

Duisburger Verkehrsgesellschaft AG

125 Jahre

Bewegung für Duisburg

1881 – 2006



Der Weg zur DVG

Schienenverkehr

- 1881 Bau der Pferdebahn Duisburg-Ruhrort durch Louis Lübke
- 1881 Gründung der Deutsche Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft
- 1882 Übergang von Konzession und Bahn auf die Deutsche Lokal- und Straßenbahn Gesellschaft
- 1882 Bau der Dampf-Straßenbahn Kühtor-Monning durch die Deutsche Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft
- 1888 Verlängerung der Dampf-Straßenbahn bis Broich
- 1891 Umfirmierung in Allgemeine Lokal- und Straßenbahn- Gesellschaft (ALSAG)

1897/1898 Bau der Linien nach Hochfeld; Elektrifizierung aller Straßenbahnlinien der ALSAG

1898 Gründung der Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn GmbH (DDK)

1900 Inbetriebnahme der Kleinbahn Duisburg-Düsseldorf

1908 Übernahme aller Geschäftsanteile der DDK durch die ALSAG

Die Stadt Duisburg kauft die DDK von der ALSAG

1913 Gründung des Regiebetriebs Hamborner Straßenbahn durch die Stadt Hamborn und Bau der ersten Straßenbahn

1923 Umfirmierung in Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke-AG (ALOKA)

1925 Gründung der Duisburger Straßenbahnen GmbH (DS) durch Stadt Duisburg (51 %) und ALOKA (49 %)

1925 Die Stadt Düsseldorf übernimmt die Hälfte der Anteile der DDK

1926 Duisburg und Düsseldorf bauen die Kleinbahn zur Schnellbahn aus

1933 Düsseldorf zieht sich wieder aus der DDK zurück

1938 Die DS übernimmt die DDK

1892 Bau der Pferdebahn Ruhrort-Meiderich durch Kampf & Hollender

1893 Gründung der Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG (KRS) und Übernahme der Pferdebahn Ruhrort-Meiderich

Bau neuer Linien und Umspurung und Elektrifizierung der Pferdebahn

1897/1898

1898 Gründung Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft (CEBBG)

1900 Eröffnung der Linie Neumühl-Dinslaken der CEBBG als Straßenbahn mit Güterverkehr

1902 Pacht der Meidericher Straßenbahn

1902 Die Stadt Meiderich beauftragt die CEBBG, eine Straßenbahn von Meiderich Bahnhof bis Neumühl zu bauen und verpachtet die Bahn an die CEBBG

1910

1912 Die KRS kauft die CEBBG zum 1.1.1909 und pachtet die Meidericher Straßenbahn

Die KRS kauft die Meidericher Straßenbahn

1910

1930/1930

Die KRS übernimmt die Betriebsführung der Hamborner Straßenbahn

Busverkehr

1925 1. Buslinie in Duisburg und Gründung der Kraftverkehr Duisburg GmbH

1925 1. Buslinie in Hamborn und Regiebetrieb Hamborner Autobus

1931

Zusammenlegung der Duisburger und Hamborner Busunternehmen zur Kraftverkehr Duisburg-Hamborn GmbH, seit 1935 Kraftverkehr Duisburg GmbH

1. Januar 1940 DS, Hamborner Straßenbahn und Kraftverkehr Duisburg GmbH schließen sich zusammen zur Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)

1. Januar 1941 Verschmelzung der KRS auf die DVG



1880

1900

1920

1940

1960

1980

2000

2010

zum Überblick



Öffentlicher Personennahverkehr Seite 2

Der Pferdeomnibus zwischen Duisburg und Ruhrort Seite 3

1881: Eine Straßenbahn für Duisburg Seite 4

Die Pferdebahn Duisburg-Ruhrort Seite 4

Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft Seite 5

Mit der Dampfbahn zur Monning Seite 6

Ruhrort-Meiderich: Eine zweite Pferdebahn Seite 7

Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG Seite 8

Die „Elektrische“ hält Einzug in Duisburg Seite 8

Straßenbahnen nach Hochfeld Seite 9

Mit der Straßenbahn in den Süden – Die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn Seite 10



Beförderung von Personen und Gütern – Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Seite 11

Städtische Straßenbahn Meiderich Seite 12

Ruhrort-Homberg: Eine direkte Verbindung über den Rhein Seite 13

Nahverkehr im Landkreis Moers Seite 14

Straßenbahn ersetzt Eisenbahn: Von Moers nach Homberg Seite 14

Am Strom entlang – Von Friemersheim nach Baerl Seite 15

Hamborn baut seine Straßenbahnen selbst Seite 16

Ein lukratives Geschäft: Die KRS übernimmt die Continentale Seite 16

Duisburg oder Hamborn: Wer kontrolliert die Straßenbahnen nördlich der Ruhr? Seite 17

ÖPNV im Ersten Weltkrieg Seite 18

Sondereinsatz für Straßenbahnen: Gütertransport Seite 19



Der Nahverkehr im Würgegriff von Besatzung und Inflation Seite 20

Gründung der Duisburger Straßenbahnen GmbH Seite 21

Ein neues Verkehrsmittel Seite 22

Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn GmbH – Eigentümerwechsel als Konstante der Unternehmensgeschichte Seite 24

Von der Straßenbahn zur Schnellbahn: Die Linie „D“ Seite 25

Sechs Verkehrsunternehmen in Duisburg: Zwang zur Zusammenarbeit Seite 26

Gleichschaltung: Duisburgs Verkehrsbetriebe nach der Machtübernahme Seite 27



Die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG Seite 28

Der Zweite Weltkrieg: Mangel und Zerstörung Seite 30

Wiederaufbau in der Nachkriegszeit Seite 31

„Notgeld“ der DVG Seite 31

Erholungsheim Haus Horst Seite 32

Umspurung von Meter- auf Normalspur Seite 32

Mit dem Obus von Ruhrort nach Homberg Seite 33

Anderthalbdecker-Busse Seite 34



Emanzipation an der Kurbel – Straßenbahnfahrerinnen bei der DVG Seite 34

Verstärkung aus dem Süden – Spanische Straßenbahnfahrer Seite 36

Kreis Reeser Verkehrsgesellschaft Seite 37

Überlegungen zur Lösung der Verkehrsprobleme: Der Generalverkehrsplan der Stadt Duisburg Seite 38

Speisen in der Straßenbahn Seite 39

Stadtbahn Rhein-Ruhr Seite 40

Stadtbahnbau in Duisburg Seite 40

Die U-Bahn in der Innenstadt Seite 41

Die ALOKA trennt sich von Duisburg Seite 42

Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Seite 42

Die „liebe kleine Schaffnerin“ hat ausgedient Seite 43

Im Dienst der Stadttouristik: Duisburger Hafensrundfahrtgesellschaft Seite 44

Verkehrsverbände – Überregionale Zusammenarbeit zum Wohl des Fahrgastes Seite 44

Die DVG übernimmt den ÖPNV auch in den linksrheinischen Stadtteilen Duisburgs Seite 46

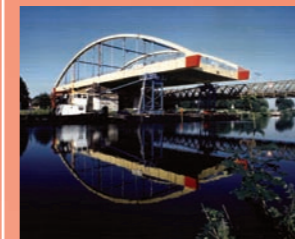
Ein neuer Betriebshof nur für Busse Seite 46

Eröffnung des Stadtbahntunnels Seite 47

Von der Pferde- zur Variobahn Seite 48

Nichts geht mehr – Die Aakerfährrücke wird für den Verkehr gesperrt Seite 50

Neue Buslinie zum Innenhafen Seite 50



Stadtbahntunnel unter der Ruhr Seite 51

„Vorne einsteigen – hinten aussteigen“ Seite 52

Ein neues Domizil für die Stadtbahn: Schwerpunktwerkstatt Grunewald Seite 52

Cross Border Lease Seite 53

SkippyDU Seite 54

World Games 2005 – Mobilität für den Sport Seite 54

„DVG-Familie“ Mühlilig Seite 55

Ausblick Seite 56

Bildnachweis und Impressum Seite 58

Personen und Persönlichkeiten Umschlaginnenseite hinten



1885 Der dreirädrige Wagen mit Benzinmotor von Carl Friedrich Benz gilt als erstes Kraftfahrzeug der Geschichte.

1893 Rudolf Diesel baut den nach ihm benannten Motor.

1903 Erster Motorflug der Brüder Wright.

1908 In Meiderich beginnt der Bau des Rhein-Herne-Kanals.

1912 Untergang der Titanic.

1927 Charles A. Lindbergh überfliegt den Nordatlantik in West-Ost-Richtung.

1937 Luftschiff LZ 129 „Hindenburg“ bei der Landung in Lakehurst zerstört.

1939 In Deutschland sind 3.065 km Autobahn fertiggestellt.

1946 Die Serienproduktion des Volkswagens wird aufgenommen.

1955 Auf der Luftfahrtausstellung in Paris wird das erste Düsenverkehrsflugzeug vorgestellt.

1958 Beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg wird eine Verkehrssünderkartei eingerichtet.

1964 Mit dem Shinkansen („Geschoss“) wird in Japan der erste Hochgeschwindigkeitspersonenzug in Betrieb genommen.

1969 Der erste Mensch landet auf dem Mond.

1994 Eröffnung des „Eurotunnel“, des Eisenbahntunnels zwischen England und Frankreich unter dem Ärmelkanal.

2004 Die Schrägseilbrücke über den Tarn bei Millau in Frankreich wird als höchste Brücke der Welt eingeweiht: Der höchste der sieben Pylone ist 342 m hoch, die Fahrbahn befindet sich in 246 m Höhe.

2005 In diesem Jahr führen die Deutschen 3.500.000.000 mal mit der Straßenbahn; dabei legen sie im Durchschnitt je Fahrt 4,4 km zurück.

Duisburger
Verkehrsgesellschaft AG
125 Jahre
Bewegung für Duisburg
1881 – 2006

von
Dr. Vera Schmidt

Herausgegeben
vom Vorstand der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
Dr. Hermann Janning Dr. Edmund Baer Klaus Siewior

Duisburg
2006



Pferdeomnibus der Firma van Eupen um 1880

Öffentlicher Personennahverkehr

Vor der Erfindung der modernen Verkehrsmittel war Reisen eine langwierige, mühselige und unbequeme Angelegenheit. Das galt vor allem für die Überwindung großer Entfernungen, aber auch für den Weg vom Umland in die nächste Stadt. Wer nicht über eigene Fahrzeuge verfügte, musste ein Fuhrwerk anmieten oder laufen. Oder er konnte eine der zunächst privaten, später staatlichen Postkutschenlinien nutzen. Diese „Personen-Posten“ verkehrten zwar regelmäßig, aber nicht sehr häufig, im 18. Jahrhundert eher nur wöchentlich, im 19. Jahrhundert dann meist einmal täglich und zuletzt teilweise auch mehrmals täglich. Mit dem Bau der Eisenbahnen endete nach und nach die Ära der Postkutschen. Die letzte Personen-Post in

Duisburg fuhr am 8. April 1873 ins benachbarte Ruhrort.

Mit der seit der Mitte des 19. Jahrhunderts sich schnell entwickelnden Industrialisierung stiegen die Ansprüche an die Verkehrssysteme, denn immer mehr Menschen waren zu einer nie



Hochfelder Eisenbahnbrücke 1874, daneben noch der alte Trajektverkehr

gekannten Mobilität gezwungen. Die Eisenbahnen konnten die überregionalen Verkehrsbedürfnisse fast überall ausreichend befriedigen, schlechter sah es jedoch im Nahbereich aus. Es war kein Problem, von Duisburg nach Dortmund oder Berlin zu gelangen, aber wesentlich schwieriger, bequem, schnell und regelmäßig Huckingen, Hochfeld oder Ruhrort zu erreichen. Es galt daher, das aufzubauen, was wir heute als Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bezeichnen.

In den großen Metropolen wie Paris, London oder Berlin gab es schon vor der Jahrhundertmitte ein Nahverkehrsmittel, das nach Fahrplan die Stadtzentren mit den sich rasch ausdehnenden Vororten oder mit den Nachbarstädten verband, den Omnibus (lateinisch „für alle“): „Vielsitzige, zumeist auch mit Deckplätzen aus-

gestattete Lohnwagen, welche zu bestimmten Zeiten regelmäßige Fahrten machen“, wie es in einem Lexikon von 1888 heißt. Die ersten Omnibusse fuhren 1826/1828 in Frankreich; in Deutschland wurde die erste Linie 1839 zwischen Hamburg

Anfänge des Eisenbahnbaus in Duisburg

09.02.1846	Köln – Düsseldorf – Duisburg
15.10.1847	bis Minden (Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft)
14.10.1848	Oberhausen – Ruhrort über Meiderich-Süd (Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft)
05.10.1849	Viersen – Krefeld – Trompet – Homberg (Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft)
19.08.1859	Duisburg – Hochfeld-Nord (Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft)
01.05.1862	Duisburg – Mülheim – Dortmund (Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft)
11.08.1865	Rheinhausen – Hochfeld – Speldorf – Essen (Rheinische Bahngesellschaft)
08.01.1867	Styrum – Meiderich-Süd, 2.11.1867 bis Ruhrort (Rheinische Bahngesellschaft)
15.02.1870	Duisburg – Hochfeld-Süd, 1874 bis Hochfeld-Nord (Rheinische Bahngesellschaft)
16.11.1874	Troisdorf – Düsseldorf – Speldorf (über Wedau, Rheinische Bahngesellschaft)
01./15.05.1875	Meiderich-Nord – Neumühl – Sterkrade – Wanne – Dortmund (Emschertalbahn, Rheinische Bahngesellschaft)
01.07.1879	Duisburg – Dorsten – Quakenbrück (Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft)

1835 – 1875

► **1835** Erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. ► **1839** Erste preussische Eisenbahn Berlin – Potsdam.
► **8.5.1844** Das erste Kohlendampf fährt von Mülheim kommend durch den fertiggestellten Ruhrkanal über den Rheinkanal in den

Duisburger Freihafen. ► **März 1856** Die „Ruhrort-Homberger Rhein-Trajektanstalt“ nimmt den Betrieb auf. ► **1861** Der Duisburger Rheinkanal wird zum Außenhafen verbreitert; durch den Ausbau des stadtnahen Teils des Ruhrkanals entsteht ein Ha-

fenbecken (Innenhafen). ► **15.1.1874** Die Hochfeld-Rheinhauser Rheinbrücke wird für den Eisenbahnverkehr freigegeben. ► **1875** Fahrrad mit Freilauf und Rücktritt, Beginn der modernen Fabrikation in England.

und Altona eröffnet. Omnibusse mit Verbrennungsmotor (Kraftomnibusse oder Kraftverkehr) gibt es zwar schon seit der Jahrhundertwende, aber noch bis weit in die zwanziger

Jahre des 20. Jahrhunderts versahen Pferdeomnibusse in vielen Städten und Gemeinden ihren Dienst. Straßenbahnen, die ja zunächst nichts anderes als Pferdeomnibusse auf

Schienen waren, wurden erst etwas später eingeführt: Die erste überhaupt fuhr 1852 zwischen New York und Harlem, die erste deutsche 1865 zwischen Berlin und Charlottenburg.

Der Pferdeomnibus zwischen Duisburg und Ruhrort

In Duisburg fuhr der erste Omnibus am 1. März 1873 von Duisburg nach Ruhrort. Die Initiative dazu ging von der Kaiserlichen Post aus, denn sie wollte ihre Postkutschenlinie einstellen. Damit entfiel aber nicht nur die Möglichkeit, Personen zu befördern, auch Briefe und Postpakete hätten einen weiten Umweg machen müssen, denn es gab ja zwischen Duisburg und Ruhrort keine direkte Eisenbahnverbindung. Das seit 1803 bestehende Fuhrunternehmen Gebr.

Es war festgelegt, dass die Hauptwagen nicht mehr als 14 und zusätzlich an Deck maximal 10 Sitzplätze haben durften. Wie das Foto eines Essener Omnibusses von van Eupen zeigt, waren die Fahrzeuge im Ruhrgebiet aber wohl eher kleiner. Warum sich van Eupen schon nach neun Monaten wieder aus Duisburg zurückzog, ist völlig unklar. Ab Dezember 1873 übernahm der Ruhrorter Wirt und Hauderer (Lohnfuhrunternehmer) Heinrich Hillingmeier mit seinen bei-



Pferdeomnibus in Paris um 1900

Omnibusfahrten
zwischen Duisburg-Bahnhof, Duisburg-Stadt und Ruhrort resp. Bahnhof, und vice versa, an Stelle der kaiserl. Posten.
Personen-Aufnahme unbeschränkt.
Vorwärts und rückwärts; Halbzettel wie diejenigen der bisherigen kaiserlichen Posten. Dem Besonderen entsprechend werden die Fahrten auf 10- bis 12malige Fahrten ausgedehnt werden.
Preise der Plätze:
von Duisburg-Bahnhof nach Duisburg-Stadt im Amern 2 Sgr., Kohlenplätze 1 1/2 Sgr.; von Duisburg-Bahnhof nach Ruhrort im Amern 4 Sgr., Kohlenplätze 3 Sgr.; von Duisburg-Stadt (Hollhaus) nach Ruhrort im Amern 3 Sgr., Kohlenplätze 2 1/2 Sgr.
Die ermäßigten Tarife für Weiten bis zu Duisburgstellen werden demnächst veröffentlicht werden. Offerten auf Abonnement werden demnächst entgegengenommen.
Gebrüder van Eupen.
Freunden und Abnehmern die ergebene Maytag, daß wir gütlich übereingekommen sind, unser bisher unter der Firma **Gebrüder van Eupen** gemeinlich geführtes Fabrik- und on detail-Verkehr in **Seiden- und Filz-Gütern** aufzulösen. Unter dieser **W. Vieken** wird das Geschäft von heute ab unter seinem **Norbweiden.** Es sind noch einige Tausend ein- und zweijährige sehr schöne **Norbweiden** zu kaufen, auch dreijährige **Norbweiden**

Rhein- und Ruhrzeitung 3.3.1873

van Eupen aus Altenessen, das bereits mehrere Omnibuslinien in Essen und Umgebung betrieb, übernahm diese Dienstleistung nun auch in Duisburg. Gebr. van Eupen verpflichtete sich, täglich mindestens achtmal die Strecke „tour und retour“ zu befahren und im Hauptwagen auch die Post zu befördern. Und für diese acht, zumindest teilweise im Auftrag der Post durchgeführten Touren, war das Unternehmen auch vom Brückengeld befreit, das normale Fuhrwerke für die Haniel-Brücke zahlen mussten.

pendorf aus Duisburg, das 1878 eine Niederlassung in Ruhrort eröffnete. Aus einer Mitteilung aus dem Jahr 1879 wissen wir, dass Deppendorf die Fahrgäste täglich zehnmal zwischen Duisburg und Ruhrort beförderte. Der Transport der Post erfolgte allerdings zwischen 1876 und 1880 vorübergehend auf dem Umweg mit der Eisenbahn, weshalb Deppendorf auch das Brückengeld von 50 Pfennig pro Fahrt bezahlen musste. Seinen Antrag, diese Gebühr mit einem Pauschalbetrag von monatlich 100 Mark

abgelten zu dürfen, lehnte Haniel ab. Auch wenn es dafür keinen Beleg gibt, so ist doch sicher anzunehmen, dass die Eröffnung der Pferdestraßenbahn zu Weihnachten 1881 das Ende für die erste Omnibuslinie Duisburgs bedeutete.

In Duisburg war für den Betrieb eines Pferdeomnibusses keine Konzession erforderlich. Entsprechend fehlen in den Akten Hinweise auf weitere Linien, mit einer Ausnahme: Ein Hochfelder Fuhrunternehmer richtete 1894 eine Linie zwischen Wanheimerort und Duisburg ein, über die aber leider nichts weiter bekannt ist.



Franz Haniel baut die erste Brücke zwischen Duisburg und Ruhrort

Mit der feierlichen Einweihung der Haniel-Brücke am 21. November 1864 wurde die erste Ruhrbrücke in Duisburg dem Verkehr übergeben. Schon seit 1847 gab es Bestrebungen, den umständlichen und durch Hochwasser und Eisgang oft unterbrochenen Fährbetrieb durch eine feste Verbindung zu ersetzen, aber weder der Staat noch die Kommunen waren bereit, die Kosten zu übernehmen. Schließlich baute der Ruhrorter Unternehmer Franz Haniel (1779–1868) die Brücke auf eigene Rechnung, als Gegenleistung durfte er Brückengeld erheben. 1898 kaufte der Staat die Brücke und 1907 wurde sie durch die Oberbürgermeister-Lehr-Brücke ersetzt.

Bürgermeister Amt Duisburg.



Handwritten text on a document from the Duisburg City Office, dated 10. Mai 1881, regarding the concession for a street railway.

1881: Eine Straßenbahn für Duisburg

Der erste in einer ganzen Reihe von zum Teil auch ausländischen Interessenten, die sich um die Konzession für den Bau einer „Straßen-Eisenbahn“ in Duisburg bewarben, war der Kaufmann Fritz Böttrich aus Düsseldorf. Mit ihm schlossen Duisburg und Ruhrort nach kurzen Verhandlungen im Januar 1877 einen Vertrag über den Bau von zwei Pferdebahnen (Duisburg – Ruhrort und Duisburg – Hochfeld). Vor allem die erste der beiden Strecken war für einen Investor sehr interessant: Nach Angaben der Besitzer passierten jährlich 500.000 Personen die Haniel-Brücke, und sie wurde bereits von einer Omnibuslinie bedient. Obwohl Böttrich als Vertreter „englischer Kapitalisten“ auftrat, verfügte er offensichtlich nicht über die nötigen Mittel für die Umsetzung seiner ehrgeizigen Pläne. Als 1879 noch immer keine Realisierung des Projekts zu erkennen war, brach Duisburg die Verhandlungen mit ihm ab und verlangte in der Folge von jedem Interessenten zuallererst den Nachweis ausreichenden

den Kapitals und die Zahlung einer Kautions. Das schreckte zwar die Bewerber nicht grundsätzlich ab, verhinderte aber die Aufnahme ernsthafter Gespräche.

Erst der Bankier Louis Lübke aus Berlin erfüllte 1881 die Bedingungen der Stadt. Er hatte bereits mit dem Bau der Straßenbahn Mönchengladbach – Rheydt begonnen, außerdem stand mit der Berliner Handelsgesellschaft eines der großen deutschen Bankinstitute hinter ihm. Über die Verhandlungen selbst ist nichts bekannt, in den Akten findet sich nur der Vermerk, dass sie mündlich geführt worden seien; die Initiative ging aber wie in allen Fällen zuvor zweifellos vom Unternehmer aus. Der Stadtrat billigte am 29. März den vier Tage zuvor ausgehandelten Konzessionsvertrag, den Oberbürgermeister Carl Lehr und August Lübke in Vertretung seines Bruders Louis am 1. April 1881 unterzeichneten. Den Vertrag für Ruhrort unterschrieben August Lübke und Bürgermeister Weinhausen am 10. Mai 1881.



Anfang und Schluss des Konzessionsvertrages

Die Pferdebahn Duisburg – Ruhrort

Gegenstand der auf 50 Jahre festgelegten Konzession waren Bau und Betrieb einer „Straßen-Eisenbahn“ zwischen Ruhrort und Duisburg. Die Streckenbeschreibung im Duisburger Vertrag lautet: „Bei dem rechten Ruhrufer an der Grenze mit Ruhrort über die Haniel'sche Ruhrbrücke, die Duisburg-Ruhrorter-Straße, durch den Damm-Einschnitt am Canal, über die Klappbrücke des Kanals, durch die



Pferdebahnwagen

Schwanenstraße, über den Weinhausmarkt, den Knüppelmarkt, durch die Poststraße, Kuhstraße und die Königsstraße bis zur Cöln-Mindener Bahn.“ Und in der Ruhrorter Konzession wird der Verlauf so festgeschrieben: „Von der Grenze mit Duisburg über die Duisburg-Ruhrorter Chaussee, ... durch die Hafenstraße, die Ludwigstraße, die Fabrikstraße bis zum Eisenbahnhof.“ Ausdrücklich war festgelegt, dass die Straßenbahn nur mit Pferden betrieben werden durfte; den Einsatz von Dampflokomotiven musste die Stadt genehmigen. Der Bau der Pferdebahn begann im September 1881. Die polizeiliche Abnahme am 22. Dezember 1881 war gleichzeitig auch die feierliche, in Gegenwart zahlreicher Duisburger, Ruhrorter und auswärtiger Honoratioren vollzogene Einweihung des neuen Verkehrsmittels; der reguläre Betrieb begann am 24. Dezember. An der Mülheimer Straße erwarb das Unternehmen ein Grundstück für Depot und Verwaltung.

1876 – 1881

► **1876** Der von Nikolaus A. Otto entwickelte Viertakt-Motor kommt unter der Bezeichnung „Deutzer A-Motor“ auf den Markt. ► **1879** Werner von Siemens baut die erste Elektrolokomotive für eine Ausstellungsbahn. ► **26.9.1879** Das älteste

Rheindampfschiff, die „Mathias Stinnes I“, sinkt nach einer Kollision mit einem Pfeiler der Hochfelder Eisenbahnbrücke.

► **20.12.1879** Verstaatlichung der Köln-Mindener Eisenbahn. ► **14.9.1880** Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn.

► **16.5.1881** Werner von Siemens eröffnet in Groß-Lichterfelde (später Berlin) die erste elektrische Straßenbahn der Welt, zunächst noch als Versuchsstrecke.



Pferdebahnen in einer Großstadt:
Düsseldorf, Graf-Adolf-Platz um 1885

Die Pferdebahn fuhr tagsüber alle 15 Minuten. Sie brauchte für die 5,2 Kilometer lange Strecke im besten Fall 45 Minuten, die Fahrt dauerte aber normalerweise deutlich länger, abhängig davon, wie lange der Wagen an geöffneten Brücken und geschlossenen Eisenbahnschranken warten musste. Es kam auch häufiger vor, dass andere Fuhrwerke auf den Schienen liegen blieben. Bei Schnee und Glätte waren die Fahrgäste manchmal sogar gezwungen, auszusteigen und den Wagen anzuschieben, damit es über-

haupt weiterging. Und die Tatsache, dass es keine festen Haltestellen gab, sondern die Bahn jederzeit auf Zuruf anhielt, damit man ein- und aussteigen konnte, trug ebenfalls nicht zur Verkürzung der Fahrzeit bei. Letzteres zumindest hätte man ändern

können. Als der Tierschutz-Verein Duisburg 1891 die Einrichtung von Haltestellen forderte (weil die Pferde durch das ständige Anhalten und Wiederanfahen unnötig belastet würden), lehnten Straßenbahngesellschaft und Oberbürgermeister das jedoch ab, weil es „den Interessen des Publikums unseres Erachtens ... zuwiderläuft.“ Man fürchtete sogar, dass die Zahl der Unfälle deutlich steigen würde, weil die Fahrgäste dann einfach während der Fahrt auf oder abspringen würden.

Allgemeine Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft

Fahrplan
der
Straßenbahn zwischen Duisburg und Ruhrort.

a. Von Duisburg nach Ruhrort.
Von morgens 6 Uhr 45 Min. bis abends 6 Uhr alle 15 Minuten ein Wagen.
Von abends 6 Uhr bis 9 Uhr 30 Min. alle 30 Min. ein Wagen.

b. Von Ruhrort nach Duisburg.
Von morgens 7 Uhr 30 Min. bis abends 6 Uhr 45 Min. alle 15 Min. ein Wagen.
Von abends 6 Uhr 45 Min. bis 10 Uhr 15 Min. alle 30 Min. ein Wagen.

Tarif
der
Straßenbahn zwischen Duisburg u. Ruhrort.

1. Von Duisburg nach Ruhrort.		I. Cl.	II. Cl.
Von Duisburg Bahnhof bis Ruhrort Bahnhof	40 Pfg.	30 Pfg.	
Von Duisburg Bahnhof bis Gaffelerfeld am Fuße der Ruhrbrücke (bei Faber)	30	20	
Von Duisburg Bahnhof bis zum Schwanenthor	15	10	
Von Duisburg Knüppelmarkt bis zum Ruhrorter Bahnhof	35	25	
Von Duisburg Knüppelmarkt bis Gaffelerfeld am Fuße der Ruhrbrücke (bei Faber)	20	15	
Von der Weibericher Gasse (Wasse) bis Ruhrort	15	10	

2. Von Ruhrort nach Duisburg.		I. Cl.	II. Cl.
Von Ruhrort Bahnhof bis Duisburg Bahnhof	40 Pfg.	30 Pfg.	
Von Ruhrort Bahnhof bis Duisburg Knüppelmarkt	35	25	
Von Ruhrort Bahnhof bis zu der Weibericher Gasse	15	10	
Von Gaffelerfeld am Fuße der Ruhrbrücke (bei Faber) bis Duisburg Bahnhof	30	20	
Von Gaffelerfeld am Fuße der Ruhrbrücke (bei Faber) bis Duisburg Knüppelmarkt	20	15	
Von Schwanenthor bis zum Duisburger Bahnhof	15	10	

Extrawagen
werden, soweit der sonstige Betrieb es gestattet, während des Tages von 8 Uhr früh bis 10 Uhr abends zum Preise von 3 Mark für 10 Personen eingelegt; jede weitere Person hat 30 Pfg. Fahrpreis zu entrichten. Nach 10 Uhr abends werden ebenfalls Extrawagen, sofern dieselben bis 9 Uhr abends besetzt sind, zum Preise von 4 Mark für 8 Personen eingelegt, während jede weitere Person 50 Pfg. Fahrpreis zu entrichten hat.

Zwanasverticacunas-Patent.
Rhein- und Ruhrzeitung 24.12.1881

im Vereinslocale bei H. Eiseken:
Concert mit Weihnachtsbaum.
Ginter zum Concert 3 Person 25 g
Abends 8 Uhr:
BALL,
womn Einführungen durch Vereins-Mitglieder gehalten sind.
Das Comité.
NB. Der Saal ist bedeutend vergrößert.

Gesellschaft Krieger-Verein
feiert am zweiten Weihnachtstage im Saale des Herrn Peter Veit sein
Weihnachtsfest.
Nachmittags 3 1/2 Uhr:
Verlosung.
Abends 6 Uhr:
Theater.
Nachher:
Canzkränzchen.
Vereinsmitglieder in Höhe.
Der Vorstand.

Gesellschaft Turnverein.
Im Vereinslocale bei Herrn Joh. Winterer
am 1. Weihnachtstage abds. 5 Uhr
Gemüthliche Unterhaltung beim Christbaum, Verlosung;
am 2. Tage, nachmittags 4 Uhr:
Concert
und abends 8 Uhr:
Ball.
Einführungen sind gestattet.
Der Vorstand.

Ph. Lohmann, Uhrmacher,
Duisburg, Roggenstraße, empfiehlt sich durch in Anfertigung jegl. Reparaturen.
Die billigste Verlags- und alle Sorten Uhren.

Schuhe und Stiefel
empfehlen zu äußerst billigen Preisen
Heinrich Sannert,
Duisburg, Beerstraße 29, und
Ruhrort, Garmannstraße 50.
Zum Ausschmücken der Weihnachtsbäume:

Im Konzessionsvertrag heißt es in § 5: „Der Concessions-Inhaber kann die Concession nur mit Genehmigung der Stadt-Vertretung auf eine andere Person oder eine Gesellschaft übertragen. Demselben wird schon jetzt das Recht eingeräumt, die Concession auf die Berliner Handelsgesellschaft oder eine durch dieselbe zu bildende Gesellschaft zu übertragen.“ Hintergrund dieser Bestimmung waren Pläne Lübkes und der Berliner Handelsgesellschaft, gemeinsam über die bestehenden Konzessionen hinaus weitere Straßen- und Kleinbahnen zu bauen und zu übernehmen. Beide gründeten

dazu am 18. November 1881 die „Deutsche Lokal- und Straßenbahngesellschaft“ als Aktiengesellschaft mit einem Kapital von fünf Millionen Mark, die am 24. November 1881 in das Handelsregister des Amtsgerichts Dortmund eingetragen wurde. Als Kapital brachten die beiden Anteilseigner ihre Straßenbahnen und Konzessionen in Mönchen-Gladbach, Duisburg und Dortmund mit einem Wert von 3,2 Mill. Mark ein. Am 14. März 1882 billigten die Duisburger Stadtverordneten den Übergang der Konzession auf die neue Gesellschaft und am 27. April 1882 auch die Ruhrorter. Vom 1. Januar 1891 an firmierte die Gesellschaft als „Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft“ und verlegte ihren Sitz von Dortmund nach Berlin, im April 1923 erfolgte eine weitere Namensänderung in „Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke-AG“.



Quakenbrücker Eisenbahnbrücke

1878 baute die Rheinische Eisenbahngesellschaft im Zuge ihrer neuen Eisenbahnstrecke Duisburg – Quakenbrück eine 300 m lange Ruhrbrücke. Der Brückenzug bestand aus drei Strombrücken (eiserne Fachwerkbögen auf mit Naturstein verblendeten Rundpfeilern) und einer achtgliedrigen Vorlandbrücke (mit Bruchstein verkleidete Gewölbebrücken) auf dem nördlichen Ufergelände. Die Brücke wurde am Ende des Zweiten Weltkriegs teilweise zerstört und später mit eingefügten modernen Bauelementen wiederhergestellt; sie dient heute nur noch dem Güterverkehr zwischen Duisburg und Oberhausen.



Elektrische Straßenbahn Broich-Kuhtor

Mit der Dampfbahn zur Monning

Die Vorgeschichte der zweiten Duisburger Straßenbahn, der Dampfbahn vom Kuhtor zum Duisburger Stadtwald und weiter bis Broich, beschrieb der Oberbürgermeister in seinem Verwaltungsbericht so: „Seit Vollendung der Duisburg-Ruhrorter Pferdebahn war häufig der Wunsch geäußert worden, daß dieselbe bis zu dem sogenannten Monning an der Speldorfer Grenze über die Mülheimer Chaussee weiter geführt werden möge, damit den Bewohnern unserer Stadt der schöne Wald erreichbarer gemacht würde. Diesem so berechtigten Wunsche verschloß sich der den Bau der Duisburg-Ruhrorter Pferdebahn leitende Herr August Lübke nicht und gefällig und entgegenkommend, wie er sich der Stadtverwaltung gegenüber stets gezeigt hatte, versprach er, für den Bau dieser Bahn wirken zu wollen.“ Eine ganz ähnliche Begründung für die Bahn findet sich im Geschäftsbe-

richt 1881/82 der Deutschen Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft: „Die Stadt Duisburg hat es sich angelegen sein lassen, einen Teil dieses Waldes ... mit den anmuthigsten Anlagen zu



Mit wenigen Federstrichen kann man eine Postkarte der technischen Entwicklung anpassen: Aus der Dampfbahn wird die Elektrische

versehen, namentlich ist der Kaiserberg, welcher eine weite interessante Fernsicht gewährt und auf welchem der Wasserthurm der Städtischen Wasserwerke errichtet ist, bedacht. Ist der Verkehr dahin auf der Mülheimer Straße schon an Wochentagen ein lebhafter, so gewährt er Sommers an Sonntagen das Bild einer wahren Völkerwanderung. Die Errichtung einer Strassenbahn bis an das Ende des Wal-

des, wo mehrere Vergnügungslokale liegen, die stark frequentirt werden, musste Aussicht auf gute Rentabilität gewähren.“ Den Konzessionsvertrag unterzeichneten Carl Lehr und August Lübke am 13. Februar 1882. Die neue Bahn, die wegen der Steigungen mit Dampfkraft betrieben werden musste, war am 22. Juli 1882 einsatzbereit; der landespolizeilichen Abnahme schloss sich „eine kleine Einweihungsfeier im Walde“ an.

Es stellte sich schon bald heraus, dass über den Ausflugs- und Wochenendverkehr hinaus sowohl in Duisburg wie in den Nachbargemeinden ein allgemein großes Interesse an einer durchgehenden Verbindung bis nach Mülheim bestand. Es dauerte allerdings noch bis zum 1. Mai 1888, ehe Duisburg, Speldorf und Broich den

Vertrag mit der Deutschen Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft unterzeichneten und der neue Streckenabschnitt bis zur Staatsbahn in Broich gebaut und damit auch die Rentabilität der Bahn gesteigert werden konnte. Denn zuvor mussten erst noch die



Bahnhof Duisburg von 1886

1882 – 1891

► **1.1.1882** Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft geht vollständig in den Besitz des preußischen Staates über. ► **1885** Der dreirädrige Wagen mit Benzinmotor von Carl Friedrich Benz gilt als erstes Kraftfahrzeug der Geschichte. Gottlieb Daimler

baut ein Kraffrad mit Benzinmotor. ► **Frühjahr 1886** Die Oberpostdirektion in Düsseldorf erlaubt den Aufbau eines Fernsprechnetzes im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. ► **18.10.1886** Der neue Zentralbahnhof in Duisburg wird eingeweiht. ► **1891** Otto Lilienthal unternimmt mit den von ihm konstruierten Gleitfliegern erste Segelflüge.

weicht. ► **1891** Otto Lilienthal unternimmt mit den von ihm konstruierten Gleitfliegern erste Segelflüge.



Dampfbahn

Bedingungen geklärt werden, unter denen Duisburg die Verwaltung und den Unterhalt der Provinzialstraße auch in Broich und Speldorf zu übernehmen bereit war, eine Vorbedingung des Landesdirektors der Provinz für die

elektrifizierte Straßenbahn bis zur Ruhrbrücke in Kettwig verlängert werden, nachdem eine Unterführung der Staatsbahnstrecke Mülheim – Kettwig gebaut worden war.

Ruhrort–Meiderich: Eine zweite Pferdebahn

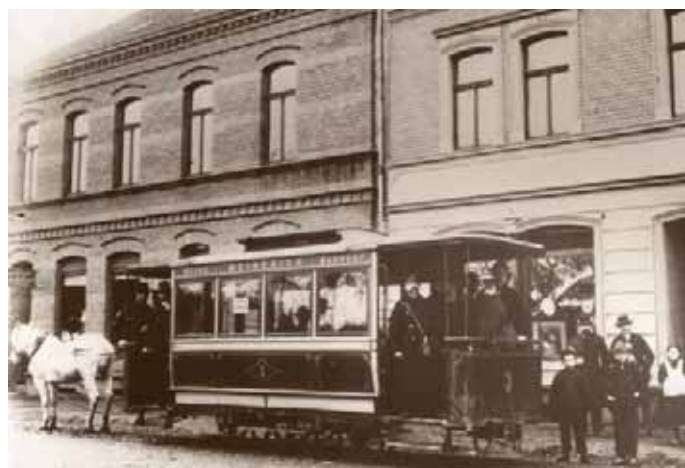
Die Ruhrorter Bürger hatten sich schon einige Jahre an die Vorzüge einer Straßenbahn gewöhnen können, als die Firma Kampf & Hollender aus Ruhrort am 17. Januar 1889 den Antrag auf Erteilung der Konzession für eine Pferdebahn von Ruhrort nach Meiderich stellte. Es gab zwar keine grundsätzlichen Widerstände seitens der zuständigen Behörden, trotzdem dauerte es mehr als drei Jahre, ehe mit dem Bau begonnen werden konnte: Langwierige Verhandlungen über strittige Details sowie drei Verträge mit der Provinzialverwaltung (Konzessionsvertrag vom 18. April 1891 und Nachträge) und ein Konzessionsvertrag mit Meiderich (7./8. Januar 1892; Ruhrort musste nicht gefragt werden, denn seine Straßen wurden nicht berührt) waren noch nötig, aber nach sechs Wochen Bauzeit war es dann so weit: „Nach einer in weiteren Kreisen noch wohlbekannten und üppigen Feier am 1. Juli 1892“ (wie es in einem Rückblick 1919 heißt) konnte die neue Straßenbahn in Betrieb genommen werden. Die Pferdebahn führte mit einer Spurweite von 750 mm vom Ausgangspunkt „Waage“ an der Ruhrort-Meidericher Grenze (ungefähr da, wo heute der Bahnhof Ruhrort liegt) auf einer Länge von 3,7 km über die Provinzialstraße zum Bahnhof Meiderich. Mit „Waage“ war zum einen die

Brückenwaage der Firma Haniel gemeint, zum anderen das nach ihr benannte Lokal. Die Haniel'sche Waage musste 1893 abgerissen werden, an ihrer Stelle entstand eine Wartehalle mit einem Imbiss. Der Wagenpark bestand aus drei Pferdebahnwagen mit 14 Sitz- und 16 Stehplätzen.

Während Kampf & Hollender Wagen, Remise, Stall und „Condukteure“ (so hießen damals die Schaffner) stellte, übernahm der Unternehmer Albert Merckens aus Linnich mit seinen Pferden und Kutschern den eigentlichen Betrieb, dafür erhielt er für jeden gefahrenen Kilometer 19 Pfennig. Stall, Remise und Stallmeisterwohnung entstanden im ehemaligen

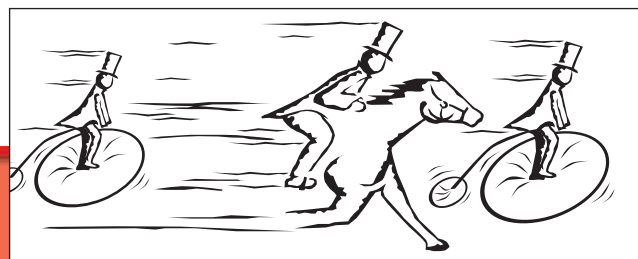
„Böllert'schen Wohnhaus“ neben der Zeche Westende, gepachtet von den Meidericher Steinkohlenbergwerken. Die Höchstgeschwindigkeit des Bahnbetriebes war auf 10 Stundenkilometer festgelegt, sollte aber im Normalfall neun Stundenkilometer betragen. Bei Schneefall war vorgeschrieben, ein zweites Pferd vorzuspannen. Die Bahn fuhr halbstündlich, an Markttagen vormittags und an verkehrsreichen Nachmittagen auch alle 20 Minuten. Um die Einhaltung

des Fahrplans zu gewährleisten, mussten die Kutscher ihre Uhren täglich morgens an der Meidericher Bahnhofsuhr abgleichen. Es gab Fahrscheine zu 10, 15 und 20, später auch zu fünf Pfennig. Einen großen Teil der im ersten Geschäftsjahr 1892/93 beförderten 254.270 Fahrgäste stellten



Pferdebahn Waage-Meiderich

die in der Ruhrorter Großindustrie beschäftigten, aber in Meiderich wohnenden Arbeiter. Aber auch für die Meidericher, die etwas in Duisburg zu erledigen hatten oder einkaufen wollten, war die neue Straßenbahn interessant, bestand doch an der Waage eine direkte Umsteigemöglichkeit in die dort vorbeiführende Pferdebahn Duisburg – Ruhrort.



Ein Wettkampf der Verkehrsmittel

Jahrtausende waren Pferde und andere Reittiere die einzigen individuellen Fortbewegungsmittel gewesen, ehe das Fahrrad erfunden wurde. Doch das neue Verkehrsmittel musste erst noch seine Tauglichkeit nachweisen:

„Duisburg, 19. Aug. Ueber den von uns angekündigten Wettlauf zwischen Pferd und zwei Radfahrern, welcher gestern früh auf der Landstraße zwischen Stapelthor und Ackerfähre (ungefähr 2 Kilometer) stattfand, können wir berichten, daß die Wettstreiter in folgender Reihenfolge durchs Ziel gingen: 1. Radfahrer, 2. Pferd, 3. Radfahrer.“ (Rhein- und Ruhrzeitung vom 19. August 1889).

Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG

Der Erfolg der Pferdebahn von Ruhrort nach Meiderich beim Publikum zeigte dem Betreiber ebenso wie den Gemeinden die Notwendigkeit, den öffentlichen Personennahverkehr nördlich der Ruhr auszubauen, und es gab dementsprechend bald Pläne für weitere fünf Linien zwischen Ruhrort und Dinslaken. Zur Realisierung dieser ehrgeizigen



„Elektrische“ der KRS mit Kaiser-Wilhelm-Denkmal, um 1900

Projekte mangelte es der Firma Kampf & Hollender jedoch an der nötigen Finanzkraft. Sie brachte daher ihre Pferdebahn mit einem Wert von 95.000 Mark in die am 27. Dezember 1893 gegründete und am 22. Januar 1894 eingetragene Aktiengesellschaft „Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG“ (KRS) ein. Anteilseigner der neuen Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 100.000 Mark und dem Geschäftssitz zunächst in Ruhrort und später in Meiderich waren neben August Kampf und Julius Hollender private Anleger aus Ruhrort und den Nachbarstädten.

Um den Bau der geplanten neuen Strecken, einer Kraftstation und eines Depots an der Gartsträucher Straße in Meiderich sowie die Elektrifizierung der bestehenden Strecke finanzieren zu können, musste in den folgenden Jahren mehrfach das Ka-



Am Bahnhof Ruhrort 1898

pital erhöht und der Kreis der Aktionäre erweitert werden. 1906 übernahm die Stadt Duisburg fast zwei Drittel der Anteile, und die Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG wurde ein gemischt privatwirtschaftlich/kommunales Unternehmen, bei dem das RWE etwas mehr als ein Drittel hielt und von den privaten Anlegern nur noch einer mit zwei Aktien übriggeblieben war.



Ruhrorter Zeitung, 19.12.1893

Die „Elektrische“ hält Einzug in Duisburg

Das erste elektrische Straßenbahnnetz in Deutschland entstand 1891 in Halle an der Saale, die ersten Strecken im Ruhrgebiet wurden am 23. August 1893 in Essen in Betrieb genommen. Auch die Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG und die Allgemeine Lokal- und Straßenbahn AG (ALSAG) wollten die neue, wesentlich effizientere Technik nutzen und ihr bestehendes Netz elektrifizieren bzw. neue Strecken gleich als elektrische bauen. Auf entsprechende Anfragen signalisierten die betroffenen Gemeinden bis Fröhsommer 1895 ihre grundsätzliche Zustimmung, vorausgesetzt, alle Sicherheitsfragen konnten gelöst werden. Bis zum Spätherbst 1896 schließlich waren auch die entsprechenden Konzessions-

verträge abgeschlossen, die Genehmigungen erteilt und die Finanzierungsfragen geklärt. Und am 25. Juli 1898 war die Umrüstung der bestehenden Strecken auf elektrischen Antrieb und die erste Neubauphase mit der Anbindung Hochfelds an die Duisburger Innenstadt und von Beeck und Bruckhausen an Ruhrort und Meiderich erfolgreich abgeschlossen.

Die ALSAG hatte sich beim Bau der Pferdebahn und der Dampfbahn für die Normalspur, d. h. für eine Schienenweite von 1.435 mm entschieden. Anders die KRS. Die Pferdebahn der Fa. Kampf & Hollender von Ruhrort bis Meiderich hatte eine Spurweite von 750 mm; im ersten Konzessionsvertrag mit der Provinzialverwaltung für die Elektrifizierung dieser Strecke



1893 – 1898

► **1893** Rudolf Diesel baut den nach ihm benannten Motor. ► **23.8.1893** In Essen nimmt die erste elektrische Straßenbahn des Ruhrgebiets ihren Betrieb auf. ► **1894** Erstes internationales Autorennen Paris – Rouen; ein Daimlerwagen gewinnt.

Inbetriebnahme der ersten elektrischen Straßenbahnen in Duisburg

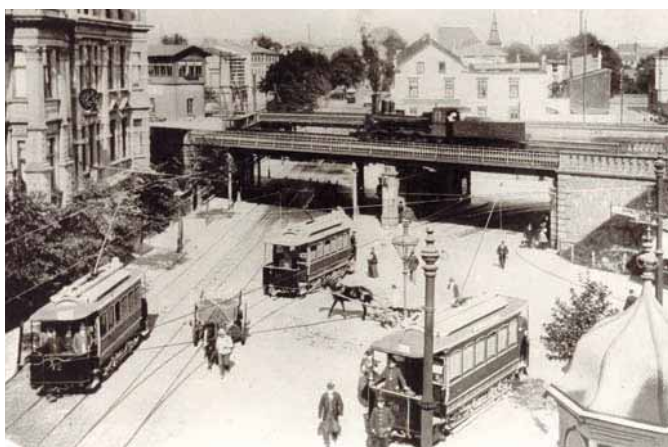
03.08.1897	KRS: Ruhrort – Beeck, 9.10.1897 Verlängerung bis Bruckhausen/Gewerkschaft Deutscher Kaiser
03.08.1897	KRS: Ruhrort – Laar – Meiderich/Provinzialstraße, 13.11.1897 Verlängerung bis Ruhrort/Carlsplatz
01.11.1897	ALSAG: Kuhtor – Königstraße – Mülheimer Straße – Monning
01.12.1897	ALSAG: Kuhtor – Sonnenwall – Musfeldstraße – Marientor – Charlottenstraße – Werthausener Straße
24.12.1897	ALSAG: Monning – Broich
24.02.1898	KRS: Meiderich/Bahnhof – Ruhrort und Verlängerung bis zum Rheindeich an der Homberger Fähre
01.03.1898	ALSAG: Knüppelmarkt – Beekstraße – Marientor – Heerstraße – Hochfelder Bahnhof
27.04.1898	ALSAG: Kuhtor – Knüppelmarkt – Haniel'sche Ruhrbrücke
31.07.1898	ALSAG: Haniel'sche Ruhrbrücke – Ruhrort Friedrichsplatz

war eine Umspurung noch ausdrücklich verboten. Für die neue Strecke von Ruhrort über Beeck nach Bruckhausen war jedoch die Meterspur vorgesehen. Da zwei verschiedene Spurweiten innerhalb eines Unternehmens sehr unpraktisch gewesen wären, erhielt kurze Zeit später die KRS die Erlaubnis, alle ihre Bahnen mit einer Spurweite von 1.000 mm zu bauen und die vorhandene auch

so umzuspuren. Die Tatsache, dass damit in den beiden benachbarten Straßenbahnnetzen nördlich und südlich der Ruhr verschiedene Spurweiten bestanden, sollte sich einige Jahrzehnte später als ein bedeutendes Hindernis für das Zusammenwachsen der Verkehrssysteme und -gesellschaften der inzwischen zusammengelegten Städte und Gemeinden erweisen.



Am Kuhtor um 1898



Straßenbahnen am Bahnhof Duisburg um 1898

In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Hochfeld zum wichtigsten Industriegebiet (Alt-)Duisburgs. Es war also eine logische Entscheidung, nach der großen Ost-West-Linie Ruhrort – Broich als erstes diesen aufstrebenden Stadtteil an die Innenstadt anzubinden. Wie sehr inzwischen die Erschließung der Stadt und ihrer Vororte durch öffentliche Verkehrsmittel ein allgemein empfundenes Bedürfnis war, zeigt die Beteiligung der Bürger an

Straßenbahnen nach Hochfeld

den Diskussionen über die Linienführung der geplanten Straßenbahn. In den Akten finden sich mehrere Eingaben an den Oberbürgermeister, darunter zwei vom 26. Juni 1894. Die erste enthält 1.039 Unterschriften mit der Bitte, die Bahn nicht durch

die Beekstraße, sondern durch den Sonnenwall zu führen. In der zweiten fordern 215 Anwohner genau das Gegenteil, d. h. die Führung durch die Beekstraße. Da zwei Linien (Sonnenwall-Marientor-Werthausener Straße und Knüppelmarkt-Beekstraße-Heerstraße-Bahnhof Hochfeld) gebaut wurden, konnten die Wünsche beider Seiten erfüllt werden.

Von Wanheimerorter Bürgern liegen zwei Eingaben vom 30. Juni / 10. Juli 1894 vor. Die erste fordert die Fortführung der Straßenbahn über den Hochfelder Bahnhof bis zur Grenzstraße und damit eine Verbindung nach Wanheimerort. Die zweite mit 450 Unterschriften bittet noch einmal um diese Verlängerung und außerdem darum, der ALSAG eine Frist zur schnellstmöglichen Fertigstellung zu setzen. Die Wanheimerorter mussten etwas länger auf die Berücksichtigung ihrer Interessen warten, ihre direkte Anbindung an die Innenstadt wurde erst möglich durch die Inbetriebnahme der Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn 1900 und deren Zweigbahn über die Kulturstraße nach Wanheim 1912.



Ausbau der Duisburger Hafenanlagen

Die Stadt Duisburg hatte 1889 die bestehenden Hafenanlagen vom Rhein-Ruhr-Canal-Aktien-Verein übernommen. Bis 1893 verlängerte sie den Innenhafen nach Osten und erweiterte einen Teil davon zum Holzhafen; am 1. Juli 1893 wurde am Kopf des Innenhafens der Hafenbahnhof in Betrieb genommen. Mit der Fertigstellung des Parallelhafens 1898 war der Ausbau der Duisburger Hafenanlagen abgeschlossen. Im Zuge des Zusammenschlusses von Ruhrort und Duisburg wurden die staatlichen Ruhrorter und die städtischen Duisburger Häfen zum 1. Oktober 1905 in der „Interessen- und Betriebsgemeinschaft der Häfen zu Duisburg und Ruhrort“ (seit 1929 AG) zusammengefasst. (Die Fotos stammen aus der Zeit um 1898/99.)

Mit der Straßenbahn in den Süden – Die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn

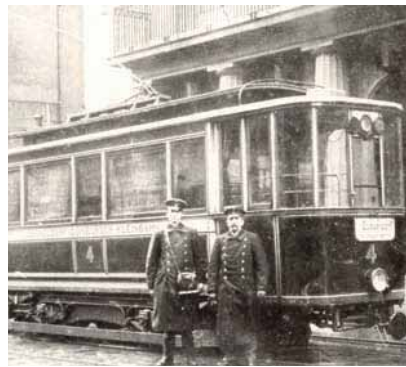
Als im Sommer 1900 der erste Straßenbahnwagen die Strecke von Düsseldorf nach Duisburg befuhr, erfüllte sich ein seit Jahren geäußerter Wunsch der Gemeinden entlang der Rheinschiene nach einer bequemen Verbindung in die beiden großen Nachbarstädte. Zwar gab es seit 1846 eine Eisenbahnlinie, doch die lag mit ihrer Linienführung über Rath und Angermund zu weit östlich für die Ortschaften von Kaiserswerth bis Wanheimerort. Wilhelm von Tippelskirch, seit 1892 Pächter der Düsseldorfer Straßenbahnen, erhielt 1898 die Zusage, eine elektrische Kleinbahn für Personen- und Stückgutverkehr zwischen Düsseldorf und Duisburg bauen zu dürfen. Da Tippelskirch die 24 km lange Bahn nicht allein finanzieren konnte, gründete er am 15. September 1898 zusammen mit der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin die „Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn-Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ (DDK) mit Sitz in Kaiserswerth. Das Gründungskapital – 300.000 Mark – teilten sich die Berliner Gesellschaft (75 %) und Tippelskirch (25 %); Letzterer brachte



Die DDK an der Gaststätte Im Fuchsbau in Huckingen um 1914

seine Kleinbahnkonzessionen, sein Kraftwerk in und seine Stromlieferverträge für Kaiserswerth in das neue Unternehmen ein.

Während die Genehmigungsurkunde des Regierungspräsidenten vom 28. März 1899 bereits auf die DDK ausgestellt war, lauteten die Konzessionen der Städte Duisburg (2. Februar 1899) und Düsseldorf (2. Januar 1899) noch auf Tippelskirch, die Übertragung dieser Konzessionen auf die DDK wurde erst einige Monate später vollzogen.



Fahrzeug der Kleinbahn

Das erste Teilstück der Kleinbahn von der Nordstraße/Ecke Kaiserswerther Straße in Düsseldorf bis Kaiserswerth wurde am 31. Oktober 1899 in Betrieb genommen, die gesamte Strecke bis zur Einmündung der Düsseldorfer Straße in die Königstraße in Duisburg am 16. August 1900. Die Gleise verliefen auf der Provinzialstraße (der heutigen B 8) in Seitenlage, für Zugkreuzungen gab es ausreichend Ausweichen. Die normalspurige Bahn fuhr alle 20 Minuten und benötigte für die Gesamtstrecke 78 Minuten. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit schwankte je nach



Schienenersatzverkehr damals ...

Am Steinernen Kreuz in Huckingen während des Großen Hochwassers 1919/20

Streckenabschnitt zwischen 10 km/h (Innenstadt) und 25 km/h (unbebaute Provinzialstraße). Schon bald wurden bis Wanheimerort für den Vorortverkehr Zwischenfahrten eingelegt, die seit 1910 bis zum Sittardsberg führten.

1905/06 übernahm die Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk AG (RWE) die Geschäftsanteile der DDK, verkaufte sie jedoch schon 1908 an die Allgemeine Lokal- und Straßenbahn-AG (ALSAG). Damit war für die ALSAG die Möglichkeit gegeben, ihr eigenes Netz in Duisburg mit dem der DDK zu verknüpfen und endlich auch die neuen Industriegebiete in Wanheim an die Innenstadt anzubinden: Am 24. Dezember 1912 wurde die Zweigstrecke von der Kulturstraße bis Wanheim eröffnet und 1914 bis zur Stadtgrenze verlängert.



Der Betriebshof der DDK lag in Kaiserswerth; 1913 wurde in Duisburg am Grunewald ein zweites Depot mit Umformerstation und Wagenhalle in Betrieb genommen.

1899 – 1901

► **11.8.1899** Dortmund-Ems-Kanal mit der Einweihung des Schiffshebewerks Henrichenburg durch Wilhelm II. eröffnet. ► **2.7.1900** Mit dem Start der LZ 1 des Grafen Ferdinand von Zeppelin beginnt die Ära der deutschen Luftschiffahrt. ► **1900**

Die 1891 erfundene Rolltreppe (zunächst nur als schräges Laufband, als Treppe erst 1911) wird durch den verbreiteten Einsatz auf der Pariser Weltausstellung berühmt. ► **1900** Erste Autodroschke in Berlin. ► **1901** Wilhelm Maybach konstruiert den Mercedes-

Wagen der Daimler-Werke. ► **1.3.1901** Fertigstellung der Wuppertaler Schwebebahn. ► **14.8.1901** Gustave Whitehead (eigentlich Gustav Weißkopf) gelingt der erste Motorflug der Geschichte.

Beförderung von Personen und Gütern – Continentale Eisenbahn- Bau- und Betriebsgesellschaft

* Straßenbahn Neumühl-Dinslaken. Die Pläne eines Unternehmens von außerordentlicher wirtschaftlicher Bedeutung für den ganzen Bezirk liegen gegenwärtig auf den beteiligten Bürgermeistereien zur Einsichtnahme für die Interessenten aus. Es handelt sich um das Straßenbahn-Unternehmen von Dinslaken nach Neumühl, das bestimmt ist, den südlich von Dinslaken belegenen Industriebezirk Walsum-Bruckhausen usw., der sich in den letzten Jahren in ganz überraschender Weise entwickelt hat, und dabei gegenwärtig noch von den großen Verkehrsstraßen völlig abgeschnitten, zu erschließen. Das Bahnprojekt ist von der bekannten Lokalbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Hiedemann u. Cie. in Köln bereits im Jahre 1895 aufgestellt, scheint aber wegen der zahlreichen sich entgegenge-setzten Schwierigkeiten nicht eher haben verwirklicht werden zu können. Nachdem nunmehr das Eisenbahnministerium in Frage kommenden Körperschaften, insbesondere der Staatsbahn-Verwaltung, welche ihre Genehmigung unter dem 30. Januar 1899 endlich erteilt hat, erteilt ist, steht dem alsbaldigen Ausbau der Linie, welche beim Bahnhof Dinslaken beginnend an dem eigentlichen Orte Dinslaken vorbeiführend vorwiegend die Provinzialstraße Dählendorf-Emmerich bis zum Ausgangspunkte des Bahnhof Neumühl u. g. Zuschlag benutzen soll, nichts mehr im Wege.

Neue Meidericher Zeitung vom 13.3.1899

Die einzige Straßenbahn in Duisburg mit echtem Güterverkehr (nicht nur zur Notversorgung in Kriegs- und Nachkriegszeiten) war die Straßenbahn von Neumühl nach Dinslaken. Diese Bahn ging auf die Initiative des



Kaiserstraße in Alt-Walsum

Kölner Unternehmens „Localbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft B. Hiedemann & Co.“ zurück, das u. a. bereits 1893 für die Gemeinde Frechen die Dampfstraßenbahn Lindenthal - Frechen gebaut hatte. Am 18. März 1898 gründeten Bruno Hiedemann, die Dresdner Bank und das Bankhaus Born & Busse in Berlin die „Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft“ (CEBBG) als AG mit einem Kapital von 12 Mill. Mark, in die Hiedemann seine Konzessionen bzw. Konzessionszusagen einbrachte. Geschäftszweck des Unternehmens mit Sitz in Berlin sollten

Erwerb, Bau und Betrieb von Kleinbahnen sein.

Auch das Projekt Neumühl-Dinslaken hatte zunächst mit dem Widerstand der Staatsbahnverwaltung zu kämpfen, wie fast alle Klein- und Straßenbahnen, wenn nur die geringste Gefahr bestand, dass diese Bahnen der Staatsbahnverkehr abnehmen könnten.

Außerdem erhoben die Gemeinden Hamborn und Meiderich sowie die Gewerkschaft Deutscher Kaiser Einspruch; sie fürchteten, die Führung der Straßenbahn auf der östlichen Seite der Provinzialstraße könnte die darunterliegende Trinkwasserleitung beschädigen. Als das Bahnunternehmen sich bereitklärte, die Gleise auf der anderen Straßenseite zu verlegen, stand der Konzessionserteilung an die Localbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Hiedemann & Co. am 27. Oktober 1899 nichts mehr im Wege. Dabei war bereits festgelegt, dass die Konzession auf die Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft übergehen würde. Die Hauptstrecke vom Bahnhof Neumühl bis zum Bahnhof Dinslaken wurde am 1. Juni 1900 dem Verkehr übergeben, die Zweigstrecke von Aldenrade nach Walsum am 17. Dezember 1900; die Bahn hatte eine Spurweite von 1.000 Millimetern.

Die Konzession erlaubte nur den Personenverkehr. Auf den Antrag der „Continentalen“, vor allem aber auf die Intervention der Niederrheinischen Zellstoff-Fabrik in Walsum genehmigte der Regierungspräsident mit einem



Güterzug der CEBBG auf dem Gelände der Zellstofffabrik

Nachtragsvertrag vom 9./15. August 1901 auch den Güterverkehr. Hintergrund dieses Entgegenkommens war die Tatsache, dass die Industriebetriebe in den nördlichen Teilen Hamborns und insbesondere in Walsum zu weit von den Staatsbahnlinien entfernt lagen und große Probleme mit der Zulieferung von Kohle und Rohstoffen und dem Abtransport der eigenen Produkte hatten. Auch die Staatsbahn profitierte vom Güterverkehr, diente die Straßenbahn doch als Zubringer zu ihren Bahnhöfen. Für den Güterverkehr waren zwei Elektroloks, vierachsig mit Mittelführerhaus, und 40 Güterwagen im Einsatz. Alle Fahrzeuge der Continentalen waren 2,10 m breit und damit breiter als die der Nachbarbetriebe; das zwang die Kreis Ruhrorter Straßenbahn-AG nach der Übernahme der Straßenbahn Neumühl-Dinslaken dazu, die Gleise auf den zweigleisigen Strecken mit einem größeren Abstand neu zu verlegen.



Güterzug, schon mit dem Namenszug der KRS



Eröffnung der Ruhrorter Schifferbörse

Nach vielen Jahrzehnten, in denen die Frachtgeschäfte für die Ruhrorter Häfen auf der Straße oder in Kneipen hatten abgewickelt werden müssen, stand mit der am 31. Oktober 1901 am Hafenmund eröffneten Schifferbörse ein repräsentatives Gebäude zur Verfügung, in dem auch die Schlepperlöhne ausgehandelt werden konnten. Für die Einrichtung einer Börse hatten sich Reeder, Partikuliere, Verloader und Spediteure schon seit 1888 eingesetzt. Die Schifferbörse blieb im Krieg weitgehend unbeschädigt, wurde jedoch am 28. Januar 1946 durch einen von spielenden Kindern verursachten Brand zerstört und 1951 wiederaufgebaut. Das rechte Foto zeigt die Schifferbörse bei einem Hochwasser.

Städtische Straßenbahn Meiderich

Noch vor der Fertigstellung ihrer Straßenbahn Neumühl-Dinslaken wandte sich die Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft (CEBBG) 1899 mit dem Anerbieten an die Stadt Meiderich, diese Bahn



Bahnhof Meiderich-Süd

bis zum Bahnhof Meiderich zu verlängern, wenn die Stadt die Genehmigung dazu beim Regierungspräsidenten beantragen würde. Nachdem die Meidericher Stadtverordnetenversammlung dem Projekt zugestimmt hatte, beanspruchte allerdings die Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG (KRS) diese Strecke für sich und

begründete ihre Forderung mit ihren bestehenden Verträgen mit der Provinzialverwaltung. Meiderich war aber mit der KRS „nicht zufrieden“, ganz allgemein und besonders wegen mehrerer schwebender Prozesse (Gewinnbeteiligung, Verpflichtung zur Pflasterung des Gleisbereiches) und ließ daher in einem weiteren Gerichtsverfahren den Anspruch der KRS zurückweisen. Außerdem beschloss die Stadt, die beantragte und alle zukünftigen Strecken in städtischer Regie bauen zu lassen und den Betrieb gegebenenfalls zu verpachten.

Entsprechend schlossen CEBBG und Bürgermeister Pütz am 14. Juni/15. August 1902 einen bis zum 31. Dezember 1924 befristeten Vertrag, mit dem die Gesellschaft beauftragt wurde, für Rechnung der Stadt die Straßenbahn vom Staatsbahnhof Meiderich bis zur Stadtgrenze nach Neumühl (altes Emscherbett) zu bauen. Nach Fertigstellung sollte die CEBBG die Bahn pachten und auf

eigene Rechnung betreiben und dafür jährlich zur Verzinsung des Anlagekapitals von 107.000 Mark 3 % und zur Tilgung 1 % an die Bahneigentümerin zahlen. Die städtische Straßenbahn wurde einschließlich der Zweigstrecke Schloßstraße-Maschinenfabrik Tigler im Oktober 1902 fertiggestellt und offiziell am 11. November in

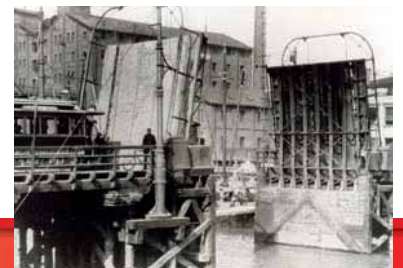
Triebwagen der CEBBG in der Bahnhofstraße in Meiderich

Betrieb genommen. Gleichzeitig baute die CEBBG das noch fehlende Stück ihrer eigenen Bahn vom Bahnhof Neumühl bis zur Grenze nach Meiderich, das 1901 als vorerst nicht rentabel aufgeschoben worden war. Sie betrieb die gesamte Strecke zwischen Bahnhof Meiderich und Dinslaken als zusammenhängendes Netz mit einheitlichem Fahrplan, allerdings nur im Personenverkehr, denn auf dem Meidericher Teilstück war Güterverkehr nicht erlaubt.

Der Streit zwischen KRS und Stadt Meiderich um die Frage, wer in Meiderich weitere Straßenbahnen bauen durfte, schwelte jedoch weiter, bis er am 6. Juli 1904 in einem Vertrag über die Abgrenzung der Interessenssphären endgültig geklärt wurde. Mit diesem Abkommen fand sich die KRS mit der Konkurrenz der CEBBG und der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahn-AG (die die Strecke von Duisburg zum Meidericher Bahnhof über die neue Aakerfährrücke plante und am 24. März 1907 in Betrieb nahm) ab und akzeptierte auch, dass die Erteilung von Straßenbahnkonzessionen im nordöstlichen Teil Meiderichs der freien Vergabe vorbehalten sein sollte. Dagegen sicherte sich die KRS ein Vorzugsrecht für den übrigen größeren Teil Meiderichs.



In der Nacht vom 4. zum 5. September 1903 brennt das Straßenbahndepot der KRS in Meiderich aus nicht geklärter Ursache nieder „während die Wagenputzer in ihrem Aufenthaltshause Kaffeepause machten“; außer der Wagenhalle werden auch 28 Motor- und drei Anhängewagen vollständig zerstört.



1902 – 1907

► **15.2.1902** Die erste Strecke der Berliner U-Bahn wird eingeweiht. ► **August 1902** Mit der Fertigstellung der Transsibirischen Eisenbahn kann man in 20 Tagen von Moskau bis Wladiwostok reisen. ► **17.12.1903** Erster Motorflug der Brüder Wright, 1904 ihr erster Kurven-Motorflug.

► **1905** Öffentlicher Autobusverkehr in Berlin. ► **19.5.1906** Der mit 20 km längste Eisenbahntunnel der Welt, der Simplontunnel im Schweizer Kanton Wallis, wird eröffnet. ► **24.3.1907** Die erste Straßenbahn fährt über die Aakerfährrücke.

Ruhrort–Homberg: Eine direkte Verbindung über den Rhein

Seit 1895 planten Homberg und Ruhrort gemeinsam den Bau einer großen Straßenbrücke über den Rhein, für die auch eine Straßenbahn vorgesehen war. Diese Straßenbahn sollte zwar in erster Linie den Transfer der Reisenden zwischen den rechts- und linksrheinischen Staatsbahnlinien übernehmen und die Eisenbahnfähre ersetzen, aber auch dem Berufs- und Geschäftsverkehr zwischen Duisburg/Ruhrort und Homberg/Moers

ein Abkommen zwischen Duisburg, Homberg und Moers und dem Landkreis Moers (unterzeichnet 17.7./1.8./7.8./20.8.1906). Darin wurde festgelegt, zwei getrennte Straßenbahnen anzulegen, deren Endpunkte jedoch nahe beieinander liegen und für die Übergangsfahrscheine gelten sollten. Die Straßenbahn von Moers nach Homberg wollten die beiden Kommunen und der Landkreis Moers bauen, Homberg und Duisburg übernehmen die Finanzierung (zu je 50 %) der Strecke über den Rhein zwischen Bahnhof Homberg und Bahnhof Ruhrort, die Brückenbau- und Betriebs-



Auf der Rheinbrücke

dienen und war daher als Verlängerung einer geplanten Straßenbahn Moers-Homberg gedacht. Am Ende mehrjähriger Verhandlungen, in denen es nicht gelungen war, die verschiedenen Interessen und Vorstellungen der Kommunen, des Landkreises und der Straßenbahnunternehmen über den Ausbau des linksrheinischen und Rhein-übergreifenden Nahverkehrs zur Deckung zu bringen, stand schließlich 1906

gesellschaft (zu drei Vierteln im Besitz von Duisburg und zu ein Viertel von Homberg) die Bauausführung. Die Bahn Homberg-Ruhrort war zuerst fertig, der Betrieb im 15-Minuten-Takt begann am 1. Mai 1907, der Betriebsführungsvertrag mit der Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG wurde am 29. Mai/3. Juni/12. Juni 1907 unterzeichnet. Die KRS stellte das rollende Material und übernahm die laufende Unterhaltung der Bahnanlagen. Die Einnahmen aus Fahrkartenverkauf und Brückengeld gingen vollständig an die beiden Kommunen als Bahneigentümerin; als Gegenleistung erhielt die KRS für jeden Motorwagenkilometer 35 Pfennig und für jeden Anhänger- oder Gepäckwagenkilometer 20 Pfennig.

1909–1912 war ein durchgehender Betrieb vom Bahnhof Meiderich bis Homberg möglich, bis die KRS die Betriebsführung für die Brückenstrecke zum 1. Januar 1913 an die Straßenbahn Moers-Homberg GmbH abgab. Danach konnte der Fahrgast ohne Umsteigen von Ruhrort bis Moers und ab 1925 – nachdem die Krefelder Straßenbahn ihre Strecke von Traar bis Moers verlängert hatte und ein Abkommen über Gemeinschaftsverkehr abgeschlossen worden war – bis Krefeld fahren. Bereits 1920 hatten die beiden linksrheinischen Unternehmen Straßenbahngesellschaft Homberg GmbH und Straßenbahn Moers-Homberg GmbH vereinbart, auch die Straßenbahn von Friemersheim nach Baerl bis Ruhrort zu führen, so dass ein durchgehender Verkehr entweder Ruhrort-Homberg-Friemersheim oder Ruhrort-Homberg-Baerl möglich wurde.



Manche Verbindungen halten ...



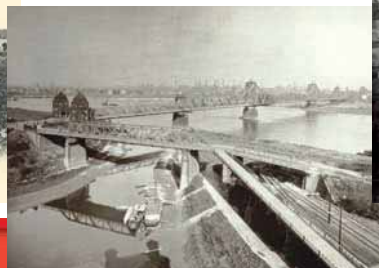
... andere nicht. (Ruhrbrücke Herbede mit Straßenbahn der Bogestra am 13. Januar 1947)



Brückenbau in Duisburg

In den Jahren 1904 und 1907 werden fünf für die Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung Duisburgs wichtige Brücken (Fotos von links nach rechts) dem Verkehr übergeben:

10.6.1904 Die **Schwanentorbrücke** wird als Klappbrücke über den Außenhafen eröffnet. **11.11.1904** Die **Aakerfährrücke** ersetzt den Fährbetrieb über die Ruhr. **20.4.1907** Freigabe der **Ruhrort-Homberger Rheinbrücke**, 19.10.1907 feierliche Einweihung. **12.5.1907** Die Straßenbrücke von Duisburg nach Ruhrort (seit 1914 **Oberbürgermeister-Lehr-Brücke**) wird freigegeben, am **16.12.1907** die Brücke über das Eisenbahnbassin in Ruhrort.



Nahverkehr im Landkreis Moers

In den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts überschritten der Bergbau und die Eisen- und Stahlindustrie den Rhein, das Ruhrgebiet und der Landkreis Moers rückten wirtschaftlich enger zusammen, und dem mussten auch die Verkehrssysteme Rechnung tragen. Schon 1896 hatte das Ruhrorter Unternehmen Kampf & Hollender dem Landkreis Moers angeboten, einige Kleinbahnlinien zu bauen. Die Projekte waren jedoch noch nicht über Vorverhand-

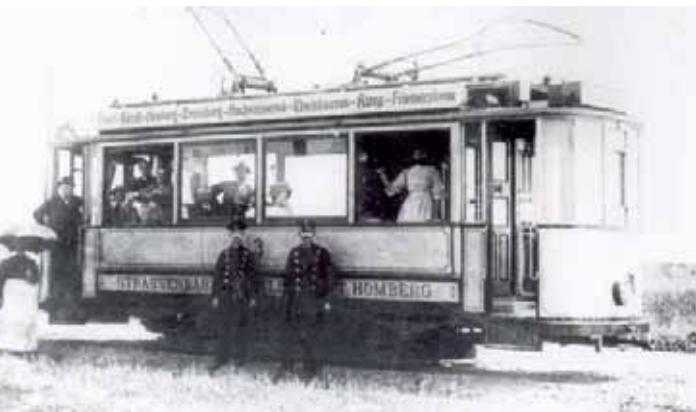
lungen hinausgediehen, als sich Kampf & Hollender 1900 aus Geldmangel zurückzog. Auch die Pläne der Rheinischen Bahngesellschaft in Düsseldorf sowie die der Firma Hiedemann & Co. aus Köln bzw. der Continentalen, die zwischen 1900 und 1905 mit der Kreisverwaltung über verschiedene Linien verhandelten, wurden nicht umgesetzt. Alle Projekte scheiterten daran, dass kein Unternehmen bereit war, ohne ausreichende Gegenleistungen der Ge-



In Essenberg

meinden (wozu diese jedoch nicht bereit waren) das finanzielle Risiko zu übernehmen, diese Straßenbahnen zu bauen und zu betreiben. Das hatte zur Folge, dass im Kreis Moers schließlich die öffentliche Hand den Nahverkehr in eigene Regie nahm.

Straßenbahn ersetzt Eisenbahn: Von Moers nach Homberg



Wagen der Straßenbahngesellschaft Homberg

Es gab im Landkreis mehrere Eisenbahnen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung, u. a. verband seit 1883 eine Nebenstrecke der Staatsbahn die beiden Städte Moers und Homberg. Der Dampfbetrieb dieser Bahn störte aber schon lange in den engen Ortsdurchfahrten, hatten sich doch besonders die Gemeinden Homberg und Hochheide mit ihrer Wohnbebauung entlang der Strecke ausgedehnt. Die Staatsbahnverwaltung war jedoch erst lange nach der Jahrhundertwende bereit, auf ihre Strecke zugunsten einer Kleinbahn mit elektrischem Antrieb zu verzichten. Den Vertrag über den Bau der Straßenbahn von

Moers nach Homberg unterzeichneten Homberg, Moers und der Landkreis Moers am 7. August/17./19. Oktober 1906. Für Bau und Betrieb der Bahn gründeten sie am 16. Mai 1908 eine Gesellschaft mit einem Kapital von 1,5 Mill. Mark, an der sich Homberg und Moers mit je 25 und der Landkreis mit

50 % beteiligten: die „Straßenbahn Moers-Homberg, Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ mit Sitz in Moers. Der Bau der Meterspur-Straßenbahn begann im Juli 1907 und war im Herbst 1908 so weit fertiggestellt, dass der Betrieb am 1. Oktober 1908 aufgenommen werden konnte. Aller-

dings stellte die Staatsbahn ihren Verkehr erst zu diesem Zeitpunkt ein, so dass die Oberleitung nicht früher verlegt werden konnte. Bis zum 11. Dezember 1908 mussten die Straßenbahnwagen daher noch mit Dampflokomotiven gezogen werden. Die knapp 6,3 km lange Strecke führte vom Bahnhof in Homberg über die Provinzialstraße nach Moers bis zum Steintor (1914 bis Neutor verlängert); auf 370 m wurde das Gleis der Rheinbrückengesellschaft mitgenutzt. Nachdem die Straßenbahn Moers-Homberg GmbH die Betriebsführung der Rheinbrückebahn von der Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG übernommen hatte, gab es ab 1913 eine durchgehende Verbindung zwischen Moers und Ruhrort.



Umformerstation Homberg



Betriebshof Homberg

1907 – 1909

► **13.11.1907** Paul Cornu gelingt in Lisieux der erste bodenunabhängige bemannte Hubschrauberflug. ► **12.8.1908** Das erste Auto Model T (Tin Lizzy) verlässt die Montagehalle der Ford-Werke in Detroit.

► **22.10.1908** In Meiderich beginnt der Bau des Rhein-Herne-Kanals.

► **16.11.1909** Gründung der Deutsche Luftschiffahrt Aktiengesellschaft (Delag), sie ist die erste Fluggesellschaft der Welt.

Am Strom entlang – Von Friemersheim nach Baerl

Pläne für eine elektrische Kleinbahn, die die Gemeinden entlang des Rheins zwischen Uerdingen und Orsoy verbinden sollte, gab es seit 1896; noch 1905 hatte sich die Rheinische Bahngesellschaft dafür inter-

„Straßenbahngesellschaft Homberg, Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ (Eintragung ins Handelsregister 29. Juni 1908).



Schwarzenberger Straße um 1912

Straßenbahnfahrzeuge zu niedrig, ein Ausbau wäre aber zu teuer geworden. Man schaffte also zwei Wagen ohne Laternendach an und befuhr das Teilstück zwischen dem Bahnhof Friemersheim und der Krupp'schen Bierhalle in Hochemmerich im Pendelverkehr.



Endstation in Baerl

essiert. Als 1907 Hochemmerich, Homberg und Baerl in ernsthafte Planungen für eine Meterspur-Straßenbahn zwischen Atrop und Baerl eintraten, schlossen sich Bliersheim und Friemersheim an. Mit dem Vertrag vom 21./28. Juni/3./10. Juli 1907 regelten die Gemeinden Homberg (60 %), Hochemmerich (20 %), Baerl (10 %), Bliersheim und Friemersheim (je 5 %) die Modalitäten der Kostenverteilung für eine Straßenbahn von Friemersheim nach Baerl mit der Option einer späteren Verlängerung nach Orsoy. Alle genannten Gemeinden gründeten am 8. Mai 1908 mit dem gleichen Verteilungsschlüssel eine Bau- und Betriebsgesellschaft mit einem Kapital von 900.000 Mark und dem Sitz in Homberg; die

Die 15,3 km lange Strecke begann am Bahnhof in Friemersheim und führte über Atrop, Hochemmerich, Asterlagen, Essenberg, Homberg, Hochhalen, Gerdt bis Baerl Kirche; 1914 wurde sie bis zum Friedhof Dahlingstraße in Friemersheim verlängert. Die Inbetriebnahme erfolgte in drei Etappen: am 1. April und 3. Juli 1909 und am 5. Mai 1910. In Homberg an der Feldstraße, nahe dem städtischen Gaswerk, entstand das Depot mit einem kleinen Verwaltungsgebäude und der Umformerstation; den Strom lieferte wie auch für die Straßenbahn Moers-Homberg die Gewerkschaft Rheinpreussen. Einen kleinen Engpass gab es bei der Eisenbahnunterführung in Atrop („Mausefalle“): Diese war für normale



Mausefalle in Atrop

Zum 1. Januar 1925 übernahm die Straßenbahn Moers-Homberg GmbH die Betriebsführung der Straßenbahn Friemersheim-Baerl, und am 1. Oktober 1933 fusionierte die Straßenbahngesellschaft Homberg GmbH auf die Straßenbahn Moers-Homberg GmbH.



Luftschiffe über Duisburg

Der wohl bekannteste Erbauer von Luftschiffen ist Ferdinand Graf von Zeppelin; sein Starr-Luftschiff LZ 3 war das erste Luftschiff, das in Duisburg zu sehen war: am 20.9.1909 auf dem Weg von Düsseldorf nach Essen. Ein weiterer Konstrukteur von Luftschiffen war August von Parseval: Sein Prall-Luftschiff „Parseval VI“, das 1910 gebaut worden war und für Rundflüge eingesetzt wurde, landete am 12. Juli 1911 in den Ruhrwiesen an der Aakerfähre und unternahm eine Rundfahrt über Duisburg mit dem städtischen Beigeordneten Maiweg an Bord. Das Foto zeigt den Zeppelin LZ 127 1929 über Duisburg; unter dem Luftschiff sind die Gasometer der Stadtwerke zu erkennen.



Hamborns Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts war geradezu phänomenal: 1890 hatte Hamburg 7.983 Einwohner, 1900, als der neuen Bürgermeisterei Hamburg die Ortsteile Alsum, Schwelgern, Marxloh und Bruckhausen angegliedert worden waren, 29.875 und 1906 bereits 70.356; 1911 erhielt Hamburg mit 102.800 Bürgern endlich Stadtrechte. Die Unabhängigkeit

Hamborn baut seine Straßenbahnen selbst

als Bürgermeisterei ermöglichte es Hamborn, die drängenden Verkehrsprobleme selbst in die Hand zu nehmen. Als daher 1901 Meiderich und 1904 die Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG (KRS) weitere Straßenbahnen auch auf Hamborner Gebiet bauen wollten, entschied die Gemeindevertretung am 14. Juli 1904, neue Straßenbahnen auf den Gemeindestraßen nur noch selbst zu bauen und ein entsprechendes, in mehreren Ausbaustufen zu realisierendes Netz auszuarbeiten.

Der Regierungspräsident genehmigte bereits 1908 die erste Linie, eine „nebenbahnähnliche Kleinbahn von der Pestalozzistraße in Marxloh nach

dem neu zu errichtenden Rheinwerft in Alsum“. Nach dem Abschluss weiterer Detailplanungen begann Ende 1909 der Bau der ersten Strecke. Sie führte von der Kaiserstraße bis zum Bahnhof Buschhausen über Bruckhausen, Rathaus Hamborn und Norbertuskirche (März 1911 bis Alsum verlängert) und wurde am 29. Oktober 1910 in Betrieb genommen, noch vor Erteilung der Konzession am 30. November 1910. Bis 1912 war das Hamborner Netz auf fünf Linien mit einer Länge von 24,6 km angewachsen. Die Stadt baute und betrieb die Straßenbahnen mit ihrem 1910 gegründeten Regiebetrieb „Hamborner Straßenbahn“ selbst.

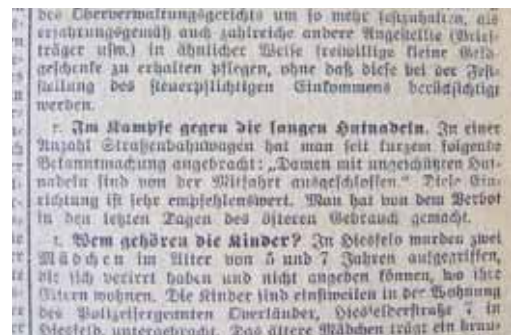
Ein lukratives Geschäft: Die KRS übernimmt die Continentale

Die Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG war das erste Straßenbahnunternehmen im Landkreis Ruhrort gewesen und betrachtete diesen als ihre Interessenssphäre. Schon die Konkurrenz der Continentalen Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft (CEBBG) war schwer zu akzeptieren gewesen, die weitgehenden Pläne

der Hamborner Verwaltung mussten jedoch größte Sorgen um die Rentabilität der eigenen Linien auslösen. Dies wurde noch dadurch verstärkt, dass sich Hamborn 1908 an die CEBBG wegen einer Übernahme wandte; die KRS hatte ihrerseits schon 1907 versucht, die Bahn der CEBBG zu kaufen. Und da sich auch

das RWE dafür interessierte, bemühten sich im Herbst 1908 gleich drei potenzielle Käufer darum, die Straßenbahn Neumühl-Dinslaken zu erwerben. Die KRS war mit einer Bürgerschaft der Stadt Duisburg schließlich erfolgreich: Mit dem

Seit 1971 sind DVG und Stadtwerke Duisburg AG Schwestergesellschaften im Mutterkonzern DVV. Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts gab es schon einmal für kurze Zeit eine enge Verbindung beider Unternehmen: Ernst Buhe (8.10.1867–23.10.1910), seit 1901 technischer Direktor der städtischen Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke und 1910 Dezernent, war von 1906 bis zu seinem Tod auch alleiniger Vorstand der später in der DVG aufgegangenen Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG.



Hamborner General-Anzeiger, 17.12.1912

Vertrag vom 10. April 1910 kaufte sie die Bahn Neumühl-Dinslaken rückwirkend zum 1. Januar 1909 für 2,8 Mill. Mark. Auch die Bahn Meiderich-Neumühl ging an die KRS, zunächst im Pachtverhältnis und zum 1. Januar 1912 durch Kauf. Die wenigen anderen Kleinbahnen, die die Continentale andernorts betrieb, wurden ebenso wie ihre Aktien 1914 von der AG für Bahnbau und Betrieb in Frankfurt übernommen und die CEBBG aus dem Handelsregister gelöscht.

1910 – 1914

► **1910** Erster Diesel-Motor für Kraftwagen. ► **1911** Fernflug München – Berlin durch Hirth und Garros erreicht Rekordflughöhe von 3.900 m. ► **1911** Erstmals Flugzeuge bei deutschen Manövern. ► **1911** Erste deutsche Frau erlangt Flugpilotenzeugnis. ► **1912** Erste deutsche Luftpost.

► **1912** Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin. ► **14.4.1912** Untergang der Titanic. ► **1.10.1912** Der erste Zug fährt über die Haus-Knipp-Brücke. ► **14.10.1912** Der Bahnhof Hamborn wird eröffnet. ► **17.10.1912** Der Bahnhof Meiderich(-Süd) wird dem Verkehr übergeben.

► **1913** Sikorskij baut erstes brauchbares Riesenflugzeug (28 m Spannweite, vier 100-PS-Motoren). ► **14.6.1914** In Holtenau wird der Erweiterungsbau des Kaiser - Wilhelm-Kanals (Nord-Ostsee-Kanal) eingeweiht; er kann jetzt auch von Ozeanriesen befahren werden.

Duisburg oder Hamborn: Wer kontrolliert die Straßenbahnen nördlich der Ruhr?



Als die Hamborner Straßenbahnpläne bekannt geworden waren, hatte die Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG sofort erste, allerdings vergebliche Versuche unternommen, diese Projekte in einer Betriebsgemeinschaft mit der Gemeinde zu realisieren. 1910 wurden die Verhandlungen

Vertrag vom 8./20. Dezember 1910 geklärt werden: Hamborn stimmte der Konzessionsübertragung zu, während die KRS den Bau des zweiten Gleises durch Hamborn und auf diesem Teilstück einen Gemeinschaftsbetrieb akzeptierte. Wesentlich schwieriger war jedoch die Frage einer gemeinsamen Betriebsführung.

Grundsätzlich war Hamborn damit einverstanden, dass die KRS die städtischen Bahnen übernahm, umstritten waren nur die Konditionen. Hamborn wollte sich am Kapital der KRS beteiligen, aber in einem solchen Anteilsverhältnis, dass Duisburg allein nicht mehr Aktien als Hamborn und RWE zusammen besaß. Die Stadt Duisburg, die ja seit 1906 die Mehrheit an der KRS hielt, wollte das nicht zugestehen. Am Ende langer Verhandlungen, in die zeitweilig auch die Regierung in Düsseldorf eingegriffen hatte, stand schließlich ein Abkommen über die Abgrenzung der jeweiligen Interessenssphären (23.2./7.3.1914): Im

Wesentlichen war festgelegt, dass innerhalb des Hamborner Stadtgebietes Hamborn die neuen Strecken bauen, die jeweiligen Verlängerungen dieser Strecken über die Ortsgrenzen hinaus aber die KRS übernehmen sollte. Auf allen diesen Strecken war Gemein-



Betriebshof Hamborn

wieder aufgenommen. Zum einen musste Hamborn als neuer Wegeunterhaltungspflichtiger für die Provinzialstraße der Übertragung der Konzession der Continentalen auf die KRS zustimmen. Außerdem wollte Hamborn das schon von der Continentalen beantragte zweite Gleis auf der Provinzialstraße selbst bauen. Diese strittigen Punkte konnten im



Abschnitt der Königstraße im Bereich der Straße Am Burgacker mit Bismarck-Denkmal und „Verkehrshäuschen“; das Verkehrshäuschen wurde 1914 als Wartehalle an der Straßenbahn Kuhtor-Broich gebaut, man konnte dort auch andere, dringende Bedürfnisse erledigen.



schaftsbetrieb vorgesehen. Erst nachdem 1929 Hamborn mit Duisburg zusammengelegt worden war, übertrug der Oberbürgermeister 1930 der KRS die Betriebsführung der Hamborner Straßenbahn, ehe diese 1940 in der neu gegründeten DVG aufging.



Duisburger Fluggpionier

Duisburgs Motorfluggeschichte beginnt am 8. Juni 1910 auf einer Wiese am Pulverweg. Mit seinem selbstgebauten Eindecker erreichte Karl Strack immerhin für einige Minuten eine Höhe von drei Metern über dem Boden. Zwei Jahre später gelang es ihm, mit einem weiterentwickelten Motorentyp den Kaiserberg in 200 m Höhe zu umkreisen. Zusammen mit seinem Bruder Peter gründete er 1911 in Neuenkamp die „Strack-Flugzeug-Werke Duisburg“ und 1912 auf dem am 30. Juni 1912 eingeweihten Flugplatz in Neuenkamp eine Pilotenschule; beide bestanden nur wenige Jahre. 1959 wurde am Stadthaus ihm zu Ehren eine Gedenktafel enthüllt, und seit 1971 gibt es in der Altstadt den Karl-Strack-Platz.



Haltestelle Hochheider Markt 1918.
Die Schaffnerin rechts ist Frau Weber

Der Krieg stellte Stadt und Bevölkerung vor große Probleme. Sofort mit Beginn im August 1914 war die reibungslose Versorgung mit Lebensmitteln gestört, was zunächst noch an dem allgemeinen Durcheinander



Hamborner General-Anzeiger; 5.2.1915

ÖPNV im Ersten Weltkrieg

in den ersten Kriegswochen lag. Ab dem zweiten Kriegsjahr wurden Lebensmittel und andere Güter des täglichen Bedarfs dann wirklich knapp, und die Versorgung musste staatlicher Bewirtschaftung unterstellt werden: Die Ausgabe von Brotmarken begann im März 1915, und nach und nach konnten die Duisburger wie alle Deutschen die meisten Dinge nur noch mit Bezugsmarken kaufen. Dabei wurden die Lebensmittelrationen ständig gesenkt, so dass sie 1917 nur noch die Hälfte des Energiebedarfs für mittelschwere Arbeit deckten.

Der Kriegsbeginn hatte für die Duisburger Verkehrsbetriebe wie für alle Verwaltungen und Unternehmen vor allem die eine gravierende Auswir-

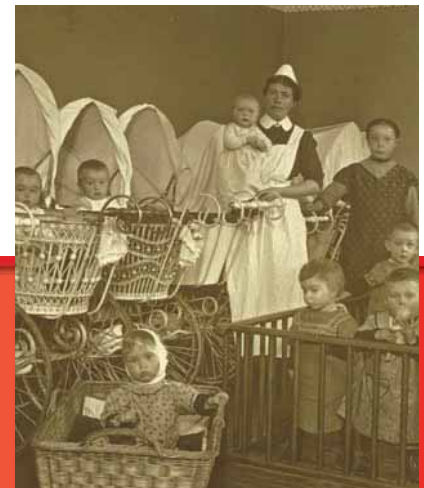


Straßenbahn Baerl-Friemersheim 1918,
Schaffnerin Frl. Grümmer

kung: Es wurden so viele Arbeiter und Angestellte zum Militärdienst eingezogen – bei der Kreis Ruhrorter Straßenbahn (KRS) 1914 allein 147 von 371 –, dass eine geordnete Weiterführung des Betriebs nicht mehr möglich war und weniger wichtige Linien vorübergehend oder ganz eingestellt werden mussten. Nach einigen Monaten entspannte sich die Lage etwas, blieb aber während des ganzen Krieges sehr schwierig. Die Produktion in Industrie und Gewerbe und die Dienstleistungen in Handel und Verwaltung waren nur auf-

rechtzuerhalten, weil in allen Bereichen zunehmend Frauen die Aufgaben der im Feld stehenden Männer übernahmen. So auch bei den Straßenbahnunternehmen: Zunächst gab es nur Schaffnerinnen, aber bald standen Frauen ihren „Mann“ auch als Straßenbahnfahrerinnen – es sollte noch viele Jahrzehnte dauern, ehe das bei der DVG Normalität wurde. Als Beispiel einige Zahlen der KRS: Ende 1914 hatte die KRS 12 Schaffnerinnen, ein Jahr später bereits 71. Nachdem seit November 1916 auch Fahrerinnen zugelassen waren, waren Ende 1916 von 170 Personen im Fahrdienst 98 weiblich und Ende 1917 135 von 172. Beim Personal in den Werkstätten und beim Streckenbau waren ein Drittel Frauen. Nachdem die Männer nach Kriegsende an ihre Arbeitsplätze zurückgekehrt waren, ging der Einsatz der Frauen schnell wieder zurück.

Wie viele andere Wirtschaftszweige litten auch die Straßenbahnunternehmen unter der Materialknappheit. Rohstoffe wie Kupfer und Eisen waren Mangelware und die Kriegsindustrie hatte bei Lieferungen absoluten Vorrang. Eigentlich nötige Erneuerungen der Gleise und des rollenden Materials mussten unterbleiben, so dass bei allen Gesellschaften Wagenpark und Streckenanlagen in einem desolaten Zustand waren. Und die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse nach Kriegsende verhinderten, dass sich daran Wesentliches ändern konnte.



Die Kinderkrippen des Vaterländischen Frauenvereins dienen zur Aufnahme von Kindern, deren Mütter einer regelmäßigen Beschäftigung nachgingen.

1914 – 1918

► 15.8.1914 Eröffnung des Panama-Kanals. ► 16./17.7.1917 Feindliche Flieger werfen zwei Bomben auf Duisburg. ► 1918 Erster regelmäßiger Luftverkehr mit Flugzeugen zwischen New York und Washington.

Sondereinsatz für Straßenbahnen: Gütertransport



Endhaltestelle Walsum-Dorf

Während des Krieges herrschte auch ein ständiger Mangel an Transportmitteln. Einen regulären Gütertransport mit der Straßenbahn hatte es bis dahin in Duisburg nur auf der Strecke Neumühl-Dinslaken und der Zweigstrecke nach Walsum gegeben. Unter den besonderen Bedingungen der Kriegs- und Nachkriegszeit bis Ende 1923 erhielten dann auch andere Nahverkehrsbetriebe zeitlich begrenzte Sondergenehmigungen, auf ihren Straßenbahnstrecken Güter zu befördern.

Es begann mit den so genannten Kriegsküchentransporten: Die Stadt Duisburg ließ in Großküchen – am Schlachthof Meiderich, in Hochfeld, Wanheimerort und Neudorf – warme Mahlzeiten (in der Regel Eintopf)



zubereiten, die dann mit Straßenbahnen zu den zuletzt 17 Ausgabestellen gebracht wurden. Allgemeine Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft (ALSAG) und KRS führten die Transporte kostenlos durch, dabei legte Letztere zwischen August 1917 und Mai 1921 allein dafür 49.183 Rechnungswagen-Kilometer zurück. Wie



Weibliches Fahrpersonal der KRS im Ersten Weltkrieg

wichtig die Einrichtung der Kriegsküchen war, zeigt sich an der Zahl der ausgegebenen Essen: 8.311.282 Portionen von Juli 1916 bis Juli 1919! Auch für den Transport eines der für Industrie wie Bevölkerung wichtigsten Rohstoffe wurde das Straßenbahnnetz genutzt. KRS, ALSAG und Hamborner Straßenbahn hatten seit den letzten Kriegsmontaten, vor allem aber danach die Erlaubnis, Kohlen auf allen ihren Strecken zu befördern. Der Kohlentransport beschränkte sich nicht auf die Duisburger

Straßenbahngesellschaften: Die Städtischen Straßenbahnen Düsseldorf brachten seit 1920 mit ihren Wagen täglich 20 Tonnen von der Zeche Westende in Meiderich zu der Ortskohlenstelle in Düsseldorf und zahl-



15-t-Güterwagen der KRS

ten der ALSAG dafür eine Streckenbenutzungsgebühr. Und 1923 gab es einige Monate einen Durchgangstransportverkehr zwischen Homberg und Oberhausen.



Duisburg erhält Anschluss an das mittel- und norddeutsche Kanalnetz

Mit der Zustimmung des Reichstags 1905 zum Bau des Rhein-Herne-Kanals (RHK) erfüllte sich ein lang gehegter Wunsch Duisburgs nach einer direkten Anbindung an das weiter östlich bestehende Wasserstraßennetz und an den mittel- und norddeutschen Wirtschaftsraum. Der RHK wurde am 7. Juli 1914 zum ersten Mal befahren, am 17. Juli war die feierliche Eröffnung. Der Kanal beginnt am Schiffshebewerk Henrichenburg, der Anbindung an den Dortmund-Ems-Kanal über dessen Zweigkanal Herne (seit 1950 offiziell Teil des RHK), und mündet in Ruhrort in den Hafkanal; die Länge beträgt heute 45 km, und es sind fünf (ursprünglich sieben) Schleusen zu überwinden.

Der Nahverkehr im Würgegriff von Besatzung und Inflation

Das Ende des Krieges im November 1918 bedeutete nur scheinbar ein Ende der Not für Stadt und Bevölkerung. Die allgemeine Versorgungslage verbesserte sich, wenn überhaupt, nur vorübergehend. Die politischen Verhältnisse verhinderten jede Normalisierung und eine allmähliche Gesundung der Wirtschaft. Da waren zum einen die innenpolitischen Unruhen und Umwälzungen: Revolution 1918, Kapp-Putsch und Herrschaft der Roten Armee, Putsch der Rheinischen Republik, Streiks. Außenpolitisch war die Situation genauso

nen, seit 1922 steigerte sich jedoch das Tempo. Zwar stiegen auch die Löhne und Gehälter, aber nicht immer im gleichen Verhältnis wie die Preise; mit fortschreitender Inflation sank daher auch die Kaufkraft. Zudem stieg die Arbeitslosigkeit aufgrund der politisch motivierten Entlassungen durch die Besatzungsmächte in der Zeit des passiven Widerstands. Eine geordnete Geldpolitik war unter diesen Umständen nicht möglich; die Reichsbank konnte den Bedarf an Papiergeld nicht mehr decken. Vom



Notgeld



die Stadt Duisburg Notgeld im Gesamtwert von ca. 91 Trillionen Mark ausgegeben! Die Auswirkungen, die das in der täglichen Praxis hatte, beleuchtet der folgende Ausschnitt aus dem Geschäftsbericht der Kreis Ruhrorter Straßenbahn (KRS): „Die Geldwirtschaft in 1923 hat besonders seit August ungeheure Schwierigkeiten gemacht, indem das allgemein auftauchende Notgeld von etwa 250 Kommunen, Banken und industriellen Werken der linken und rechten Rheinseite schnellste Zählung und Ablieferung durch das vergrößerte Abrechnungsbüro bedingte, ohne daß damit alle Verluste vermieden wurden, die insbesondere noch durch Überlastung der Banken und das äußerst erschwerte Arbeiten der Post erheblich vergrößert wurde.“

Auch die Fahrpreise der Duisburger Straßenbahnunternehmen stiegen in der Inflationszeit in unvorstellbare Höhen: Der niedrigste Tarif der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahngesellschaft betrug 1914 noch 10 Pfennig, wurde 1918 und wieder ab Februar 1924 auf 15 Pfennig festgelegt, erreichte aber im November 1923 mit 320 Millionen Papiermark den Höchstsatz. Die entsprechenden Angaben für die KRS für das Jahr 1923 sind in der nebenstehenden Tabelle aufgeführt.

Der „passive Widerstand“ (Nichtbefolgung von Anordnungen und Verweigerung von Dienstleistungen und Lieferungen), mit dem die Bevölkerung auf die Besetzung des Ruhrge-

Wirtschaftstabelle für 1923.

Monat	Tag	Dollarstand in Mk.,	Handwerker-Spitzenlohn pr. Stunde		Fahrpreis für 2 Teilstrecken		Anzahl der versandt. Fahrscheine (ohne Zusatzscheine)
			Papier-Mk.	Gold-Mk.	Papier-Mk.	Gold-Mk.	
Januar	2.	7.260	330	0,19	60	0,03	513 971
Februar	1.	41.500	700	0,07	200	0,02	389 226
März	1.	22.800	1.800	0,33	500	0,09	421 669
April	1.	21.100	1.800	0,35	500	0,09	502 542
Mai	1.	31.700	1.800	0,23	500	0,06	643 733
Juni	1.	74.750	3.700	0,29	600	0,03	663 938
Juli	1.	160.000	12.000	0,31	1.000	0,02	18 884
August	1.	1.100.000	160.000	0,61	5.000	0,02	295 817
September	1.	9.700.000	2.300.000	0,99	200.000	0,08	508 637
Oktober	1.	242 Mill.	63 Mill.	0,90	10 Mill.	0,17	386 554
November	1.	130 Mrd.	15 Mrd.	0,48	2 Mrd.	0,06	259 335
Dezember	1.	4200 Mrd.	1050 Mrd.	1,05	400 Mrd.	0,40	288 570
Dezember	20.	4200 Mrd.	1050 Mrd.	1,05	300 Mrd.	0,30	

desolat: Belgische und französische Truppen hielten Duisburg seit März 1921 und das ganze Ruhrgebiet seit Januar 1923 besetzt. Dazu kamen die Reparationsforderungen und Demontagen, schließlich die zahlreichen Verhaftungen und Ausweisungen der Besatzungsmächte.

Sichtbarer Ausdruck der wirtschaftlichen Lage war die Inflation, die 1923 ein Ausmaß erreichte, das für spätere Generationen eigentlich nicht mehr vorstellbar ist. Die allgemeine Teuerung hatte bereits im Krieg begon-

Herbst 1922 an druckten alle Städte und Gemeinden sowie alle wichtigen Unternehmen eigenes Notgeld, in Duisburg (in seinen heutigen Grenzen) waren es allein 45 Institutionen. Das erste (Alt-)Duisburger Notgeld vom Oktober 1922 lautete noch auf 500 und 1.000 Mark, der Geldschein mit dem höchsten Wert von 50 Billionen Mark wurde am 25.9.1923 gedruckt. Bis zur Währungsreform am 16.11.1923, bei dem der Wert auf 1 Rentenmark gleich 1 Billion Papiermark festgelegt wurde, hatte allein

1919 – 1924

- ▶ **6.2.1919** Erster regelmäßiger Luftverkehr mit Flugzeugen in Deutschland zwischen Berlin und W eimar mit Luftpost.
- ▶ **29.5.1922** Baubeginn des Rhein-Main-Donau-Kanals, fertiggestellt 27.9.1921!
- ▶ **21.10.1924** In Berlin wird auf dem Pots-

damer Platz ein drei Meter hoher, fünfeckiger Verkehrsturm aus New York aufgestellt, mit einer Uhr, einer Kabine für den Verkehrspolizisten und Ampeln, mit dem der gesamte Verkehr auf diesem sehr komplizierten Verkehrsknotenpunkt geregelt wird.

Freiwillige Feuerwehr der KRS



biets reagierte, brachte das öffentliche Leben und die Wirtschaft allmählich zum Erliegen. Da die Reichsbahn im besetzten Gebiet praktisch nicht mehr fuhr, mussten die Straßenbahnen deren Verkehr mitübernehmen, nicht nur für Personen, sondern auch für den Gütertransport. Im Laufe des Frühjahrs 1923 wurden dann die Verkehrsverbote seitens der Besatzungsbehörden auch für die Straßenbahnen immer weiter verschärft, besonders nach dem Attentat auf der Hochfelder Eisenbahnbrücke. Vom 1. Juli bis 15.

August schließlich wurden alle Straßenbahnen vollständig stillgelegt. Auch noch nach Abbruch des passiven Widerstands im September wurden befristet und für einzelne Gesellschaften Straßenbahnstrecken außer Betrieb gesetzt.

Die vor allem von willkürlichen Repressalien geprägte Politik der französischen und belgischen Besatzungsmächte hatte für die KRS eine weitere, wenn auch nicht so gravierende Auswirkung: Da der Duisburger Oberbürgermeister Dr. Karl Jarres, der zugleich Vorsitzender des



Belegschaft Halle Mülheimer Straße, 1923
Aufsichtsrats der KRS war, von den Besatzungsbehörden Anfang Februar 1923 aus dem besetzten Gebiet ausgewiesen worden war, konnten die Aufsichtsratssitzungen nicht wie üblich in Ruhrort stattfinden, sondern mussten nach Elberfeld verlegt werden.

Gründung der Duisburger Straßenbahnen GmbH



Gemäß § 5 des Konzessionsvertrages in der Fassung vom 23.3./2.4.1896 hatte die Stadt Duisburg das Recht, die Duisburger Straßenbahnen der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahngesellschaft (Lokalbahn) zum Zwanzigfachen des Nettogewinns der letzten fünf Jahre zu übernehmen, und zwar 25 Jahre nach der Inbetriebnahme der Hochfelder Linien, d. h. zum 1. Januar 1923. Oberbürgermeister Dr. Jarres signalisierte bereits 1917 der Lokalbahn, dass die Stadt dieses Recht in Anspruch nehmen wollte. Auch wenn das Berliner Unternehmen seine grundsätzliche Bereitschaft erklärte, sich von seinem Duisburger Betrieb zu trennen, dauerten die Verhandlungen noch bis Ende 1924, ehe

man sich einigen konnte. Das lag zweifellos auch an den verworrenen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen, vor allem aber an den vielen juristischen und finanziellen Vorbehalten und Forderungen der Lokalbahn. Erschwerend kam hinzu, dass sich Jarres schon seit 1922 bemühte, alle Straßenbahngesellschaften des westlichen Ruhrgebiets, d. h. nicht nur die Duisburger und Hamborner, sondern auch die in Mülheim und Oberhausen, einschließlich der Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn, zu einem leistungsfähigen großen Verkehrsunternehmen zusammenzufassen.

Am 23. Dezember 1924 schließlich gründeten die Stadt Duisburg und die Lokalbahn zum 1. Januar 1925 die „Duisburger Straßenbahnen Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ als gemischtwirtschaftliches Unternehmen mit dem Geschäftssitz in Duis-

burg. Als Zweck der neuen GmbH wurde „die Übernahme und der Betrieb der bisher der Lokalbahn gehörigen Duisburger Straßenbahn sowie sonstiger Verkehrsunternehmen im Stadtgebiete und der Umgegend oder die Beteiligung an solchen“ definiert. Von den zwei Mill. Rentenmark Gesellschaftskapital übernahmen die Stadt 51 % und die Lokalbahn 49 %. Da die neue Gesellschaft die Straßenbahn von ihrem bisherigen Eigentümer kaufen musste, war ein Darlehen in Höhe von sechs Mill. Mark nötig, das sich Lokalbahn und Stadt nach dem Schlüssel 50,3 % zu 49,7 % teilten. Zusätzlich sicherte sich die Lokalbahn weiterhin einen wesentlichen Einfluss auf die Unternehmensentwicklung, indem sie durchsetzte, dass alle wichtigen Beschlüsse, z. B. über Tarife und neue Strecken, im Aufsichtsrat mit Zweidrittel-Mehrheit gefasst werden mussten.



Attentat auf Eisenbahn

Am 23. Juni 1923 wurde auf der Hochfelder Eisenbahnbrücke ein Attentat auf einen unter der Régie der Besatzungsbehörden fahrenden Zug verübt, bei dem acht Belgier getötet wurden. Die Täter konnten nicht ermittelt werden. Die Besatzungsmacht reagierte mit einer Reihe von Repressalien gegen die gesamte Duisburger Bevölkerung: Geiselnahme angesehener und unbescholtener Bürger, Geldbuße für die Stadt Duisburg, Beschlagnahme von Wohnungen, Schulen und Werkseinrichtungen, Ausgehbeschränkungen, Verbot, nach 20 Uhr Fenster zu öffnen, auch bei der herrschenden extrem schwülen Witterung.

Ein neues Verkehrsmittel

In Duisburg dauerte es bis 1925, ehe das neue Verkehrsmittel Autobus (Kraftverkehr, Kraftomnibus) eingeführt wurde, und damit sogar länger als im linksrheinischen Umland, wo die Moerser Kreisbahnen seit 1920 Buslinien betrieben. Es war zwar einfacher und billiger, eine Bus- anstelle einer Straßenbahnlinie einzurichten, denn das teure und aufwendige Verlegen der Schienen und Oberleitungen entfiel. Mit einer Buslinie konnte man also schneller und flexibler auf neue oder sich verändernde Verkehrs-

bedürfnisse reagieren. Aber der Unterhalt war wesentlich teurer, ein Bus verbrauchte viel Kraftstoff und hatte einen hohen Reifenverschleiß. Zudem konnten Busse längst nicht so viele Fahrgäste befördern wie Straßenbahnen.

Die erste Buslinie in Duisburg – vom Hauptbahnhof Duisburg über Ruhr-



Zweiachser der Kraftverkehr Duisburg-Hamborn GmbH

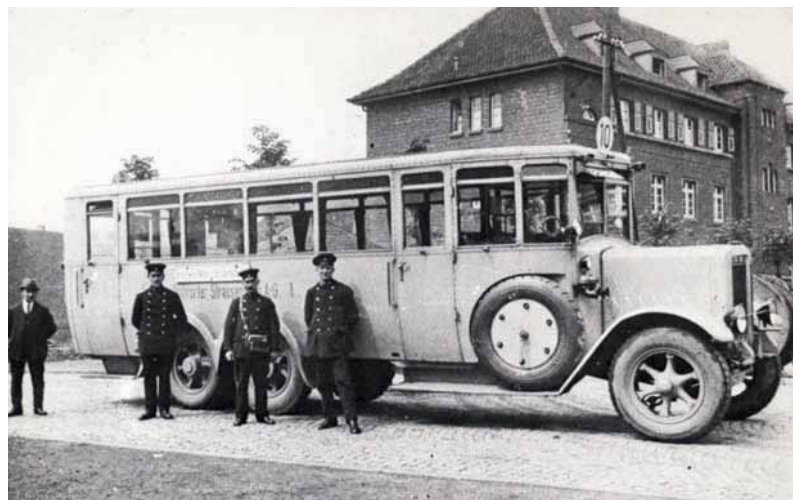
ort zum Bahnhof Hamborn – nahm am 1. April 1925 ihren Betrieb auf, die zweite folgte am 3. Mai mit denselben Endpunkten, führte aber über Meiderich. Beide Linien wurden gemeinsam von den Städten Duisburg und Hamborn betrieben, jeweils mit eigenen Fahrzeugen. Außerdem gab es noch den Gemeinschaftsverkehr mit der Stadt Oberhausen zwischen Bissingheim und Hauptbahnhof Oberhausen; der Betrieb auf dem nördlichen Teil vom Hauptbahnhof Duisburg an musste aber schon im Frühjahr 1926 wegen Unrentabilität wieder eingestellt werden. Die Kreis Ruhrorter Straßenbahn (KRS) eröffnete am 18. Juni 1925 eine Buslinie Beeckerwerth-Meiderich-Oberhausen, ebenfalls im Gemeinschaftsver-



Parade der Hamborner Busse 1926



Modell des wahrscheinlich ersten motorisierten Omnibusses in Deutschland (Benz, 2650 ccm, 5 PS, Höchstgeschwindigkeit 20 km/h), der am 18. März 1895 zum ersten Mal die Strecke Siegen-Netphen-Deuz fuhr.



Dreiachsiger Personen-Kraftwagen der KRS

1925

► **31.8.1925** An der Stadtgrenze zwischen Essen und Mülheim beginnen die Arbeiten für den Flughafen Essen/Mülheim.





Hamborn, Duisburger Straße

kehr mit Oberhausen. Und auch die 1924 gegründete Niederrheinische Automobilgesellschaft mbH NIAG (an der die Stadt Duisburg mit 10.000 Mark beteiligt war) berührte Duisburg mit drei ihrer Linien: Duisburg-Kevelaer (28. Mai 1925), Duisburg-Venlo (13. September 1925), Moers-Duisburg (1. Februar 1928).

Am 28. September 1925 gründeten Stadt Duisburg, Duisburger Straßenbahnen GmbH (DS) und KRS zum 1. Oktober 1925 die „Kraftverkehr Duisburg Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ und übertrugen ihre bestehenden Autobuslinien auf das neue Unternehmen. Am Kapital der

Kraftverkehr Duisburg GmbH in Höhe von 100.000 Mark beteiligten sich die Stadt mit 52 %, die DS mit 28 % und die KRS mit 20 % (Anteile Ende

Hamborn, Verwaltungsgebäude Vereinigte Stahlwerke und Thyssen-Gasometer



1931: Stadt 68 %, DS 17 % und KRS 15 %). Der Regiebetrieb „Hamborner Autobus“ der Stadt Hamborn blieb weiterhin unabhängig. Erst nach der Kommunalreform 1929 über-

trug die Stadt den Hamborner Autobus im Oktober 1931 auf das nun als „Kraftverkehr Duisburg-Hamborn GmbH“ firmierende Busunternehmen.



Ein etwas neueres Modell – Krupp/Mustang, Baujahr 1951



Hamborner Betriebshof, Autobuswerkstatt, 1928

Die Deutschlandfahrer in Duisburg.

Die letzte Etappe Dortmund-Köln.
Duisburg, 13. März.

Die ersten Fahrer der Deutschlandfahrt des A.D.A.G. kamen heute früh bei Schneegestöber mit einhundert Verspätung um 8,30 Uhr an der Monning an. Trotz des Schneereisens hatte sich eine große Menschenmenge auf den Straßen, die von den Fahrern passiert werden mußten, angesammelt. Die Teilnehmer an der Fahrt wurden durch den Vertreter des Kreisbürgermeisters Dr. Karres, den Bürgermeister Dr. M a i e r a, begrüßt, der bedauerte, daß die Stadt Duisburg sie nur in so einfacher Art, durch Hilfen der Stadt- und Landesläden, betreffen könne, da zu anderen Begrüßungsfeierlichkeiten der kurze Aufenthalt der Fahrer keine Gelegenheit gebe. Nach etwa 10 Minuten Aufenthalt wurden die Fahrer von der Monning wieder abgelassen.

Von Duisburg bis Düsseldorf.

Die Fahrt durch die Stadt fand ebenfalls die lebhafteste Anteilnahme der Bevölkerung. Die

ADAC Deutschlandfahrt 1925

Die Internationale ADAC Deutschlandfahrt 1925, ein Vergleichskampf in zehn Motorradklassen, begann am 1. März 1925 in Köln. Das Foto zeigt die Teilnehmer auf der Düsseldorfer Landstraße in Hückingen, der Zeitungsausschnitt ist dem Duisburger General-Anzeiger vom 12.3.1925, Abendausgabe, entnommen.



Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn GmbH – Eigentümerwechsel als Konstante der Unternehmensgeschichte

Seit 1908 befanden sich die Geschäftsanteile der Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn GmbH (DDK) in Höhe von nominal 1,5 Mill. Mark in den Händen der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahngesellschaft (ALSAG), die sie vom RWE übernommen hatte; das RWE hatte seinerseits 1905/06 die Kleinbahn von den Unternehmensgründern Wilhelm von Tippelskirch und Gesellschaft für elektrische Unternehmungen erworben. Um ihren Einfluss auf den öffentlichen Nahverkehr zu verstärken, kaufte die Stadt Duisburg am 22. Oktober 1913 die DDK von der ALSAG zum Tageswert von 2,1 Mill. Mark.

Am 27. Mai 1925, im Zusammenhang mit den Plänen für den Ausbau der Kleinbahn zur Schnellbahn, gab es erneut eine Änderung der Besitzverhältnisse: Von dem nach der Währungsreform 1924 auf 500.000 Reichsmark festgelegten Kapital trat die Stadt Duisburg die Hälfte an die Stadt Düsseldorf ab. Acht Jahre später, im Januar 1933, zog sich Düsseldorf wieder aus der DDK zurück. Nachdem Duisburg zunächst einen Anteil von 25.000 Mark an die Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke-AG (ALOKA) abgetreten hatte (eine Bestimmung des Gründungsvertrages der Duisburger Straßenbahnen GmbH), wurde das Grundkapital der DDK von 500.000 auf 250.000 Mark herabgesetzt. Das geschah, indem der Anteil Düsseldorfs eingezogen wurde gegen Übertragung von Gesellschaftsvermögen (Oberleitung und Gleisanlagen bis Wittlaer, Grundstücke und Gebäude in Düsseldorf und Kaiserswerth, die Hälfte des Wagenparks) auf die Stadt Düsseldorf. Damit war die DDK zu 10 % im Besitz der ALOKA und zu 90 % im Besitz der Stadt Duisburg.

Vermischte Nachrichten



Juni 1926: Straßenbahnfahrer der Kreis Ruhroter Straßenbahn geleiten ihren Kollegen, Betriebsrat Paul Müller († 21.6.1926), zur letzten Ruhe.



1927: Mitarbeiter der Kreis Ruhroter Straßenbahn feiern ihr 25-jähriges Dienstjubiläum.



3.9.1927: Bei dem Motorbootrennen auf dem Rhein zwischen Duisburg und Düsseldorf siegt Fritz von Opel mit seinem Rennbolide Opel II, dem derzeit zweitschnellsten Motorboot der Welt.



7.5.1928: Die neue Linie L der Kreis Ruhroter Straßenbahn von Beeck nach Beeckerwerth wird feierlich in Betrieb genommen.



Februar 1929: Straßenbahner auf dem Eis; im Winter 1929 ist der Rhein vollständig zugefroren.



1929: In der Ecke Tonhallen/Friedrich-Wilhelm-Straße gibt es neuerdings eine Tankstelle.



Betriebshof Am Grunewald 1928

Nur fünf Jahre später und fast genau 40 Jahre nach ihrer Gründung hörte die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn GmbH auf zu existieren: Am 5. April 1938 verkauften beide Anteilseigner ihre Geschäftsanteile an der Gesellschaft für 708.282,38 Mark an die Duisburger Straßenbahnen GmbH, die die DDK auf das eigene Unternehmen umwandelte.

1926 – 1929

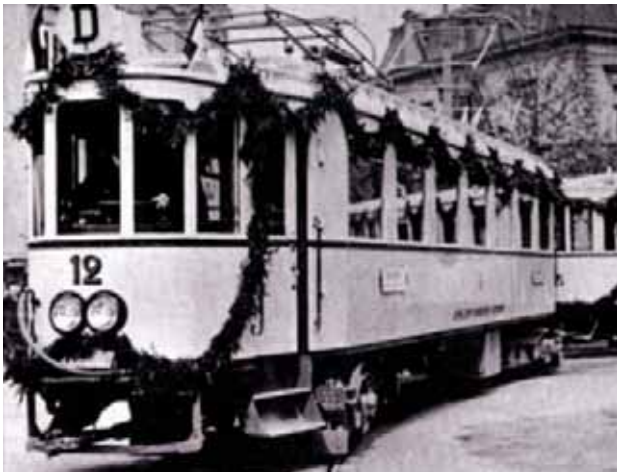
► **6.1.1926** Gründung der Deutsche Luft Hansa AG mit Sitz in Köln nach Fusion mehrerer deutscher Fluggesellschaften. ► **1927** Eröffnung des Nürburgrings als Rennstrecke. ► **21.5.1927** Charles A. Lindbergh überfliegt den Nordatlantik in West-Ost-Richtung. ► **15.7.1927** Paul Bäumer, be-

kannter Jagdflieger aus Meiderich, stirbt. ► **1.9.1927** Vereinheitlichung der Verkehrszeichen in den Ländern des Deutschen Reichs. ► **27.11.1929** Max Valier unternimmt einen Rennversuch mit seinem Raketenauto auf dem Kalkweg (Foto rechts).



Von der Straßenbahn zur Schnellbahn: Die Linie „D“

Die Städte Düsseldorf und Duisburg befassten sich bereits 1920 mit Überlegungen, die Straßenbahn zwischen ihren Städten zu beschleunigen. Die im Volksmund liebevoll (oder auch wegen ihrer zahlreichen Pannen und häufigen Unzuverlässigkeit spöttisch)



Eröffnung der Linie „D“

genannte „Kurz- und Klein“-Bahn genügte nicht mehr den Anforderungen und behinderte zunehmend das steigende Verkehrsaufkommen auf der Provinzialstraße. Auch wenn sich beide Städte grundsätzlich darauf verständigten, Bau und Betrieb einer neuen Bahn zu gleichen Teilen zu übernehmen, dauerte es noch sechs Jahre, ehe die „D“ ihre erste Fahrt antreten konnte. Inflation, Besatzung und überregionale Pläne einer „Rheinisch-Westfälischen Städte-schnellbahn Köln-Dortmund“ (die allerdings so nie verwirklicht wurden) verhinderten eine frühere Realisierung.

Im März 1924 schließlich einigten sich beide Stadtverwaltungen auf den Umbau der Kleinbahn nach dem Vorbild der Düsseldorf-Krefelder Fernlinie der Rheinbahn; die Bauar-

beiten wurden im August 1925 aufgenommen. Die neue Strecke begann in Düsseldorf am Graf-Adolf-Platz (und führte damit im Gegensatz zur Kleinbahn bis in die Düsseldorfer Innenstadt) und endete in Duisburg an der Saarstraße. Abseits der Stadt-

zentren, zwischen Uerdinger Straße in Düsseldorf und dem Neuen Friedhof in Duisburg, erhielt die Bahn auf freiem Feld eine völlig neue, zweigleisige Trasse, um mit entsprechender Geschwindigkeit ohne Behinderung für und durch den Straßenverkehr fahren zu können. Am 1. Mai 1926 begann der reguläre Betrieb; tags zuvor war die

Bahn unter großer Anteilnahme der Bevölkerung feierlich eingeweiht worden, als geschmückte Wagen mit Honoratioren und Gästen von Duisburg nach Düsseldorf gefahren waren. Die Betriebsführung der Fernlinie lag je zur Hälfte bei der Duisburger Straßenbahnen GmbH und der Rheinischen Bahngesellschaft.

Die neue Schnellbahn erhielt die Linienbezeichnung „D“; sie verkehrte alle 30 Minuten, hielt im Fernverkehr allerdings nicht an allen Haltestellen. Die Fahrzeit betrug bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h 63 Mi-



di Zur Nachahmung empfohlen. Die Verwaltung der Kreis Ruhrorter Straßenbahn gibt während der kalten Tage jedem Fahrer und Schaffner täglich zwei Gutscheine für zwei Tassen Milch, Kaffee oder Fleischbrühe. Die Gutscheine können bei Wirten an den Endstellen der einzelnen Linien, wo das Personal kurzen Aufenthalt hat, in Zahlung gegeben werden. Diese recht soziale Einrichtung verdient Anerkennung.
di Die Stelle des Eisstellers immer noch vorhanden.

Rhein- und Ruhrzeitung, 14.2.1929

nuten; zum 1. März 1934 wurden als Höchstgeschwindigkeit 60 km/h erlaubt, die Fahrzeit konnte dadurch auf 54 Minuten reduziert werden. Den Vorortverkehr bedienten zwei neue Linien, von Düsseldorf Hauptbahnhof bis Kaiserswerth und in Duisburg von Huckingen bis in die Innenstadt (Linie 9). Auch der Wagenpark wurde vollständig erneuert, mit



Die Linie „D“ in Huckingen am Angerbach eleganten vierachsigen Trieb- und Beiwagen. Am Grunewald wurden die seit 1913 bestehende Umformstation und die Wagenhalle zum neuen Hauptbetriebshof ausgebaut; das alte Depot der Kleinbahn in Kaiserswerth konnte die neuen größeren Wagen nicht aufnehmen und die Anlagen dort wurden nach und nach stillgelegt und abgerissen.



Ein Wasserflughafen in Duisburg

Seit 1925 führten die Städte Duisburg und Rotterdam Verhandlungen mit dem Ziel, beide Städte mit einer (Wasser-)Fluglinie zu verbinden. Nachdem sich auch Köln angeschlossen hatte und alle wirtschaftlichen und organisatorischen Fragen geklärt waren, begann am 16. Mai 1927 der offizielle Flugbetrieb Köln-Duisburg-Rotterdam mit zwei einmotorigen Flugzeugen des Typs Junkers F-13. Der Duisburger Wasserflughafen lag an der Rheinlust in Wanheim. Da sich die Fluglinie entgegen den Erwartungen nicht rentierte, wurde sie bereits zum 30. September 1927 wieder eingestellt.

Sechs Verkehrsunternehmen in Duisburg: Zwang zur Zusammenarbeit

Mit der Kommunalreform vom 1. August 1929 entstand eine neue Großstadt: Hamborn wurde mit Duisburg zusammengelegt und Huckingen, Serm, Mündelheim, Rahm, Großenbaum und Buchholz eingemeindet. Sie führte bis 1935 den Namen Duisburg-Hamborn, danach wieder (nur) Duisburg. Die Kommunalreform bot auch neue Möglichkeiten, wenigstens auf lokaler Ebene die schon lange bestehenden und weitergehenden Pläne zu realisieren, die Straßenbahn- und Busunternehmen des westlichen Ruhrgebiets zusammenzufassen und sich daraus ergebende Synergieeffekte zu nutzen. Treibende Kraft hinter all diesen Plänen war – wie schon bei der Kommunalreform – Duisburgs Oberbürgermeister Dr. Karl Jarres.



Der Duisburger Verkehrsverein an der Saarstraße 1931

Im Frühjahr 1930 konnte bei den Anteilseignern der sechs Duisburger Unternehmen wenigstens grundsätzliche Einigung darüber erzielt werden, eine Einheitsgesellschaft zu bilden. Als Übergangslösung wurde zum 1. Januar 1931 eine Direktorialkonferenz aus allen Vorständen bzw. Geschäftsführern der sechs Betriebe gebildet, die als Gesamtvorstand fungieren sollte. Außerdem übernahm am 1. Mai 1930 die Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG die Betriebsführung der Hamborner Straßenbahn; im Oktober 1931

Verwaltungsbericht Stadt Duisburg-Hamborn für das Jahr 1929

8. Straßenbahnen und Autobusse.

Der Stand des Straßenbahn- und Autobuswesens in Duisburg-Hamborn ergibt sich aus der folgenden Aufstellung:

	Besitzer	Spurweite	Ungefährer Stand 1929		
			Betriebslänge	Zahl der befrist. Personen in Mill.	Zahl der beschäftigten Personen
1. Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn G. m. b. H.	Städte Düsseldorf u. Duisburg-Hamborn	Normalspur 1,435 m	32 km	7,5	950
2. Duisburger Straßenbahnen G. m. b. H.	Stadt Duisburg-Hamborn und Allgemeine Vokalbahn und Kraftwerke A. G.	—	31 km	32	
3. Kreis Ruhrorter Straßenbahn A. G.	Stadt Duisburg-Hamborn, RWE, Stadt- und Landkreis Dinslaken	Schmalspur 1,00 m	44 km	14	500
4. Hamborner Straßenb.	Stadt Duisburg-Hamborn	—	25 km	7	200
5. Hamborner Autobus	(Städt. Betrieb)	—	—	1	30
6. Kraftverkehr Duisburg G. m. b. H.	Stadt Duisburg-Hamborn, Duisburger Straßenbahn, Kreis Ruhrorter Straßenbahn	—	zusammen 40 km	1	30

1: je 50%, 2: 51%, 49%, 3: 64,4%, 31,7%, 3,9%. 6: 52%, 28%, 20%.

wurden die beiden Busbetriebe zusammengelegt.

Zwei Jahre später war die anfängliche Begeisterung verfliegen und alle weitergehenden Einigungsbestrebungen wurden erst einmal verschoben. Auch die Direktorialkonferenz wurde zum Ende des Jahres 1932 aufgelöst und damit die gemeinsame Verwaltung aller Betriebe wieder beendet. Die Verschmelzung scheiterte u.a. daran, dass das RWE Gegenleistungen für die Eingliederung der defizitären Hamborner Straßenbahn forderte, z. B. die Überlassung der Stromversorgung von Meiderich, was die Stadt nicht zuge-



Die Do X, das größte Flugboot seiner Zeit, wassert am 6. September 1932 an der Mühlenweide in Ruhrort.

stehen konnte. Außerdem war wohl das Problem der steuerlichen Mehrbelastung (die Hamborner Straßenbahn war abgaben- und steuerfrei) des geplanten Gemeinschaftsunternehmens noch nicht zu lösen.



Rhein- und Ruhrzeitung, 28.11.1931

Es sollte noch bis 1940/41 dauern, ehe die Pläne von Jarres endlich umgesetzt wurden. Bis dahin musste sich Duisburg mit bescheidenen Fortschritten zufriedengeben: der Zusammenlegung der Busbetriebe, einer Angleichung der Tarife und der Einführung des Stadtfahrscheins, mit dem man für 60 Pfennig das ganze Stadtgebiet von Nord nach Süd durchfahren und dabei dreimal umsteigen konnte.



1930 – 1937

► **1930** Das Transportflugzeug Ju 52 („Tante Ju“) der Junkers-Werke geht in Dienst.
► **1933** Die Essener Firma Krupp baut den ersten luftgekühlten Dieselmotor für Automobile.
► **21.3.1934** Am Kaiserberg beginnen die Arbeiten an der Reichsautobahn.

► **1936** Rheinbrücken zwischen Krefeld und Mündelheim und zwischen Hochfeld und Rheinhausen freigegeben.
► **6.5.1937** Luftschiff LZ 129 „Hindenburg“ bei der Landung in Lakehurst durch Feuer zerstört.

Die Königstraße um 1935

Gleichschaltung: Duisburgs Verkehrsbetriebe nach der Machtübernahme



Wie Straßenbahnen zur Parteipropaganda benutzt wurden, zeigt dieses Foto aus dem Jahr 1936

Wichtigstes Ziel der NSDAP in Duisburg unmittelbar nach der Machtergreifung 1933 war es, alle kommunalen Einrichtungen unter ihre Kontrolle zu bringen und deren leitendes Personal durch verdiente Parteigenossen zu ersetzen. Instrument

sozialdemokratische Mitarbeiter (§ 4), entlassen werden.

Es gibt leider keine Unterlagen mehr darüber, in welchem Umfang Arbeiter und Angestellte im Fahrdienst und in den Werkstätten von Säuberungen betroffen waren. Etwas besser dokumentiert ist die Situation bei den leitenden Angestellten: Allein bei der Kraftverkehr Duisburg-Hamborn GmbH wurden Anfang April 1933 acht von 13 Bauräten wegen „Unregelmäßigkeiten im Amt“ verhaftet. Begleitet wurden die Verhaftungen und Entlassungen von



Spielmanszug der Hamborner Straßenbahn 1935

zur Ablösung oder Entlassung missliebiger Mitarbeiter im öffentlichen Dienst war das Gesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums vom 7. April 1933. Danach konnten Beamte und Angestellte, die älter als 60 Jahre oder „entbehrlich“ waren, in den Ruhestand versetzt (§ 6) und jüdische (§ 3) sowie „politisch unzuverlässige“, d. h. kommunistische oder

einer Hetzkampagne in der nationalsozialistischen Presse unter dem Motto „Ein typischer Bonzenbetrieb –

–



Nach der Fertigstellung des neuen Duisburger Hauptbahnhofs am 23.3.1934 erhielt auch die „D“ eine neue Endhaltestelle in Duisburg, in Tieflage vor dem Bahnhof, mit Rampe von der Königstraße und Treppen vom Bahnhofsgebäude. Als 1955 an dieser Stelle die Nord-Süd-Straße (heute die A 59) gebaut wurde, verlegte man die Endhaltestelle in die Mercatorstraße.



Un glaubliche Zustände beim Kraftverkehr Hamborn“. Der Direktor der Duisburger Straßenbahnen GmbH, Julius Schrimppf, wurde entlassen, obwohl die gegen ihn erhobenen Anschuldigungen nicht haltbar waren. Und auch der neuen Führung nicht genehme Mitglieder der Aufsichtsräte wurden gegen verlässliche Parteigenossen ausgetauscht, u. a. der zum Rücktritt gezwungene Oberbürgermeister Dr. Karl Jarres.



Der „Schienenzeppelin“ in Duisburg

Versuche, den Propellerantrieb auch für Schienenfahrzeuge zu nutzen, gab es seit 1916. Doch erst Franz Kruckenberg (1882–1965) gelang die Entwicklung eines nahezu serienreifen Wagens: Sein Schienenzeppelin war in der beim Luftschiffbau bewährten Leichtbauweise gebaut; für den Antrieb sorgte ein 600-PS-Flugzeugmotor mit einem Propeller. Bei der ersten Fahrt zwischen Hamburg und Berlin am 10. Mai 1931 wurde mit 230 km/h ein Weltrekord aufgestellt, der 25 Jahre halten sollte. Auf seiner Rundfahrt ins westliche Industriegebiet fuhr der „Schienenzeppelin“ am 28. Juni 1931 auch durch Duisburg. Da die Reichsbahn sich mit dem neuen Antriebssystem nicht anfreunden konnte, wurde es nicht weiter verfolgt.

Die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG



Zustimmungsvertrag vom 12./23.10.1940

Als die Stadt und die übrigen Anteilseigner 1932 ihre Bemühungen um eine Zusammenführung aller Duisburger Verkehrsbetriebe einstellten, war dieses Vorhaben damit nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben. Es gab weitere kleine Schritte auf dem Weg zur Vereinigung, so vor allem 1938 die Verschmelzung der Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn GmbH auf die Duisburger Straßenbahnen GmbH (DS) und im Anschluss daran die Zusammenlegung der kaufmännischen und juristischen Abteilungen der DS und der Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG (KRS, einschließlich der Hamborner Straßenbahn). Und nachdem 1939 erneut

ein Gutachten über die Bewertung aller Verkehrsanlagen erstellt und die Bedingungen der Beteiligung der Allgemeinen Lokalbahn- und Kraftwerke-AG (ALOKA oder Lokalbahn) ausgehandelt waren, konnte die Gründung der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) zum 1. Januar 1940 stattfinden.

Die Gründung der DVG erfolgte durch Gesellschafterbeschluss auf der Gesellschafterversammlung der DS am 10. Mai 1940, auf der zuvor die Erhöhung des Stammkapitals von zwei auf sechs Mill. Mark beschlossen worden war. Zur Gründung gehörte außerdem eine Reihe von Verträgen. Der wichtigste war der Gesellschaftervertrag zwischen Stadt Duisburg und ALOKA, unterzeichnet am 30. August/12.

Oktober 1940. Dort heißt es in § 1: „Die beiden Gesellschafter beschließen die Vereinigung aller Duisburger Verkehrsbetriebe durch Einbringung der Kreis Ruhrorter Straßenbahn A.G., Hamborner Straßenbahn, Kraftverkehr Duisburg G.m.b.H. in die Duisburger Straßenbahnen G.m.b.H. zu einer einheitlichen Verkehrsgesellschaft unter der Firma ‚Duisburger Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft (DVG)‘. Damit wird die schon lange angestrebte einheitliche Verkehrsbedienung im Groß-Duisburger Gebiet verwirklicht.“ ALOKA und DVG schlossen dann einen Betriebsüberwachungsvertrag (30. August/23. Oktober 1940), mit dem die DVG der Lokalbahn „als Fachge-

sellschaft für Verkehrswesen ... die Betreuung, Beratung und Unterstützung der DVG“ übertrug. Damit sicherte sich die Lokalbahn auch weiterhin ein Mitwirkungsrecht bei allen wichtigen Entscheidungen der DVG. Des Weiteren unterzeichneten Stadt Duisburg und DVG einen Zustimmungsvertrag (12./23. Oktober 1940), mit dem die Stadt alle Konzessionen der alten Verkehrsgesellschaften auf die DVG übertrug und gleichzeitig bis zum 31. Dezember 1965 verlängerte. Die ersten und letzten Paragraphen dieses Vertrages sind links wiedergegeben, ebenso das als Anlage dazugehörige Verzeichnis der auf die DVG übernommenen Straßenbahn- und Buslinien. Schließlich vereinbarten Stadt, DVG



Stadtsicht vor der Zerstörung durch den Krieg

und Lokalbahn am 10. Oktober 1940, dass alle in diesen Verträgen genannten Abmachungen unverändert gelten sollten, wenn auch die KRS auf die DVG verschmolzen sein würde. Die Verhandlungen über die Bedingungen, nach denen auch die KRS in die neue Gesamtgesellschaft einbezogen werden sollte, waren zum Zeitpunkt der Gründung der DVG noch nicht



1938 – 1942

► **1938** Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk veröffentlicht in Essen seinen ersten „Generalverkehrsplan für den Ruhrkohlenbezirk“. ► **30.10.1938** Der Mittellandkanal ist fertiggestellt. ► **1939** In Deutschland sind 3.065 km Autobahn fertiggestellt.

► **28.2.1940** Das größte Passagierschiff der Welt, die „Queen Elizabeth“, läuft zu ihrer Jungfernfahrt nach New York aus. ► **1.7.1940** Einführung einer obligatorischen Haftpflichtversicherung für Autohalter im Deutschen Reich.

abgeschlossen. Erst mit dem Verschmelzungsvertrag zwischen DVG und KRS vom 28. April 1941 und dem Beschluss der Hauptversammlung der KRS vom 14. Mai 1941 wurde die KRS rückwirkend zum 1. Januar 1941 auf die DVG verschmolzen. Damit war sie nach mehr als 47 Jahren erloschen.

Zeitgleich mit der Verschmelzung DVG/KRS wurde das Grundkapital der DVG auf 10 Mill. Mark erhöht, unterteilt in 1.000 Aktien zu je 10.000 Mark. Davon übernahmen die Stadt Duisburg 508, die Lokalbahn 370, die Stadt Dinslaken und der Landkreis Dinslaken je eine und die Rheinisch-Westfälische Straßen- und Kleinbahnen GmbH (RWB) 120. Die RWB hatte 1935 als Konzerntochter des RWE die Beteiligung des RWE an der KRS übernommen. In der DM-Eröffnungsbilanz wurde das Grundkapital auf 10 Mill. DM umgestellt.

Am 27. Juli 1956 schlossen Stadt und Lokalbahn einen neuen Gesellschaftervertrag, der zum 1. Januar 1957 in Kraft trat. Anlass war das Ausscheiden der RWB, deren Aktien die Stadt übernahm, außerdem übertrug auch die Lokalbahn der Stadt weitere Anteile, so dass sich der Aktienbesitz deutlich verschob: Die Stadt Duisburg hielt nun 738 und die Lokalbahn 260 Aktien (entsprechend 73,8 %, 26 %, je 0,1 % für Stadt und Landkreis Dinslaken). Der neue Gesellschaftervertrag war bis zum 31. Dezember 1999 befristet, Zustimmungs- und Betriebsüberwachungsvertrag wurden entsprechend ebenfalls zu diesem Datum verlängert.

Weil die DVG nur wenige Aktionäre hatte und die Gründung während des Krieges erfolgt war, beschlossen alle Beteiligten, auf die Ausgabe gedruckter Aktien zunächst zu verzichten; stattdessen wurden für die Anteilseigner Zwischenscheine ausgestellt. Dabei ist es geblieben, es gibt auch heute noch keine Aktien der DVG.

Verzeichnis der in die DVG 1940/41 aufgenommenen Verkehrslinien

I. Von der Duisburger Straßenbahnen GmbH

Linie 1	Hauptbahnhof-Ruhrort Friedrichsplatz
Linie 2	Hochfeld-Broich-Mülheim Rathaus
Linie 3	Grunewald-Marientor-Werthäuser Straße
Linie 3E	Steinbruch-Hauptbahnhof-Marientor
Linie 5	Schifferstraße-Neuenkamp Rheindeich
Linie 6	Kaiserberg-Hauptbahnhof-Ruhrort Friedrichsplatz
Linie 8	Hauptbahnhof-Kulturstraße-Hüttenheim
Linie 9	Huckingen-Aakerfährrücke-Meiderich Bahnhof
Linie D	Hauptbahnhof-Düsseldorf Adolf-Hitler-Platz
Linie 16	Kraftverkehrslinie Neudorf (stillgelegt)

II. Von der Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG

Ring-Linie	Ruhrort-Meiderich-Laar-Ruhrort
G-Linie	Ruhrort-Hamborn Weseler Straße
L-Linie	Beeck Denkmal-Beeckerwerth
M-Linie (24)	Meiderich Baustraße-Hamborn Weseler Straße
K-Linie (23)	Hamborn Weseler Straße-Holten Bahnhof
D-Linie	Meiderich Bahnhof-Dinslaken Bahnhof
W-Linie	Walsum Schwan-Walsum Fährstraße
R-Linie	Walsum Aldenrade-Holten Markt
V-Linie	Dinslaken Bahnhof-Schacht Lohberg
N-Linie	Dinslaken Bahnhof-Hiesfeld Badeanstalt

III. Von der Hamborner Straßenbahn

Linie 21	Alsum-Oberhausen Buschhausen
Linie 22	Hamborn Weseler Straße-Hamborn Norbertuskirche
Linie 23 (K)	Hamborn Weseler Straße-Holten Bahnhof
Linie 24 (M)	Hamborn Weseler Straße-Meiderich Baustraße
Linie H	Hamborn Schacht 2/5-Holtener Straße (stillgelegt)

IV. Von der Kraftverkehr Duisburg GmbH

Linie 10	Hauptbahnhof-Hamborn-Ruhrort-Hauptbahnhof
Linie S	Schnellverkehr Hauptbahnhof-Hamborn-Hauptbahnhof (stillgelegt)
Linie W	Dinslaken-Wesel (stillgelegt)
Linie 18	Hamborn-Oberhausen-Meiderich Bahnhof
Linie 14	König-Heinrich-Platz-Wedau-Bissingheim
Linie 15	Hamborn Altmarkt-Sterkrade-Biefang (stillgelegt)
Linie 17	Querverbindung Duissern-Neudorf-Hochfeld
Linie K	Duisburg Hauptbahnhof-Krefeld Hauptbahnhof
Theater-Wagen	Neumühl-Hamborn Apollo-Theater (stillgelegt)
Werkverkehr	Hamborn-Ruhrort-Huckingen (Mannesmannröhren-Werke)
Werkverkehr	Hamborn-Ruhrort-Großenbaum (Mannesmannröhren-Werke)



Kein Brückenzoll mehr auf Duisburgs Brücken

Auf den großen Rhein- und Ruhrbrücken in Duisburg musste seit deren Freigabe für den Verkehr von jedem Benutzer Brückengeld bezahlt werden (sogar auf dem Fußgängersteg der Hochfelder Eisenbahnbrücke), seien es Fußgänger, Reiter, Fuhrwerke, Vieh, Straßenbahn oder Autos. Nach und nach wurden einzelne Benutzergruppen, angefangen mit Kindern, Handkarren und Fahrrädern, von der Maut befreit, bis vom 1. März 1942 an auf Ministererlass endgültig alle Brücken im Reich und damit auch alle Duisburger Brücken ohne Zahlung eines Brückenzolls überquert werden konnten.



Betriebshof Grunewald Juli 1942



Depot Mülheimer Straße Oktober 1944

Der Zweite Weltkrieg: Mangel und Zerstörung

Wie schon im Ersten hatten die Verkehrsbetriebe auch im Zweiten Weltkrieg unter Material- und Arbeitskräftemangel zu leiden. Genauso wie nach 1914 waren Rohstoffe rationiert und die Rüstungsindustrie hatte absoluten Vorrang. Der Austausch abgenutzten Materials und auch notwendige Reparaturen mussten oft unterbleiben, weshalb der Zustand von

Fahrzeugen und Schienen immer schlechter wurde. Außerdem mangelte es an Kraftstoff und Reifen, der Busverkehr der DVG musste daher eingeschränkt werden. Da ein Teil der Mitarbeiter zum Kriegsdienst eingezogen war (am 1. Januar 1944 z. B. 409 von 1.376), setzte die DVG seit 1940 auch wieder Frauen im Fahrdienst ein.

Viel gravierender waren jedoch die Auswirkungen des Bombenkrieges. Die ersten Bomben fielen im Mai 1940 auf Duisburg, die wirklich zermürbenden Flächenbombardements begannen drei Jahre später, und die großen Angriffe im April und Mai 1943, am 22. Mai 1944 und vor allem am 14./15. Oktober 1944 legten die Stadt in Schutt und Asche. Beschädigte Gleise und Oberleitungen waren noch verhältnismäßig leicht zu reparieren (vorausgesetzt, es gab Material). Viel schlimmer waren die Schäden an Gebäuden und Fahrzeugen. Völlig zerstört wurden die gesamten Anlagen in Meiderich und Walsum, ebenso Verwaltungsgebäude und Wagenhallen an der Mülheimer Straße sowie die Werkstätten stark in Mitleidenschaft gezogen waren. Im Betriebshof Hamborn waren die Werkstätten betroffen, während die Anlagen in Speldorf nur leicht beschädigt wurden. Ebenso groß waren die

Verluste bei den Fahrzeugen: Von den 212 Trieb- und den 162 Beiwagen Ende 1938 waren im Mai 1945 52 bzw. 61 vernichtet und 133 bzw. 78 schwer beschädigt. Außerdem waren 20 Busse und ein Anhänger zerstört. Zur Beseitigung der Bombenschäden setzte die DVG wie auch die Industrie und die Verwaltungen ausländische Arbeiter ein, die in einem Lager am Grunewald untergebracht waren.

Nach dem großen Bombenangriff im Oktober 1944 wurden Direktion und kaufmännische Abteilung nach Sünna in Thüringen verlagert, erst Ende Juni 1945 kehrten sie zurück. Als im Februar 1945 die Alliierten den Rhein erreichten und der Artilleriebeschuss der Stadt begann, wurde die Lage in der Stadt immer chaotischer und gefährlicher und schließlich der gesamte Fahr- und Werkstättenbetrieb auf Anordnung der Gauleitung und des Oberbürgermeisters im Schmalspurnetz am 23. März und im Regelspurnetz am 26. März 1945 stillgelegt.



Schaffner und Schaffnerinnen der DVG ca. 1942



Depot Meiderich Oktober 1944

1943 – 1948

► **1946** Der italienische Fahrzeughersteller Piaggio bringt mit dem Vespa-Roller einen neuen Typ von Zweirad auf den Markt.
► **1946** Serienproduktion des Volkswagens aufgenommen. ► **27.3.1946** Aakerfährrücke wieder für den Autoverkehr freige-

geben. ► **1947** Ende September Wiederherstellung der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal, Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs nach Meiderich.
► **14.10.1947** Charles Yeager fliegt mit einem Düsenflugzeug vom Typ Bell X-1

erstmals mit Überschallgeschwindigkeit.
► **6.11.1948** Die wiederhergestellte Brücke über den Kaiserhafen wird dem Verkehr übergeben. ► **22.12.1948** Stapellauf des Fischdampfers „Auguste Kämpf“, erster deutscher Schiffsneubau nach dem Krieg.

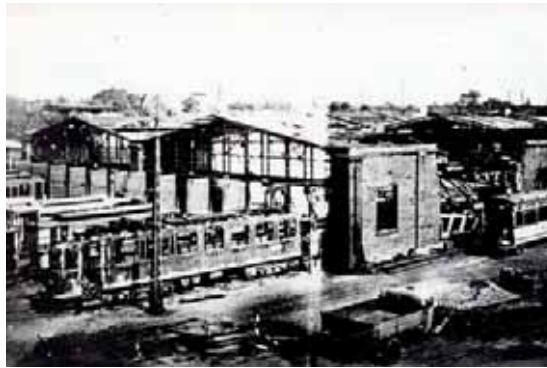
Wiederaufbau in der Nachkriegszeit

Sofort nach der Einstellung der Kampfhandlungen und dem Einrücken der Besatzungstruppen am 12. April 1945 begann die DVG mit den Wiederaufbau- und Reparaturarbeiten. Der Betrieb konnte im Norden am 2. Mai mit der Linie 14 aufgenommen werden und im Süden am 24. Mai mit der Linie 8. Am Ende des Jahres fuhren bereits wieder zehn Linien. 1946 wurden weitere Straßenbahnlinien und auch erste Buslinien wiedereröffnet sowie am 15. Mai der Betrieb der D-Linie, allerdings noch ohne Rheinbahn.

viele Wagen, obwohl die DVG alles reparierte, was nur irgend noch zu reparieren war, und gebrauchte Fahrzeuge kaufte und neue bestellte. Bei der Lieferung von sechs Triebwagen

in Deutschland gebauten neuen Triebwagen handelte!

Auch der Wiederaufbau der Wagenhallen und Werkstätten wurde mit Nachdruck betrieben. Schließlich



Depot Walsum April 1945

Das größte Problem in den ersten Nachkriegsjahren waren die langen Taktzeiten und die überfüllten Fahrzeuge, es fehlten einfach noch zu

neuester Bauart im September 1948 wurde die Übergabe des ersten Wagens besonders feierlich gestaltet, da es sich um den ersten seit Kriegsende

konnte die DVG in ihrem Geschäftsbericht über die DM-Eröffnungsbilanz feststellen, dass Mitte 1948 das Straßenbahnliniennetz in seiner Vorkriegsausdehnung weitgehend wiederhergestellt und auch der größere Teil der Gebäudeschäden beseitigt war. Und mit der Wiederherstellung aller Brücken über Ruhr, Rhein-Herne-Kanal und Hafenbecken bis Ende 1950 war

auch der durchgehende Straßenbahnverkehr zwischen Duisburg und Ruhrort und Duisburg und Meiderich wieder möglich.

„Notgeld“ der DVG

Zum Erscheinungsbild der großen wirtschaftlichen Probleme der Nachkriegszeit gehört auch der Kleingeldmangel, der sich in allen Bereichen, wo mit Pfennigbeträgen bezahlt werden musste, sehr störend bemerkbar machte. Nachdem es die Stadtverwaltung abgelehnt hatte, Notgeld prägen oder drucken zu lassen, entschloss sich die DVG, selbst aktiv zu werden. Die „Wechselmarken“ der DVG im Nennwert von 10 Reichspfennig waren vom 26. August 1947 bis zum 30. Juni 1948 im Umlauf. Sie bestanden aus Zink mit einem Durchmesser von 21 mm und hatten in der Mitte ein Loch. Die Umschrift auf der Vorderseite der Marke lautete „Duisburger Verkehrsgesellschaft A.-G.“, die auf der Rückseite „Nur gültig für Str. u. Om Betrieb“, am unteren Rand stand die Wertziffer „10“. Geprägt wurden

die Wertmarken von der Duisburger Firma Friedrich W. Schnürle, die Prägeziffer betrug wahrscheinlich eine Million Stück. Zwar sollten die Wertmarken der DVG eigentlich nur für das Lösen der Fahrscheine genutzt werden, sie nahmen aber schnell bei dem allgemeinen Kleingeldmangel die Funktion von Notgeld ein und wurden z. B. auch in den Fahrzeugen der Rheinbahn und im Handel verwendet.



Als weitere Maßnahme gegen den Kleingeldmangel schaffte die DVG den Umsteigefahrschein ab und führte den Einheitstarif von 20 Pfennig ein; bei jedem Umsteigen musste ein neuer Fahrschein gelöst werden. Außerdem gab es einen Sammelfahrschein zu einer Mark, mit dem fünf Fahrten möglich waren.



Zerstörung der Duisburger Brücken

Die Duisburger Brücken hatten durch den Luftkrieg verhältnismäßig wenig gelitten, nur die Klappbrücke am Marientor war zerstört. Am 3. März 1945 sprengte die deutsche Wehrmacht alle Rheinbrücken und bei der Räumung des Stadtgebietes weitere Fluss- und Kanalbrücken, so dass von 273 Brücken 65 zerstört oder unbrauchbar waren. Die Besatzungsmacht legte sofort nach Kriegsende Behelfsbrücken an; die bekannteste war die Victory-Brücke, eine Pontonbrücke über den Rhein zwischen Hochfeld und Rheinhausen. Wo keine Behelfsbrücken angelegt werden konnten, wurden von den Engländern oder privaten Unternehmern neue Fährverbindungen eingerichtet.



Erholungsheim Haus Horst

1948 pachtete die DVG den aus dem 13. Jahrhundert stammenden Herrnsitz „Haus Horst“ in Altkalkar und baute ihn zu einem – wie es damals hieß – „Genesungsheim“ für erholungsbedürftige Mitarbeiter und deren Angehörige um. Dem Besitzer des Hauses gehörte auch ein 54 Morgen großer Bauernhof; er verpflichtete sich nicht nur, Lebensmittel zu liefern, sondern Gemüse, Kartoffeln und Obst „nach Anweisung der DVG“ anzubauen.

Haus Horst wurde am 13. Mai 1949 eingeweiht. Verwaltung und Betreuung der Gäste lagen in Händen der Caritas-Schwesternschaft e. V. Freiburg. Die meist dreiwöchige Unterbringung der DVG-Mitarbeiter erfolgte ohne Anrechnung auf den Urlaub bei Weiterzahlung des normalen Lohns. An den Kosten des Heims beteiligte sich die Belegschaft durch Zahlung von 1 % des Grundlohns. Die DVG trennte sich 1954 von Haus Horst, weil die Mitarbeiter ihren Urlaub nicht mehr nur

am Niederrhein verbringen wollten. In der Folge zahlte das Unternehmen jedem Belegschaftsmitglied einmal in fünf Jahren eine Urlaubsbeihilfe von 180 DM. 1987–1992 war Haus Horst Kurklinik, seitdem ist es eine Seniorenresidenz.



Umspurung von Meter- auf Normalspur

Nachdem die wichtigsten Wiederaufbauarbeiten abgeschlossen waren, konnte und musste sich die DVG mit der Lösung eines drängenden Problems beschäftigen, das noch aus der Zeit ihrer Vorgängergesellschaften stammte: der Vereinheitlichung der Schienennetze nördlich und südlich der Ruhr.

Die Entscheidung, im Straßenbahnnetz nördlich der Ruhr die wichtigsten beizubehaltenden Linien von Meter- auf Normalspur (1.435 mm) umzuspuren, fiel im Dezember 1951. Dazu (und für einige kleinere Aus-

bauprojekte) stellte der Vorstand ein Investitionsprogramm in Höhe von fast 10 Mill. DM auf, für das die Städtische Sparkasse einen Kredit von 2,5 Mill. DM zur Verfügung stellte. Zuvor war der Ersatz aller Meterspurlinien durch Buslinien nicht nur aus betriebswirtschaftlichen, sondern vor allem aus verkehrspolitischen Gründen abgelehnt worden, wäre doch dadurch – bei Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebs südlich der Ruhr – eben nicht die angestrebte schnellere und reibungslosere Verbindung der nördlichen und südlichen Stadtteile hergestellt worden. Und die Umspurung des größeren Normalspurnetzes im Süden auf Meterspur (wodurch das Duisburger Netz an das der übrigen Ruhrgebietsstädte angeglichen worden wäre) kam aus Kostengründen nicht in Frage.



Letzte Fahrt einer Meterspurstraßenbahn am 30. April 1966

In einer ersten Umbaumaßnahme wurden in der Zeit vom 22. April bis zum 6. Dezember 1952 die Streckenabschnitte Ruhrort-Hamborn Pollmann und Meiderich-Hamborn Pollmann-Norbortuskirche mit einer Gesamtlänge von 29 km umgespurt. Damit entfiel der Umsteigezwang in Ruhrort und Meiderich, und die Linie 1 wurde vom



Umspurung – rechts liegt schon das neue Gleis

1949 – 1954
 ▶ **4.1.1954** Duisburg führt als erste Stadt in der Bundesrepublik Parkuhren ein.
 ▶ **24.4.1954** Baubeginn der Nord-Süd-Straße. ▶ **18.11.1954** Die ersten vier deutschen Verkehrsflugzeuge erhalten in der Bundesrepublik ihre Verkehrszulassung.



Kaiserberg über Ruhrort-Pollmann bis Norbertuskirche verlängert, während die Linie 9 nun die Strecke von Huckingen-Meiderich-Süd-Pollmann bediente. Die (neue) meterspurige Linie 14 übernahm die Linie 23 und fuhr jetzt von Holten über Pollmann bis Dinslaken. Am 19. Oktober 1955 war auch der zweite Umbauabschnitt, die Umspurung der Strecke Pollmann-Walsum Vierlinden, beendet. Und schließlich konnte die Linie 9 (bzw. 909) vom 23. Mai 1958 an bis zum Bahnhof Dinslaken ohne Umsteigen durchfahren.

Damit war die Umspurung (insgesamt 45 km) beendet. Die übrigen Meterspurlinien wurden je nach Erneuerungsbedarf oder Verkehrsaufkommen entweder durch Omnibuslinien ersetzt oder stillgelegt. Mit der Einstellung der Linien 12 (Ruhrort-Meiderich) und 13 (Meiderich-Laar) am 2. Mai 1959 wurde auch der Betriebshof Meiderich überflüssig und geschlossen. Die letzten Meterspurstraßenbahnen fuhren am 30. April 1966 auf den Linien 10 (Hamborn Altmarkt-Buschhausen) und 11 (Poll-



Nicht alle Mitarbeiter der DVG tragen eine schicke Uniform – Wagenwäscherinnen 1951

mann-Holten Bahnhof), und im Geschäftsbericht heißt es dazu: „Die Bevölkerung nahm lebhaften Anteil an der letzten Fahrt der beiden Straßenbahnlinien.“

Mit dem Obus von Ruhrort nach Homberg

Es war selbstverständlich, dass über die neue Straßenbrücke zwischen Ruhrort und Homberg auch wieder eine Verbindung des ÖPNV führen sollte – strittig war nur, welcher Art die Verbindung sein sollte: Bus oder Straßenbahn?



Bereits im Dezember 1950 sprachen sich Stadt Duisburg und DVG eindeutig für die Anlage einer Straßenbahn über die Brücke aus. Die linksrheinischen Verhandlungspartner und auch die Brückenbaugesellschaft favorisierten ebenso eindeutig aus Kostengründen die Buslösung, so dass sich die Verhandlungen hinzogen. Schließlich schufen die Verkehrsbetriebe im Kreis Moers Tatsa-

chen, indem sie 1952-1954 ihre Straßenbahnen durch Oberleitungsbusse (Obusse) ersetzten, d. h. durch Fahrzeuge, die keine Gleise benötigten, aber für ihre Elektromotoren die vorhandenen Oberleitungen nutzen konnten. Sie waren umweltfreundlicher und sparsamer im Energieverbrauch,



18. Dezember 1954

allerdings nicht so beweglich und unabhängig wie Busse mit Verbrennungsmotoren.

Mit der Eröffnung der neuen Friedrich-Ebert-Brücke am 18. Dezember 1954 begann auch der Betrieb der Obuslinie zwischen dem Verteilerkreis Hafenstraße in Ruhrort und Bismarckplatz in Homberg im Gemeinschaftsverkehr von DVG und

Straßenbahn Moers-Homberg GmbH. Die DVG bediente die Strecke halbstündlich mit einem 1955 erworbenen Fahrzeug; 1959 schaffte sie einen zweiten, gebrauchten Obus an. Die Obuslinie über den Rhein bestand nur bis zum 28. Mai 1967, dann wurde auch diese Strecke auf Omnibusse umgestellt, wie alle anderen im Kreis Moers.



Neue Brücken

Mit der Fertigstellung der Ruhrbrücke im Verlauf des Oberbürgermeister-Lehr-Brückenzuges am 7. August 1949 und der Eröffnung der neuen Schwanentorbrücke als Hebebrücke am 18. November 1950 ist auch der durchgehende Straßenbahnverkehr zwischen Ruhrort und Kaiserberg wieder möglich. Als erste der großen Duisburger Rheinbrücken wird die Straßenbrücke zwischen Rheinhausen und Hochfeld am 3. Juli 1950 für den Verkehr freigegeben. 1988 wird sie zur Erinnerung an den Arbeitskampf zur Rettung des Hüttenwerks Rheinhausen in „Brücke der Solidarität“ umbenannt. Am 4. November 1950 war auch die Mündelheim-Uerdinger Brücke im Zuge der B 288 wiederhergestellt. Und die am 18. Dezember 1954 eröffnete neue Friedrich-Ebert-Brücke verbindet wieder Ruhrort und Homberg.

Anderthalbdecker-Busse

Viele Duisburger werden sich noch erinnern: Bis 1961 fuhren auch die Omnibusse zum Teil mit Beiwagen, denn die Fahrzeuge waren noch kleiner, mit einem Anhänger ließ sich das Platzangebot auf stark frequentierten Linien pro Fahrt erhöhen. Allerdings benötigte man dafür auch einen zusätzlichen Schaffner. Personal war jedoch teuer und knapp: Die DVG litt bis zur Mitte der sechziger Jahre unter ständigem Arbeitskräftemangel, wanderten ihre Mitarbeiter in diesen Jahren des Wirtschaftswunders und der Vollbeschäftigung doch gerne in die



Auch wenn es auf den ersten Blick so aussieht – hier stehen nicht zwei Reihen Busse hintereinander, sondern eine Reihe Anderthalbdecker auf dem DVG-Parkplatz Irenenstraße

besser zahlende Industrie ab oder ließen sich gar nicht erst anwerben. Und die Personalkosten waren hoch – in manchen Jahren zwischen 1950 und 1966 gab es zwei Lohnerhöhungen in einem Jahr – und 1957 wurde die Wochenarbeitszeit von 48 auf 45 Stunden bei vollem Lohnausgleich herabgesetzt. Ein Weg zur Personaleinsparung war der schrittweise Ersatz der mit Anhänger fahrenden kleineren Busse durch Anderthalbdecker-Busse.

Der erste Anderthalbdecker wurde ab 10. Oktober 1955 auf der Linie M (Duisburg-Rheinhausen-Moers) eingesetzt. Es handelte sich um einen Büssing-Trambus mit einem 150-PS-Dieselmotor, dessen Platzangebot von normalerweise 98 Sitzplätzen durch einen anderthalbstöckigen Aufbau, verlängerten Perronrahmen und angebaute Schleppachse auf 117 Sitzplätze und eine Spitzenbelastung von 150 Personen vergrößert worden war. Den Bus hatte die Essener Karosseriefabrik Gebr. Ludewig GmbH, die



Anderthalbdecker auf der neuen Nord-Süd-Achse am Bahnhof, vorne rechts der „Gläserne Hut“ mit Café und Restaurant

seit 1951 Krupp-, Büssing- und Mercedes-Benz-Fahrgestelle mit entsprechenden Aufbauten versah, entwickelt.

Die DVG kaufte bis 1961 bei Ludewig 32 Anderthalbdecker-Busse mit Büssing- und einen mit Mercedes-Fahrgestell. Anfang 1967, bevor die ersten fünf Fahrzeuge aufgrund der verminderten Verkehrsnachfrage stillgesetzt wurden, waren von insgesamt 127 Bussen 33 Anderthalbdecker; der letzte verschwand 1986 aus dem Duisburger Straßenbild.



Den Anderthalbdecker gab es auch als Modell 1 : 87

Emanzipation an der Kurbel – Straßenbahnfahrerinnen bei der DVG

Durch den Einsatz von Großraumfahrzeugen und die schrittweise Einführung des Einmannbetriebes konnte man nur Schaffner einsparen. Und ehemalige Schaffner ließen sich viel lieber zu Busfahrern umschulen, denn sie verdienten besser als Straßenbahnfahrer, außerdem standen ihnen außerhalb der DVG mehr Stellen offen als Letzteren. Als Ende der fünfziger Jahre der Mangel an Straßenbahnfahrern so groß war, dass Angebotseinschränkungen drohten,

erinnerte sich die DVG daran, dass im Ersten und Zweiten Weltkrieg viele Frauen in diesem Beruf ihren „Mann“ gestanden hatten, nach Kriegsende aber an den häuslichen Herd zurückgeschickt wurden oder allenfalls als Schaffnerin arbeiten durften.

Im September 1960 begann die DVG mit der Ausbildung der ersten fünf Schaffnerinnen zu Straßenbahnfahrerinnen, die dann im November 1960 ihren Dienst antraten. Die Aufsichtsbehörde hatte keine Einwen-

dungen erhoben, lediglich zur Auflage gemacht, „eine eingehende Besprechung mit der Presse zur Aufklärung der Bevölkerung durchzuführen“. Die Resonanz in der Öffentlichkeit war groß: Alle Duisburger und viele auswärtige Zeitungen berichteten und das Fernsehen drehte einen Film. Die DVG schlug sogar eine ihrer Fahrerinnen für die Sendung „Heiteres Beruferaten“ vor.

Duisburg galt als erste Stadt, in der Straßenbahnfahrerinnen zum Einsatz

1955 – 1960

► **23.6.1955** Auf der Luftfahrttausstellung in Paris wird das erste Düsenverkehrsflugzeug vorgestellt. ► **21.1.1957** Das nordrhein-westfälische Innenministerium setzt ein neuentwickeltes Radargerät zur Geschwindigkeitsmessung auf Straßen ein.

► **27.5.1957** Das erste Teilstück der Nord-Süd-Straße (Koloniestraße bis Saarstraße) wird dem Verkehr übergeben.

► **2.1.1958** Eine Verkehrsünderkartei wird beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg eingerichtet. ► **26.3.1959** Drei Briten

überqueren den Ärmelkanal mit einem Luftkissenfahrzeug (Hovercraft).

kamen, tatsächlich gab es sie aber schon seit 1954 bei den Berliner Verkehrsbetrieben. Als im Sommer 1961 auch die Kölner Verkehrsbetriebe Fahrerinnen ausbilden wollten, wurden sie jedoch vom zuständigen Gewerbeaufsichtsamt gestoppt: Nach der „Verordnung über die Beschäftigung von Frauen auf Fahrzeugen“ vom 30. Oktober 1940 (die noch wirksam war) durften Frauen nur in besonders dringenden Ausnahmefällen mit Sondergenehmigung im Nahverkehr eingesetzt werden. Zwar erhielt die DVG 1962 diese Sondergenehmigung, aber nur mit zahlreichen Auflagen, u. a. mit der nicht sonderlich verständlichen Bestimmung, dass eine Frau mit einem Kind unter drei Jahren nicht als Fahrerin, wohl aber als Schaffnerin arbeiten durfte.



Werbung auf Haltegriffen in Straßenbahnen der DVG: Die Fotos zeigen die Vorder- und Rückseite zweier Griffe. Die Rolle in der Mitte bewegte sich, wenn an dem Haltegriff gezogen wurde.

Die Bemühungen um eine Abschaffung der diskriminierenden Verordnung lösten eine lange und heute kaum noch nachvollziehbare Diskussion aus: Vorstand und Betriebsführung der DVG verteidigten ihre Fahrerinnen und deren Leistung vehement und verwiesen z. B. darauf, dass sie weniger Unfälle verursachten und zuverlässiger waren; ihr Einsatz wurde offensichtlich auch in der Öffentlichkeit positiv gesehen: „Sie bremsen sanfter und fahren rücksichtsvoller.“ Die Argumente der Gegner (Gewerbeaufsicht, Amtsärzte, Gewerkschaften, besonders aber das Arbeits- und Sozialministerium NRW) lassen sich ganz einfach so zusammenfassen: Frauen sind aufgrund „ihrer biologischen Struktur“ physisch und psychisch nicht in der Lage, eine Straßenbahn zu führen und werden mit einer solchen Tätigkeit in die Frühinvalidität gezwungen. Am Ende musste die DVG ihre Straßenbahnfahrerinnen nicht entlassen, sondern konnte im Laufe der Jahre weitere einstellen (1964 z. B. waren insgesamt 22 im Einsatz). Und seit 1975 gibt es auch Busfahrerinnen.



Die dienstältesten Straßenbahnfahrerinnen der DVG, aufgenommen 1964

Die Diskussion um die Zulassung von Frauen als Straßenbahnfahrer Anfang der sechziger Jahre muss natürlich vor allem im Zeitkontext gesehen werden: Die Berufstätigkeit der Frau war damals noch keineswegs selbst-

verständlich. Aber Frauen sind auch heute im Fahrdienst der DVG eine Minderheit: Am 28. Februar 2006 waren von 350 Fahrern der DVG 48 Frauen, die DVV-Töchter BVD

Busverkehr Duisburg GmbH beschäftigten 148 männliche bzw. 32 weibliche und VSD Verkehrs-Service Duisburg GmbH 12 männliche bzw. einen weiblichen Busfahrer.



Eine Kampagne für mehr Rücksichtnahme in der Straßenbahn



Ein Flugplatz für Hubschrauber

Am 5. Juni 1955 eröffnete die belgische Fluggesellschaft Sabena auf einem ca. 9 ha großen Gelände in der Ruhraue nahe der Aakerfähre einen Hubschrauberlandeplatz, von dem aus über Eindhoven Brüssel angefliegen wurde; 1957 wurde die Linie bis Dortmund verlängert. Sabena flog zunächst mit Sikorski S-55-Maschinen für sechs Personen, ab 1956 mit der Sikorski S-58 für 12 Passagiere. Nach anfänglichem großen Erfolg ließ das Interesse des Publikums nach einigen Jahren stark nach, und am 31. Oktober 1962 stellte Sabena die Flüge auf der Strecke Dortmund-Duisburg und am 6. April 1966 alle Flüge endgültig ein.

Verstärkung aus dem Süden – Spanische Straßenbahnfahrer

Nicht nur beim Einsatz von Straßenbahnfahrerinnen übernahm die DVG eine Vorreiterrolle, sondern auch bei der Anwerbung von ausländischen Fahrern, und letztere Maßnahme stand in direkter Beziehung zu der Beschäftigung von Frauen an der Kurbel. „Das Arbeits- und Sozialministerium und auch die Gewerkschaft ÖTV hatten in den Besprechungen über den Fahrerinnen-einsatz im Tone leisen Vorwurfs anklingen lassen, dass wir zunächst alle anderen Möglichkeiten hätten ausschöpfen müssen, bevor wir uns als ultima ratio weiblichen Personals als Fahrerinnen bedienen wollten. Zu diesen angeblichen Möglichkeiten wurde beispielsweise der Einsatz ausländischer Gastarbeiter gezählt“ – so Direktor Fehleemann in einem Erfahrungsbericht. Die DVG entschloss sich daher 1962, über ein Verkehrsunternehmen in Valencia geeignete Männer auswählen und in einem 5- bis 11-tägigen Grundlehrgang zu Straßenbahnfahrern ausbilden zu lassen. Die erste Gruppe von 20 Spaniern traf am 25. Oktober 1962 in Duisburg ein, sie wurde in einem neuerbauten Wohnheim auf dem Betriebshof Ham-



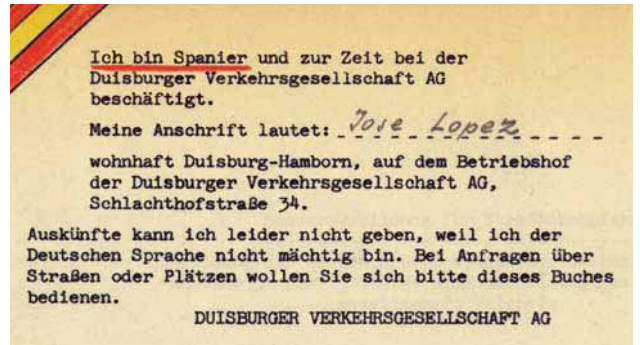
Ausbildung der ersten Fahrer aus Spanien

born untergebracht. Nach vier bis sechs Wochen Schulung wurden die Spanier dann im Fahrdienst eingesetzt. Obwohl es sich „bei unseren Spaniern, wie gesagt, um eine Bestauslese“ handelte, waren die Erfahrungen der DVG mit ihren Gastarbeitern zunächst nicht durchweg positiv. Unerfahrenheit (auf beiden Seiten)



Oktober 1987: Dienstjubiläum – zehn spanische Straßenbahnfahrer sind seit 25 Jahren bei der DVG beschäftigt. Neben den Jubilaren sind rechts Arbeitsdirektor Wolfgang Linke, als dritter von rechts Direktor Dr. Günter Erbe und links Bürgermeister Clemens Fuhrmann zu sehen

und mangelnde Vorbereitung, fehlende Sprachkenntnisse und große Unterschiede in der Mentalität waren die Ursache z. B. einer hohen Unfallhäufigkeit und von Reibungen mit den deutschen Kollegen. Diese Anfangsschwierigkeiten konnten aber überwunden werden und zu den ursprünglich 30 spanischen Straßenbahnfahrern wurden weitere nach Duisburg geholt, ebenso wie zu-



sätzliche Gleisbauer und Schlosser. 1965 war mit 67 spanischen Fahrern (von 110 Gastarbeitern insgesamt) ein vorläufiger Höchststand erreicht, danach nahm ihre Zahl wieder ab, weil auch die Beschäftigtenzahl der DVG insgesamt sank.

Weil sich die Personalsituation wieder zuspitzte, gab es 1970 eine zweite größere Anwerbeaktion, diesmal in Jugoslawien, für jeweils 30 Bus- und Straßenbahnfahrer sowie 41 Fach- und 10 Hilfsarbeiter. Da die DVG aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt hatte, erhielten die Jugoslawen eine längere und gründlichere Ausbildung mit Sprachunterricht. Im Februar 2006 gab es bei der DVG zwar keine Spanier mehr, aber von den 30 Bus- und Straßenbahnfahrern nichtdeutscher Nationalität kam die Hälfte aus Jugoslawien.



Blick vom Kaiserberg auf Duisburg 1961

1961 – 1962

► **22.3.1962** Das erste atomgetriebene Handelsschiff der Welt, die in den USA gebaute „Savannah“, läuft zur Jungfernfahrt aus. ► **31.8.1962** Das neue Schiffshebewerk Henrichenburg wird in Betrieb genommen.

Kreis Reeser Verkehrsgesellschaft

Der Öffentliche Personennahverkehr im Kreis Rees bestand zum einen aus dem Busverkehr in Emmerich und Wesel und zwischen diesen Städten sowie aus den elektrisch betriebenen Kleinbahnstrecken Wesel-Rees und Rees-Empel. Beide Verkehrsbetriebe waren Eigentum des Kreises, ihre Betriebsführung lag jedoch in den Händen der RWE-Tochter Rheinisch-Westfälische Straßen- und Kleinbahnen-GmbH (RWB), die ja bis 1956 auch an der DVG beteiligt war. Da die RWB die Betriebsführung abgeben wollte, suchte der Kreis einen neuen Partner und fand ihn in der DVG, die in einer Zusammenarbeit Möglichkeiten rationellerer Nutzung des eigenen Wagenparks und Personals sowie Sparmöglichkeiten im Reparaturbereich, beim Einkauf und in der Verwaltung erwartete.

Kreis Rees und DVG gründeten daher am 11. Dezember 1962 zum 1. Januar 1963 die Kreis Reeser Verkehrsgesellschaft mbH (KRV) mit einem Kapital von 500.000 DM, das sich der Kreis mit 74 % und die DVG mit 26 % teilten. Die DVG übernahm die Betriebsführung, die die gesamte betriebs- und verkehrstechnische Leitung und auch die Verwaltungsgeschäfte umfasste, und erhielt dafür eine Entschädigung in Höhe von 8 %

der Bruttoverkehrseinnahme der KRV, mindestens jedoch 50.000 DM/ Jahr. Dafür setzte die DVG neben den in die KRV übernommenen Mitarbeitern des bisherigen Busbetriebes des Kreises ihr eigenes Personal und ihre Verwaltung ein. In Rees wurde eine so genannte Leitstelle eingerichtet, die den Kontakt zu den örtlichen Stellen und Fahrgästen hielt und Maßnahmen durchführte, die einer schnellen Erledigung bedurften. Die Betriebsführung galt allerdings zunächst nur für den Omnibusbetrieb, denn die beiden Kleinbahnen wurden noch weiter durch die RWB

betreut und erst zum 1. Mai 1966 in die KRV eingegliedert, dann stillgelegt und durch Buslinien ersetzt. 1969 trat der Kreis jeweils 7 % seiner Anteile an die Städte Bocholt und Wesel ab.

Mit der großen Kommunalreform in NRW 1975 entstanden die neuen Kreise Wesel und Kleve, und Duisburg wurden mit Rumeln-Kaldenhausen, Rheinhausen, Homberg und Baerl Städte und Gemeinden am linken Niederrhein eingemeindet. Dadurch vermischten sich die bis dahin an kommunalen Verwaltungs-

grenzen ausgerichteten Versorgungsgebiete von DVG und Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG NIAG. Während die NIAG den gesamten Niederrhein als ihren Einflussbereich



Jazz-Tram während der Duisburger Woche 1961

betrachtete (und dabei die KRV einschloss), wollte die DVG nun auch die Versorgung der neuen, westlich des Rheins gelegenen Stadtteile übernehmen, die noch von der NIAG bedient wurden. Auf dem langen und schwierigen Verhandlungsweg zur Regelung der jeweiligen Ansprüche verzichtete die DVG 1982 schließlich auf ihre Anteile an der KRV und die Betriebsführung, gegen eine Entschädigung von 1,5 Mill. DM. Und zum 1. Januar 1983 fusionierte die KRV auf die NIAG.



Straßenbahndepot Mülheimer Straße um 1961



Aufstellung des Vincke-Denkmal oberhalb der Mühlenweide

Ludwig Freiherr von Vincke (1774–1844), Oberpräsident der 1815 geschaffenen preußischen Provinz Westfalen, war ein entschiedener Förderer des Verkehrswesens. Ihm verdankt Ruhrort den Ausbau seines Hafens und damit seine wirtschaftliche Bedeutung, und dankbar setzte ihm die Stadt 1845 ein Denkmal. Die Bronzefigur der „Felicitas publica“ auf der 7,5 m hohen Granitsäule war im Krieg eingeschmolzen worden; eine Replik wurde am 5. Juli 1962 oberhalb der Mühlenweide feierlich aufgestellt. Seit 2001 steht die Säule auf dem Vinckeplatz nahe dem Tausendfensterhaus, wo sie schon 1925–1941 ihren Platz hatte.

Überlegungen zur Lösung der Verkehrsprobleme: Der Generalverkehrsplan der Stadt Duisburg

Das Tempo des Wiederaufbaus der zerbombten Städte, das rasante Wirtschaftswachstum und die zunehmende Motorisierung nach 1952 zwang die Politik, diese Entwicklung mit städtebaulichen Konzepten zu steuern und in ihre Planungen auch den Verkehr miteinzubeziehen. Der Generalverkehrsplan der Stadt Duisburg war darum zum einen Bestandsaufnahme und Analyse der Verkehrssituation der Stadt und zum anderen auf die Zukunft gerichtetes verkehrsplanerisches Grundkonzept. In seiner Sitzung vom 23. März 1964 akzeptierte der Rat der Stadt diesen Plan als Grundlage künftiger Verkehrspolitik in Duisburg.

DVG und Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke-AG hatten 1962 gemeinsam ihre Vorstellungen über die weitere Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in einem eigenen Memorandum zusammengefasst, das dann als Bestandteil des städtischen Generalverkehrsplans mitverabschiedet wurde. Darin wurde zunächst festgestellt, dass der ÖPNV in Duisburg durch den Individualverkehr zweifach betroffen sei: Die Fahrgast-

zahlen würden sinken und Busse und Bahnen durch fahrende und parkende Autos so behindert, dass sie eine angemessene und attraktive Reisegeschwindigkeit nicht mehr einhalten könnten. Das Memorandum

ging aber weiterhin davon aus, dass „auf den Linien mit den Hauptverkehrsströmen aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen der Straßenbahnbetrieb beizubehalten ist“. Um Leistungsfähigkeit und Attraktivität von Bahnen und Bussen auch für die Zukunft zu gewährleisten, wurden folgende Forderungen erhoben:

1. Trennung des öffentlichen Verkehrs vom Individualverkehr durch die Anlage besonderer Bahnkörper;
2. Vorrang für Busse und Bahnen im Verkehrsablauf durch entsprechende Regelung der Ampelanlagen und



Ein Wagenzug der „D“ – achtschiger Triebwagen mit Speisewagenabteil und vierachsiger Beiwagen – am Grunewald um 1970

Parkerschwernisse in vom ÖPNV berührten Straßen;

3. Verbot des Linksabbiegerverkehrs, wenn der Straßenbahnverkehr dadurch beeinträchtigt wird;

4. Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen städtebaulichen und verkehrsregelnden Planungen.

Es wurde zudem angenommen, dass zur Bewältigung der Verkehrsprobleme besonders im Innenstadtbereich diese Maßnahmen der „horizontalen Verkehrsentsflechtung“ in Zukunft nicht ausreichen, also solche einer „vertikalen Verkehrsentsflechtung“ (d. h. U-Bahnen bzw. U-Straßen-

bahnen) nötig werden würden. Da diese aber hohe Investitionen erfordern, sollte mit der Planung dafür sofort begonnen werden, um geeignete Trassen bei anderen Baumaßnahmen zu berücksichtigen und freizuhalten.

Holt die Räder aus dem Keller!
Die DVG ist auch nicht schneller!

Schüler Duisburgs!

Fahrt mit dem Fahrrad, mit dem Roller, mit Rollschuhen zur Schule, **nur nicht mit der DVG.**

So spart ihr Euer Geld, erhöht das Verkehrsaufkommen und zeigt, daß **WIR die DVG nicht brauchen.**

Zeichn. v. Mitzsch, Verlehen, Jägerstraße 14

Schülerstreik gegen die DVG

Fahrpreiserhöhungen sind nie beliebt – aber ein solch heftiger Protest ist eher selten: Als die DVG zum 1. Januar 1968 die Fahrpreise erhöhte und dabei auch die Schülermonatskarten teurer wurden, kam es zu Boykottaufrufen und Schülerdemonstrationen, die sogar drei Mal mehrstündige Betriebseinstellungen zur Folge hatten. Als Reaktion darauf zahlte die Stadt Duisburg beim Erwerb einer Schülermonatskarte einen Zuschuss von 3,- bis 4,- DM, zeitlich befristet, da sie davon ausging, dass sich das Land „demnächst bereit finden wird, Rabatte, die aus bildungspolitischen Gründen von den Nahverkehrsunternehmen eingeräumt werden sollen, abzugelten“.

1963 – 1968

- ▶ **30.4.1963** Fehmarnsund-Brücke eröffnet.
- ▶ **18.11.1963** Vierspuriger Ausbau des Ruhrschneidwegs beendet.
- ▶ **17.4.1964** Erstes Parkhochhaus in Duisburg fertiggestellt (Düsseldorfer Straße).
- ▶ **1.10.1964** Mit dem Shinkansen („Ge-

schoß“) wird in Japan zwischen Tokio und Osaka der erste Hochgeschwindigkeitspersonen-zug in Betrieb genommen.

- ▶ **26.11.1964** Die unter der Schwabenstraße hindurchführende Fußgängerpassage wird dem Verkehr übergeben.

- ▶ **11.4.1966** Auf der Autobahn Salzburg-München wird das erste ferngesteuerte Verkehrssignalsystem in Betrieb genommen.

Speisen in der Straßenbahn

Viele Fahrgäste werden sich noch gerne an ihn erinnern: den Speisewagen der Linie D mit der Möglichkeit, während der Fahrt zwischen Duisburg und Düsseldorf etwas zu trinken und eine Kleinigkeit zu essen. Bei

luxuriösere Innenausstattung mit Holzvertäfelung, Ledersitzen und Tischlämpchen von den anderen Wagen. Die kleine Küche war am Ende des Abteils eingebaut. Als DVG und Rheinbahn zwischen



Speisewagenabteil im D-Bahnwagen 1960



Speisewagen ca. 1952



– als es auch noch Probleme mit Pächtern gab – diesen Service nach fast 50 Jahren zum 31. Juli 1998 einstellten.

Aber die „D“ war nicht die einzige Linie der DVG, auf der man, zumindest für kurze Zeit, essen und trinken konnte: Auch auf der Linie 9 Huckingen-Dinslaken wurde vom 21. Juli 1965 an unter großer Anteilnahme von Presse und Fernsehen ein Triebwagen mit „Caféabteil“ eingesetzt, allerdings schon am 28. Februar 1966 aus „be-

trieblichen und wirtschaftlichen Gründen“ wieder aus dem Verkehr gezogen.

der Rheinischen Bahngesellschaft gab es diesen Service schon seit 1924 auf ihrer Fernlinie K nach Krefeld.

Und von Mai bis Oktober 1937 setzte auch die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn während der Ausstellung „Schaffendes Volk“ in Düsseldorf auf der „D“ Speisewagen ein, die von der Rheinbahn ausgeliehen waren.

Der erste „richtige“ Speisewagenbetrieb auf der „D“ begann am 4. Juli 1949, ab Mai 1950 erfolgte der Einsatz nach Fahrplan. Die DVG baute dazu ihre beiden im Krieg beschädigten Beiwagen 57 und 58 um. Sie waren nicht nur außen durch ihren cremefarbenen und violetten Anstrich und den Schriftzug „Speisewagen“ erkennbar, sondern unterschieden sich auch durch ihre

1960 und 1965 die alten Züge durch achtschichtige Drehgestell-Triebwagen und vierachsige Beiwagen ersetzen,



Wie sich die Zeiten ändern – (ehemalige) Haltestelle Angerhof 1956 und 1996; der mittlere Wagen des Wagenzuges auf dem älteren Foto ist ein Speisewagen

wurden auch die Speisewagen verschrottet und als Ersatz in die neuen Triebwagen ein modernes, aber auch kleineres Speisewagenabteil mit Kombüse eingebaut. Auch auf der U 79 gab es weiter einen Speisewagenbetrieb, aber das Interesse an diesem Angebot ließ allmählich nach, so dass DVG und Rheinbahn schließlich

Berliner Brücke

Am 6. September 1963 wird die Berliner Brücke durch den Regierenden Bürgermeister von Berlin, Willy Brandt, feierlich eingeweiht. Sie überspannt Ruhr und Häfen als Teil der Nord-Süd-Straße (heute A 59), mit deren Bau am 24. April 1954 begonnen worden war und die fast auf den Tag genau sieben Jahre später fertiggestellt wurde. Die Brücke zählt mit einer Länge von 1.824 m zu den längsten Straßenbrücken Deutschlands. Am südlichen Ende der Brücke stehen zwei 6 m hohe Figurengruppen aus Bronze der Künstlerin Ursula Förster, die die Teilung Deutschlands symbolisieren.





Grundsteinlegung

Überlegungen, das Ruhrgebiet durch ein schnelles überregionales Nahverkehrssystem zu erschließen, gab es schon vor dem Ersten Weltkrieg, und die Pläne für die Rheinisch-Westfälische Städteschnellbahn Köln-Dortmund hatten Mitte der zwanziger Jahre sogar Konzessionsreife erreicht. Aber ihre Verwirklichung war am entschiedenen Widerstand der Staatsbahn gescheitert. 1968 legte die nordrhein-westfälische Landesregierung mit ihrem Entwicklungsprogramm Ruhr die Grundlagen fest für den anstehenden Strukturwandel im Revier. Auch die Förderung des ÖPNV gehörte dazu: Zum einen sollte vorwiegend

Stadtbahn Rhein-Ruhr

entlang bestehender Eisenbahntrassen auf eigenen Gleisen und in dichter Taktfolge die S-Bahn den überregionalen Verkehr bedienen, wegen der historisch gewachsenen Strecken vor allem in Ost-West-Richtung. Für die Verbesserung der Nord-Süd-Verbindungen war ein die ganze Region überspannendes einheitliches System in Normalspur vorgesehen: die Stadtbahn Ruhr. Dabei wurde Stadtbahn definiert als städteübergreifendes, schienengebundenes, mit hoher Reisegeschwindigkeit ausgestattetes und kreuzungsfrei geführtes Verkehrsmittel, in den Stadtzentren in Tunnel-, in den Außenbezirken in Hoch- oder Niveaulage geführt, aber immer getrennt vom Straßenverkehr. Der Bau der Stadtbahn sollte bis zu 90 % mit Fördermitteln des Bundes und des Landes bezuschusst werden, den Rest mussten die Städte tragen. Auf Veranlassung des Landes gründeten am 7. Juli 1969 11 Städte aus dem Ruhrgebiet die Stadtbahngesellschaft Ruhr, die 1972, nachdem

Düsseldorf beigetreten war, in Stadtbahngesellschaft Rhein-Ruhr (SRR) umbenannt wurde. Die SRR entwickelte die Netzkonzeption und die Richtlinien für Planung und Bau, klärte die Finanzierungsfragen und plante die Betriebsstufen. Die ursprüngliche Vorstellung, sie könnte selbst den Bau und Betrieb der Stadtbahn übernehmen, erwies sich als nicht realistisch, dies wurde den einzelnen Kommunen übertragen.



Station „Neuer Friedhof“ in Buchholz

Stadtbahnbau in Duisburg



Hausunterfahrung Hedwigstraße: Schacht und offene Baugrube auf dem Gelände des ehemaligen Betriebshofes der DVG

Der Duisburger Stadtbahnbau startete im Süden, auf der alten Städteverbindung der „D“. Hier hatte die DVG schon vor der Entscheidung für die Stadtbahn mit der Erneuerung der Strecke begonnen und plante zur Entschärfung der Verkehrsknoten Düsseldorfer/Wedauer Straße und Sittardsberg neue Haltepunkte in Hoch- bzw. Tiefelage. Diese Baumaßnahme wurde von der Stadt übernommen, so dass hier für die Stadtbahn Rhein-Ruhr das erste Bauwerk überhaupt entstand und die feierliche Grundsteinlegung am

15. Juli 1969 am Bahnhof „Neuer Friedhof“ stattfand. Die neuen Bahnhöfe und Brückenbauwerke der Südstrecke waren bis 1975 fertiggestellt, sie wurden aber noch im vorlaufenden Betrieb mit den vorhandenen Straßenbahnen betrieben. Der Ausbau der „D“ als Stadtbahn U 79 erfolgte zwischen Wanheimerort und Sittardsberg in Hoch-, am Sittardsberg selbst in Tief-, weiter nach Süden bis zum Kesselsberg wieder in Hoch- und dann bis Wittlaer/Einbrungen in Niveaulage. Da die Aufständigung im weiteren Ver-

1969

► **9.2.1969** Das bisher größte Verkehrsflugzeug der Welt, die Boeing 747 Jumbo Jet, absolviert seinen ersten Flug.

► **20.7.1969** Der erste Mensch landet auf dem Mond.



Reichsautobahn am Kaiserberg

lauf der Düsseldorfer Straße nach Norden am Widerstand der Anlieger scheiterte, verkehrt die U 79 bis zur Rampe zum Tunnel am „Platanen-hof“ im Stadtbahnvorlaufbetrieb. Zum Ausbau der bahntechnischen Anlagen gründete die SRR mit den Verkehrsgesellschaften die regionalen

Stadtbahnbetriebsführungsgesellschaften, für Duisburg am 14. März 1975 die Stadtbahnbetriebsführungsgesellschaft Rhein mbH mit den Gesellschaftern DVG (40 %), Rheinbahn (40 %) und SRR (20 %). Die betriebstechnischen Gewerke im Stadtgebiet Duisburg übernahm die DVG.

Die U-Bahn in der Innenstadt

1974 begann der Bau der Tunnelstrecke in der Innenstadt, zunächst zwischen den Bahnhöfen „Hauptbahnhof“ und „König-Heinrich-Platz“. In



Bahnhof „Hauptbahnhof“, gestaltet von Ute Yael Niemeyer

Verbindung mit diesen beiden zentralen, doppelstöckigen Stationen entstand eine viergleisige Verwindungstrecke, um die Nord-Süd-Linie (U 79/903) und die Ost-West-Linie (901) kreuzungsfrei zu führen und am Hauptbahnhof optimale Umsteigebedingungen zu schaffen. Neue Verknüpfungen zur Deutschen Bahn und zum Busbahnhof der DVG mit kurzen Wegen sparen Zeit. Mit den weiteren Stationen „Duisern“, „Steinsche Gas-



Bahnhof „Rathaus“, künstlerische Gestaltung Prof. Manfred Vogel

se“ und „Rathaus“ war das U-Bahn-Netz in der Innenstadt schließlich im Sommer 1992 fertiggestellt. Mit der Gestaltung der Bahnhöfe wurden Künstler beauftragt. Die grundsätzliche Idee, den unterirdischen Raum in besonderer Weise phantasievoll zu gestalten, um das Wohlbefinden der Fahrgäste und die Akzeptanz der U-Bahn zu steigern, fand viel Anerkennung und wurde von einer Reihe weiterer Städte übernommen.

Der größte Teil der Tunnelstrecke wurde in offener Bauweise errichtet; wegen der großen Tieflage und der unmittelbaren Nähe der Gebäude waren



Bahnhof „König-Heinrich-Platz“, Künstler Isa Genzken und Prof. Gerhard Richter

viele bautechnische Schwierigkeiten zu bewältigen. Hervorzuheben ist der Streckenabschnitt Duisern: Erstmals wurde für einen Stadtbahntunnel in Deutschland eine Schildmaschine (Bentonitschild) eingesetzt, die einen Tunnel unter der Bebauung auch im Grundwasser auffahren konnte.

Da die Züge im Tunnel vollautomatisch fahren, gesteuert von Compu-



Baugrube Königstraße



Eingang Kuhtor zum Bahnhof „Rathaus“ tern in der Leitzentrale am Harry-Epstein-Platz und von Bordsteuergeräten in den Wagen, musste auch der Wagenpark komplett erneuert bzw. ergänzt werden. In einer gewaltigen finanziellen Anstrengung schaffte die DVG weitere Stadtbahnwagen „B“ (Mai 2006 18 Fahrzeuge) an und ersetzte die alten Straßenbahnen (die soweit noch brauchbar nach Graz verkauft wurden) durch N-Wagen (derzeit 45).

Die Verlagerung des ÖPNV unter die Erde bot die Möglichkeit einer grundlegenden Umgestaltung der Duisburger City: Das erste Stück der Düsseldorfer Straße sowie Königstraße und Kuhstraße wurden in eine autofreie Flaniermeile umgewandelt, deren Wahrzeichen die von bekannten Künstlern gestalteten Brunnen sind, darunter der auch weit über Duisburgs Grenzen berühmte „Lifesaver“ von Niki de Saint Phalle.

Das Autobahnkreuz Duisburg-Kaiserberg ist fertiggestellt

Am 31. März 1934 war am Kaiserberg mit dem Bau der Reichsautobahn Köln-Hannover (heute A 3) begonnen worden, im Dezember 1936 wurde das erste Teilstück zwischen Düsseldorf und Oberhausen eröffnet. Die Anbindung dieser Autobahn an städtische Straßen und den sechsspurig ausgebauten Ruhrschnellweg mit dem Kreuz Kaiserberg wurde am 30. Mai 1969 freigegeben. Das Kreuz erhielt wegen seiner verwirrenden Straßenführungen und Brücken den Namen „Spaghettiknoten“.



Die ALOKA trennt sich von Duisburg



Bau Hochstraße und Kreuzung am Marientor 1971

Die DVG war genauso wie ihre Vorgängergesellschaften ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen mit den Hauptaktionären Stadt Duisburg und Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke-AG (ALOKA); den Bemühungen der Stadt seit den zwanziger Jahren, alle Aktien zu übernehmen,

hatte sich die ALOKA immer widersetzt. Die Geschäftsentwicklung der DVG war aber seit etwa 1960 durch rapide sinkende Erlöse, die in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre zu steigenden Defiziten führten, gekennzeichnet. Fahrgastswund und steigende Personalkosten ließen sich aber nicht endlos durch Fahrpreiserhöhungen abfangen, dies konnte und wollte die Politik nicht zugestehen. Diese Situation veranlasste schließlich die ALOKA, sich von ihrer letzten Beteiligung an einem großen städtischen Verkehrsunternehmen zu trennen und ihren Anteil von 26 % zum 1. Januar 1970 für 9,6 Mill. DM an die Stadt Duisburg zu verkaufen. Dazu heißt es in ihrem Geschäftsbericht: „Diese [gemischtwirtschaftliche] Unternehmensform ist jedoch

den gewaltigen finanziellen Anforderungen des großstädtischen Personenverkehrs, der zunehmenden Bedeutung sozialer und siedlungspolitischer Gesichtspunkte für die Fahrpreisgestaltung und Linienführung sowie dem Trend zu regionalen Verkehrslösungen, wie sie im Ruhrgebiet durch die Konzeption einer Ruhrstadtbahngesellschaft verwirklicht werden sollen, nicht mehr gewachsen. Der Verkauf unserer Beteiligung an die Stadt Duisburg ist die zwangsläufige Folge dieser Entwicklung.“ Mit der Ablösung des eigentlich noch bis 1999 laufenden Beratervertrages zum 31. Dezember 1971 gegen Zahlung von 1,3 Mill. DM wurde dann auch noch das letzte Band zwischen DVG und ALOKA gelöst.

Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft

Die Übernahme der DVG zu praktisch 100 % in den Besitz der Stadt (je 0,1 % halten Stadt Dinslaken und Landkreis Wesel) war auch die Voraussetzung einer Neuorganisation der beiden wichtigsten städtischen Unternehmen. Zunächst wurde am 24. Juni 1970 der Eigenbetrieb Stadtwerke in die Stadtwerke Duisburg AG (SWDU) umgewandelt. Die Aktienmehrheit an diesem Unternehmen (zu 100 %) und

an der DVG (zu 74 %) übernahm zum 1. Januar 1971 die am 27. November 1970 als Holding gegründete „Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH“ (DVV), die zu 100 % eine städtische Eigenesellschaft ist und mit DVG und SWDU Gewinn- und Verlustübernahmeverträge abschloss.

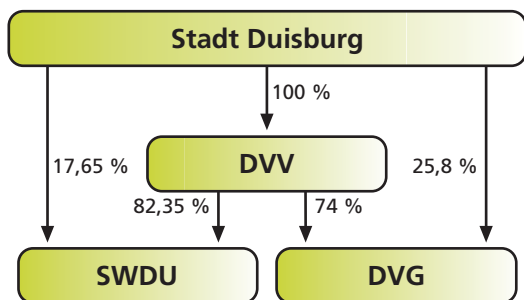
Zu Beginn der neunziger Jahre verstärkte sich im DVV-Konzern sowie zwischen Konzernen und Eigentümerin Stadt die Diskussion über die

Zukunft des Konzernverbunds und seiner Töchter DVG und Stadtwerke. Im Zuge des Stadtbahnbaus und des



Gründung der DVV: von links stehend Ludwig Fehlemann (Vorstandsvorsitzender der DVG), Hanns Theis (Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Duisburg AG), Dr. Günter Erbe (Geschäftsführer DVV); von links sitzend Josef Thome (Wirtschafts- und Betriebsdezernent), Wolfgang Lehnemann (Ratsherr und Notar), Dr. Ernst Caumanns (Oberstadtdirektor), Dr. Wolfram Dumas (Stadtkämmerer)

Konzernstruktur DVV 1976

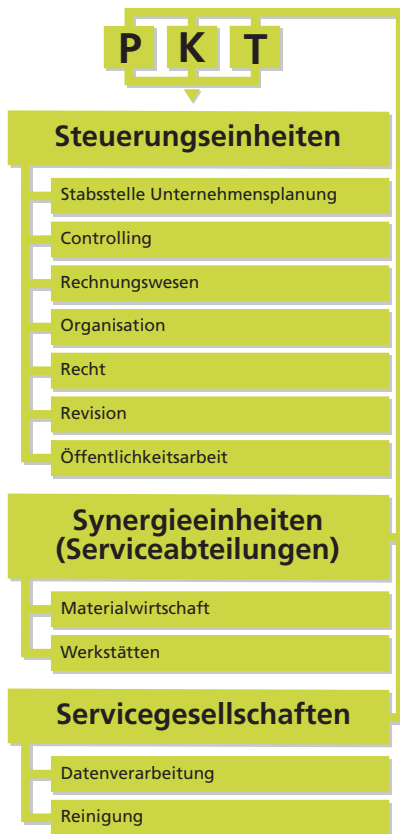


1970 – 1971

- **25.9.1970** In Essen wird der Tunnel des Ruhrschnellwegs als längster Straßentunnel der Bundesrepublik in Betrieb genommen.
- **1.3.1971** Neue Straßenverkehrsordnung in der Bundesrepublik Deutschland.



Königstraße 1970,
Blickrichtung Steinsche Gasse



Modell B

wachsenden ÖPNV erwartete die städtische Beteiligungsverwaltung deutliche Defizitsteigerungen für die DVG und stagnierende Rohüberschüsse für die Stadtwerke und damit die Notwendigkeit höherer Zuschüsse der Stadt. Dem stand aber die bis heute nicht gebremste negative Finanzentwicklung des kommunalen Haushalts entgegen.

1992 wurde der damalige Stadtdirektor und Stadtkämmerer Uwe Steckert zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der DVV bestellt. Aus seinen Vorschlägen für eine Neuorganisation der Konzernstruktur wurde das Modell B einer „Konsequenten Holding“ mit Übergängen zu „Organisatorischen Einheiten“ in den folgenden Jahren umgesetzt: Vorstände und Geschäftsführung wurden ab 1993 in der Holding und den Organgesellschaften gleichermaßen bestellt und die gemeinsame Zuständigkeit für alle Konzernunternehmen auch auf weiteren Leitungsebenen eingeführt. Die Betätigungsfelder wurden in „konzernrelevante Aufgaben“, „konzernübergreifende Serviceleistungen“ und „typische Spartenaufgaben“ kategorisiert. Soweit möglich wurden alle Organisationseinheiten zusammengeschlossen und verwaltet, wodurch innerhalb des Konzerns erhebliche Synergieeffekte genutzt werden konnten. Diese Neustrukturierung hat sich bewährt. Sie muss aber in der Gegenwart und nahen Zukunft europäischen Richtlinien und daraus folgenden neuen gesetzlichen Vorgaben für mehr Wettbewerb nicht nur auf den Energiemärkten, sondern auch im Verkehrsbereich angepasst werden.

Die „liebe kleine Schaffnerin“ hat ausgedient



Fahrschein entwerten einst ...

Einen Zwei-Wagen-Zug älterer Bauart durch ein Großraumfahrzeug zu ersetzen, war nur ein erster Schritt zur Rationalisierung und Personaleinsparung gewesen. Ein weiterer erfolgte 1958, als mit der Tarifreform Streifenkarten und Wochensichtkarten eingeführt wurden: Schon 1959 lösten nur noch ein Drittel der Fahrgäste und 1961 nur noch 20 % einen Einzelfahrschein beim Schaffner, und

nur noch zwei Drittel hatten 1959 einen Fahrschein, der manuell entwertet werden musste. Dadurch wurde es möglich, in diesem Jahr auf ersten Buslinien den Einmannbetrieb einzuführen. Bereits Ende 1962 fuhren alle Busse ohne Schaffner, nur auf den Anderthalbdecker dauerte die Umstellung bis 1967.

Wegen der hohen Fahrgastzahlen in ihren Großraumwagen und der dadurch weitaus größeren Belastung der Fahrer und weil die Fahrkartentwerter („eiserne Schaffner“ genannt) nur nach und nach eingebaut werden konnten, dauerte die Einführung des Einmannbetriebes auf den Straßenbahnen bis 1971. Und auch danach mussten noch vereinzelt Schaffner - oder richtiger Schaffnerinnen, denn zuletzt gab es praktisch nur noch Schaffnerinnen - in Einsatzwagen und in Wagen, die nicht mehr umgerüstet werden sollten, eingesetzt werden.



... und jetzt



Rheinbrücke Neuenkamp

Die Rheinbrücke von Neuenkamp nach Homberg als Teil der Autobahn A₂ von Straelen über Duisburg/Kaiserberg nach Hannover wurde am 16. Oktober 1970 dem Verkehr übergeben. Heute ist die Brücke der wichtigste Rheinübergang für die Anbindung des Ruhrgebiets an den niederländischen Wirtschaftsraum, denn 1992 wurde das Teilstück Straelen-Duisburg der A₂ mit der A 430 (Ruhrschnellweg/B₁) zur A₄₀ zusammengefasst. Das linke Foto zeigt Straßenbauarbeiten um 1927 in Homberg an der Verbandsstraße OW IV/OW IVa des Ruhrsiedlungsverbandes, deren Verlauf die A₂ folgte.

Im Dienst der Stadttouristik: Duisburger Hafenrundfahrtgesellschaft

Die DVG hat heute noch zwei Töchter, die ihr zu 100 % gehören. Die ältere Duisburger Park- und Garagen-gesellschaft mbH (DPG) begann am 17. Dezember 1962 mit der Übernahme der Betriebsführung des Karstadt-Parkhauses ihren Geschäftsbetrieb. Seit dem 1. Mai 2004 ist die DPG allerdings nicht mehr operativ tätig.



Die zweite Beteiligungsgesellschaft, die Duisburger Hafenrundfahrtgesellschaft mbH (DHG), ist sehr viel bekannter. Hafenrundfahrten wurden

bis 1971 von der HAFAG (Duisburg-Ruhrorter Häfen AG) durchgeführt, die sich jedoch von diesem Geschäftszweig trennen wollte. Auf Wunsch der Stadt, die dieses Angebot als Teil der Stadttouristik für unverzichtbar hielt, übernahm die DVG die Hafenrundfahrten und gründete dafür am

21. Dezember 1971 die DHG, die mit den Schiffen „Delphin“ und „Stadt Duisburg“ am 1. Januar 1972 ihren Betrieb aufnahm. Als 1988 die „Gerhard Mercator“ in Dienst gestellt werden konnte, wurde die „Delphin“ verkauft (jetzt „Carl Lehnkering“), und 1992 ergänzte die „Wilhelm Lehmbruck“ die Flotte; beide Schiffe waren Neubauten. Alle drei Schiffe kann man für Veranstaltungen chartern.

Heute umfasst das Programm der DHG viel mehr als die drei zwei-stündigen Hafenrundfahrten täglich zwischen 1. April und 31. Oktober. Längst gehören interessante Tages- und Halbtagesausflüge in die nähere



und weitere Umgebung auf dem Rhein und auf der Ruhr dazu, zum Teil als kombinierte Schiffs- und Busfahrten oder Schiffs- und Fahrradtouren. Auch reine Busfahrten sind im Angebot.

Während die große „Gerhard Mercator“ am besten für den Besucherandrang bei Hafenrundfahrten und Veranstaltungen aus dem umfangreichen Jahresprogramm wie z. B. Feuerwerks- oder Schlemmerfahrten gerüstet ist, wird die etwas kleinere „Wilhelm Lehmbruck“ gerne für Charterfahrten (Betriebsfeste, Hochzeiten usw.) genommen. Und die „Stadt Duisburg“, schon 1964 auf Kiel gelegt, wurde durch Umbauten auch für Fahrten durch Hafen- und Ruhrschleusen und auf der Ruhr tauglich gemacht; mit ihr kann man z. B. in Zusammenarbeit mit der Weißen Flotte Mülheim einen Tagesausflug bis Kettwig oder zum Baldeysee buchen.

Verkehrsverbände – tberregionale Zusammenarbeit zum Wohl des Fahrgastes



Als im Spätherbst 1978 nach langen Verhandlungen, unter sanftem Druck und mit finanzieller Unterstützung des Landes und des Bundes, die Verträge zur Gründung der Verkehrsverbände an Rhein und Ruhr unterzeichnet waren, wurde damit eine Vision wenigstens zum Teil verwirklicht, für die sich Duisburgs Oberbürger-

meister Dr. Karl Jarres schon in den zwanziger Jahren eingesetzt hatte. Fünf Kreise und 19 kreisfreie Städte, deren Verkehrsunternehmen sowie Deutsche Bundespost und Deutsche Bundesbahn schlossen sich am 30. Oktober 1978 zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zusammen. In einem umfangreichen Vertragswerk

1972 – 1984

► **1.10.1972** Auf bundesdeutschen Landstraßen gilt die Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h. ► **1.1.1976** Die Anschnallpflicht für Autofahrer wird eingeführt. ► **1976** Herbst Einrichtung von Tempo-30-Zonen im Ruhrgebiet.

► **7.9.1978** Am Ruhrschnellweg beginnt der Bau von Lärmschutzwänden. ► **17.1.1979** Im Ruhrgebiet und am Niederrhein wird erstmals in der Bundesrepublik Smogalarm ausgerufen. ► **28.9.1980** In Essen wird ein spurgeführter Bus einge-

setzt. ► **1984** Offizielle Einweihung des ersten Container-Terminals DeCeTe und der Roll-On/Roll-Off-Anlage im Duisburger Südhafen.

Verbundgebiet VRR



Verbundgebiet VGN

wurden die Bedingungen der Zusammenarbeit festgelegt, mit dem Ziel, die Verkehrstarife in der Region zu vereinheitlichen und das Fahrplan- und Netzangebot abzustimmen. Das Kooperationsgebiet mit gut sieben Mill. Einwohnern umfasst mehr als 5.000 km² und reicht von Dortmund im Osten bis an die niederländische Grenze in Nettetal und Niederkrüchten im Westen, von Haltern und Dorsten im Norden bis Grevenbroich und Dormagen im Süden. 2005 benutzen mehr als eine Milliarde Fahrgäste Busse und Bahnen des VRR. Mit der Betriebsaufnahme am 1. Januar 1980 gaben die einzelnen Verkehrsbetriebe ihre Tarifhoheit an den VRR ab. Seitdem kann man mit nur einem Fahrschein alle Verkehrsmittel im Verbundgebiet benutzen, einschließlich der S-Bahn, des RegionalExpress



und der RegionalBahn. Im Laufe der Jahre wurden die Tarife gestrafft und neue Angebote eingeführt, so z. B. 1991 das Ticket2000, 2002 das SchokoTicket für Schüler und 2003 das BärenTicket für Senioren. Seit 2003 haben alle Tickets einen elektronischen Chip, mit dem u. a. der monatliche Wechsel der Wertmarken überflüssig wurde.

Der VRR ist nicht der einzige Verkehrsverbund in Nordrhein-Westfalen (es gibt neun), aber der größte. Die DVG ist neben ihrer Mitgliedschaft im VRR über die DVV auch in der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) vertreten, die Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG NIAG, Kreis Reeser Verkehrsgesellschaft mbH, Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Krefelder Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Deutsche Bundesbahn und Deutsche Bundespost mit der gleichen Zielsetzung wie im VRR am 28. November 1978 für die Kreise Wesel und Kleve gründeten. Der Verbundbetrieb in der VGN begann bereits

am 1. Januar 1979. Ein Vertrag zwischen VRR, NIAG, DVV und Stadt Duisburg regelt die Zusammenarbeit und Durchlässigkeit zwischen den beiden Verbundräumen.



Am 16. Februar 1983 kam es auf dem Betriebshof Grunewald durch einen Kurzschluss an einer Straßenbahn zu einem folgenschweren Brand, bei dem eine Wagenhalle und zehn Schienenfahrzeuge teilweise oder ganz zerstört wurden, darunter die beliebte Pop-Bahn.



Autofreie Sonntage

Als während des Yom-Kippur-Krieges im Oktober 1973 zunächst die arabischen Ölförderländer mit einer Ölpreiserhöhung reagierten und dann die Produktionsbeschränkung aller OPEC-Länder um 25% zu einer ersten Energiekrise führte, erließ die Bundesregierung bereits am 10. November ein Energiesicherungsgesetz, das Verbrauchsbeschränkungen für Öl und Erdgas erlaubte. Mit diesem Gesetz wurde ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge an vier aufeinanderfolgenden Sonntagen verhängt, zum ersten Mal am 25. November 1973; es durften nur Busse des ÖPNV und Taxen fahren.

Die DVG übernimmt den ÖPNV auch in den linksrheinischen Stadtteilen Duisburgs

Als am 1. Januar 1975 Duisburg durch die kommunale Neuordnung um die linksrheinischen Städte und Gemeinden Baerl, Homberg, Rheinhausen und Rumeln-Kaldenhausen und das rechtsrheinische Walsum erweitert worden und die Einwohnerzahl auf über 600.000 angestiegen war, stimmten das Stadtgebiet Duisburgs und das Verkehrsgebiet der DVG nicht mehr überein. Vor allem die noch ungeklärten Probleme Verkehrsverbünde und



Betriebshof Am Unkelstein, zwischen A 59 (vorne) und A 40

Kontrolle über die Kreis Reeser Verkehrsgesellschaft (KRV) verhinderten zu diesem Zeitpunkt jedoch eine Regelung über die Abgrenzung der Einflussgebiete von DVG und Niederrheinische Verkehrsbetrieb AG NIAG, die noch die linksrheinischen Stadtteile bediente. DVG und NIAG konnten sich aber immerhin darauf einigen, dass auch die Neu-Duisburger auf der linken Rheinseite vom 1. Januar 1975 an in den Genuss der neuen niedrigeren Zonentarife der DVG kamen; für die ihr dadurch entgangenen Einnahmen erhielt die NIAG eine jährliche Entschädigung.

Erst nach der Gründung der Verkehrsverbünde VGN und VRR und nachdem die DVG auf ihre Anteile an der KRV verzichtet hatte (und diese mit der NIAG verschmolzen war), konnten DVG und NIAG im Vertrag vom 16. Dezember 1983 eine Bereinigung ihrer Verkehrsgebiete erreichen. In diesem „Vertrag über einen

Linientausch“ ist festgelegt, dass die NIAG die bisher von ihr bedienten Linien von Baerl/Kirche bis Homberg/Bismarckplatz, Homberg/Zollstraße bis Essenberg/Kaiserstraße, Rheinhausen/Bruchstraße bis Rheinhausen/Markt und Rumeln/Altenheim bis Rheinhausen/Reichsstraße an die DVG abtritt; im Gegenzug übernimmt die NIAG von der DVG die Linien Dinslaken/Industriestraße-Dinslaken/Tannengrund, Wesel/Bahnhof-Holten/Bahnhof und Dinslaken-Lohberg/Dorotheenstraße-Stadtgrenze Duisburg. Zu den bereits bestehenden drei Linien im Gemeinschaftsverkehr wurden zwei weitere Linien verabredet.

Der Vertrag trat am 1. Januar 1985 in Kraft. Damit war genau ein Jahrzehnt nach der kommunalen Neuordnung auch die Neuordnung der Verkehrsgebiete abgeschlossen und nur noch die DVG für den ÖPNV in ganz Duisburg zuständig.

Ein neuer Betriebshof nur für Busse

Schon seit Jahren hatte die DVG auf ihren Betriebshöfen mit dem Mangel an Platz, den sich Busse und Straßenbahnen teilen mussten, zu kämpfen; außerdem stand die Verteilung



Einfahrt

der Werkstätten und Hallen auf mehrere Betriebshöfe einer effizienten Organisation des Wagenparks im Wege. In einem ersten Schritt einer längerfristig geplanten Neustrukturierung der Betriebshöfe und Werkstätten beschloss die DVG daher 1980 den Bau eines eigenen Betriebshofes für die Omnibusse.

Das dafür 1982 von der HAFAG erworbene, 60.000 m² große Grundstück „Am Unkelstein“ liegt einerseits abseits und weit genug entfernt von Wohnbebauung, um Belästigungen zu vermeiden, und gleichzeitig zentral am Rande der Kernzone Stadtmitte,



Werkstatt und Betriebsdienstgebäude in unmittelbarer Nähe der beiden Autobahnen A 40 und A 59 und des Innenhafens. Dort entstanden seit 1987 in knapp drei Jahren Bauzeit ein Betriebsdienstgebäude mit der Fahrdienstzentrale für den Busdienst



1985 – 1992

► **1.1.1985** In der Schweiz wird eine Jahresgebühr für unbeschränkte Benutzung der Autobahnen erhoben.

► **13.3.1988** Der mit fast 54 km längste Unterwassertunnel der Welt, der Seikan-Eisenbahntunnel, wird eröffnet; er verbind

det die beiden größten japanischen Inseln Honshu und Hokkaido. ► **27.9.1992** Der Rhein-Main-Donau-Kanal ist fertig und damit kann eine 3.500 km lange Schifffahrtsstraße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer dem Verkehr übergeben werden.



Fahrzeughalle

und Sozialräumen für die Mitarbeiter sowie der Werkstattkomplex, in dem alle Reparatur- und Wartungsarbeiten durchgeführt werden können. Im Kellergeschoss der Werkstatt befinden sich auch die Tanks mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 400.000 Litern. Das schon von Weitem ins Auge fallende Kernstück der Anlage ist die 135 x 75 Meter große Halle, in der auf 18 Fahrspuren 180 Busse stehen können. Jeder Abstellplatz hat Anschluss an eine Druckluftanlage, mit der die Fahrzeuge ständig betriebsbereit gehalten werden. Im Mai 1990 wurde der Betriebshof Am

Unkelstein in Betrieb genommen, und die Duisburger hatten am 3. Mai beim „Tag der offenen Tür“ Gelegenheit, die Anlage zu besichtigen.

Am 24. November 2004 wurde die WFD Werkstatt und Fuhrpark Duisburg GmbH als 100 %ige Tochter der Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (DVV) ins Handelsregister eingetragen. Mit der WFD wurden die bisher noch getrennten, aber bereits unter einheitlicher Leitung arbeitenden KFZ-Werkstätten der DVG und der Stadtwerke Duisburg AG am Standort Betriebshof Unkelstein zusammenge-

fasst. Inzwischen nutzt auch die Stadt Duisburg mit dem Fuhrpark der Wirtschaftsbetriebe die Dienste der WFD.



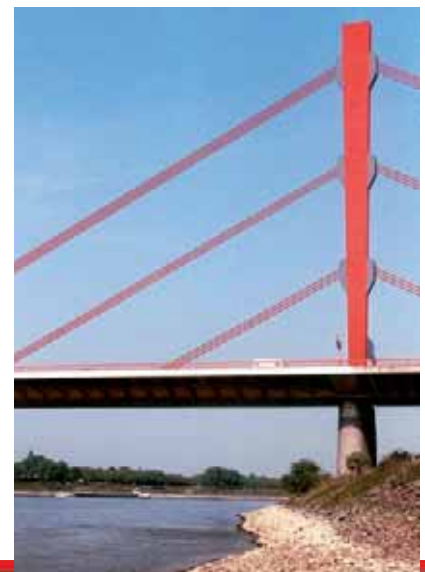
Dr. Günter Erbe, Vorstandsvorsitzender der DVG, gibt die Fahrt der Eröffnungsbahn frei, im Führerhaus OB Josef Krings

Eröffnung des Stadtbahntunnels



Mit einem großen und fröhlichen „U-Bahn-Fest“ feierten am 11. und 12. Juli 1992 ca. 400.000 Duisburger die letzte oberirdische Fahrt einer Straßenbahn auf der festlich geschmückten Königstraße und die Einweihung der Stadtbahn-Tunnelstrecke zwischen Steinscher Gasse und Duissern. Günther Einert, NRW-Minister für Wirtschaft, Dr. Wilhelm

Knittel, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Oberstadtdirektor Dr. Richard Klein und Oberbürgermeister Josef Krings (Foto links, von links nach rechts) gaben den Tunnel offiziell frei. Jeder konnte umsonst mit der DVG fahren und die neue „U-Bahn“ ausprobieren; entsprechend dicht war das Gedränge auf den Rolltreppen und in den neuen unterirdischen, künstlerisch gestalteten Bahnhöfen.



Freihafen in Duisburg

Nachdem Duisburg 1986 den Seehafenstatus erhalten hatte und 1989 das Gesetz zur Errichtung neuer Freihäfen und zur Änderung des Zollgesetzes in Kraft getreten war, konnte mit dem Umbau der alten Nord- und Südhafenbecken zum ersten Freihafen im Binnenland begonnen werden, der zum 1. Januar 1991 seinen Betrieb aufnahm. Seit dem 1. Mai 2002 ist der Freihafen eine Freizone des Kontrolltyps II.

Baerler Autobahnbrücke

Mit der Einweihung der Rheinbrücke Baerl-Beeckerwerth am 19. Juni 1991 und der Freigabe des Teilstücks Baerl-Moers/Nord der A42 (Emscherschnellweg) am 4. Juni 1992 war diese für den Norden Duisburgs wichtige Ost-West-Autobahn fertiggestellt. Damit stand eine weitere schnelle Verbindung vom Ruhrgebiet zur niederländischen Küste zur Verfügung.

Von der Pferde- zur Variobahn

Genau 115 Jahre liegen zwischen dem ersten Fahrzeug für den ÖPNV in Duisburg und dem neuesten, zwischen dem von Pferden gezogenen, offenen Straßenbahnwagen 1881 und der stromlinienförmigen, vollniederflurigen Variobahn, seit 1996 im Dienst der DVG. Dazwischen gab es zahlreiche Neu- und Weiterentwicklungen, bei den Straßenbahnen wie bei den Omnibussen.

Harkortwagen

1926 kaufte die Duisburger Straßenbahnen GmbH zwei Gelenktriebwagen mit Jakobs-Drehgestell. Diese Wagen waren eine Neuentwicklung des Duisburger Unternehmens „AG für Eisenindustrie und Brückenbau



Harkortwagen 177

vorm. Johann Caspar Harkort“, und sie blieben für viele Jahre die einzigen Gelenktriebwagen weltweit. Die beiden Harkortwagen mit den Wagennummern 176 und 177 waren bis 1967 regulär bzw. als Reserve im Dienst. Wagen 176 konnte ab 1970 als „Pop-Bahn“ für Gesellschaftsfahrten gemietet werden, bis er 1983 bei dem Brand im Betriebshof Grunewald zerstört wurde. Als Ersatz wurde Wagen 177 in seiner ursprünglichen Lackierung restauriert und kann nun ebenfalls für Gesellschaftsfahrten genutzt werden.



*Harkortwagen 176 als Popwagen
Sprengwagen*



Sprengwagen L5 der KRS aus dem Jahr 1911

Sie wurden benötigt, als die Straßen noch nicht überall asphaltiert und sehr staubig waren – Sprengwagen. Alle Duisburger Verkehrsgesellschaften hatten ein solches Fahrzeug, um im Auftrag der Stadt die Straßen anzufeuchten, sehr zur Freude der Unterfünfzehnjährigen.



*Sprengwagen Atw 219 der Duisburger
Straßenbahnen GmbH, Baujahr 1920,
ca. 1936 in Aktion*

Eigenbauten der DVG

In der zweiten Hälfte der fünfziger und in den sechziger Jahren war die DVG führend in der Bundesrepublik,



GT10NC auf der Aakerfährbrücke

in ihren eigenen Werkstätten aus vorhandenen Vorkriegswagen und 1944–1960 gelieferten Trieb- und Beiwagen neue größere und leistungsfähigere Straßenbahnen zu bauen. Dazu gehörten vor allem der Zusammenbau von zweiachsigen Triebwagen und Beiwagen zu dreiteiligen Gelenktriebwagen. Aber auch modernere Nachkriegsfahrzeuge wurden umgebaut, z. B. 1962 vierachsige Großraum-Triebwagen zu zweiteiligen sechsachsigen Gelenktriebwagen mit Jakobs-Drehgestell. Und die vorerst letzten DVG-Umbauten waren 1995–1997 die Verlängerung von insgesamt 45 Straßenbahnfahrzeugen des Typs GT8NC (Stadtbahnwagen N) um Niederflurmittleile auf 10 Achsen (GT10NC); dazu kommt der Wagen 1000, der als erster umgebaut wurde, aber einer anderen Baureihe angehört und jetzt als Fahrschulwagen dient.

Schienenschleifwagen

Ebenfalls eine Eigenkonstruktion der DVG ist der am 25. Mai 1994 in Dienst gestellte Schienenschleifwagen, ein 26 m langer Zweirichtungswagen, gebaut aus einem Achtachser aus dem Jahr 1964. Mit ihm werden



Königstraße in den Neunzigern

1993 – 1994

► **September 1993** Das Tragflügelboot „Flying Dutchman“ befördert zweimal in der Woche Fahrgäste von Duisburg nach Arnheim und Nimwegen. ► **6.5.1994** Feierliche Eröffnung des „Eurotunnel“, des Eisenbahntunnels unter dem Ärmelkanal.

Unebenheiten und Riefen in den Schienen abgeschliffen, damit die Straßenbahnen erschütterungsfrei und leiser fahren können.



Niederflurbusse

Einen bedeutenden Fortschritt im Komfort für die Fahrgäste bedeutete 1995 die Anschaffung der ersten Niederflurbusse der DVG, die einen stufenlosen Einstieg ermöglichen. Zunächst handelte es sich 1995/96 um 28 van Hool-Busse, 1996 folgten



9. Juni 2005:
Die DVG übernimmt ihren 100. Citaro

MAN-, Mercedes- und Neoplan-Niederflurbusse. Und seit 2001 sind 75 neue Busse mit einer ausfahrbaren Rampe für Rollstuhlfahrer angeschafft worden. Derzeit umfasst die DVG-Flotte 162 Linienbusse (46 Gelenk- und 116 Solobusse) und einen Reisebus; davon sind mehr als die Hälfte, nämlich 100, Mercedes Citaro. Und nur noch 17 alte DVG-Hochflurbusse fahren auf Duisburgs Straßen.



Erdgastankstelle

Erdgasbus

Am 19. Januar 1996 nahm die DVG zwei neue mit Erdgasantrieb ausgerüstete Niederflurgelenkbusse in Betrieb. Der Ausstoß von Kohlenwasserstoffen und Stickoxyden ist bei diesen Bussen bis zu 80 % und von Kohlenmonoxyd um die Hälfte geringer als bei Dieselfahrzeugen, Ruß und Schwefeldioxyd werden vollständig vermieden; sie leisten also einen deutlichen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität. Zur Versorgung der Erdgasbusse wurde am Betriebshof Unkelstein eine Erdgastankstelle eröffnet, die auch der Öffentlichkeit für Erdgasautos zur Verfügung steht.



Erdgasbus



Variobahn auf der Schwanentorbrücke

Variobahn

Die Niederflurtechnik fand Anfang der neunziger Jahre auch im Straßenbahnbau Anwendung, in Duisburg in Form des nachträglich eingebauten Niederflurmittelteils im N-Wagen. Seit dem 6. Dezember 1996 verfügt die DVG auch über den Prototyp eines vollniederflurigen Straßenbahnfahrzeuges: die Variobahn 6NGT-LDZ der Firma Adtranz. Dank ihrer Modulbauweise kann die Variobahn in verschiedenen Längen, Breiten und Ausstattungen geliefert werden, als Vollniederflurbahn oder als kombinierte Hoch- und Niederflurbahn. Im Juni 1999 ging die Variobahn der DVG sogar auf eine große Reise: Weil die Amsterdamer Verkehrsbetriebe für die nächsten Jahre die Anschaffung neuer Straßenbahnen planten, wollten sie u. a. auch die Variobahn testen und setzten sie für 31 Tage im Liniendienst in Amsterdam ein.



Variobahn 2001 adventlich geschmückt



Hauptbahnhof Duisburg

Mit der Einweihung am 23. März 1934 war der neue Duisburger Hauptbahnhof des Düsseldorfer Architekten Eduard Lyonel Wehner als Ersatz für den Zentralbahnhof aus dem Jahr 1886 der Öffentlichkeit übergeben worden (Foto rechts). Die umfangreichen Renovierungsarbeiten an dem mittlerweile in die Jahre gekommenen Empfangsgebäude waren im Dezember 1994 abgeschlossen. Auch der Bahnhofsvorplatz ist seit Oktober 2003 „generalüberholt“, nachdem die einsturzgefährdete und im Sommer 1998 abgerissene Platte über die A59 erneuert worden war.

Nichts geht mehr – Die Aakerfährrücke wird für den Verkehr gesperrt



Aakerfährrücke 1904 – 1995

Dem Bau einer neuen Brücke als Ersatz für die 1904 dem Verkehr übergebene Aakerfährrücke über die Ruhr hatte der Rat der Stadt bereits 1992 zugestimmt, der Neubau befand sich aber noch in der Planungsphase. Als diese wichtige Verbindung nach Norden im Zuge der Bundesstraße 8 am 21. April 1995 um 16 Uhr plötzlich und ohne Vorwarnung aus Sicherheitsgründen für den gesamten Verkehr gesperrt wurde, hatte das daher natürlich ein Verkehrschaos zur Folge, mit kilometerlangen Umwegen für alle Verkehrsteilnehmer, auch für die Fußgänger. Durch die Sperrung wurde schlagartig eine der wichtigsten ÖPNV-Verbindungen zwischen Innenstadt und



Behelfsbrücke für die Straßenbahn

Norden, die Linie 903, unterbrochen. Die Leitzentrale der DVG war gezwungen, innerhalb kürzester Zeit einen Schienenersatzverkehr vom Hauptbahnhof zum Bahnhof Meiderich über die Berliner Brücke zu organisieren, was unter großem Einsatz der Mitarbeiter (die zum Teil eigentlich schon Feierabend hatten oder im Wochenende waren) auch gelang. Die Verkehrsbetriebe in Düsseldorf und Krefeld halfen mit Gelenkbussen aus, und nach einigen Tagen konnten zusätzlich fünf Gelenkbusse aus Bremen angemietet werden.

Trotz allen Einsatzes war der Schienenersatzverkehr mit Unbequemlichkeiten und Verspätungen für die Fahrgäste verbunden und für die DVG mit zusätzlichen Kosten; es konnte sich also nur um eine kurzfristige und zeitlich begrenzte Übergangslösung handeln. Stadt und DVG beschlossen daher den Bau einer provisorischen Brücke nach dem beschleunigt durchgeführten Abriss der alten Brücke auf deren Fundamenten, nur für die Straßenbahn und für Fußgänger und Radfahrer. Schon am 11. August 1995, 16 Wochen nach Sperrung der alten Brücke, konnte die erste Straßenbahn über die größte Behelfsbrücke

der Welt wieder nach Meiderich durchfahren. Die Folgekosten der Brückensperrung – Schienenersatzverkehr und Bau der eingleisigen Schienenstrecke auf der Behelfsbrücke – beliefen sich für die DVG auf ca. 2 Mill. DM.

Auch auf der neuen Aakerfährrücke – einer Stabbogenbrücke mit einer Spannweite von 76,80 m – sind wieder Gleise verlegt, für jede Fahrt-



Montage der neuen Brücke, im Hintergrund die Behelfsbrücke

richtung jeweils auf der linken Fahrspur; sie wurden genutzt bis zur Übergabe des Stadtbahntunnels nach Meiderich am 23. September 2000. Zur feierlichen Eröffnung der neuen Brücke am 16. März 1997 setzte die DVG nicht nur die neue Variobahn ein, sondern als historische Reminiszenz auch den Harkortwagen.

Neue Buslinie zum Innenhafen

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Emscher Park hatte 1992 der Umbau des Innenhafens zu einem bevorzugten Standort für Wohnen, Dienstleistungen, Gastronomie und kulturelle Aktivitäten begonnen. Da mit der Eröffnung des Mu-

seums für Gegenwartskunst in der Küppersmühle am 17. April 1999 und der Einweihung des neuen jüdischen Gemeindezentrums am 30. Mai 1999 die ersten wichtigen, Akzente setzenden Einrichtungen der Öffentlichkeit übergeben wer-

1995 – 2000

► **April 1995** Letzte Zugfahrt auf der Strecke Ruhrort-Mülheim-Styrum.
 ► **Juni 1996** Weiteres Teilstück der A&E59 nach Norden (bis zur B&E8 in Dinslaken) freigegeben. ► **Juli 1996** Neue Eisenbahnüberführung über den Rhein-Herne-Kanal.

► **August 1998** Fertigstellung des sechsspürigen Ausbaus der A&E3 zwischen Kreuz Kaiserberg und Wedau. ► **1.3.2000** Umbenennung der Duisburg-Ruhrorter Häfen AG in Duisburger Hafen AG unter der neuen Dachmarke „duisport“.

► **9.5.2000** In London wird die „Millennium Bridge“ (Fußgängerbrücke, erbaut nach einem Entwurf von Norman Foster) als erste neue Brücke über die Themse seit 1894 eingeweiht.

den sollten, richtete die DVG eine neue Ringlinie (932) ein, die vom Hauptbahnhof über Königsberger Allee, Philosophenweg, Kuhtor, Lehmbruck-Museum zurück zum Hauptbahnhof führt und mit den

Haltepunkten „Küppersmühle“ und „Hansegracht“ den Innenhafen an die Innenstadt anbindet. Die feierliche Eröffnung fand am 12. April 1999 durch Oberbürgermeisterin Bärbel Zielsing statt.



Stadtbahntunnel unter der Ruhr



Baugrube Bahnhof Meiderich

Schon lange bevor die Sperrung der Aakerfährrücke die Störungsanfälligkeit der Nahverkehrsverbindung zwischen Innenstadt und Meiderich so augenfällig gezeigt hatte, war die Entscheidung gefallen, den Stadtbahntunnel, der ja schon bis Duisern

fertiggestellt war, bis Meiderich weiterzuführen. Der Bau der 3,6 km langen Strecke, auf der Ruhr und Rhein-Herne-Kanal unterquert werden mussten, erfolgte im Schildvortrieb (der Taufname des Hydrochilds war „Tunnelzebra“): ein richtungsweisendes Projekt in einer bislang nicht gekannten Größenordnung für den Bau von ÖPNV-Schienenwegen.

Mit den Bahnhöfen „Auf dem Damm“ und „Meiderich-Bahnhof“ wird Meiderich optimal erschlossen. Durch den Tunnel wird die Fahrzeit von 18 auf sechs Minuten reduziert, und davon profitieren auch die Fahrgäste



Station „Bahnhof Meiderich“ mit den Fotos „Rheinbrücken“ von Thomas Rhiele

aus Hamborn und Dinslaken. Und mit dem zentralen Omnibusbahnhof „ZOB Meiderich“ ist auch eine gute Verknüpfung zu den Bussen der DVG und der DB gewährleistet.

Der Bau des Meidericher Tunnels begann im Juli 1993, und am 17. Juni 1998 konnte der Tunneldurchstich gefeiert werden. Die Freigabe für den Linienverkehr und die Einweihung des Omnibusbahnhofs am 23. September 2000 waren wieder ein großes Fest für alle Duisburger.



Betriebseröffnung



Im Herbst 1999 wird das neue DVG-Logo, das von nun an an allen Fahrzeugen, Fahrplänen, Briefbögen etc. erscheint, vorgestellt.



Fünf neue Brücken eingeweiht

Oberbürgermeisterin Bärbel Zielsing übergab am 9. November 1997 in Neudorf gleich fünf neue Brücken dem Verkehr. Zwei davon waren durch den Ausbau der A₆₃ auf sechs Spuren erforderlich geworden: die Straßenbrücke im Zuge der Mülheimer Straße über die Autobahn und die neue Zoobrücke, gestaltet als Landschaftsbrücke. Die alte Expo-Brücke, die bisher die beiden Teile des Zoos miteinander verbunden hatte, wurde als Fußgängerüberführung einen Kilometer weiter südlich wieder aufgebaut. Ebenfalls freigegeben wurden die Mülheimer Straße-Überführungen über die Bahnanlagen und die Carl-Benz-Straße.



Am 20. November 2000 führte die DVG - als erstes Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - in Linienbussen den kontrollierten Einstieg beim Fahrer ein. Der Hauptgrund für diese Maßnahme war die steigende Zahl der „Schwarzfahrer“. Hochgerechnet auf die „erwischten“ Fälle, ging die DVG von annähernd 10 % der Fahrgäste aus, die ohne gültigen Fahrschein in Bus und Bahn unterwegs waren; die Folge: Verluste in Höhe von mehreren Millionen DM für das Unternehmen. Der Einstieg beim Fahrer ermöglichte aber nicht nur eine bessere Kontrolle der Fahrausweise, sondern auch mehr Sicherheit an der Haltestelle, auch für Fahrerinnen und Fahrer: kein Drängeln mehr und kein Durcheinander von ein- und

„Vorne einsteigen – hinten aussteigen“

aussteigenden Fahrgästen, mehr Rücksichtnahme und besserer Überblick. Mit einer großangelegten Informations- und Werbekampagne mit Infobroschüren, Plakaten, Anzeigen und Radiospots bereitete die DVG die Bürger auf diese neue Regelung vor. Dabei wurden zum ersten Mal in Duisburg so genannte Traffic Boards, Großflächenplakate aus einer neuartigen, von innen durchsichtigen, selbstklebenden Fensterfolie, auf Linienbussen eingesetzt.

Es hatte in Duisburg schon seit mehr als 30 Jahren keine Busschaffner mehr gegeben, und die Fahrgäste waren gewöhnt, dort einzusteigen, wo sie gerade standen. Trotzdem spielte sich das neue System innerhalb nur weniger Tage ein, und bereits nach sechs Monaten konnte das Unternehmen eine sehr positive Bilanz ziehen.

Straßenbahnen sind deutlich länger und haben mehr Türen als Busse, außerdem ist die Situation in den großen Bahnhöfen unübersichtlicher, ein Einstieg nur vorne also nicht praktikabel. Darum gibt es seit der Einführung des kontrollierten Einstiegs beim Busfahrer in den Stadtbahnfahrzeugen die „Intensivkontrollen“ mit Teams von Kontrolleuren, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit der Polizei.



Ein neues Domizil für die Stadtbahn: Schwerpunktwerkstatt Grunewald



Detail vom 1999 abgerissenen Depot Hamborn am Schlachthof

Mit der Gründung 1940/41 hatte die DVG von ihren Vorgängergesellschaften deren Betriebshöfe „geerbt“, die aber im Laufe der Jahre alle nach und nach stillgelegt und abgerissen oder umgebaut wurden, bis schließlich nur noch die am Grunewald für Straßenbahnen und am Unkelstein für Busse übrigblieben.

Schon 1913 gab es am Standort Grunewald Betriebseinrichtungen für die Straßenbahnen der Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn: eine Wagenhalle und eine Umformerstation. Und vor genau 80 Jahren, mit der Inbetriebnahme der D-Bahn 1926, begann der Ausbau dieser Anlagen zu einem großen Straßenbahnbetriebshof. 1959/60 wurde zusätzlich eine Buswerkstatt (die 1989 wieder auszog) errichtet und 1980-82 die Stadtbahnbetriebswerkstatt. Da der Betriebshof Grunewald mittlerweile aber nicht mehr zeitgemäß und dringend sanierungsbedürftig war, beschloss der Aufsichtsrat der DVG am 15. Mai 1997 den Neubau einer Schwerpunktwerkstatt an derselben

Stelle. Der Neubau wurde am 15. Mai 1997 eingeweiht. Die neue Werkstatt ist ein modernes Gebäude mit einer Fläche von 10.000 qm. Sie ist für die Reparatur und Wartung von Straßenbahnwagen und Bussen geeignet. Die Werkstatt ist mit moderner Ausrüstung ausgestattet und verfügt über eine eigene Werkstatt für die Herstellung von Ersatzteilen. Die Werkstatt ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtbahninfrastruktur und trägt zur Erhaltung und Modernisierung der Stadtbahnflotte bei.



Grundsteinlegung für die neue Werkstatt: Dirk Lachmann, Vorsitzender des DVG-Aufsichtsrates, OB Bärbel Zielsing, Vorstände Uwe Steckert, Dr. Edmund Baer (mit Rolle), Klaus Siewior (von links nach rechts)

2000 – 2003

► **3.11.2000** Eröffnung der neuen ICE-Linie Köln-Amsterdam mit Halt in Duisburg.
► **30.8.2002** Das bis dahin größte Schiffshebewerk Europas wird im belgischen Strépy-Thieu eingeweiht; der Aufzug kann Bin-

nenschiffe mit einem Gewicht von 1.350 t auf eine Höhe von 73,15 m heben.

► **25.6.2003** Die Bergisch-Märkische Hochfeldbahn wird nach 138 Jahren stillgelegt.

► **10.10.2003** Die mit 918 m längste Kanal-

brücke Europas über die Elbe bei Magdeburg wird freigegeben; Schiffe haben damit einen direkten Zugang vom Mittelland- in den Elbe-Havel-Kanal.

Stelle. Der Abriss der alten Werkstatt erfolgte zwischen Januar und April 1999, die Grundsteinlegung für das neue Gebäude war am 1. Juni 1999,

und nach 28 Monaten Bauzeit konnte die neue Stadtbahnschwerpunktwerkstatt am Grunewald am 23. Mai 2001 in Betrieb genommen werden. Abriss, Neubau und die umfangreichen Umbauten der Gleisanlagen auf dem Gelände fanden bei laufendem Werkstattbetrieb statt. Das neue Gebäude, mit 97 m Länge, 68 m Breite und 9,5 m Höhe ein Viertel kleiner als die alte Werkstatt, besteht aus der eigentlichen Werkstatt (75 %), Lager, Sozial- und Büroräumen. Es wurden rund 53,5 Mill. DM investiert, dafür gab es Zuschüsse vom Bund und vom Land. Der Bauentwurf ebenso wie die Bauausführung lagen bei der konzerneigenen Bauabteilung.



Schlüsselübergabe, von links: Klaus-Peter Wandelenus (Leiter Hauptabteilung Technik), Dr. Edmund Baer (Vorstand Technik und Infrastruktur), Uwe Steckert (Vorstandsvorsitzender), Klaus Gogol (Leiter der Bauabteilung)



Cross Border Lease



Dr. Edmund Baer (Vorstand, rechts) und Dr. Dieter Steinkamp (Leiter VK-U) unterzeichnen den Vertrag, mit ihnen freut sich Wencke Nickel (VK-U)

Nachdem im Juni 2002 der Rat der Stadt und der DVG-Aufsichtsrat den Einstieg in eine US-Leasing-Transaktion um das Duisburger Schienennetz beschlossen hatten, begannen die Suche nach einem amerikanischen Investor und die Verhandlungen, die am 25. September 2003 mit der Unterzeichnung der Verträge in New York abgeschlossen werden konnten. Mit diesem „Cross Border Lease“ vermieten Stadt und DVG das

Schienennetz der Straßenbahn und der Stadtbahn an einen Investor aus den USA und mieten es gleich wieder zurück. Der Investor erzielt nach amerikanischem Steuerrecht dabei einen Steuervorteil, den er mit der Stadt teilt – in Zeiten permanenter Finanznot der Kommunen eine von zahlreichen deutschen Städten genutzte Finanzierungsmöglichkeit. Die Duisburger Straßenbahn- und Stadtbahnanlagen wurden von US-Gutachtern bewertet; zahlreiche Fragen und Bewertungsmodelle mussten dazu von der gemeinsamen Projektgruppe der Stadt und der DVG bearbeitet werden. Dazu gehörte auch der mehrtägige Besuch einer amerikanischen Delegation, die das gesamte System vor Ort inspizierte. Zum Abschluss wurde das Transaktionsvolumen auf rund 1,5 Mill.

US\$ festgelegt. Duisburg erhielt den so genannten „Barwertvorteil“ von ca. 45 Mill. €, wovon 20 % der DVG zufließen.

Dieser ganze Finanzvorgang hatte noch einen Nebeneffekt: Jährlich vergibt die Fachzeitschrift „Asset Finance International“ die internationale Auszeichnung „Deal of the Year“; damit werden weltweit herausragende Finanztransaktionen ausgezeichnet. Der Duisburger Cross Border Lease erhielt den „European Rail Deal of the Year 2003“, der am 9. März 2004 in London einer Delegation aus Duisburg übergeben wurde. Damit wurden die höchst komplizierten und arbeitsintensiven Projektarbeiten honoriert.



Ein neuer Hafen für Freizeitkapitäne

Bootsurlaub auf dem dichten Wasserstraßennetz des Ruhrgebiets zwischen Rhein, Ruhr und Lippe findet immer mehr Freunde. Und der Duisburger Innenhafen bietet mit der am 2. Juni 2001 eingeweihten „Marina“ einen neuen und attraktiven Ankerplatz mit rund 133 Liegeplätzen zwischen 6 und 20 Metern Länge und einer behindertengerechten Steganlage; an Wasserzapfautomat und Tankstelle kann sich der Freizeitkapitän mit allem Notwendigen versorgen. Die Duisburger Innenstadt ist fußläufig leicht zu erreichen, und der Innenhafen selbst bietet ein reiches kulturelles und gastronomisches Angebot.



Die Prokuristen der DVG:

Wolfram Reullinger, Anton Koller, Klaus-Peter Wandelenus, Markus Leidig, Birgit Adler, Dietmar Stolte, Dietmar Bernhardt, Hubert Heinen, Winand Schneider (von links nach rechts)



Am 14. Februar 2005 wird der völlig neu und jetzt auch behindertengerecht gestaltete Stadtbahn-Haltepunkt der UÉ79 „St. Anna-Krankenhaus“ eröffnet und damit ein Jahrzehnte bestehendes Provisorium beendet.



So schön kann warten sein! Um auf die bevorstehende Eröffnung ihrer neuen blau /gelben Niederlassung in Meiderich aufmerksam zu machen, richtete ein bekanntes schwedisches Mitnahmemöbelhaus in der Stadtbahn-Station Meiderich-Bahnhof für eine Woche im März 2005 eine möblierte Wartezone ein. Statt strenger Stilmöbel aus Eisen und Stahl nahmen die Fahrgäste farbenfrohe Polstermöbel in Beschlag.

SkippyDU

Seit dem 7. April 2005 hat auch die DVG ein Maskottchen nämlich, niedliche Identifikationsfigur und Brücke zu Fans oder Kunden. Der Anstoß zum „Projekt Maskottchen“ kam von den Mitarbeitern. Und die Wahl fiel auf ein Tier, das durch seine Eigenschaften viele Gemeinsamkeiten mit der DVG aufweist: das Känguru! Ein Känguru



Zoo-Direktor Michael Hilbert und DVG-Vorstand Klaus Siewior stellen SkippyDU im Zoo vor

steht für sicheren Transport (Jungtier im Beutel) und Schnelligkeit (Spitzengeschwindigkeiten bis zu 85 km/h); einige Känguru-Arten sind nachtaktiv (NachtExpressLinien der DVG) und alle leben gesellig (Gruppendynamik). Der Name des neuen Maskottchens – SkippyDU – ist das Ergebnis eines Namensuchwettbewerbs unter den Mitarbeitern der DVG. Und um den „Dienstantritt“ des neuen „Mitarbeiters“ gebührend zu würdigen, übernahm die DVG die Patenschaft über ein kleines Bennett-Känguru (*Macropus rufogriseus*) im Zoo Duisburg.

World Games 2005 – Mobilität für den Sport

Es war ein farbenfrohes und fröhliches Fest und das größte Multisportereignis des Jahres 2005, als rund 3.500 Sportler aus aller Welt in 40 Disziplinen um Medaillen kämpften: Vom 14. bis zum 24. Juli 2005 war Duisburg Gastgeber für die World Games, die Weltspiele nicht-olympischer Sportarten.

Die DVG war ein ganz wichtiger Teil der Organisation dieser Spiele. Ihr Verkehrskonzept ging von der Annahme aus, dass die meisten der über 500.000 Besucher wegen der Parkplatzprobleme mit dem ÖPNV anreisen würden. Dafür setzte sie eine Straßenbahnlinie ein, den „World Games-Express“, der alle rechtsrheinischen Sportstätten miteinander verband, sowie einen darauf abgestimmten Shuttlebusverkehr, der die Besucher direkt zum Sportpark Wedau brachte.

2004 – 2006

► **14.12.2004** Die Schrägseilbrücke über den Tarn bei Millau in Frankreich wird als höchste Brücke der Welt eingeweiht: Der höchste der sieben Pylone ist 342 m hoch, die Fahrbahn befindet sich in 246 m Höhe.

► **1.7.2006** Eröffnung der höchstgeleg-

ten Eisenbahnstrecke der Welt, von Golmud in Westchina bis Lhasa in Tibet; die Bahn ist 1.140 km lang und erreicht auf ihrem höchsten Punkt 5.068 Meter.

► **3.7.2006** Auf der A 40 werden weitere „Starenkästen“ („stationäre Geräte zur

Verkehrsüberwachung“) in Betrieb genommen, um durch Geschwindigkeitskontrollen den Unfallschwerpunkt in der Kurve an der Anschlussstelle Gelsenkirchen zu entschärfen.

Zeitgleich organisierte die DVG die Beförderung der Sportler. Eine perfekte Steuerung der täglich bis zu 85 Fahrzeuge zwischen Flughafen, Akkreditierungsstelle, Hotels, Sport- und Trainingsstätten sowie der Zentralverpflegung war nötig, um die vielen Athleten termingerecht zu befördern. Einen Eindruck des geleisteten Einsatzes geben ein paar Zahlen: Es wurden 96.500 Sportler von und zu 28 Hotels in neun Städten der Umgebung und von und zu 34 Sport- und Trainingsstätten befördert und dabei 90.000 km zurückgelegt



und rund 31.000 Liter Kraftstoff verbraucht; eingesetzt waren täglich bis zu 170 Mitarbeiter. Für ihren unermüdlichen Einsatz erhielt die DVG am Ende einen Anerkennungspreis der World Games Association, der am 27. Oktober 2005 überreicht wurde.

Betriebsrat DVG Juni 2006

Tibor Kulik, Pierre Hilbig (Jugendvertreter), Karl-Heinz Etzel, Georg Fromm, Manuela Graf, Volker Richter, Franz-Jürgen Peil (freigestelltes BR-Mitglied), Birgit Richter (Geschäftsführerin), Alexander Graf von Schwerin (BR-Vorsitzender), Karl Ergoi, Birgit Pergande, Michael Hickmann, Michael Scharping (freigestelltes BR-Mitglied), Michael Narloch, Helmut Wagner, Karl-Heinz Staniewski (stellvertreter BR-Vorsitzender; von links nach rechts)



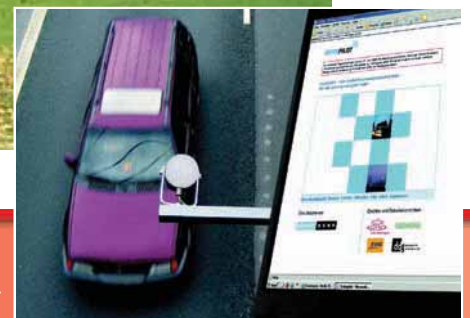
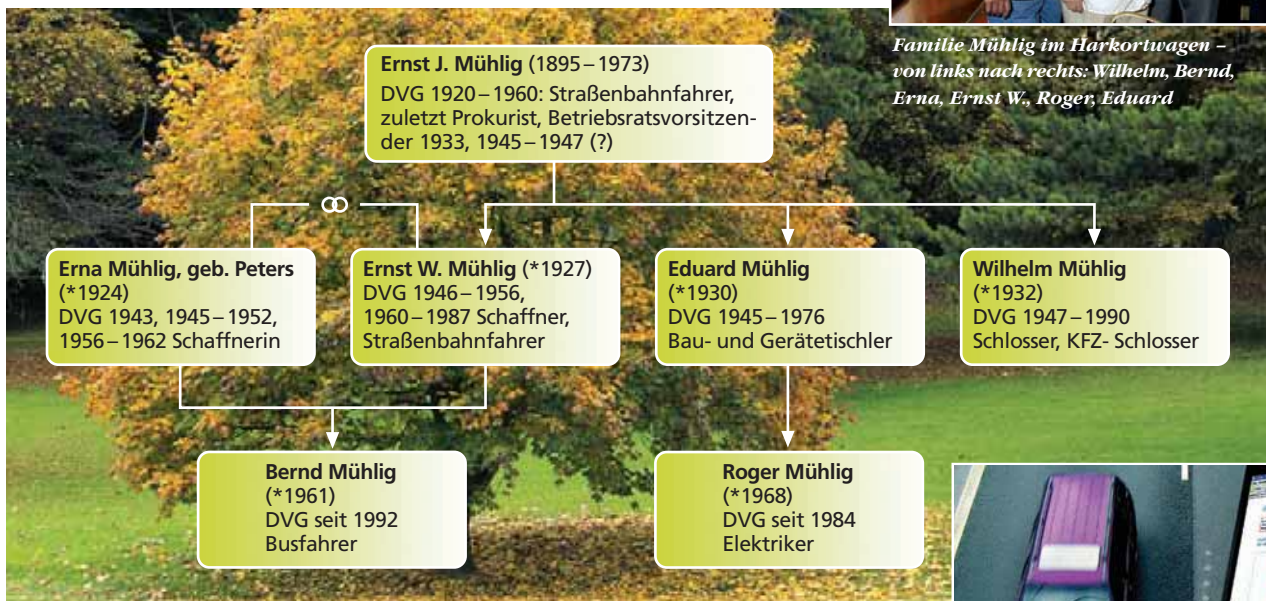
„DVG-Familie“ Mühlig

Eine Beschäftigung bei der DVG war immer so interessant, dass in vielen Familien auch Sohn oder Tochter eines Mitarbeiters einen Arbeitsplatz dort suchten. Und oft war die DVG Stifter einer Ehe, wenn sich zwei „DVGler“ „näherkamen“. Stellvertre-

tend für die vielen anderen „DVG-Dynastien“ sei hier die Familie Mühlig genannt, in der sieben Mitglieder in drei Generationen 86 Jahre DVG abdecken und zusammen auf 201 Berufsjahre bei der DVG kommen.



Familie Mühlig im Harkortwagen – von links nach rechts: Wilhelm, Bernd, Erna, Ernst W., Roger, Eduard



Duisburg unterzeichnet den Vertrag für den „Ruhrpilot“

Auf Initiative des Landes wurde 2005 für das Ruhrgebiet ein neues Verkehrsmanagement auf den Weg gebracht. Der „Ruhrpilot“ erfasst alle Verkehrsdaten: Verkehrsaufkommen auf den Straßen, Standorte und Fahrzeiten von Bussen und Bahnen, Belegung der Parkhäuser, Wetter und Straßenzustand, Unfälle etc., und errechnet daraus ein aktuelles Gesamtbild der Verkehrslage und kurzfristige Vorhersagen. Diese Informationen stehen allen Verkehrsteilnehmern über Radio, Internet, Videotext oder Mobilfunk zur Verfügung. NRW-Verkehrsminister Wittke startete das System am 5. Juni 2006, pünktlich zur Fußball-WM. Für Duisburg sind seit dem 19. April 2005 die Wirtschaftsbetriebe am „Ruhrpilot“ beteiligt.



*Auf dem Betriebshof Am Unkelstein:
Oberbürgermeister Adolf Sauerland, rechts neben
ihm der Vorsitzende des Aufsichtsrates der DVG,
Ratsherr Volker Mosblech*

Ausblick

Der Verkehrsdienstleister Duisburgs ist seit nunmehr 125 Jahren die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG). Betrachtet man die historische Entwicklung, so erkennt man, dass es ein langwieriger Prozess war, der zu einer einheitlichen Verantwortung für den Öffentlichen Personennahverkehr unter der Regie der Stadt Duisburg führte. Nicht nur, dass die technischen Entwicklungen eine stetige Anpassung des Fahrzeugparks erforderten, auch die städtebaulichen Entwicklungen und die Veränderungen im kommunalen Gebietsumfeld führten zur immer wieder notwendigen Umgestaltung des Angebotes. Nicht zuletzt mussten die Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt und bei der Gesellschaftsstruktur eingebunden werden.

So begann die DVG ihr historisches Dasein vor 125 Jahren als reines Privatunternehmen. Die erste Straßenbahn Duisburgs wurde 1881 von einem Privatunternehmer gebaut und betrieben. Gleiches gilt für die ersten Linien in den Nachbargemeinden. Die betroffenen Städte und der Kreis begrüßten zwar grundsätzlich das neue Verkehrsangebot, betrachteten den ÖPNV aber noch nicht als einen notwendigen Bestandteil eigener öffentlicher Daseinsvorsorge, wie dies

für die Versorgung mit Trinkwasser oder Gas sowie Elektrizität üblich war.

Durch die Intensivierung des Wirtschaftslebens wuchs im Laufe der Jahrzehnte auch die direkte finanzielle Einflussnahme der

Kommunen auf die Straßenbahnbetriebe: Hamborn, Meiderich, Homberg und die Gemeinden im heutigen Rheinhausen bauten und betrieben ihre Straßenbahnen selbst bzw. verpachteten sie. Die Stadt Duisburg ihrerseits bemühte sich über viele Jahrzehnte, nach und nach die Aktienmehrheit an den in ihrem Gebiet operierenden Verkehrsunternehmen zu erwerben und somit zunehmend ihrer Aufgabe als Träger eines wachsenden ÖPNV gerecht zu werden. Über viele Jahrzehnte zwischen 1906 und 1970 wurden die verschiedenen Vorgängergesellschaften der DVG als gemischt privat- und gemeinwirtschaftliche Unternehmen geführt. Erst im Jahre 1970 erlangte die Stadt die Mehrheit am Verkehrsunternehmen, nachdem sich die bis Mitte der sechziger Jahre noch positive Bilanz der DVG umgekehrt hatte und der private Miteigentümer die durch die Konkurrenz des motorisierten Individualverkehrs sinkenden Erlöse nicht mehr mittragen wollte. Seitdem ist die DVG ein ausschließlich kommunales Unternehmen.

Dieser Prozess eines ursprünglich privat gestarteten Personennahverkehrs, der dann Schritt für Schritt in eine öffentliche Aufgabenverantwortung übernommen wurde, hat sich

in ähnlicher Form in vielen deutschen Großstädten vollzogen. Dies hat dazu geführt, dass die Verkehrsbetriebe seit geraumer Zeit in fast allen deutschen Großstädten in kommunale Verantwortung überführt worden sind. Für die kommenden Jahrzehnte stehen wir möglicherweise wieder vor einem erneuten historischen Wechsel in der Zuordnung der unternehmerischen Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr. So strebt die EU über neue Rahmenvorgaben erneut eine Öffnung des ÖPNV-Marktes für private Anbieter und eine Intensivierung des Wettbewerbes an. Die Entwicklung der kommenden Jahre wird zeigen, ob und in welcher Form diese noch nicht verbindlichen Rahmenvorgaben der EU die ÖPNV-Landschaft in Deutschland verändern werden. Zusätzlicher Treiber eines solchen Veränderungsprozesses ist die in den meisten Kommunen sehr angespannte Haushaltslage, die für die Eigentümer der Verkehrsbetriebe wenig unternehmerischen Spielraum ermöglicht.

Die DVG hat sich in den vergangenen Jahren durch zahlreiche Kostensenkungsprogramme auf den bevorstehenden Wettbewerb vorbereitet. Doch noch ist dieser Prozess nicht beendet. Auch in den kommenden Jahren muss weiterhin ein striktes Restrukturierungsprogramm verfolgt werden, um den Anforderungen des zukünftigen Marktes zu genügen.

Das Verkehrsangebot der DVG ist in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder den neuen Herausforderungen entsprechend angepasst worden. Denn die Stadt Duisburg ist nicht organisch gewachsen, sondern im Zuge kommunaler Neuordnungen linksrheinisch (Rheinhausen, Hom-

*Der Vorstand der DVG im Juli 2006 (von links nach rechts):
Klaus Siewior (Betrieb und Personal),
Dr. Hermann Janning (Vorstandsvorsitzender, Finanzen),
Dr. Edmund Baer (Technik und Infrastruktur)*

berg, Baerl, Rumeln-Kaldenhausen) sowie rechtsrheinisch (Walsum, Hamborn) gewachsen. Jeder dieser neuen Stadtteile verfügt über ein eigenes Teilzentrum. Entsprechend dieser polyzentrischen Stadtstruktur musste das Angebot des ÖPNV immer wieder angepasst und optimiert werden. Weitere für das ÖPNV-Angebot wichtige Veränderungen in der Stadtentwicklung ergaben sich durch den Wandel in der Wirtschaftsstruktur der Stadt: Die ursprüngliche Dominanz der Montanindustrie (Kohle, Stahl) wurde sukzessive abgelöst u. a. durch die Schwerpunkte Logistik in Verbindung mit dem Hafen, Dienstleistungen und Technologie. So musste auch das ÖPNV-Angebot immer wieder auf die sich wandelnden Bedürfnisse der Stadtstruktur und den sich daraus ergebenden Mobilitätsanforderungen der Kunden neu gestaltet werden.

Alle bisherigen Veränderungsprozesse bei der DVG sind mit bemerkenswertem Konsens zwischen Vorstand, Aufsichtsrat, Betriebsrat und Belegschaft vollzogen worden. Gleiches gilt für die vom Eigentümer, der Stadt Duisburg, erfahrene Unterstützung und

Identifikation mit dem Verkehrsunternehmen. Rat und Stadtverwaltung haben als Eigentümer des Unternehmens und als Aufgabenträger für den ÖPNV immer wieder wichtige Voraussetzungen geschaffen für die Fortentwicklung des ÖPNV-Angebotes sowie dessen Finanzierung in unserer Stadt im Interesse unserer Kunden.

Die Zukunft wird uns neue Herausforderungen stellen. Die weitere Fortführung der Rationalisierung, die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes im Rahmen des neuen Nahverkehrsplanes, die Verstärkung des Marketings zur Gewinnung weiterer Kundenkreise – all dies skizziert die zukünftigen Ansprüche an unser Unternehmen. Dies alles geschieht darüber hinaus vor dem Hintergrund einer Perspektive, die demnächst durch verstärkten Wettbewerb und durch Ausschreibung von Verkehrsleistungen geprägt sein wird. Der deutsche Verkehrsmarkt ist der größte öffentliche Verkehrsmarkt Europas. So wird auch für unser Unternehmen die zunehmend diskutierte Frage nach möglichen Kooperationspartnern beantwortet werden müssen.



Wir wollen uns diesen vielfältigen Herausforderungen stellen. Die Bereitschaft zur Veränderung und zur Mitgestaltung ist bei allen Beteiligten vorhanden. Veränderungen zu organisieren unter vertretbaren sozialen Bedingungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und gleichzeitig unseren Kunden ein qualifiziertes Mobilitätsangebot zu erhalten – dies ist Chance und Verpflichtung zugleich.

... und sie bewegen Duisburg –
Mitarbeiter der DVG



... 2031

Bildnachweis

Für jede Doppelseite sind alle Abbildungen (Fotos, Skizzen, Pläne, Diagramme, ohne Zeitungsausschnitte) von oben nach unten mit Buchstaben gekennzeichnet. Die Bildrechte für Abbildungen, die nicht genannt werden, gehören der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG; StA DU: Stadtarchiv Duisburg. Wir danken allen Bildgebern.

S. 2/3: A = van Eupen Speditionsgesellschaft & Co., B = StA DU, C = Brockhaus Enzyklopädie 15. Aufl., s.v. Omnibus, D = Haniel-Archiv, Duisburg, HAF:02702; S. 4/5: A, C = StA DU, D = Stadtarchiv Düsseldorf, E-F = Christoph Schmitz, Gelsenkirchen; S. 6/7: A-B, D-E = StA DU, F = StA DU/Haniel-Archiv, Duisburg, HAF:02840; S. 8/9: A, D-G = StA DU, B = Haniel-Archiv, Duisburg, HAF:02750; S. 10/11: A, C = Sammlung Peter Grasses, Duisburg, B, F = StA DU, D = Privatarchiv Egbert Bremen, Ochtendung, E = Wolfgang R. Reimann, Remscheid-Lennep, H-I = Haniel-Archiv, Duisburg, HAF:02836-09 und HAF:08615-002; S. 12/13: A-B, D-E, H-K = StA DU, F = Hans-Ulrich Hake, Witten, G = Sammlung Franz-Gerd Gehnen, Freundeskreis Historisches Homberg e.V.; S. 14/15: A-B = Sammlung Franz-Gerd Gehnen, Freundeskreis Historisches Homberg e.V., E, G-H = StA DU, F = Kultur- und Stadthistorisches Museum Duisburg; S. 16/17: A, C-H = StA DU; S. 18/19: A-B = Sammlung Franz-Gerd Gehnen, Freundeskreis Historisches Homberg e.V., C-D, H = StA DU, E = Helmut Schorsch, Heimatverein Walsum, I = Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich, J = Regionalverband Ruhr; S. 20/21: A, F-G = StA DU; S. 22/23: B = Klaus-Jürgen Braun u.a. (Hrsg.): Hamborn im Wandel der Zeit, Duisburg 1990, C = Dr. Vera Schmidt, E-G = StA DU, J = Privatarchiv Egbert Bremen, Ochtendung; S. 24/25: A = Helmut Schorsch, Heimatverein Walsum, C-D, F-H, J-L = StA DU; S. 26/27: A-G, I, J = StA DU; S. 28/29: B-E = StA DU; S. 30/31: A-B, D, G-H = StA DU, E = Helmut Schorsch, Heimatverein Walsum; S. 32/33: A-B = Josef Papen, Kalkar, C = Sammlung Klaus Stempel, Duisburg, E = Andreas Mangel, WAZ, F-G = StA DU, H = Helmut Schorsch, Heimatverein Walsum, I = Sammlung Franz-Gerd Gehnen, Freundeskreis Historisches Homberg e.V., K-L = Holger Kriegel, pottfoto, Duisburg; S. 34/35: A, H-I = StA DU, C = Dr. Vera Schmidt, E = Sammlung Reinhold Stausberg, Duisburg, F-G = Sammlung Lothar Meier, Duisburg; S. 36/37: D-G = StA DU; S. 38/39: D-E = Sammlung Klaus Stempel, Duisburg, F, H = StA DU; S. 40/41: A, C, E, J = Stadt Duisburg, Stadtbahnbauamt, F-I Fotograf Ralph Richter, Dortmund, B = Sammlung Reinhold Stausberg, Duisburg, D = StA DU; S. 42/43: A-B, D, I = StA DU, F = Sammlung Lothar Meier, Duisburg, H = Rheinisches Industriemuseum, Depositum KVR; S. 44/45: E-F = VRR, G = NIAG, H = Sammlung Klaus Stempel, Duisburg, I = Sammlung Lothar Meier, Duisburg, J-K = StA DU; S. 46/47: D = Duisport, I = Lothar Koopmann, Duisburg; S. 48/49: C, E = Sammlung Klaus Stempel, Duisburg, F = Stadt Duisburg, Presse- und Kommunikationsamt, M = DB Station & Service AG, Bahnstationsmanagement Duisburg, N = StA DU; S. 50/51: B, L = Stadt Duisburg, Presse- und Kommunikationsamt, E-G = Stadt Duisburg, Stadtbahnbauamt, F Fotograf Ralph Richter, Dortmund, K = Zoo Duisburg AG; S. 52/53: A-H = DVG, F-G Fotograf Jean Lacasse, I = Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH, Fotograf Friedhelm Krischer; S. 54/55: C = Holger Kriegel, pottfoto, Duisburg; I = Projekt Ruhr GmbH.

Impressum

Herausgeber: Vorstand der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG

Idee und Konzept: Helmut Schoofs, Umsetzung und Layout: Dr. Vera Schmidt, Duisburger Verkehrsgesellschaft AG

Text: Dr. Vera Schmidt, Duisburger Verkehrsgesellschaft AG

Grafische Gestaltung: cantaloop GmbH, Duisburg

Druck: BASIS-DRUCK GmbH, Duisburg

Auflage: 4000 Exemplare

Diese Festschrift oder Teile dieser Festschrift dürfen nicht vervielfältigt, in Datenbanken gespeichert oder in irgendeiner Form übertragen werden ohne die schriftliche Genehmigung des Herausgebers.

1880

1900

1920

1940

1960

1980

2000

2010

Personen und Persönlichkeiten

Oberbürgermeister der Stadt Duisburg

Karl Lehr (15.1.1842 – 7.2.1919)
11. November 1879 – 30. Juni 1914

Dr. Karl Jarres (21.9.1874 – 20.10.1951)
1. Juli 1914 – 9. Mai 1933

Dr. Ernst Kelter (11.12.1900 – 31.12.1991)
16. Mai 1933 – 3. Dezember 1934

Just Dillgardt (8.4.1889 – 14.9.1960)
12. Dezember 1934 – 30. April 1937

Hermann Freytag (9.7.1900 – 10.1.1962)
30. April 1937 – 11. April 1945

Dr. Heinrich Weitz (11.8.1890 – 30.10.1962)
16. April 1945 – 5. September 1947

Dr. Leo Storm (9.6.1908 – 27.12.1981)
5. September 1947 – 9. November 1948

August Seeling (21.5.1906 – 14.8.1998)
9. November 1948 – 1. Dezember 1969

Arnold Masselter (11.5.1922 – 17.5.1984)
1. Dezember 1969 – 31. Dezember 1974

Josef Krings (*21.10.1926)
12. Mai 1975 – 30. Juni 1997

Bärbel Zieling (*31.12.1949)
1. Juli 1997 – 11. Oktober 2004

Adolf Sauerland (*4.6.1955)
seit 12. Oktober 2004



Aufsichtsratsvorsitzende der DVG

Hermann Freytag (9.7.1900 – 10.1.1962), Oberbürgermeister
1. Januar 1940 – März 1945

Dr. Heinrich Weitz (11.8.1890 – 30.10.1962), Oberbürgermeister
September 1945 – 24. Januar 1949

August Seeling (21.5.1906 – 14.8.1998), Oberbürgermeister
24. Januar 1949 – 24. März 1970

Arnold Masselter (11.5.1922 – 17.5.1984), Oberbürgermeister
24. März 1970 – 16. Juli 1975

Josef Krings (*21.10.1926), Oberbürgermeister
16. Juli 1975 – 6. Oktober 1997

Dirk Lachmann, Ratsherr
6. Oktober 1997 – 22. November 2004

Uwe Gerste, Ratsherr
22. November 2004 – 25. September 2005

Volker Mosblech, Ratsherr
seit 27. Oktober 2005

Direktoren und Vorstände

Allgemeine Lokal- und Straßenbahn-AG, Betriebsdirektion Duisburg

August Lübke
1881 – ?
(weitere Betriebsdirektoren nicht ermittelbar)

Kreis Ruhrorter Straßenbahn-AG – Vorstände

August Kampf († 11.10.1957)
1893 – 1906

Ernst Buhe (8.10.1867 – 23.10.1910)
1906 – 23. Oktober 1910

Wilhelm Nolden
Oktober 1910 – 31. Dezember 1937

Johann Otto
1930 – 31. Dezember 1940

Dr. Hermann Hans Schwarz (*27.8.1898)
1. Januar 1938 – 31. Dezember 1940

Kraftverkehr Duisburg GmbH – Geschäftsführer

Josef Trunzer (16.3.1881 – 20.8.1957)
1925 – 30. April 1930

Hamborner Autobus

Hans Fischbach (3.7.1892 – 9.4.1981)
1925 – 30. April 1930

Gemeinschaftsbetrieb Kraftverkehr Duisburg-Hamborn/Kraftverkehr Duisburg-Hamborn GmbH (ab Oktober 1931)

Hans Fischbach (3.7.1892 – 9.4.1981)
1. Mai 1930 – Juli 1933

Johann Otto
1933 – 31. Dezember 1939

Alfons Quella (1.12.1896 – † nach 1966)
1933 – 31. August 1934

Ferdinand Keienburg
1. September 1934 – 31. Dezember 1939

Duisburger Straßenbahnen GmbH – Geschäftsführer

August Bertram († 11.10.1957)
April 1926 – 31. Dezember 1939

Julius Schrimppff (*29.8.1889)
1924 – 30. Juni 1934

Dr. Hermann Hans Schwarz (*27.8.1898)
1. Januar 1938 – 31. Dezember 1939

Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn GmbH – Geschäftsführer

R. Reichardt
mind. 1920 – 1925

W. Neubert
1926

Julius Schrimppff (*29.8.1889)
1. Januar 1927 – 30. Juni 1934

August Bertram († 11.10.1957)
1. Januar 1927 – April 1938

Dr. Hermann Hans Schwarz (*27.8.1898)
1. Januar 1938 – April 1938

Hamborner Straßenbahn – Vorstand

Johann Otto
mind. 1920 – 31. Dezember 1939

Wilhelm Nolden
1. Mai 1930 – 31. Dezember 1937

Dr. Hermann Hans Schwarz (*27.8.1898)
1. Januar 1938 – 31. Dezember 1939

Duisburger Verkehrsgesellschaft AG – Vorstand

August Bertram († 11.10.1957)
1. Januar 1940 – 30. Juni 1945

Dr. Hermann Hans Schwarz (*27.8.1898)
1. Januar 1940 – 31. Mai 1941

Theodor Ellgering (31.7.1897 – 22.1.1962)
1. Juni 1941 (?) – März 1945
(rückwirkend abberufen am 21.12.1945)

Johann Otto
1. Januar 1940 (?) – März 1945
(rückwirkend abberufen am 21.12.1945)

Ferdinand Keienburg
? – März 1945
(rückwirkend abberufen am 21.12.1945)

Gerhard Schrouven (1879 – 27.2.1959)
Kaufmännischer Direktor 1. Juli 1945 – 31. Dezember 1949

Ludwig Fehlemann (29.8.1909 – 3.11.1984)
Technischer Direktor 25. Juli 1945 – 31. August 1974, Vorstandsvorsitzender seit 1970

Gerhard Bergmann (1890 – 30.3.1969)
Kaufmännischer Direktor 19. Juli 1950 – 31. Dezember 1955

Dr. Ernst E. Brockhoff (7.8.1916 – 25.8.1996)
Kaufmännischer Direktor 1. Januar 1956 – 28. Februar 1973

Dr. Günter Erbe
Kaufmännischer Direktor 21. Dezember 1970 – 31. Dezember 1992, Vorstandsvorsitzender seit 1. September 1975

Wolfgang Linke
Personaldirektor 1. Oktober 1971 – 30. September 1996

Hans Joachim Niemann
Technischer Direktor 1. März 1976 – 28. Februar 1981

Franz Hohns
Technischer Direktor 1. Oktober 1980 – 31. Oktober 1993

Uwe Steckert (18.10.1940 – 3.9.2005)
Kaufmännischer Direktor 1. April 1992 – 3. September 2005, Vorstandsvorsitzender seit 1. Januar 1993

Dr. Edmund Baer
Vorstand Technik und Infrastruktur seit 1. November 1993

Helmut Heckner
Direktor Betrieb 1. November 1993 – 31. Oktober 1998

Klaus Siewior
Vorstand Betrieb und Personal seit 1. November 1996

Dr. Hermann Janning
Vorstand Finanzen und Vorstandsvorsitzender seit 1. Juni 2006

Betriebsratsvorsitzende der DVG

(in der Reihenfolge der Amtszeit)

Ernst Mühlig
Hans Kiefer
Franz Kremerius
Hans Klein
Lutz Reusrath
Kurt Schneider
Karl Marasus
Georg Rohde
Walter Heine
Alexander Graf von Schwerin
Horst Powala
Dieter Renner
Alexander Graf von Schwerin



Liniennetz der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG

Stand: 28. Mai 2006

