



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Duisburg

Dieter, Hermann

Berlin-Halensee, 1925

Duisburger Straßenbahnen G. m. b. H.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96675](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96675)

DUISBURGER STRASSENBAHNEN

G. M. B. H.

Die Absichten der Stadt Duisburg, den örtlichen Verkehr durch Straßenbahnen zu erleichtern, reichen etwa 50 Jahre zurück. Im Jahre 1876 wurde mit dem Kaufmann F. Böttrich in Düsseldorf ein Vertrag vereinbart, nach welchem diesem der Bau und Betrieb zweier Pferdebahnlinien von Ruhrort nach dem Köln-Mindener Bahnhof in Duisburg und vom Rhein. Bahnhof (Hochfeld) über Marientor bis zur Königstraße genehmigt werden sollte. Die Ausführung der geplanten Linien unterblieb jedoch.

Erst im Jahre 1881 wurde die Pferdebahnlinie von Ruhrort nach dem Köln-Mindener Bahnhof in Duisburg vom Bankier Lübke gebaut und am 24. Dezember desselben Jahres in Betrieb genommen. Das Unternehmen wurde kurz darnach von der Deutschen Lokal- u. Straßenbahngesellschaft in Dortmund übernommen, die im folgenden Jahre die Dampfbahnlinie Kuhtor—Monning ausführte (Eröffnung 22. Juli 1882). Im Jahre 1888 wurde diese Linie bis zum Bahnhof Broich verlängert (Eröffnung 20. September 1888).

Mitte der neunziger Jahre begannen die Verhandlungen mit der damals schon in Allgemeine Lokal- u. Straßenbahngesellschaft, Berlin, umgewandelten Firma, die den Umbau der bestehenden Linien in elektrischen Betrieb und die Erweiterung des Unternehmens durch die beiden Linien nach Bahnhof Hochfeld (Süd) und Werthausener Straße bezweckten. Die Ausführung erfolgte in den Jahren 1897 und 1898. Am 1. November 1897 wurde als erste Teilstrecke der elektrische Betrieb von Kuhtor bis Monning und am 26. Juli 1898 die letzte Teilstrecke Ruhrbrücke-Ruhrort in Betrieb genommen.

Am 27. August 1900 trat die Strecke durch die Friedrich-Wilhelm-Straße, am 31. Oktober nach dem Bahnhof hinzu. Am 10. April 1904 wurde die Verlegung der Linie nach Broich bis zur Ruhr (Ket-

tenbrücke) in Betrieb genommen, am 24. März 1907 die Linie nach Meiderich, am 25. Mai 1912 die Linie nach der Essenberger Fähre.

Die Entwicklung des Unternehmens seit Einführung des elektrischen Betriebes ist aus nachstehenden Zahlenwerten ersichtlich:

Jahr	Gleislänge in m	Anzahl der Trieb- wagen	Bei- wagen	Gefahrene Wkm.	Anzahl der beförderten Personen
1898	25 214,50	41	24	1 071,217	3 611 223
1900	32 574,00	55	35	1 821,954	5 721 367
1904	33 965,50	66	35	2 268,190	6 603 149
1908	44 429,00	66	45	3 498,145	12 295 032
1912	51 081,00	87	58	4 541,098	17 799 793
1916	54 625,00	97	66	4 362,907	20 143 585
1920	55 489,00	105	66	5 311,292	32 741 403
1924	55 936,00	90	81	5 720,680	22 243 883

Der für den Betrieb erforderliche Strom wurde bis zum Frühjahr 1922 in einem eigenen Kraftwerk erzeugt, von diesem Zeitpunkt ab wird Drehstrom aus dem städt. Elektrizitäts-Werk in einem Umformerwerk, das mit Großgleichrichtern und seit Ende 1924 mit einem Einankerumformer von zusammen 1600 kW Leistung ausgestattet ist, umgeformt, während 2 Dampfmaschinen von 1400 PS Leistung mit den nötigen Kesseln als Reserve dienen.

Für Betriebszwecke besitzt die Gesellschaft im Duisburger Stadtgebiet 187,28 a, in der Gemeinde Speldorf 118,07 a Grund und Boden, auf denen 3 Doppel-Wagenhallen, die Reparaturwerkstatt und die Verwaltungsgebäude errichtet sind.

Das Unternehmen war bis Ende 1924 in Privatbesitz der Allgemeinen Lokalbahn u. Kraftwerke, Act.-Ges., Berlin. Seit 1. Januar 1925 ist die Stadt Duisburg mit 51 Prozent an demselben beteiligt.

