

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. Endpunkt lag an der Virchowstraße.

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

1910 wurde das 1. Haus am, später so benannten Standort Brückenkopf 8, fertiggestellt und als Baubüro von 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-**Linie 7** mit Ziel Gelsenkirchen **und die Linie 8** mit Ziel Katernberg 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 1.Überfahrt fand am 01.Dezember 1914 statt.

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

Am 05.11.1928 gab es erneut eine Verlängerung der Straßenbahn-Geleise. Diese wurden bis zur **Endhaltestelle Laubenweg** verlegt, die sich vor den Polizei- und Verwaltungsgebäuden befand.

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

Am 19.05.1951 wurde die Schienenanlage bis zur **Endhaltestelle Lührmannstraße** für die **Linie 7** verlängert. Der Kiosk, der noch heute dort steht, diente als Warthalle für die Fahrgäste und zum Fahrkartenverkauf. Betrieben wurde der Kiosk von der Familie Landers, die vorher an der Ecke Sommerburgstraße / Norbertstraße eine Trinkhalle basierten. Das Haus mit Grundstück wurde von der Margarethe-Krupp-Stiftung zur Erweiterung der Baufläche für die Margarethenhöhe II aufgekauft.

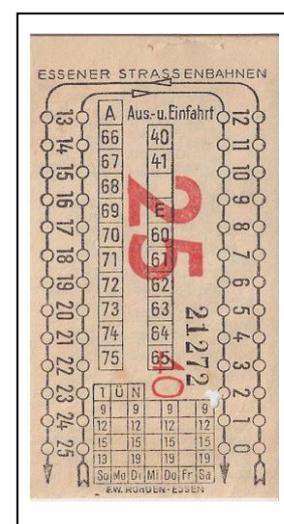
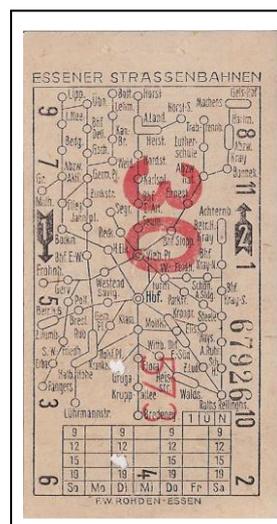
Zu dieser Zeit gab es Straßenbahn-Fahrscheine, auf denen das gesamte Schienennetz abgebildet war.

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

Die Nutzung der Straßenbahn war sehr groß. Zeitweilig wurden in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Züge eingesetzt, die auf der selben Strecke die Linien-Nummern 27 und 37 trugen.

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

Am 23.05.1954 wird die s.g. Schleife auf dem Gelände der heutigen Freiwilligen Feuerwehr eröffnet, um die Fahrtrichtung der neuen Einrichtungs-Großraumwagen ändern zu können.



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

Ab dem 29.05.1977 wurde der **Schienenverkehr vorübergehend eingestellt**.

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

**Busse, die als Schienen-Ersatzverkehr eingesetzt wurden**, trugen die Linien-Nummer 57 und 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.

Am 27.11.1981 wurde der **Stadtbahn-Betrieb** mit dem Einsetzen neuer Züge auf der neuen Gleisanlage für die **Stadtbahn-Züge der Linie U17** aufgenommen.

An der Straße Lührmannwald wurde die o.g. **Schienenschleife**, die ebenfalls angepasst wurde, auch von den Stadtbahnzügen genutzt.

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, teilweise 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.

