
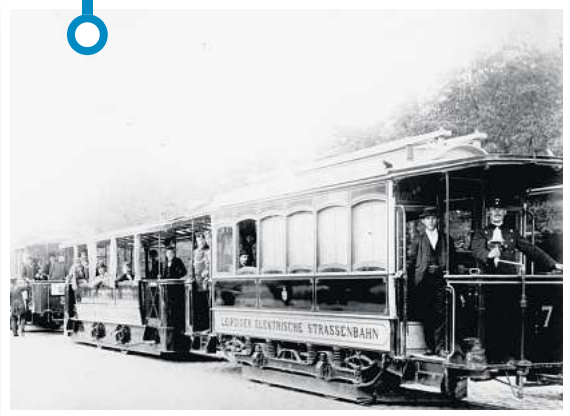


1872



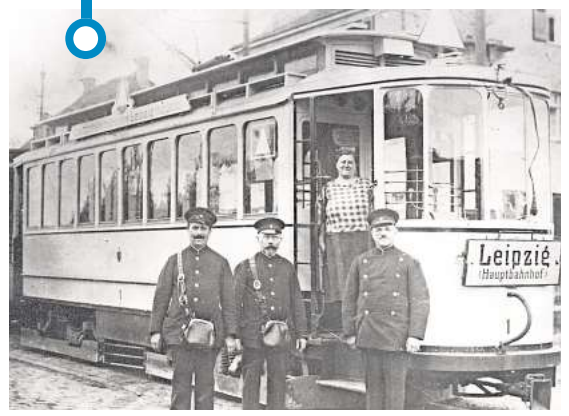
Bei der Pferdebahn wurde in „Einspänner“ und „Zweispänner“ unterschieden. Die „großen“ Wagen, die von zwei Pferden gezogen werden mussten, waren zwischen 6,90 und 7,70 m lang; die kleineren Einspänner hatten eine Länge von ca. 5,80 m. Pferdebahnen verkehrten bis 1897.

1896




Die ersten elektrischen Triebwagen wiesen noch die offenen Plattformen der Pferdebahn auf. Hier ein Zug der „Leipziger Elektrischen Straßenbahn“ mit offenem Sommeranhänger. Wagen mit offenen Plattformen waren bis 1935 (Triebwagen) bzw. 1954 (Beiwagen) im Einsatz.

1909



Die „Leipziger Außenbahn AG“ beschaffte für die Strecke nach Schkeuditz besonders komfortable Wagen mit Polstersitzen und Ofenheizung. Es waren die ersten vierachsigen Wagen in Leipzig. Verglaste Plattformen zum Schutz des Fahrpersonals vor Wind und Wetter hatte es erstmals 1906 gegeben.

1928



Nach zwei Probezügen von Mitteleinstieg-Niederflurwagen (1926) beschaffte die städtische „Große Leipziger Straßenbahn“ 1928 eine Großserie von 100 Niederflurbeiwagen. Die letzten waren bis 1974 im Einsatz.

# Von der Pferde- zur XL-Straßenbahn

Leipziger Verkehrsbetriebe legen Chronik „150 Jahre Straßenbahn“ vor / Hier zehn wichtige Bahnen

Von Mathias Orbeck

Die Pferdebahn hat Leipzig einst in Bewegung gebracht: Am 16. Mai 1872 startete die erste von dann zunächst drei Linien. Mit jenen Pferdestärken begann die Geschichte der Leipziger Straßenbahn, die nun schon 150 Jahre andauert. Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) feiern an diesem Maiwochenende 2022 das Jubiläum. Pünktlich dazu ist eine umfangreiche, reich bebilderte Festschrift erschienen, die die enge Verflechtung zwischen dem Aufstieg der Großstadt Leipzig und ihrem öffentlichen Nahverkehr beschreibt.

### Zehn markante Beispiele von Fahrzeugtypen

Die Autoren Helge-Heinz Heinker und Rolf-Roland Scholze, der für den Technikteil verantwortlich war, blicken auf den Wandel im Stadtbild, der auch auf die Straßenbahn zurückzuführen ist. Sie erzählen in ihrem Buch ebenfalls, welche Straßenbahntypen in den vergangenen 150 Jahren auf Leipzigs Gleisen unterwegs waren. Dort gibt es für technisch Interessierte viele Bilder und Fakten, um sich über den Fahrzeugpark zu informieren. In der Geschichte der Leipziger Stra-

ßenbahn gab es bisher 12 Wagentypen der Pferdebahn, 30 Typen Triebwagen, 23 Typen Beiwagen – also in Summe 65 Fahrzeugtypen. „Dabei sind allerdings Umbauten, die das Aussehen zum Teil stark verändert haben, nicht berücksichtigt“, erklärt Straßenbahnexperte Scholze. In einem Zeitstrahl hat er für die LVZ markante Beispiele zusammengestellt.

### Im April 1896 folgt die erste „Elektrische“

9,7 Kilometer lang war die Strecke, als die Pferdebahn 1872 startete. Das war ein Schlüsseljahr, weil erstmals mehr als 100 000 Einwohner an der Pleiße lebten und der Aufstieg zur Großstadt begann. Für anderthalb Neugroschen (etwa 15 Pfennige) konnte damals jeder mitfahren. Und es mussten sogar Stehplätze reduziert werden, damit die armen Pferde auf den Steigungen nicht so sehr litten. Rund 25 Jahre konnte man gemütlich mit der Pferdebahn durch Leipzig zuckeln. Da wurde der Elektromotor erfunden, Leipzig vergrößerte sich rasch – auch durch die 1889 beginnenden Eingemeindungen.

Am 17. April 1896 fuhr die erste „Elektrische“ von Connewitz nach Gohlis und versetzte ein Jahr später der Pferdebahn

den Todesstoß. Der elektrische Funke zündete: 30 418 148 Fahrgäste waren im Eröffnungsjahr der „Elektrischen“ unterwegs. Die „Roten“ und die „Blauen“, so unterschieden sich zwei Unternehmen, konkurrierten um die Gunst der Fahrgäste. Detailreich wird beschrieben, wie der Hauptbahnhof zum Linientreffpunkt wurde, die Außenbezirke und Nachbarstädte wie Schkeuditz „erobert“ werden.

Als der Erste Weltkrieg tobte, war es plötzlich unerlässlich, Frauenarbeit zuzulassen – die neu eingestellten Schaffnerinnen schlüpften in ihre Dienstuniformen. Die beiden Unternehmen vereinten sich zur Großen Leipziger Straßenbahn, die im Jahre 1938 in Leipziger Verkehrsbetriebe umbenannt wird. In diesem Jahr nimmt auch der erste O-Bus seinen Betrieb auf. Viele Meilensteine der Verkehrsgeschichte werden erzählt. Man staunt über viele Bilder, als die Strecken noch am Alten Rathaus oder am historischen Abschnitt Karl-Marx-Platz (heute Augustusplatz) – Schillerstraße – Leuschnerplatz vorbei führten. Ab 1963 gab es schließlich keine Schaffner mehr.

### Die Verkehrswende wird eingeleitet

Die Strecken und Wagen wurden stets modernisiert – ob nun beim Kauf der Pullmann-Wagen (ein erster Großauftrag 1925) oder später der Tatra-Züge, die erstmals im Februar 1969 fuhren. Neue Bahntrassen folgten, etwa 1979 nach Grünau-Süd oder 1987 nach Paunsdorf. Beschrieben wird, wie die LVB den Sprung nach der Wende schafften, den Niederflurwagen NGT 8 einzusetzen, ein neues Streckennetz etablieren, die Produktion des Leoliners beginnen, die XL-Straßenbahn präsentieren, die Verkehrswende einleiten wird, neue Strecken planen ...

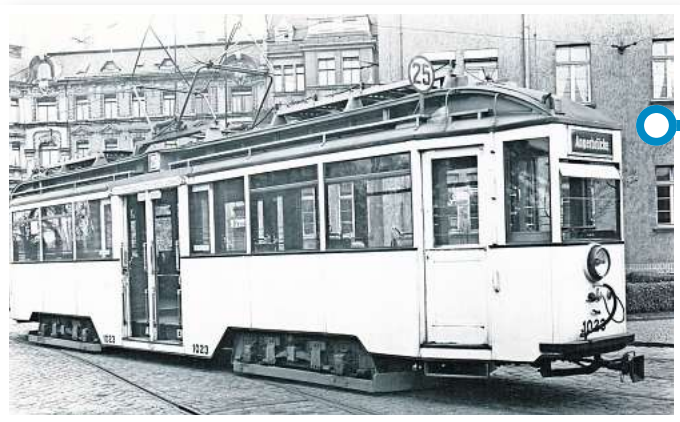
Die Festschrift kostet 18,72 Euro als Softcover und 29,95 Euro als Hardcover. Erhältlich ist sie im Service-Center der LVB, im Straßenbahnmuseum und in ausgewählten Buchhandlungen.

### Die Höhepunkte der Straßenbahn-EM

Die Straßenbahn-Europameisterschaft startet am Samstag auf dem Augustusplatz um 10 Uhr mit der Präsentation der 25 Teams aus Europa, die gegeneinander antreten. Unter anderem wird Bowling gespielt – die Straßenbahnfahrer sollen mit ihren Fahrzeugen möglichst viele Kegel umstoßen. Um 11 Uhr beginnt der erste Wettbe-

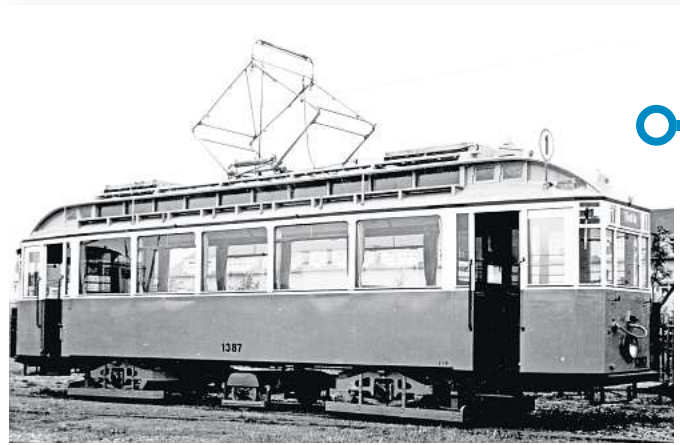
werb, der zweite ist für 14 Uhr angesetzt, Siegerehrung ist um 17 Uhr. Dazwischen gibt es ein Showprogramm (17 Uhr), 18.30 Uhr folgt ein Konzert der Band Karussell. Angedockt an die Europameisterschaft ist das Programm am Sonntag: Die AG Historische Nahverkehrsmittel präsentiert anlässlich von „150 Jahre Straßenbahn

in Leipzig“ von 14.30 bis 18 Uhr in der Apelstraße 1 unterschiedlichste Modelle aus dem Museum, die in Leipzig fuhren und noch fahrtüchtig sind. Sie drehen eine Runde um den historischen Straßenbahnhof. In der Bitterfelder Straße werden alle Fahrzeuge kurz vorgestellt. Mehr als 30 Fahrzeuge sollen es sein. Der Eintritt ist kostenlos.



1930

Die „Flaggschiffe“ der Leipziger Straßenbahn waren die vierachsigen Mitteleinstieg-Triebwagen, die in Verbindung mit zwei passenden Mitteleinstieg-Beiwagen (siehe Bild 4) einen fassungsstarken Zug bildeten. Die letzten Triebwagen wurden 1971 ausgemustert.



1939

Von 1931 bis 1951 wurden keine neuen Fahrzeuge geliefert. Die Hauptwerkstatt Heiterblick griff daher zu Umbauten und Modernisierungen, so wie hier am Beispiel des dreiachsigen, ehemaligen Außenbahntriebwegs. Diese Fahrzeuge waren bis 1979 im Einsatz.



1961

Nach dem 2. Weltkrieg begann die Beschaffung von Einheitswagen aus DDR-Produktion. Die größte Serie bildeten die Gotha-Gelenkwagen, die bis 1991 im Einsatz waren. Daneben im Bild einer der modernisierten Pullman-Wagen von 1925.



Im Jubiläumsjahr sind 196 Niederflurtriebwagen und 43 -beiwagen im Einsatzbestand. Den größten Anteil haben mit derzeit 58 Fahrzeugen die NGT10-Triebwagen, „XL“ genannt. Wagen 1001 trägt eine besondere Werbung für das 150-jährige Straßenbahnjubiläum.



In diesem Jahr begann zum zweiten Mal das Niederflurzeitalter bei der Leipziger Straßenbahn. Bis 1998 wurden insgesamt 56 dieser Wagen beschafft, die heute noch alle im Einsatz sind.



1969 begann der Einsatz von Tatra-Wagen; ab 1970 als Tatra-Großzug mit 45 m Länge und einem Fassungsvermögen von bis zu 370 Personen. Es war die größte Fahrzeugserie in der Geschichte der Leipziger Straßenbahn mit 600 Trieb- und 274 Beiwagen. In modernisierter Form sind die Triebwagen aktuell noch im Einsatz.

FOTOS: ARCHIV AG HISTORISCHE NAHVERKEHRSMITTEL  
LEIPZIG (8); ROLF-ROLAND SCHOLZE (2)