

Mit Pferden fing man an

Von der »Continentalen«, der DVG und der Umspurgung

von Willi Dittgen

Im Sommer 1958 wurde die Umspurgung der Straßenbahnstrecke, die Dinslaken mit Duisburg verbindet, durch die Fertigstellung des letzten Stückes zwischen Walsum-Vierlinden und dem Bahnhof Dinslaken abgeschlossen. Damit nahm eine wechselvolle Entwicklung ihr vorläufiges Ende, die durch kommunale Neugliederungen, schwankende Konjunktur, wirtschaftliche Neuorientierung und zwei Kriege gekennzeichnet ist. Mancher wird, bevor das kostspielige Projekt in Angriff genommen wurde, gefragt haben, warum die Duisburger Verkehrsgesellschaft in ihrem Verkehrsnetz zwischen Duisburg-Huckingen und Dinslaken mit den Straßenbahnen auf zwei verschiedenen Spuren fährt. Bis 1952 mußte jeder, der von Dinslaken nach Duisburg fuhr, in Meiderich oder in Ruhrort umsteigen, d. h. vom Schmalspur- in den Normalspurwagen. Das war eine umständliche und oft Zeit raubende Angelegenheit.

Warum fährt eine technisch so fortschrittliche Gesellschaft wie die DVG auf zwei verschiedenen Spurweiten? Um diese Frage zu beantworten, muß man zuvor die Verkehrsentwicklung und die kommunale Gliederung im Raum Duisburg-Dinslaken studieren.

Die „Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft“

Bereits im Dezember 1881 verkehrte eine von Pferden gezogene Straßenbahn zwischen Duisburg und Ruhrort. Schon 1898 wurde der Betrieb auf dieser Linie und den inzwischen hinzugekommenen anderen Verbindungen durch elektrischen Antrieb verbessert. Die Duisburger Straßenbahn stand im Eigentum und wurde betrieben von der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahngesellschaft in Berlin. Am 1. Januar 1925 ging das Unternehmen auf die neugegründete Gesellschaft Duisburger Straßenbahnen GmbH. über.

Die Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG.

Das zweite große Straßenbahnunternehmen im Duisburger Raum war die am 27. Dezember 1893 in Ruhrort gegründete Kreis Ruhrorter Straßenbahn AG. Erläuternd muß an dieser Stelle eingeflochten werden, daß Meiderich und Ruhrort damals noch selbständige Gemeinden waren. Ruhrort war sogar Kreisstadt, und zu diesem Kreis gehörte auch die Stadt Dinslaken. Die Kreis Ruhrorter Straßenbahn verdankt privater Initiative ihr Entstehen. Keimzelle und Vorläuferin der neuen Aktiengesellschaft war das im Jahre 1892 begründete Pferdebahnunternehmen der Firma Kampf und Hollender in Ruhrort, das mit 750 mm Gleisspur eine Strecke zwischen der „Waage“ in Ruhrort und Meiderich betrieb. Um das anfänglich nur bescheidene Unternehmen auf breitere finanzielle Grundlagen zu stellen, wurde eine Aktiengesellschaft mit 100 000 Mark Kapital gegründet. Die Pferdebahn wurde 1897 auf elektrischen Betrieb umgestellt. Da bei dieser Gelegenheit auch die Schienen neu gelegt werden mußten, entschloß man sich von der 750-mm-Spur auf eine Spurweite von 1000 mm zu gehen. Das ist immer noch „Schmalspur“, doch die Aktionäre hatten ihre guten Gründe für diesen Entschluß. Die Straßenbahnen mußten im allgemeinen die Unterhaltung und Erneuerung des Straßenpflasters für die sogenannte Gleiszone selbst besorgen, d. h. für den Raum zwischen den Schienen und 50 cm nach beiden Seiten.

Der Kaufmann siegte also über den Techniker, und es wurde die Schmalspur angelegt, weil sie billiger war. Der Ausbau nach Norden machte weitere Fortschritte, und im Mai 1900 erreichte man von Ruhrort aus den Endpunkt in Marxloh bei Pollmann.



Straßenbahn-Endstation 1908: Am Walsumer Tor

Die „Continentale“ fuhr bis Dinslaken

Auch die Meidericher bauten sich 1902 eine eigene 2,2 km lange Straßenbahnlinie vom Bahnhof bis zur damaligen Stadtgrenze bei Neumühl. Aber zu diesem Zeitpunkt konnte man bereits mit der Straßenbahn bis nach Dinslaken fahren. Schon im Jahre 1900 eröffnete eine Gesellschaft mit dem gewichtig klingenden Namen „Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Berlin“ die Strecke Neumühl—Hamborn—Dinslaken. Die Firma baute außerdem eine Abzweigung vom „Schwan“ bis Walsum-Dorf. Das tat sie nicht nur den „Dörflern“ zuliebe. Die Berliner Gesellschaft widmete sich vor allem Straßenbahnen, die einem kombinierten Personen- und Güterverkehr dienten. Und die neuen Walsumer Betriebe am Rhein, vor allem die Zellstoff-Fabrik fanden auf diese Weise einen günstigen Anschluß zum Bahnhof Neumühl.

Trotzdem waren die Einnahmen aus dieser Strecke vorerst sehr gering. Hinzu kam noch, daß die Vielzahl der Straßenbahngesellschaften im Raum zwischen Dinslaken und Duisburg häufig Ursache unliebsamer Auseinandersetzungen war. Vor allem die „Kreis Ruhrorter“ sah sich

von allen Seiten eingekreist und von jeglicher Entwicklung abgeschirmt. Um diesen Ring zu durchbrechen, bemühte sich die Gesellschaft schon 1907, die „Continentale“ zu übernehmen. Mit Unterstützung des RWE und der Stadt Duisburg wurde es 1910 möglich, die Strecke Neumühl—Walsum—Dinslaken aufzukaufen. Gleichzeitig wurde auch der Pachtvertrag für die städtische Strecke Meiderich—Neumühl von der „Continentalen“ auf die „Kreis Ruhrorter“ übertragen. Damit war eine glatte Verbindung von Meiderich bis nach Dinslaken geschaffen.

Vom Walsumer Tor zum Bahnhof

Damals lag die Endstation der Bahn nicht, wie heute, am Dinslakener Bahnhof. Die Strecke endete am Walsumer Tor, gegenüber dem Evg. Pfarrhaus an der Duisburger Straße. Das hatte verschiedene Gründe. Die einzige Durchgangsstraße, die Duisburger Straße, war für die Bahn zu schmal. Die heutige Hauptstraße gab es noch nicht. Der Rotbach und alte Stadtgräben mit trübem Wasser waren dort, wo heute die Gelenkzüge der Linie 9 fahren. Außerdem stand das alte Bürgermeisteramt genau zwischen dem heutigen Rathaus und der



Endstation 1958: Am Bahnhof Dinslaken

Metzgerei Lehmkuhl (Ecke Neustraße). Kein Wunder also, daß um 1907 das Projekt, hier einen breiten Straßendurchbruch zu schaffen, im Stadtparlament lebhaft diskutiert wurde. 1908 wurde bereits der Vertrag mit der „Continentalen“ über die „Weiterführung der Straßenbahn vom Walsumer Tor zum „Staatsbahnhof“ abgeschlossen. Etwas schwieriger gestalteten sich die Verhandlungen mit den Anliegern wegen der notwendigen Grundstückskäufe. Erst 1911 konnte die Bahn am Rathaus vorbei zum Bahnhof gelegt werden. Die breite Hauptstraße ist heute ein eindrucksvoller Beweis dafür, wie großzügig die Männer um Baurat Nottebaum damals planten, oft gegen den Widerstand der noch in kleinstädtischen Perspektiven denkenden Ratsmitglieder.

In den Vertrag mit der Straßenbahngesellschaft aber wurde vorsorglich noch folgende Ergänzung eingefügt:

„Sobald der Schacht Lohberg 1000 Mann Belegschaft hat, ist die „Continentalen“ verpflichtet, eine Abzweigung der Straßenbahnlinie vom Mittelpunkt der Stadt (Rathaus) durch die Neustraße zum Schacht Lohberg zu führen.“

Tatsächlich fuhr später die Straßenbahn durch die Neustraße nach Lohberg. Am

1. Mai 1914 konnte die Lohberger Strecke in Betrieb genommen werden.

Aus den vorausgegangenen Darlegungen geht also hervor, warum später einmal umgespurt werden mußte. Im Raum der heute von der Duisburger Verkehrsgesellschaft bedient wird, gab es damals eine ganze Reihe von Städten, die, wie Meiderich, Ruhrort und Hamborn eigene Gesellschaften gründeten, die jede ihre eigene Auffassung von der zweckmäßigen Spurbreite hatten. So kam es, daß man schließlich in Duisburg Voll-Spur hatte und in den Gebieten nördlich der Ruhr auf Schmal-Spur mit der Straßenbahn fuhr. Es bildeten sich also zwei Verkehrsnetze mit unterschiedlicher Spur. Und diese blieben auch später, als Ruhrort, Meiderich und Hamborn längst zu Duisburg gekommen waren, jedes für sich bestehen.

Schon früh bemühte man sich, die in diesem Raum bestehenden Straßenbahngesellschaften zusammenzuschließen. Jahrzehnte gingen darüber hin. Der entscheidende Schritt zur Vereinheitlichung wurde erst am 1. Januar 1940 mit der Gründung der Duisburger Verkehrsgesellschaft getan. Mehrere Betriebe gingen in dieser Aktiengesellschaft auf. Dieser Verschmelzungsprozeß wurde dann 1941 durch Aufnahme der Kreis Ruhrorter

Straßenbahn AG in die DVG zu Ende geführt. Jetzt stand ein kraftvolles Unternehmen da, das befähigt war, auch der Verkehrserschließung im Kreis Dinslaken neue Impulse zu geben. Aber dann kam der Krieg mit seinen Zerstörungen und wirtschaftlichen Erschütterungen. Jedenfalls dauerte es nochmals 12 Jahre, bis 1952 der Anfang zu den umfangreichen Umspurationsarbeiten gemacht werden konnte. Man begann in Meiderich und Ruhrort, und kam bis Pollmann in Marxloh. 1955 wurde der Streckenabschnitt

Pollmann — Walsum — Vierlinden umgespurt. Schließlich wurde dann im Frühjahr 1958 in Rekordzeit auch das Reststück bis zum Bahnhof Dinslaken der Normalspur angepaßt, so daß heute die Linie 9 von Huckingen bis Bahnhof Dinslaken auf einer 28 km langen Strecke durchfahren kann.

Damit hat die Entwicklung, die vor der Jahrhundertwende mit der Duisburger Pferdebahn begann, den vorläufig letzten betriebstechnischen Abschluß gefunden.

Quellen: 1) Ratsprotokolle der Stadt Dinslaken.

2) Dr. Schwoerbel: 75 Jahre Straßenbahn in Duisburg.