

Stadt Mülheim a.d. Ruhr

lfd. Nr.

621

Baudenkmal

ortsfestes Bodendenkmal

bewegliches Denkmal

Denkmalbereich \*)

\*) Denkmalbereiche, die durch Satzung, Bebauungsplan oder ordnungsbehördliche Verordnung den Vorschriften des Denkmalschutzes unterliegen. Bei Denkmalbereichen kann anstelle der folgenden Angaben auf die Satzung, den Bebauungsplan oder die Verordnung Bezug genommen werden.

Kurzbezeichnung des Denkmals	ehemaliges Straßenbahndepot Speldorf, Duisburger Straße	
lagemaßige Bezeichnung des Denkmals (Koordinatenbezeichnung oder Straßenname und Hausnummer oder Grundbuchbezeichnung)	Duisburger Straße 283	
Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals	<p>Die Geschichte der Mülheimer Straßenbahnverbindungen setzt 1888 mit der Dampfstraßenbahn Duisburg-Mülheim ein. Sie endete wegen der geringen Tragfähigkeit der Kettenbrücke bei Rosendahl in Broich. 1897 verkehrte die erste elektrische Straßenbahn auf den Strecken Kahlenberg-Rathausmarkt-Styrum-Oberhausen und Rathausmarkt-Körnerstraße. 1900 folgte die Strecke Eppinghofer Str.-Lipperheid<sup>n</sup>baum, die 1910 bis nach Holthausen verlängert wurde. Der Bau der Schloßbrücke ermöglichte dann nach 1911, die Bereiche links der Ruhr anzuschließen. Bis 1939 erweiterte sich das Netz auf 42,4 km, insgesamt verkehrten zehn Einzellinien. Das erste Depot hatte am Froschenteich gelegen, nach 1914 kam eine weitere Halle in Styrum hinzu.</p> <p>Das Straßenbahndepot der Duisburger Verkehrsgesellschaft an der Duisburger/Karlsruher Straße ist ein zehngleisiger Doppelhallenbau mit seitlich integriertem Bedienstetenwohnhaus. Drei pylonartige</p>	
Tag der Eintragung	26.1.89	Unterschrift

Stadt Mülheim a. d. Ruhr

lfd. Nr. 621

<input checked="" type="checkbox"/> Baudenkmal	<input type="checkbox"/> ortsfestes Bodendenkmal	<input type="checkbox"/> bewegliches Denkmal	<input type="checkbox"/> Denkmalbereich *)
--	--	--	--

\*) Denkmalbereiche, die durch Satzung, Bebauungsplan oder ordnungsbehördliche Verordnung den Vorschriften des Denkmalschutzes unterliegen. Bei Denkmalbereichen kann anstelle der folgenden Angaben auf die Satzung, den Bebauungsplan oder die Verordnung Bezug genommen werden.

Kurzbezeichnung des Denkmals	Depot Speldorf	
lagemäßige Bezeichnung des Denkmals (Koordinatenbezeichnung oder Straßename und Hausnummer oder Grundbuchbezeichnung)		
Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals	<p>Pfeiler teilen die Gesamtfassade in eine Zone mit vier u. eine Zone mit 6 Einfahrten. Blechverkleidete Stahltore schließen die Hallen an der Einfahrtsseite, die flache Dreieckszone über den Einfahrten wird von einer Verglasung mit quadratischen Stahlprossenfeldern eingenommen, die die Hallenbelichtung ermöglichen. Das 2-achsige, 2-geschossige Wohnhaus mit gestuftem Mansarddach ist durch einen Eckpylon sowie einen Pylon der größeren Halle optisch in die Gesamtfront eingebunden.</p> <p>Eingestiefte Putzfelder sowie ovale Schmuckkränze in den Formen des geometrischen Jugendstils schmücken die nach oben rundbogig abgeschlossenen Pfeiler.</p> <p>Die Hallendächer weisen dreieckige Flach-Gitterträger in Standardkonstruktion auf.</p> <p>Das Speldorfer Depot stellt ein architektonisch qualitativvolles Beispiel der Straßenbahnhallenkonstruktion nach der Jahrhundertwende</p>	
Tag der Eintragung	26.1.89	Unterschrift

Stadt Mülheim a. d. Ruhr

<input checked="" type="checkbox"/> Baudenkmal	<input type="checkbox"/> ortsfestes Bodendenkmal	<input type="checkbox"/> bewegliches Denkmal	<input type="checkbox"/> Denkmalbereich *)	lfd. Nr. 621
--	--	--	--	--------------

\*) Denkmalbereiche, die durch Satzung, Bebauungsplan oder ordnungsbehördliche Verordnung den Vorschriften des Denkmalschutzes unterliegen. Bei Denkmalbereichen kann anstelle der folgenden Angaben auf die Satzung, den Bebauungsplan oder die Verordnung Bezug genommen werden.

Kurzbezeichnung des Denkmals	Depot Speldorf		
lagemäßige Bezeichnung des Denkmals (Koordinatenbezeichnung oder Straßenname und Hausnummer oder Grundbuchbezeichnung)			
Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals	<p>dar. Das Motiv der rythmisch wiederkehrenden Pylone gibt der breiten Straßenfront eine überzeugende Gliederung und Geschlossenheit. Die sparsam eingesetzten Schmuckformen der verputzten Pfeiler ordnen sich dem ingenieurmäßigen Grundmotiv der Tor- und Oberlichtflächen in Stahlbauweise klar unter, so daß der funktionale Charakter des Bauwerks deutlich zur Geltung kommt.</p> <p>In der Reihe der - stetig weiter reduzierten - Beispiele für die Entfaltung des städtischen Nahverkehrs infolge des Bevölkerungswachstums der Jahre zwischen 1890 und 1910 nimmt die Mülheimer Halle einen wichtigen Platz ein. Nach dem Verlust des Düsseldorfer Depots von 1904 (Limburgstraße) vertritt neben dem Speldorfer nur noch das Bonner Depot (Rheindorfer Straße) die Epoche vor dem Ersten Weltkrieg. Ersteres stellt einen wichtigen Beleg für die Übernahme des innerstädtischen Nahverkehrs in städtische Eigenregie nach der Phase der privatwirtschaftlich betriebenen Pferdebahn-Epoche dar.</p>		
Tag der Eintragung	26.1.89	Unterschrift	

Stadt Mülheim a. d. Ruhr

lfd. Nr.

621

<input checked="" type="checkbox"/> Baudenkmal	<input type="checkbox"/> ortsfestes Bodendenkmal	<input type="checkbox"/> bewegliches Denkmal	<input type="checkbox"/> Denkmalbereich *)
--	--	--	--

\*) Denkmalbereiche, die durch Satzung, Bebauungsplan oder ordnungsbehördliche Verordnung den Vorschriften des Denkmalschutzes unterliegen. Bei Denkmalbereichen kann anstelle der folgenden Angaben auf die Satzung, den Bebauungsplan oder die Verordnung Bezug genommen werden.

Kurzbezeichnung des Denkmals	
lagemäßige Bezeichnung des Denkmals (Koordinatenbezeichnung oder Straßenname und Hausnummer oder Grundbuchbezeichnung)	Aus den oben angeführten Gründen handelt es sich bei dem Mülheimer Straßenbahndepot und dem angeschlossenen Bedienstetenwohnhaus Duisburger/Karlsruher Straße um ein Baudenkmal im Sinne des § 2 Abs. 1
Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals	DSchG NW. Die Anlage ist bedeutend für die Geschichte der Städte und Siedlungen sowie für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse.  Für ihren Erhalt liegen künstlerische und wissenschaftliche Gründe vor, hier insbesondere solche der Architekturgeschichte der Nutzbauten im 20. Jahrhundert sowie der Sozial- und Technikgeschichte.
Tag der Eintragung	26.01.1989
	Unterschrift T. A. (Hardt)