



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Dortmund

Strobel, Hans

Dortmund, 1920

Die Dortmunder Straßenbahnen G. m. b. H.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-93750](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-93750)

Die Dortmunder Straßenbahnen

G. m. b. H.

Der industrielle Aufschwung Dortmunds und der Wunsch nach einem leistungsfähigen lokalen Verkehrsmittel haben die städtischen Straßenbahnen ins Leben gerufen. Nach mehr als 6jährigen Verhandlungen wurde im Jahre 1881 der Bau einer vereinigten Pferde- und Dampfstraßenbahn beschlossen. Als erste Straßenbahnlinie wurde die Strecke Steinplatz—Fredenbaum (2,3 km) am 1. Juni 1881 in Betrieb genommen, der nach kurzer Zeit die Strecken Bahnhof—Dortmund—Hörde (rund 5 km) und Dorstfeld—Funkenburg (4,53 km) folgten. Aus diesen Linien entwickelte sich das städtische Straßenbahnnetz, wie es aus der Skizze zu ersehen ist.

Anfangs erfolgte im Stadttinnern der Bahnbetrieb mit Pferden, während auf den Außenstrecken

dem Bau von elektrisch betriebenen Überlandstraßenbahnen näherzutreten. Die Verhandlungen zogen sich bis zum Jahre 1903 hin, in welchem der Bau- und Betriebsvertrag mit der A. E. G. in Berlin geschlossen wurde. In den Jahren 1904 bis 1907 wurden die Strecken Fredenbaum—Zeche Minister Achenbach, Fredenbaum—Lünen, Körne—Unna und Castrop—Rauxel dem Betrieb übergeben. Um einer zu erwartenden Verschmelzung mit den städtischen Straßenbahnen keine technischen Schwierigkeiten zu bereiten, hatte der Landkreis für seine Straßenbahnen die Normalspurweite, wie in der Stadt, vorgeschrieben. Sowohl die Stadt wie die Landkreisbahnen wurden von privaten Unternehmern gebaut und auch betrieben. Am 1. Januar 1908 übernahm der Landkreis den Betrieb

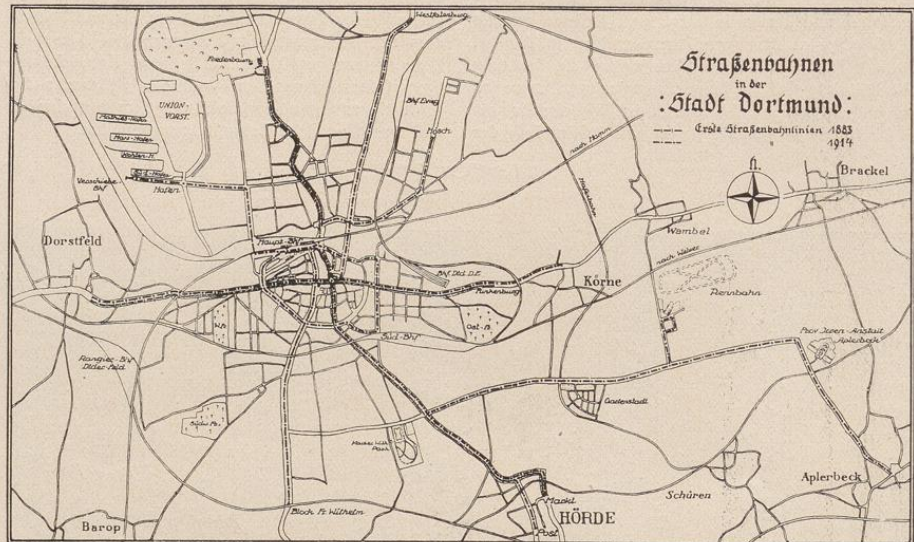


Abb. 228.

Dampflokomotiven verwandt wurden. Der elektrische Betrieb wurde am 1. März 1894 auf einigen Strecken der Innenstadt eingerichtet und war im Jahre 1897 auf allen Strecken durchgeführt. Die sich immer mehr ausdehnende Industrie, sowie zahlreiche neue Zechen und der hierdurch stetig wachsende Verkehr gaben auch dem Landkreis Dortmund in den Jahren 1896/97 Veranlas-

seiner Bahnen selbst, nachdem schon am 1. April 1906 die Stadt Dortmund das städtische Straßenbahnnetz käuflich erworben hatte. Die geschichtliche Entwicklung beider Straßenbahnen ist insofern interessant, als sie vom kommunalpolitischen Gesichtspunkte aus als Beispiele für die vertraglich vorgesehene und auch durchgeführte Kommunalisierung eines im Eigentum einer Privatgesellschaft

erbauten Netzes angesehen werden können. Im Jahre 1914 erfolgte die Vereinigung der städtischen und Landkreisstraßenbahnen zu der Dortmunder Straßenbahnen G. m. b. H. mit dem Sitz in Dortmund (s. Übersichtskarte unten). Gesellschafter sind die Stadt Dortmund und der Landkreis Dortmund. Wenn auch während des Krieges der weitere Ausbau des Unternehmens sehr erschwert war, ist es doch möglich gewesen, 1915/16 außer einer kurzen Linie nach Huckarde die Hauptwerkstatt an der Immermannstraße zu bauen, die mit den neuesten technischen Einrichtungen für die im Straßenbahnbetrieb vorkommenden Arbeiten versehen ist. Kleinere Werkstätten und Betriebsbahnhöfe befinden sich in der Stadt außerdem zwei und im Landkreis fünf. Ein weiterer Ausbau des Netzes ist geplant, um dem Verkehrsbedürfnis Rechnung zu tragen und neues, gesundes Baugebiet zu erschließen. Einen Rückblick auf die Entwicklung der Dortmunder Straßenbahnen von 1883 bis 1919 gibt nebenstehendes Bild. Die Betriebslänge der Strecken hat sich in 36 Jahren um das 8,6fache und die Anzahl der beförderten Fahrgäste um das 52fache vergrößert. Die geleisteten Wagenkilometer sind für 1906 und 1919 aufgeführt und in dieser Zeit um das 2,4fache gestiegen. Die Bevölkerung des Einflußgebiets ist in der Stadt Dortmund von etwa 72 000 Einwohnern im Jahre 1883 auf rund 500 000 im Jahre 1919 im Stadt- und Landkreis Dortmund, also auf das siebenfache gewachsen. Die in diesen Zahlen zum Ausdruck gekommene Entwicklung des Verkehrs im Verein mit der rastlosen Strebbarkeit der Bevölkerung läßt erwarten, daß auch

die Folgen des Krieges eine Weiterentwicklung der Straßenbahnen und des Verkehrs auf die Dauer nicht verhindern können.

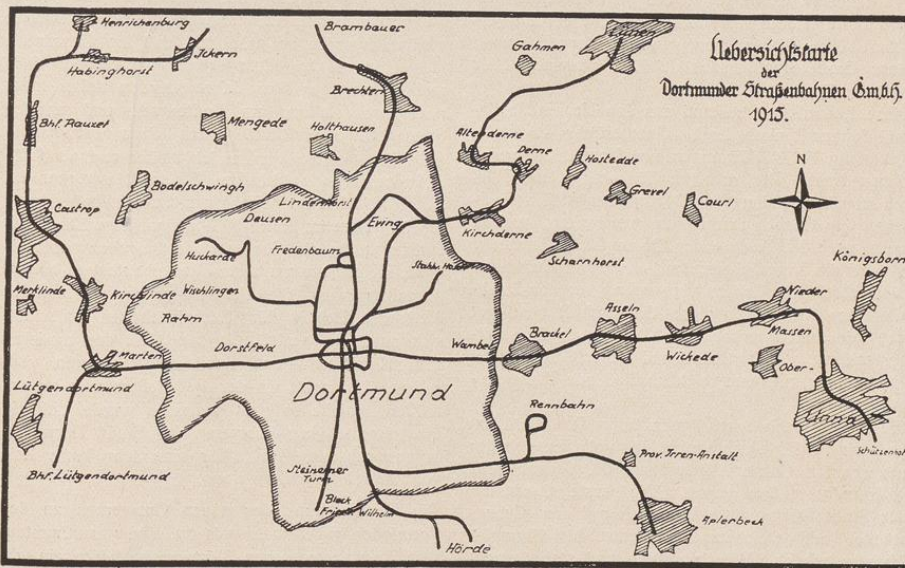
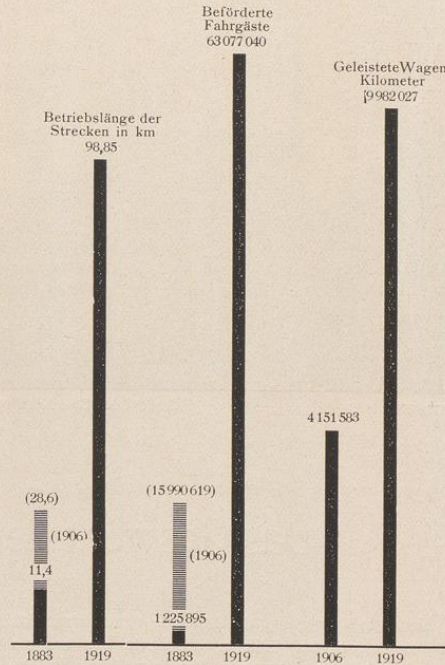


Abb. 229 u. 230.