



125 Jahre Straßenbahn
in Magdeburg



**Von der Pferdebahn
bis zum Niederflurwagen**



Breiter Weg / Ecke Moltkestraße (Keplerstr.)



Pferdebahn an der Gabelung (Hasselbachplatz) in Richtung Sudenburg

Pferdegetrappel · ratternde

1876

15. Dezember

Die „Magdeburger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft“ (MPfEG) wird mit einem Aktienkapital von 1.200.000 Mark unter maßgeblicher finanzieller Beteiligung des Magdeburger Bankhauses Zieger & Koch gegründet.

1877

02. Juli

Die Bauarbeiten für die Pferdebahn beginnen um 10 Uhr am Breiten Weg / Ecke Moltkestraße (heute Keplerstraße).

16. Oktober

Die erste Pferdebahnlinie mit dem Verlauf **Sudenburg – Breiter Weg – Sackstraße (heute Krökentor)** wird eröffnet.

14. Dezember

Die zweite Pferdebahnlinie **Buckau (Gärtnerstraße) – Breiter Weg – Sackstraße – Neustadt** wird in Betrieb genommen.

1884

02. Mai

Gründung der Magdeburger Tramway Company Ltd., später Magdeburger-Trambahn-Actien-Gesellschaft mit Sitz in Birmingham (England) und Baubeginn einer Ost-West-Verbindung.

13. November

Die Magdeburger-Trambahn-Actien-Gesellschaft eröffnet die Pferdebahnlinien **Große Diesdorfer Straße – Heumarkt** und **Olvenstedter Straße – Großer Werder**.

Das Depot befindet sich in der Wilhelmstadt (Stadtfeld) und die Verwaltung befand sich in der Kaiserstraße Nr. 67 (heute Otto-von-Guericke-Straße / Ecke Anhaltstraße).



Ein Dampfbahnzug um 1890 im Bereich des heutigen Jerichower Platzes.



Eröffnung des elektrischen Betriebes am 18. Juli 1899 auf dem ehemaligen Johanniskirchhof.

Bimmeln · Wägen, die flüstern

1886

Januar

Die Trambahn-Actien-Gesellschaft eröffnet eine weitere Pferdebahnlinie:

Gabelung (Hasselbachplatz) – Tränsberg.

01. Juli

Die Magdeburger-Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet eine Pferdebahnlinie:

Halberstädter Straße – Südfriedhof.

14. Juli

Eröffnung einer Dampfstraßenbahnlinie:

Heumarkt – Herrenkrug durch die Magdeburger Trambahn-Actien-Gesellschaft.

1894

Die Strecke vom **Südfriedhof** wird bis zum **Städtischen Krankenhaus** verlängert.

1897

02. Dezember

Die Union-Elektricitäts-Gesellschaft Berlin kauft mit dem Gedanken zur Elektrifizierung der Pferdebahn die Magdeburger Trambahn-Actien-Gesellschaft auf und überträgt diese der Magdeburger-Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft. Hieraus entsteht die Magdeburger-Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft.

1898

22. Juli

Mit der Union-Elektricitäts-Gesellschaft wird ein Vertrag zur Einrichtung des elektrischen Betriebes geschlossen.

1899

18. Juli

Eröffnung des elektrischen Betriebes der Magdeburger-Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft mit der Linie:

Olvenstedter Straße - Alter Markt - Großer Werder.

- 1900** — **22. März**
Die Dampfbahnlinie wird auf elektrischen Betrieb umgestellt. Damit ist die Elektrifizierung der bestehenden Strecken abgeschlossen.
- 1902** — In der Herrenkrugstraße wird die Hauptwerkstatt in Betrieb genommen.
- 1905** — **21. Dezember**
Über die am 04. Mai 1903 fertiggestellte Königsbrücke wird die Linie vom **Werder bis nach Alte Neustadt** verlängert.

Die farbigen Signalscheiben werden durch Liniennummern ersetzt.
- 1909** — Im Herrenkrug wird die erste Wendeschleife gebaut.
- 1912** — **27. August**
Mit der Zielstellung eine Straßenbahnverbindung nach Schönebeck, Cracau und zum Industriege­lände zu schaffen, wird die Magdeburger-Vorortbahnen-AG gegründet. Gleichzeitig beginnen in Salbke die ersten Bauarbeiten für die Strecke nach Schönebeck.
- 1916** — Kriegsbedingt werden Frauen zunächst als Schaffnerinnen und später auch im Fahrdienst eingesetzt.
- 1921** — **16. September**
Die Magdeburger Vorortbahn nimmt ihren Betrieb zwischen **Buckau und Westerhüsen** auf.
- 1922** — **15. Juni**
Pünktlich zur Eröffnung der Ausstellung „MIAMA“ in Magdeburg erreicht die Straßenbahn den Rotehornpark über die Sternbrücke.
- 1925** — Die erste elektrisch stellbare Weiche wird am Hasselbachplatz in Betrieb genommen.
- 1926** — **08. September**
Nachdem am 30. April des Jahres die Vorortbahn von Westerhüsen Frohse erreicht hat, kommt die erste Straßenbahn als Linie 14 in Schönebeck an.

1927 — Die Gleisanlagen auf dem Hasselbachplatz werden grundlegend umgebaut. Der bis zu diesem Zeitpunkt dort stattfindende Kreisverkehr der Straßenbahn wird aufgegeben, die Strecken werden über die Platzmitte geführt. Von Mai bis Oktober findet auf der Rotehorninsel die Deutsche Theaterausstellung statt. Hierfür werden vom Waggonbau Christoph & Unmack in Niesky 10 neue Triebwagen und 10 neue Beiwagen beschafft.

1929 — Die Umstellung von Stangen- auf Scherenstromabnehmer wird abgeschlossen.

1930 — Inbetriebnahme des modernisierten Depots Wilhelmstadt.

1938 — Die Magdeburger-Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (MSEG) wird in Magdeburger Straßenbahnen Aktiengesellschaft (MSAG) umbenannt.

1939 — Probetrieb mit Hechtwagen.

1944 — **05. August**
Bei einem Luftangriff um die Mittagszeit wird der Betriebshof Neustadt total zerstört. Zu dem Verlust gehören 18 Triebwagen, 14 Beiwagen und 2 Arbeitstriebwagen.

1945 — **16. Januar**
Durch einen Bombenangriff wird die Innenstadt fast vollständig und die Neustadt zu großen Teilen zerstört. Auch die Hauptwerkstatt und die Hauptverwaltung erleiden Totalschaden. Durch die Zerstörungen ist zwei Tage überhaupt kein Straßenbahnbetrieb und danach nur auf dem Teilstück Sudenburg – Buckau möglich, der im April durch Kampfhandlungen wieder zum Erliegen kommt.

15. April bis 03. Juni
Durch Kriegseinwirkung ist der gesamte Straßenbahnverkehr eingestellt.
Ab 4. Juni verkehrt die Linie 3 wieder zwischen **Hauptbahnhof und Diesdorf.**

02. Juli
Durch Einzug der russischen Streitkräfte wird der gesamte Verkehr in Magdeburg lahmgelegt.

- 1946** — **29. April**
Über die neu aufgebaute Strombrücke verkehren wieder Straßenbahnen.
- 18. November**
Die Straßenbahnen fahren wieder über den Breiten Weg.
- 1948** — **24. November**
Das Kommunale Wirtschaftsunternehmen (KWU) der Stadt Magdeburg wird gegründet.
- 1949** — **22. Januar**
Der erste Aufbautriebwagen wird angeliefert.
- 29. Januar**
Wiederinbetriebnahme der Hauptwerkstatt.
- 1951** — Die Auslieferung der Neubaufahrzeuge vom Typ „LOWA“ beginnt.
- 01. August**
Aus den KWU Magdeburg Abteilung Straßenbahn werden die VEB (K) Magdeburger Verkehrsbetriebe.
- 1953** — **02. Juli**
Die Magdeburger Straßenbahn feiert für die damaligen Verhältnisse sehr aufwendig ihr 75-jähriges Jubiläum.
- 1955** — **16. Dezember**
Der Streckenneubau auf der Wilhelm-Pieck-Allee wird in Betrieb genommen, damit entfallen die Fahrten durch die Alte Ulrichstraße.
- 1956** — **21. Juni**
Die neue Straßenbahnstrecke über den Nordbrückenzug wird eingeweiht.
- 1958** — **18. August**
Das neu erbaute Verwaltungsgebäude in der Otto-v.-Guericke-Straße 25 wird jetzt das Domizil der „Verwaltungsstraßenbahner“. Das ehemalige Verwaltungsgebäude in der Alten Ulrichstraße 10 wurde am 16. Januar 1945 ein Opfer der Bomben.
- 1959** — **05. Juli**
Einführung des schaffnerlosen Triebwagens (Z-Betrieb).

- 1960** — Die ersten Neubaufahrzeuge aus dem Waggonbau Gotha halten Einzug in Magdeburg.
- 1961** — **16. Januar**
Einführung des schaffnerlosen Trieb- und ersten Beiwagens (ZZ-Betrieb).
Es treten umfangreiche Linienveränderungen in Kraft, es verkehren 11 Straßenbahnlinien.
- 1964** — **15. März**
Beginn des schaffnerlosen Betriebes auf der Linie 2.
- 1965** — **01. Januar**
Mit Betriebsbeginn wird der Streckenabschnitt Erzbergerstraße – Otto-von-Guericke-Straße – Wilhelm-Pieck-Allee (Ernst-Reuter-Allee) stillgelegt.
- 06. Oktober**
Die neue Strombrücke wird dem Verkehr übergeben.
- 1966** — **Oktober**
Fertigstellung einer Gleisschleife am Salbker Platz.
- 1969** — **19. April**
Die ersten Tatrawagen werden auf dem Alten Markt der Öffentlichkeit vorgestellt und gehen am Folgetag in den Linienbetrieb.
- 28. Juni**
Zwischen Schönebeck und Westerhüsen verkehrt die letzte Straßenbahn der Linie 14, damit endet auch der Schaffnereinsatz in Magdeburg.
- 1973** — **24. September**
Der Betrieb zum Herrenkrug wird auf Busbetrieb umgestellt.
- 1974** — **03. Oktober**
Die neue, dreigleisige Haltestellenanlage am Damaschkeplatz wird in Betrieb genommen.
- 1975** — **03. Oktober**
Die erste Neubaustrecke nach dem 2. Weltkrieg zum Neustädter See wird eröffnet.
- 1976** — **04. Januar**
Letzter Einsatztag von Altbaufahrzeugen.

13. Juni

Einführung eines neuen Entwerterystems, die Fahrkarten müssen nun im Vorverkauf erworben werden.

1977 — 07. Februar

Der neu erbaute Betriebshof Nord geht in Betrieb. Damit wird der Betriebshof Neustadt aus dem Jahre 1877 für den Straßenbahnbetrieb stillgelegt. Von hieraus gelangen nach einigen Umbauarbeiten Busse der Magdeburger Verkehrsbetriebe bis zum Jahre 1991 zum Einsatz.

02. Juli

Die Magdeburger Straßenbahn feiert ihr 100-jähriges Jubiläum.

1978 — 02. Juni

Mit der Abstellung des letzten Gothazuges, ist Magdeburg die erste Stadt der DDR, in der typenrein mit Tatrawagen gefahren wird.

1982 — November

Einrichtung einer Güterstraßenbahnlinie zwischen Bahnhof Neustadt und Sudenburg. Es werden fabrikneue PKW transportiert.

1983 — 15. März

In den Herrenkrug verkehrt wieder die Straßenbahnlinie.

1984 — 27. April

Die Neubaustrecke nach Olvenstedt wird in Betrieb genommen.

1991 — 07. August

Gründung der Magdeburger Verkehrsbetriebe AG.

23. November

Eröffnung einer Straßenbahnstrecke zur Lerchenwuhne.

1992 — 15. Juli

Die Straßenbahn verkehrt vom Westring nach Sudenburg über die neu erbaute Westringbrücke.

Der Betriebshof Sudenburg wird als eigenständiger Betriebshof aufgegeben und dem Betriebshof Stadtfeld angeschlossen.

- 1994** — **21. Dezember**
Der erste Niederflurwagen für Magdeburg wird am Rathaus der Bevölkerung vorgestellt.
- 1995** — **01. April**
Der Betrieb wird mit 4 Niederflurwagen auf der Linie 1 aufgenommen.
- 1996** — **15. Februar**
Spatenstich und Grundsteinlegung zum Neubau des Betriebshofs Südost.
- 1998** — **15. Oktober**
Die rekonstruierte Straßenbahntrasse über den Nordbrückenzug geht in Betrieb.
- 1999** — **01. Januar**
Umgründung der Aktiengesellschaft in eine GmbH.
- 16. bis 18. Juli**
Festwochenende zum 100-jährigen Jubiläum der elektrischen Straßenbahn in Magdeburg.
- Gleichzeitig wird das Museumsdepot Sudenburg eröffnet.
- 2000** — **15. Oktober**
Der erste Straßenbahnzug durchfährt die neu-erbaute Wendeschleife in Diesdorf. Damit geht das am 29. April 1949 erbaute Gleisdreieck in Diesdorf außer Betrieb.
- 2001** — **01. Juli**
Vollständige Inbetriebnahme des Betriebshofs Südost und damit Schließung des Betriebshofs Stadtfeld. Zur Wartung und Pflege sowie zur Bereitstellung der Straßenbahnzüge stehen die Betriebshöfe Südost und Nord zur Verfügung.
- 2002** — **12. Oktober**
Die Magdeburger Straßenbahn feiert die Jubiläen „125 Jahre Straßenbahn in Magdeburg“ und „100 Jahre Hauptwerkstatt“.

Ein Zeitzeuge der St

Die Magdeburger Trambahn-Actien-Gesellschaft, MTAG und die Magdeburger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, MPfEG beschafften in den Jahren 1888 bis 1890 54 sogenannte Sommerwagen. Der Hersteller dieses, für beide Gesellschaften gleichartigen Wagentyps, ist bis zum heutigen Tage unbekannt. Der erhalten gebliebene Wagen Nr. 42 entstammt der einzigen Serie von Sommerwagen der MTAG, Wagen Nr. 39 bis 54, aus dem Jahre 1888. Diese Wagen waren in ihrer Bauart vollständig offen



ausgeführt, besaßen 6 Sitzbänke in Querrichtung, halbhohe Trennwände zu den Perrons und durchgehende Trittbretter für den Schaffner an beiden Längsseiten. Sie wurden entsprechend ihrer Bestimmung nur in den Sommermonaten eingesetzt. Im Jahre 1897 erfolgte aufgrund erhöhter Sicherheitsbestimmungen ein geringfügiger Umbau dieser Wagen. An den Sitzbänken wurden seitliche Lehnen angebaut, an denen sich der Schaffner



Trassenbahngeschichte

während der Fahrt festhalten konnte, da trotz des Verbotes nach den neuen Bestimmungen die seitlichen Trittbretter erhalten blieben. Mit der im gleichen Jahr erfolgten Fusion beider Unternehmen zur Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, MSEG gingen auch sämtliche 54 Sommerwagen in deren Fahrzeugbestand über. Nach der Umstellung auf den elektrischen Betrieb 1899 kamen diese Fahrzeuge nach entsprechenden Anpassungen als Anhängewagen für die neuen elektri-



schen Triebwagen zum Einsatz und wurden nach und nach in ein neues Nummernschema eingereiht. Hierbei erhielten die Wagen die Nummern 301 bis 354, wobei die Wagen der ehemaligen MTAG ausgehend von den Ursprungsnummern mit 339 bis 354 eingereiht wurden.

Somit erhielt der Wagen Nr. 42 die neue Bezeichnung 342.





Aufgrund steigender Unfallzahlen mit den Sommerwagen wurde im Jahre 1910 die Demontage der seitlichen Trittbretter erwogen aber letztendlich wieder nicht ausgeführt, da die bequeme Erreichbarkeit des mittleren Abteils damit nicht mehr gewährleistet gewesen wäre. Dennoch erfolgte in dieser Zeit ein Umbau, bei dem die Trennwände zu den Perrons zum Schutz vor Zugluft durch die gestiegenen Geschwindigkeiten bis zur Wagendecke erhöht wurden.

Mit der Beschaffung neuer Beiwagen im Jahre 1914 erfolgt die Umzeichnung der gesamten Serie in Nr. 351 bis 404. Aufgrund von Wagenmangel der MSEG im Winter 1916/1917 wurde im März 1917 der Antrag gestellt, alle 54 Sommerwagen zu geschlossenen Wagen umzubauen. Mit diesem Umbau wurden die noch völlig offenen Wagen geschlossen und mit einer elektrischen Beleuchtung versehen. Die durchgängigen Sitze im Innenraum wurden geteilt. Der Durchgang zwischen den Sitzbänken befand sich in Anlehnung an nunmehr auch neu beschaffte Triebwagen in Seitenlage. Somit konnte dem gestiegenen Beiwagenbedarf ganzjährig entsprochen werden.

Durch die Modernisierung des Wagenparks in den Jahren 1925 bis 1929 konnte ein Großteil der bis dahin verkehrenden ehemaligen Pferdebahnwagen in diesem Zeitraum ausgemustert werden. Der Zustand der ehemaligen Sommerwagen wurde zu diesem Zeitpunkt so eingeschätzt, dass diese noch weiterhin im Betrieb verbleiben, aber nur auf Strecken mit geringer Geschwindigkeit zum Einsatz gelangen sollten. 1930 wurde der Wagen ausgesondert und ohne Achsen an eine Privatperson verkauft. Hier diente das Fahrzeug lange Jahre als Büro für eine Kohlenhandlung und wurde später als Gartenlaube auf einem Privatgrundstück genutzt.



Im März 1999 wurde dieser Zeitzeuge im Rahmen der Recherchen zur Gestaltung des Jubiläums „100 Jahre elektrische Straßenbahn in Magdeburg“ wiederentdeckt und von der Interessengemeinschaft „Historischer Nahverkehr & Straßenbahnen bei den MVB e.V.“, IG Nah angekauft. In Zusammenarbeit zwischen MVB GmbH und IG Nah sowie mit Unterstützung der Fa. Brandt & Wangler und Fa. Geistlinger konnte der Wagen am 17.12.1999 in die Hauptwerkstatt der Magdeburger Verkehrsbetriebe überführt werden und im Rahmen einer AB-Maßnahme restauriert und in den Originalzustand zurückversetzt werden.

Somit ist es möglich dieses Fahrzeug wieder als Pferdebahnwagen der Öffentlichkeit zu präsentieren.



Die ersten Besitzer des Wagens für private Zwecke



Ursprüngliche Fahrzeugdaten

Serie:	39-54 bei der Magdeburger Trambahn-Actien-Gesellschaft
Baujahr:	1888
Hersteller:	unbekannt
Länge:	60760 mm
Achsabstand:	1480 mm
Bremseinrichtung:	mechanische Handbremse
Sitzplätze:	24
Beleuchtung:	Petroleumlampen





Hier finden Sie uns:

Im historischen Straßenbahndepot an der Halberstädter Straße, im Stadtteil Sudenburg (Haltestelle Ambrosiusplatz) warten unsere Veteranen auf Ihren Besuch. Dort arbeiten auch die Mitglieder der IGNah. Sie haben es sich zum Ziel gesetzt, historische Straßenbahnen und Sachzeugen zum Nahverkehr zu erhalten. An Museumstagen ist das Depot geöffnet und viele historische Exponate können dann bestaunt werden.

Kontaktadresse:

IGNah
Friedenstraße 14
39112 Magdeburg
Telefon: 03 91/6 20 03 11
Internet: www.ignah.de



Wir vermitteln Ihnen gern ein einmaliges, historisches Straßenbahnerlebnis.

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH
Kundenservice

Otto-von-Guericke-Straße 25
39104 Magdeburg

Telefon: 03 91/5 48 12 51

Telefax: 03 91/5 48 12 36

Internet: <http://www.mvbnet.de>

