



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

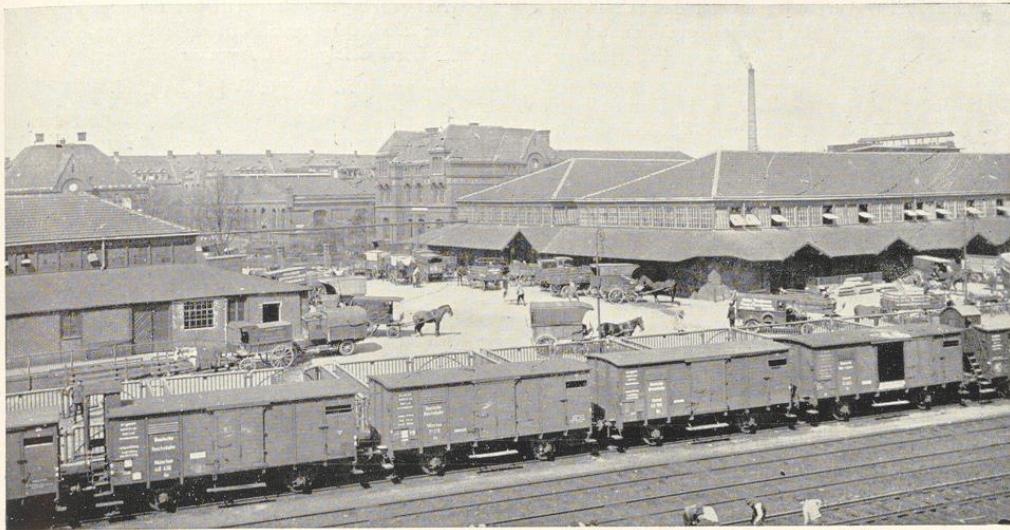
Essen

Ehlgötz, Hermann

Berlin-Halensee, 1925

Die städtische Schlacht- und Viehhofanlage

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96344](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96344)



Ansicht der Rampenseite

Die städtische Schlacht- und Viehhofanlage

Von Direktor Dr. Scheers

Nach langjährigen Verhandlungen nahm der Plan der Errichtung einer städtischen Schlacht- und Viehhofanlage mit dem Beschlusse der Stadtverordnetenversammlung vom 3. Februar 1882, wonach die Zustimmung zu dem Grundstücksankauf für diesen Zweck erteilt wurde, endlich greifbare Gestalt an.

Das damals für die Anlage bestimmte, an der Stoppenberger Straße gelegene Gelände hatte eine Flächengröße von 416 ar. Es liegt an der Nordgrenze des Stadtgebietes. Bestimmend für die Wahl dieses Platzes mag wohl der Umstand gewesen sein, daß hier verhältnismäßig leicht die Verbindung mit den Hauptverkehrsadern des Eisenbahnnetzes und mit der Kanalisation herzustellen war, sowie auch die Erwägung, die Anlage möglichst aus dem Stadtinneren herauszurücken, ohne daß den Metzgern und Händlern allzu große Entfernungen zugemutet würden. Auch heute noch dürfte die Wahl dieses Geländes als glückliche Lösung anzusehen sein, abgesehen von der Belästigung durch Bergwerks-

schäden, die sich nicht voraussehen ließen. Der von dem benachbarten Nordbahnhof herübergeleitete Gleisanschluß hat direkte Verbindung mit den Güterbahnhöfen Essen-Hauptbahnhof, Essen-Nord und Altenessen und ist somit an alle Hauptbahnstrecken des Industriebezirkes angeschlossen.

Die Einteilung des gesamten Baugeländes ist in der Weise vorgenommen, daß der östliche Teil längs des Bahngleises als Viehhof und parallel anschließend der westliche Teil als Schlachthof ausgebaut wurde. An der Südseite mündet eine breite Zufuhrstraße von der Stoppenberger Straße mit dem Hauptportal am Kopfe beider Anlagen ein. Der erweiterte Vorplatz am Hauptportal wird nach hinten durch das Restaurationsgebäude mit Börsensaal und Börsenbüros abgeschlossen. Im Börsenrestaurant befinden sich 12 Fremdenzimmer mit 24 Betten.

Am 5. Oktober 1882 konnte der damalige Oberbürgermeister Hache der Stadtverordnetenversammlung den

Generalbebauungsplan vorlegen und dadurch die Bauangelegenheit so weit fördern, daß bereits am 15. März 1885 mit dem Bau begonnen wurde. Zunächst wurde der Viehhof in Angriff genommen.

Die erstmalige Anlage umfaßte eine Markthalle von 384 qm Grundfläche, berechnet für 512 Stück Großvieh; eine zweite Markthalle von 1906 qm Grundfläche, berechnet für je 400 Schweine, Schafe und Kälber, dem Bahnschluß und als gemeinschaftliche Gebäude für den Schlacht- und Viehhof das Verwaltungsgebäude, ein Restaurationsgebäude, zwei Torhäuschen und zwei Wohnhäuser. Die Eröffnung dieser Anlage fand mit dem ersten Markt am 29. Januar 1884 statt.

Im unmittelbaren Anschluß hieran wurde der Bau des Schlachthofes in Angriff genommen.

Außer den beim Viehhof erwähnten gemeinschaftlichen Gebäuden wurden speziell für den Schlachthof errichtet: je eine Schlachthalle für Großvieh, Schweine und für Kleinvieh, ferner eine Kaldaunenwäsche, die durch einen überdachten Gang mit den Schlachthallen in Verbindung gebracht wurde. Diese Gebäude gruppieren sich längs der Westseite des Viehhofes dergestalt, daß ihre Längsachse quer zur Viehhofanlage stand.

Die Großviehslachthalle wurde mit 80 Schlachtwinden ausgestattet, während die Schweineslachthalle auf eine Maximaltagesschlachtung von 200 Schweinen berechnet war.

Getrennt von den übrigen Schlachträumen und mit besonderem Zugang wurde noch eine Pferdeslachthalle mit Stall für sechs Pferde, außerdem eine Krankenschlachthalle mit Stall für Groß- und Kleinvieh errichtet. An weiteren Gebäuden wurden noch aufgeführt: Schlachtviehstallungen für 90 Stück Großvieh, 180 Schweine und 160 Kleintiere, ein Kesselhaus mit zwei Dampfkesseln von je 35 qm Heizfläche, eine Talgschmelze, Wagenremise und Dunggrube.

Der Kostenanschlag für die Ausführung des Schlacht- und Viehhofes in dem angeführten Rahmen lautete auf 1 287 000 Mk.

Am 1. Juni 1885 konnte der Schlachthof seiner Bestimmung übergeben werden.

Zur Zeit der Errichtung des Schlacht- und Viehhofes zählte die Stadt Essen rund 65 000 Einwohner. Die in den nächsten Jahrzehnten um ein Mehrfaches gestiegene Bevölkerungsziffer bedingte im Laufe der Jahre auch eine erhebliche Erweiterung und Umgestaltung der ursprünglichen Anlage. Diesem hat die Stadtverwaltung in großzügiger Weise rechtzeitig Rechnung getragen, indem sie das Gelände durch weitere Grundstücksankäufe in den Jahren 1894 bis 1899 um 506 ar mit einer Kaufsumme von 566 982 Mk. erweiterte. Damit verfügte der Schlacht- und Viehhof über ein Baugelände von 921 ar mit einer Kaufsumme von insgesamt 674 736 Mk. So konnte die Anlage durch zweckentsprechende Um- und Erweiterungsbauten der steigenden Bevölkerungsziffer angepaßt werden. Das geschah denn auch in ausgiebiger Weise, so daß heute der Schlacht- und Viehhof

allen Anforderungen eines Betriebes für eine Großstadt von fast 500 000 Einwohnern vollauf entspricht. Es sei dies kurz in folgenden Angaben erläutert.

A. Beim Viehhof.

Das Bahngleise besteht aus einem Doppelstrange von je 510 m Länge. Die Ausladerampe, an der auf einmal 34 Viehwagen Platz finden, ist mit 39 Ausladebuchten ausgestattet.

Die Kleinviehmarkthalle faßt insgesamt 4000 Tiere. In ihr sind 14 Viehwagen zum Verwiegen der Tiere aufgestellt.

Die Großviehmarkthalle mit vier Viehwagen faßt rund 1200 Tiere. Für die gleiche Stückzahl sind Stallungen zum Unterbringen des Großviehes bis zum Markte vorhanden.

Anschließend an das nördliche Ende des Viehhofes befindet sich ein besonderer Seuchenhof mit Bahnschluß, Rampe und Stallungen.

Der geräumige Börsensaal mit 41 Büroräumen für Händler und Viehagenten ermöglicht in Verbindung mit der praktischen Einrichtung der gesamten Viehhofanlage eine glatte und angenehme Abwicklung der Handelsgeschäfte.

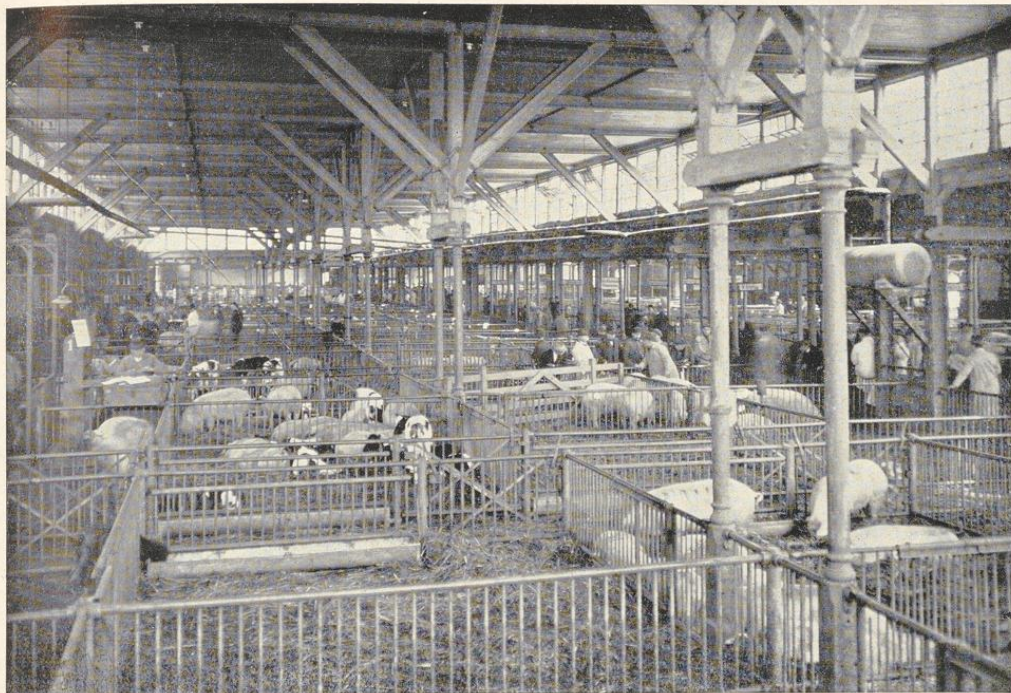
Alle diese Umstände, sowie die günstige Verbindung mit der Hauptverkehrsstrecke des Eisenbahnnetzes haben Essen zum bedeutendsten Umschlagplatz für Schlachtvieh im rheinisch-westfälischen Industriebezirk gemacht. Nächst Köln ist der Essener Schlachtviehmarkt der bedeutendste im Rheinland und in Westfalen geworden. Bis zu zwei Dritteln des Wochenauftriebes ist für die Mitversorgung der näheren und weiteren Umgebung im Rheinland und in Westfalen, von Gelsenkirchen bis Aachen bestimmt.

Auf dem Schlacht- und Viehhof wurden verkauft und aufgetrieben im ersten Betriebsjahre (1886): 26 244 Rinder, 18 206 Kälber, 5664 Schafe, 21 005 Schweine, im Jahre 1913: 41 876 Rinder, 32 682 Kälber, 2998 Schafe, 242 629 Schweine, im Jahre 1921: 41 575 Rinder, 40 658 Kälber, 30 639 Schafe, 86 548 Schweine. Der Rückgang des Auftriebes in der Nachkriegszeit ist eine Erscheinung, die auf allen Viehhöfen Deutschlands zu beobachten und zu begründen ist in dem durch die hohen Fleischpreise bedingten Rückgang des Fleischverbrauches.

Immerhin kann gesagt werden, daß dieser Rückgang in Essen gegenüber dem bei vielen anderen Viehhöfen nur unbedeutend in Erscheinung tritt, ein Beweis dafür, daß der Essener Schlachtviehmarkt einen Hauptfaktor in der Versorgung des dichtbevölkerten Westens abgibt.

B. Beim Schlachthof.

Auch der Schlachthof mußte dem Anwachsen der Bevölkerungsziffer von 65 000 im Jahre 1885 auf das Siebenfache im Jahre 1922 entsprechend ausgebaut werden. Es ist schon erwähnt, daß das Gelände von 416 ar durch Zukauf auf 921 ar gebracht wurde. In gleicher Weise erfuhren die Betriebsgebäude eine Erweiterung.



Blick in die Kleinviehverkaufshalle



Durchfahrtstraße an der Schweineschlachthalle

Im einzelnen hierauf näher einzugehen, verbietet hier der Raummangel. Erwähnt sei nur, daß die Schlachthallen für eine Tagesschlachtung von 300 Großvieh, 2000 Schweinen und 800 Kleinvieh eingerichtet sind. Der geräumige Trichinenschaulaal über der Schweineschlachthalle ist mit drei Trichinoskopen ausgestattet. Das Kühlhaus hat eine Grundfläche von 925 qm mit 235 Einzelzellen.

Die Dampferzeugungsanlage verfügt über drei Dampfkessel von je 100 qm Heizfläche, die beiden Kühlmaschinen je über 200 PS, die Gefriermaschinen über 50 PS. Die Eiserzeugungsanlage ist auf eine Tageserzeugung von 500 Zentner berechnet.

Das während des Krieges eingerichtete Gefrierhaus hat einen nutzbaren Flächenraum von 986 qm.

Die sonstigen Gebäude und Einrichtungen, wie Werkstatt, Bade-, Garderobenraum, Häutelager, Talgschmelze, Büros und Lagerräume übergehe ich mit dem Hinweis, daß der Betrieb mit allem ausgestaltet ist, was zu dem Schlachthofgroßbetrieb gehört.

Zur Veranschaulichung des Betriebsumfanges sei noch erwähnt, daß auf dem Schlacht- und Viehhof rund 100 Handwerker und Arbeiter, sowie 30 Beamte und Angestellte tätig sind.

Die Schlachtungen in Essen, mit Ausschluß des Altenessener Gebietes, für das noch ein besonderer Schlachthof im Betrieb ist, betragen im ersten Betriebsjahre (1886): 8238 Rinder, 8175 Kälber, 3473 Schafe, 16 947 Schweine, 392 Pferde, im Jahre 1913: 19 565 Rinder, 16 152 Kälber, 2092 Schafe, 111 146 Schweine, 894 Pferde, im Jahre 1921: 15 183 Rinder, 18 721 Kälber, 20 862 Schafe, 47 765 Schweine, 494 Pferde.

Auch hier ist der Rückgang der Schlachtungen in der Nachkriegszeit auf die Teuerung und den damit in Verbindung stehenden Rückgang des Fleischverbrauches zurückzuführen, so daß leider zurzeit die Anlage das Los aller deutschen Schlachthöfe teilt, indem sie nicht voll ausgenutzt werden kann.

Wenn so auch die Wirtschaftlichkeit der Anlage mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, so stellt die Anlage selbst doch einen hohen volkswirtschaftlichen Wert dar, deren Bedeutung in dem dichtbevölkerten Industriegebiete für die Volksernährung und Volkshygiene besonders hervorgehoben werden darf.

Schlachthof Essen-Altenessen.

Von Direktor Schache.

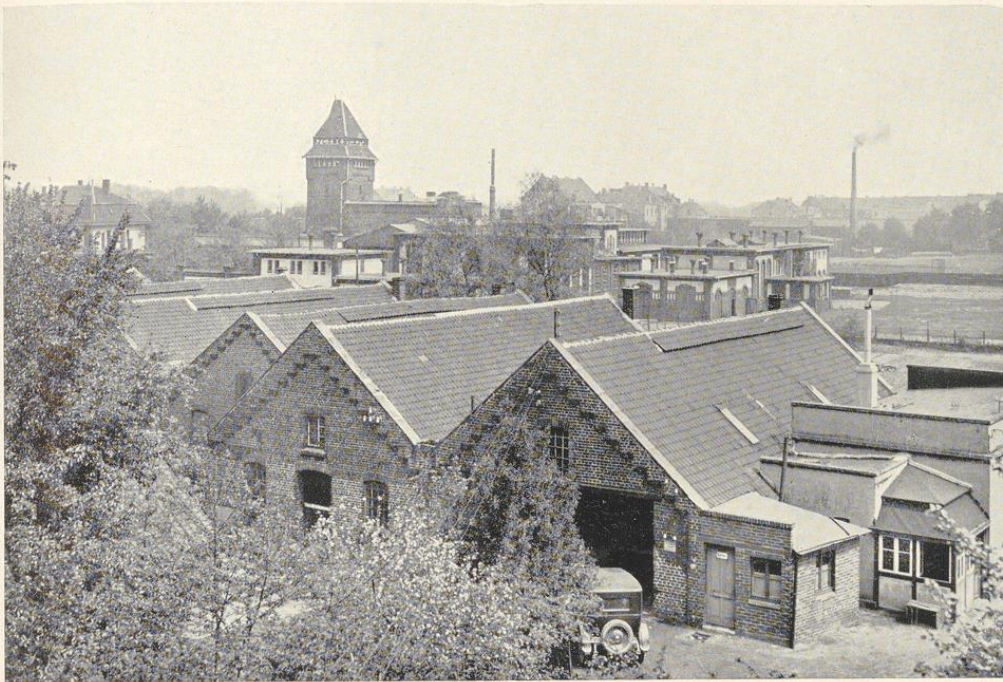
Die ersten Verhandlungen über die Errichtung eines öffentlichen Schlachthofes in der früheren Gemeinde Altenessen gehen zurück bis in das Jahr 1877. Aber erst im Jahre 1902 wurde ein diesbezüglicher Beschluß des Gemeinderates gefaßt. Von den auf Grund eines Preisausschreibens eingegangenen Entwürfen wurde die mit dem 2. Preise bedachte Arbeit des Architekten W. Frese, Düren, nach nochmaliger Überarbeitung durch das Hochbauamt Altenessen zur Ausführung bestimmt und der fertige Schlachthof dann am 3. Juli 1905 dem Betriebe übergeben.

Die Anlage besteht aus mehreren Gebäudegruppen: einem Verwaltungsgebäude mit Betriebsleiterwohnung, Diensträumen und Kasse, Hallen- und Maschinenmeisterwohnhaus, Freibankraum, Kühlhaus nebst Vorkühlraum mit 54 Kühl- und Pökelzellen, Eisfabrik, Maschinenhaus, Werkstätte und Brausebad. Die Hauptverkehrsader der Anlage bildet eine Schlachthallen und Kühlhaus verbindende 12 Meter breite, 30 Meter lange überdeckte Halle. Die mit allen neueren Einrichtungen versehene Schweineschlachthalle bietet Platz zur Ausschlagung von täglich 300 Schweinen, während in der Großviehhalle zu gleicher Zeit 10 Stück Großvieh an den Winden geschlachtet werden können. Stallungen aller Art, Kuttelei, Düngereis, Wiegeeinrichtung für lebende Tiere, Pferdeausspannstall mit Wagenschuppen, Sanitäts- und Pferdeschlachthaus, Wasserturm vervollständigen die Anlage. Gärtnerischer Schmuck dient in ausreichender Weise der Verschönerung.

Weitere Vergrößerungen der Anlage in den Jahren 1908 und 1911/12 brachten eine eigene Brunnenanlage, einen zweiten Dampfkessel, Kompressor und Eisgenerator sowie eine Ausdehnung der Schweineschlachthalle hinzu. Der Gemeinderatsbeschluß von 1904, welcher auch die nicht gewerblichen Schlachtungen dem Schlachthauszwang unterwarf, fand anfänglich keinen großen Beifall; er hat jedoch erhebliche, heute anerkannte sanitäre und wirtschaftliche Vorteile mit sich gebracht.

Schweinemarkt Essen-Altenessen.

Mit der Vollendung der in Richtung West-Ost das Ruhrgebiet durchschneidenden Köln-Mindener Eisenbahn (1847) war das an einer großen Nord-Süd-Landstraße gelegene Altenessen die Bahnstation nicht nur für die benachbarte Stadt Essen, sondern auch für die weitere Umgebung geworden. Dieser günstigen Verkehrslage in Verbindung mit dem Umstande, daß in Altenessen alteingesessene Viehhändlerfamilien wohnten, verdankt es die Gemeinde, daß sich hier aus kleinen Anfängen ein Schweinemarkt für Aufzuchtsschweine entwickelt hat, der heute als der größte Markt- und Umschlagsplatz dieser Art in Deutschland angesprochen werden muß. Schon bald sah sich die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft veranlaßt, besondere Viehrampen einzurichten. Durch eine Polizeiverordnung vom 10. April 1877 wurde die Überwachung des Marktes durch einen Tierarzt angeordnet. Eine gründliche Beseitigung der anfänglich bestehenden Übelstände war jedoch erst von dem Zeitpunkt an zu erreichen, von welchem ab der „wilde“ Markt, der eine private Veranstaltung von Händlern und am Bahnhof wohnenden Gastwirten war, in einen öffentlichen Markt umgewandelt wurde, betrug doch im Jahre 1897 der Auftrieb mehr als 450 000 Stück. Nach langen Verhandlungen mit den Provinzialbehörden wurde in fast unmittelbarer Nähe von Hauptstraße und Bahnhof ein geeignetes Grundstück für die Marktanlage erworben und mit der Eisenbahnviehrampe durch einen kurzen



Schweinemarkt Essen-Altenessen

Triftweg verbunden. Durch eine Verfügung des Provinzialrates vom 17. Mai 1905 wurde der damaligen Gemeindeverwaltung Altenessen zunächst versuchsweise auf die Dauer von 3 Jahren, nach dieser Zeit die dauernde Genehmigung zur Abhaltung von öffentlichen Schweinemärkten erteilt. Je mehr sich der Markt, der nun ein öffentlicher war, ausbreitete, desto unzulänglicher wurden die Privatstallungen; die Gemeinde errichtete deshalb in der Folgezeit auch eigene Baulichkeiten, trat sodann am 1. April 1912 in den alleinigen Besitz der Marktanlage und hat von diesem Zeitpunkte an den Marktbetrieb in eigene Verwaltung übernommen. Um den veterinärpolizeilichen Vorschriften zu genügen, beschloß der Gemeinderat, die angekauften Privatstallungen sämtlich niederzureißen und durch neue zu ersetzen. Im Sommer 1912 wurde mit dem Neubau der Stallungen begonnen, am 1. Januar 1913 konnten sie in Benutzung genommen werden. Es sind nunmehr im ganzen 21 Handelsstallungen, davon 14 nur für Großhandel, vorhanden. Der Markt enthält außerdem noch hinreichenden

Raum zum Einstellen der Pferde und einen Wagenstandplatz. Er ist nach den modernsten Erfahrungen eingerichtet, so daß selbst beim Ausbruch einer Seuche kaum noch mit langen Sperren gerechnet werden braucht. 10—12 000 Schweine vermag die Anlage an einem Tage zu fassen. Es waren auch schon Markttag zu verzeichnen, an welchem über 12 500 Schweine aufgetrieben sind. Die 119 m lange, hallenmäßig überdachte Verladerrampe bietet Raum für 34 Buchten, an derselben können zu gleicher Zeit 40 Eisenbahnwagen entladen werden. Nach der am 1. April 1915 erfolgten Eingemeindung nach Essen wurden weitere Buchten und 2 große automatische Wagen zum Verwiegen von lebenden Schweinen eingebaut, so daß allen Forderungen der Händler zur Zeit Rechnung getragen ist. Innerhalb der Anlage befindet sich eine städtische Gastwirtschaft, in deren 1. Stockwerk Fremdenzimmer vorhanden sind zur gastlichen Aufnahme von Händlern, die vielfach schon am Tage vor dem wöchentlich Dienstags und Sonnabends stattfindenden Märkte hie eintreffen.

* * *



Abb. 1. Wagenhalle Essen-Bredeney. Außenansicht

DIE ESSENER STRASSENBAHN

Verhältnismäßig spät ging man in Essen dazu über, den Schienenweg als Verkehrsweg für den Ortsverkehr in Benutzung zu nehmen. Das Verkehrsbedürfnis war entsprechend der damaligen Ausdehnung und Bedeutung der Stadt in den 70er und 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts noch recht gering. Mit dem Aufblühen des Kohlenbergbaus und der Schwerindustrie trat jedoch eine beinahe amerikanische Entwicklung ein, im gleich schnellen Schritt stieg damit das Bedürfnis nach schnellen und billigen Massenverkehrsmitteln. In den meisten Städten, wie z. B. in Düsseldorf, sorgten Pferdebahnen für die Bewältigung des Personenverkehrs. Essen konnte diese Etappe zur elektrischen Straßenbahn überspringen. Als man hier den Plan einer Straßen-eisenbahn, wie man diese Einrichtungen damals vielfach

bezeichnete, ins Auge faßte, trat gerade die elektrische Straßenbahn ihren Siegeszug an.

Zunächst war allerdings die Anlage einer Dampfstraßenbahn geplant. Im Jahre 1889 schloß das Konsortium: Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und Hermann Bachstein, Berlin, mit der Stadtgemeinde Essen, den Gemeinden Altendorf, Borbeck, Altenessen und Rüttenscheid einen Vertrag zum Bau der nachfolgenden Linien:

1. vom Berg.-Märk. Bahnhof (heute Hauptbhf.) zu Essen durch die Märkischestr., Bahnhofstr. zum Limbeckerplatz, durch die Grabenstraße nach dem Viehoferplatz und von da über die Viehofer-Chaussee bis zur Kreuzung derselben durch den Bahnkörper der Köln-Mindener Bahn in Altenessen;

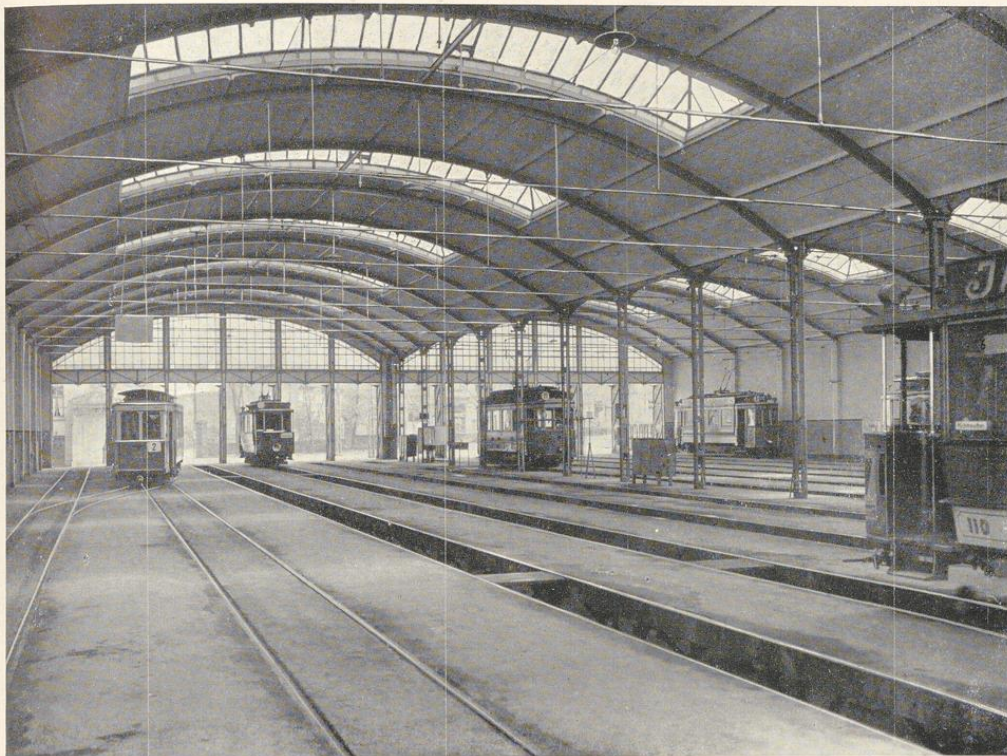


Abb. 2. Wagenhalle Essen-Bredeney. Innenansicht

2. vom Limbeckerplatz durch die Limbecker-Chaussee über Altendorf bis Borbeck;
3. von den Gleisen der Bergisch-Märkischen Bahn durch die Kettwiger-Chaussee durch Rüttenscheid bis an den Gasthof Musebrink.

Der Bau ließ jedoch noch lange auf sich warten. In den Jahren 1892 bis 93 wurde dieser Vertrag wesentlich geändert. Es trat nicht nur eine Änderung der Linienführung ein, sondern das Konsortium behielt sich das Recht vor, statt der Dampfbahn eine Pferdebahn oder elektrische Straßenbahn zu bauen. Mit Nachdruck setzte es sich für den Bau einer elektrischen Bahn ein. Die Hauptschwierigkeiten waren beseitigt, man schritt sofort zur Ausführung des Planes, und schon am 23. August 1893 konnte die elektrische Bahn vom Bahnhof Essen nach Altenessen dem Betrieb übergeben werden. Jetzt wurde Jahr für Jahr der Betrieb erweitert. Januar 1894 wurde die Strecke Altenessen—Nordstern, im April desselben Jahres die Strecke Essen—Bahnhof—Rüttenscheid in Betrieb genommen. Unaufhaltsam schritt der weitere

Ausbau vor. Im Jahre 1897 übertrug das Konsortium alle vorhandenen Linien einschließlich der Betriebsmittel und sonstigen Anlagen und die erworbenen Konzessionen einer neugebildeten Gesellschaft, der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft in Darmstadt, in deren Händen sich die Bahn noch heute befindet.

Um sich einen ausreichenden Einfluß auf die Bahn zu sichern, war die Stadt Essen im Verein mit dem Landkreis Essen und dem R. W. E. durch Gründung der Rheinisch-Westfälischen Bahngesellschaft dazu übergegangen, einen überwiegenden Teil der Aktien zu erwerben. Es lag der Stadt daran, diesen Einfluß immer wirksamer zu gestalten. Sie ging infolgedessen vom Jahre 1912 ab dazu über, eigene Strecken innerhalb des Stadtgebietes zu bauen, die von der S. E. G. in Pacht genommen wurden. Heute besitzt die Stadt Essen ein Gleisnetz von 38,480 km Gleis- bzw. 18,120 km Streckenlänge. So gehört z. B. die Linie Beiseweg—Grenze Heißen einschließlich des Betriebsbahnhofs Kruppstraße, ein Teil der Linie zur Margarethenhöhe, die Strecke von der

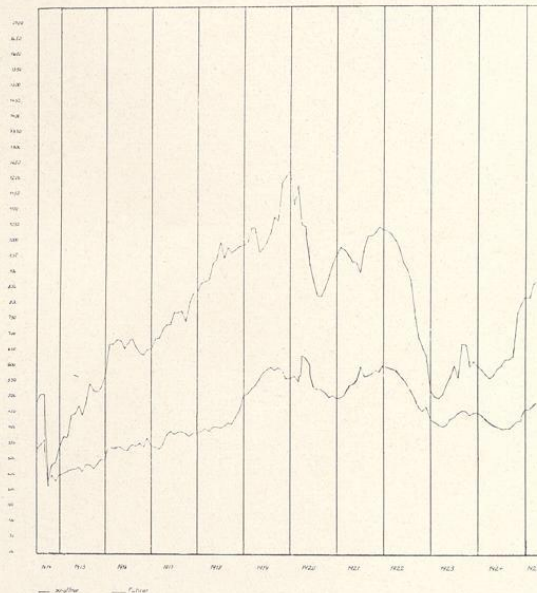


Abb. 3. Personalbewegung der Essener Straßenbahn in den Jahren 1914—1925

Rüttenscheider Brücke bis Stiftsplatz Rellinghausen, die Strecke in der Ruhrallee, ferner von der Klarastraße über Landgericht zur Helenenstraße, ein Teil der Linie zur Zeche Ludwig und so fort, der Stadt Essen. Auf diese Weise hat sie sich innerhalb der Straßenbahngesellschaft einen dominierenden Einfluß verschafft, der nach außen hin in der überwiegendsten Zugehörigkeit der Stadt Essen zum Aufsichtsrat in die Erscheinung tritt.

Auch die Essener Straßenbahn hatte unter den Wirkungen des Krieges und besonders der Nachkriegszeit erheblich zu leiden. Infolge schlechter Betriebseinnahmen und unter Einwirkung der Inflation war es lange Zeit nicht möglich, in ordnungsmäßigem Umfange die Unterhaltung der Anlagen durchzuführen. Verkehrseinschränkungen in erheblichem Umfange traten ein, Personalentlassungen und beinahe untragbare Einnahmeausfälle waren die Folge. Seit Festigung unserer Währung erfolgte auch hierin ein Wandel. Notwendige Instandsetzungen konnten in Angriff genommen werden. Heute hat sich der Verkehr langsam wieder entwickelt, so daß nunmehr auch wieder an den weiteren Ausbau der Bahn gedacht werden kann.

Außer dem Verkehr innerhalb des engeren Stadtgebietes verbindet die Straßenbahn Essen mit allen bedeutenden

Bezirken der Umgebung. Die im Betrieb der Bahn befindliche Streckenlänge betrug am 31. Dezember 1924 94 km, die gesamte Gleislänge 197,00 km. Der Wagenbestand beläuft sich auf 275 Motorwagen und 208 Anhängewagen, das gesamte Personal auf 1858 Köpfe. Zur Aufnahme der Wagen dienen 6 Bahnhöfe, die mit umfangreichen Werkstätten ausgerüstet sind. Mit den Straßenbahnen der Nachbarbezirke wurde, wo erforderlich, ein Gemeinschaftsverkehr geschaffen, der es den Fahrgästen gestattet, Strecken bis zu 20 und mehr Kilometer zu Nachbarorten ohne Umsteigen zurückzulegen. Damit füllt die Bahn eine im hiesigen dichtbevölkerten Industriebezirk stark empfundene Lücke im Eisenbahnverkehr aus, der Nord-Süd-Verkehr wird beinahe in der ganzen Ausdehnung des Industriegürtels von ihr bewältigt.

Zur Aufschließung bislang von der Straßenbahn nicht berührter Gebiete mit geringerem Verkehrsbedürfnis werden in diesem Jahre Auto-Omnibuslinien eingerichtet, deren Linienführungen organisch in die der Straßenbahn eingefügt werden. Nicht nebeneinander, sondern sich gegenseitig ergänzend, sollen beide Verkehrsmittel dazu dienen, den Forderungen des Verkehrs Rechnung zu tragen.