

Zum Zeitpunkt der Stiftungsgründung 1906 durch Frau Margarethe Krupp wurde ebenfalls eine Straßenbahn-Netzanbindung aus der Innenstadt bis Holsterhausen gebaut. Diese Strecke wurde am 17.08.1906 eröffnet.

1909 war Baubeginn für die spätere Margarethenhöhe und auch Beginn des Brückenbaus über das Mühlbachtal.

1910 wurde das 1. Haus-Brückenkopf 8- fertiggestellt und als Baubüro für Baumeister Spahn genutzt.

1912 wurde die Schienenanlage für die Straßenbahn, die zu diesem Zeitpunkt bis Holsterhausen existierte, verlängert bis zur Haltestelle "**Mühlbachtal**". Die Haltestelle wurde später dann "**Halbe Höhe**" genannt. Das gilt bis heute.

Die Straßenbahn-**Linien 7 und 8** mit Ziel Gelsenkirchen fuhren bis hierher.

1914 wurde die Schienenanlage über die dann befahrbare Brücke über das Mühlbachtal bis zum Brückenkopf verlängert. Die Baumasse der Brücke musste erst trocknen, um eine Schädigung durch die schweren Bahnen zu vermeiden.

Die **Endhaltestelle, "Brückenkopf" genannt**, befand sich gegenüber dem Anschluss der Winkelstraße an die Sommerburgstraße und wurde weiterhin von den **Linien 7 und 8** befahren.

1927 gab es erneut eine Verlängerung der Straßenbahn-Geleise. Diese wurden bis zur **Endhaltestelle Laubenweg** verlegt, die sich beim Polizei- und Verwaltungsgebäude befand.

In den Kriegsjahren wurde sehr viel in Holsterhausen zerstört und der Bahnbetrieb unterbrochen. Im Mai 1948 konnte dann der Straßenbahnbetrieb wieder aufgenommen werden.

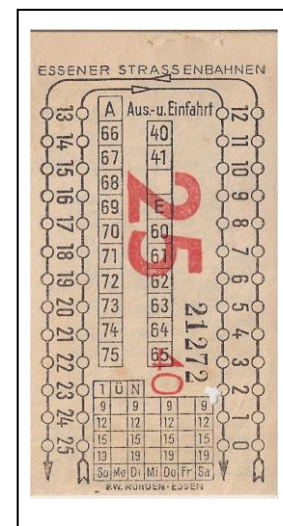
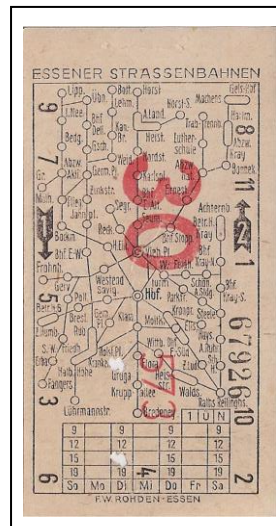
1951 wurde die Schienenanlage bis zur **Endhaltestelle Lührmannstraße** für die **Linie 7** verlängert.

Zu dieser Zeit gab es Straßenbahn-Fahrscheine, auf denen das gesamte Schienennetz abgebildet war.

Mit einer Lochzange wurden Einstieg und bezahltes Ziel gelocht, ebenso die Fahrtrichtung.

Ab 1954 wurden mit der **Linie 10**, die dann zur Margarethenhöhe kam, Großraumwagen eingesetzt.

Später kam noch zeitweilig eine **Linie 107** hinzu, die von der Stadt kommend regelmäßig nach Bredeney fuhr, doch zeitweilig zur Margarethenhöhe, Kultur-Linie genannt.



Ab 1977 wurde der **Schienerverkehr für die Straßenbahn vorübergehend eingestellt**.

Die komplette Gleisanlage wurde für die Anbindung der Margarethenhöhe an das **Stadtbahn-Netz** vorbereitet.

**Busse** verkehrten auf der sonst durch die Straßenbahn realisierten Fahrstrecke von und zur Innenstadt. Umsteigen konnten / mussten die Fahrgäste am Gemarkenplatz; ab hier fuhr die Stadtbahn dann schon unterirdisch zum Hauptbahnhof und weiter.

An der Straße Lührmannwald wurde eine **Schienenschleife** eingerichtet, weil die Fahrtrichtung der Stadtbahn-Züge beibehalten werden musste. Die Schienen-Schleife befand sich an der Stelle, wo sich heute das Gebäude der Freiwilligen-Feuerwehr befindet.

1981 wurde der **Stadtbahn-Betrieb** mit dem Einsetzen neuer Züge auf der neuen Gleisanlage für die **Stadtbahn-Züge der Linie U17** aufgenommen.



2002 wurde der **Stadtbahn-Betrieb** auf die neuen Züge der Linie **U17** umgestellt, die dann nur noch an den neu eingerichteten **Hoch-Bahnsteigen** halten konnten.

Die **Schienenschleife** wurde wieder außer Betrieb gesetzt und später, beim Bau des Hauses der Freiwilligen Feuerwehr, zurückgebaut.

Ergänzend zu den Fahrscheinen für die Einzelfahrten gab es auch länger geltende Fahrausweise.

z.B. nebenstehende Schüler- und Lehrlingskarte.

Das Kennzeichnungsverfahren für die Strecken die hiermit genutzt werden konnten, was das gleiche wie bei den Einzel-Fahrscheinen.

