



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Duisburg**

**Dieter, Hermann**

**Berlin-Halensee, 1925**

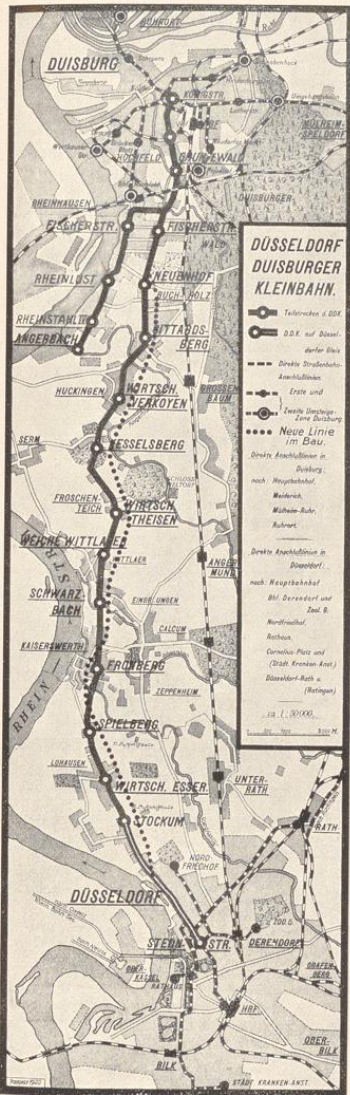
Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn G. m. b. H.

---

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

# DÜSSELDORF-DUISBURGER KLEINBAHN

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG



Die Entstehungsgeschichte der Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn reicht zurück bis in das Jahr 1896.

Es wurden in jenem Jahre Verhandlungen mit mehreren Gesellschaften aufgenommen, die eine Kleinbahnverbindung zwischen Duisburg und Düsseldorf über Kaiserswerth bezweckten. Es sollte zunächst eine vollspurige Nebenbahn mit Dampftrieb gebaut werden, für die jedoch das zuständige Ministerium die Genehmigung mit Rücksicht auf eine der Staatsbahn entstehende Konkurrenz nicht erteilte.

Im Mai 1898 legte Herr von Tippelskirch, Düsseldorf, den Plan einer vollspurigen elektrischen Straßenbahn für Personenverkehr vor, der die behördliche Genehmigung erhielt und auf 60 Jahre konzeSSIONiert wurde. Im August 1899 wurde die Konzession an die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn G.m.b.H. in Kaiserswerth übertragen.

Die Eröffnung der Strecke Düsseldorf (Nordstraße)—Kaiserswerth (7,803 km) erfolgte am 1. November 1899, die Strecke Kaiserswerth—Duisburg (15,607 km) folgte am 16. August 1900 nach.

Die Anlage bestand aus der eingleisigen Strecke mit 10-Minuten-Weichen und zunächst 19 Triebwagen und 12 Beiwagen. Wagenhalle, Reparaturwerkstatt und Kraftwerk wurden in Kaiserswerth errichtet und dem Letzteren auch ein Elektrizitätswerk für den Bereich der Stadt Kaiserswerth angegliedert.

Im Jahre 1912 wurde die Zweiglinie Duisburg (Culturstraße)—Kirche Wanheim gebaut (Eröffnung 24. Dezember 1912), und im folgenden Jahre deren Verlängerung bis zum Angerbach (Eröffnung 1. Mai 1913) hinzugefügt. Mit Rücksicht auf diese Zweiglinie von 4,94 km Gesamtlänge wurde in Duisburg am Grunewald eine zweite Wagenhalle und ein Umformerwerk errichtet, in welchem letzterem Drehstrom des städtischen Elektrizitätswerkes Duisburg in Gleichstrom für Straßenbahnzwecke umgewandelt wird.

Am 1. Juni 1913 ging das Unternehmen in den alleinigen Besitz der Stadt Duisburg über, blieb jedoch als Gesellschaft mit beschränkter Haftung bestehen.

Die Entwicklung des Unternehmens in den ersten 25 Betriebsjahren ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

	Beförd. Pers.	geleist. Wagen km	Betriebseinnahmen
1900	662 604	525 448,7	155 769,80
1904	1 194 039	947 227,0	252 794,45
1908	2 456 787	1 081 444,0	349 685,50
1912	2 531 732	1 155 808,6	384 932,95
1916	3 583 603	1 065 155,8	519 400,48
1920	4 776 848	1 638 958,8	3 965 841,28
1924	2 947 012	1 316 520,6	819 054,46

Der Bestand an Wagen betrug am Schluß des Jahres 1924 28 Trieb- und 18 Beiwagen.

Die Schwierigkeiten, die dem Betriebe aus dem Zustand der durch Truppenrückgang und zunehmenden Kraftwagenverkehr außerordentlich beanspruchten Provinzialstraße erwachsen und die langen Fahrzeiten, die durch Benutzung öffentlicher Wege und die eingleisige Strecke bedingt sind, waren die Veranlassung zu dem Plan, die Hauptlinie Duisburg—Düsseldorf zur Erzielung größerer Leistungsfähigkeit in eine zweigleisige Strecke umzubauen, die von der Stadtgrenze Duisburg bis zur Golzheimer Kapelle in Düsseldorf auf eigenen Bahnkörper verlegt werden und hier mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km p. St. verkehren soll. Die Vorarbeiten für diesen Umbau wurden im Frühjahr 1924 aufgenommen; mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke kann Ende 1925 gerechnet werden.