Zur Versorgung mit Kohle liefen zeitweise auch wieder durchgehende Kohlezüge Mönchengladbach – Schiefbahn – Krefeld – Moers.

1954 nur noch bis Schiefbahn

Weil die durchgehende Strecke Krefeld – Mönchengladbach dem zunehmenden Individualverkehr nicht mehr konkurrenzfähig



hig war, und eine Fahrt zwischen beiden Städten mehr als doppelt so lang wie über die parallele Eisenbahn dauerte, beschloss Mönchengladbach 1953 die Einstellung des Gemeinschaftsverkehrs und die Stilllegung des Abschnitts Mönchengladbach – Schiefbahn.

Hatte der durchgehende Verkehr ursprünglich auf der Nutzung für durchgehende Kohlezüge beruht, die nun ebenfalls nicht mehr verkehrten, sah man auf Mönchengladbacher Seite keinen Bedarf für die Strecke mehr, die daher am 8. März 1954

eingestellt wurde. Damit endeten die Krefelder Bahnen wieder in Schiefbahn, wobei die Endstelle nun weiter westlich auf dem früher noch zu Mönchengladbach gehörenden Teilstück lag. Statt der Linie 14 fuhr hier nun die Linie 8.

In den Folgejahren erwirtschaftete aber auch die Krefelder Straßenbahn ein zunehmendes Defizit, so dass Netzeinschränkungen als unumgänglich angesehen wurden. Ein Nachteil der Überlandstrecken dabei war nicht nur die deutlich geringere Fahrgastfrequenz gegenüber den Stadtlinien, sondern auch die häufige Trassierung auf oder neben zum Ausbau anstehender Straßen. Damit war schon vorgezeichnet, dass die Überlandstrecken keine Zukunft mehr besaßen. Am 26. August 1957 verschwand auf der Linie 8 das frühere Mönchengladbacher Teilstück westlich von Deuß & Oetker.

Schlag auf Schlag eingestellt

1962 wurde vom Krefelder Stadtrat eine Konzentration auf ein innerstädtisches Netz, verbunden mit der Aufgabe der Überlandstrecken beschlossen. Am 16. Juli 1962 fuhr zum letzten Mal die Linie 8 zwischen Krefeld, Edelstahlwerke und Willich, nachdem bereits im Jahr zuvor am 2. April 1961 der

Abschnitt Willich Weiche – Schiefbahn – Deuß & Oetker eingestellt worden war.

Ein Jahr darauf, am 2. November 1963, auch die durchgehende Linie 12 von Krefeld nach Moers eingestellt und durch Omnibusse ersetzt. Und am 26. Mai 1974 schließlich wurde das letzte verbliebene Teilstück der Schiefbahner Linie Gladbacher Straße – Edelstahlwerke über die Oberschlesienstraße eingestellt.

Die Situation heute

Am 24. September 1989 wurde für die Linie 042 der Streckenabschnitt Gladbacher Straße – Edelstahlwerke Tor 3 reaktiviert. Damals wurde bereits über eine Wiederinbetriebnahme des weiterführenden Abschnitts nach Willich nachgedacht.

1997 schlug ein Gutachten konkret den Wiederaufbau der Straßenbahnstrecken nach Willich und Moers vor, doch wurden beide Vorhaben nicht umgesetzt und irgendwann auch nicht mehr öffentlich weiter verfolgt. Weil zwischenzeitlich auch die Zukunft des Krefelder Straßenbahnbetriebs in Gänze auf der Kippe stand und die Stadt Krefeld hoch verschuldet ist, ist eine Reaktivierung der Strecken sehr unwahrscheinlich geworden. MICHAEL KOCHERS

Literatur

Dieter Höltge/Michael Kochers: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 9: Niederrhein, EK-Verlag, Freiburg 2004

Gisbert Arts, Gabriele Franken, Wolfgang Herbrandt, Ernst-Moritz Müller: Gut, daß wir sie haben – 100 Jahre elektrische Straßenbahn in Krefeld, Hrsg. Städtische Werke Krefeld AG, Niederrhein-Verlag, Krefeld 2000

Joachim von Rohr: Farewell to a Rheinland Interurban, in Modern Tramways, März 1964, S. 86–90