

## Messe

### Themenfrage: „Wandel durch Handel – Handel durch Wandel?“

1. Lies den Text M1.
  - a) Fasse in einem Satz zusammen, wie sich die Leipziger Messe Ende des 19. Jahrhunderts veränderte. (5min, EA)
  - b) Unterstreiche im Text Gründe für den Messewandel. (3min, EA)
2. Arbeite mit Q1 und Q2. (15min, EA)
  - a) Beschreibe die Bilder Q1 und Q2. (Personen, Ort, Gegenstände)
  - b) Analysiere die Bilder Q1 und Q2.
  - c) Vergleiche die Bilder und ordne ihnen die Begriffe „Mustermesse“ und „Warenmesse“ zu.

M1

Infobox

Die Messe in Leipzig existierte bereits lange vor der Industrialisierung.

#### Übergang zur Mustermesse ab 1895 [\[ Bearbeiten \]](#) [\[ Quelltext bearbeiten \]](#)



Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts geriet die **Warenmesse** der klassischen Art in Platznot. Begünstigt durch die Entwicklung der **Eisenbahn** wuchsen die Warenströme nach Leipzig. „Mit dem Bau der Ferneisenbahn ab 1839 konnten große Warenmengen schneller und deutlich billiger transportiert werden. Dadurch kam Leipzig an die Grenzen seiner Lagerkapazitäten.[...]“<sup>[12]</sup> Die **industrielle Produktion** mit großen Stückzahlen bei gleich bleibender Qualität machte es nicht mehr nötig, die gesamte Handelsware mitzubringen. Händler reisten zunehmend mit Produktmustern an. „Während sich die Beschickung der Leipziger Messen mit Mustern langsam steigerte, wurden auch besorgniserregende Tendenzen beobachtet. Einzelne Firmen sandten Vertreter mit Mustern direkt zu den Kunden, so daß sich ein Messebesuch erübrigte.“<sup>[13]</sup> Leipzig passte sich den neuen Bedingungen an: Im Jahre 1895 erfolgte die Umstellung von der **Warenmesse** zur weltweit ersten

**Mustermesse**. Eine Bekanntmachung „vom 2. Juni 1894, unterzeichnet von Oberbürgermeister Otto Georgi, deklarierte die Mustermesse ab 1895 zur offiziellen Einrichtung. Zwischen 1894 und 1914 brachten die Branchen der Gebrauchs- und Luxuswaren der Leipziger Mustermesse einen gewaltigen Aufschwung.“<sup>[14]</sup>

Mit dem Wechsel zur Mustermesse wandelte sich gleichsam das Leipziger Stadtbild. Die prächtigen Durchhöfe und -häuser der Renaissance und des Barocks – gebaut, um Waren schnell verladen zu können, ohne den Wagen wenden zu müssen<sup>[15]</sup> – erfüllten die neuen Anforderungen nicht mehr. Statt im Kaufmannshof wie zu Zeiten der Warenmesse wurde nun im „Messepalast“ gehandelt.<sup>[16]</sup> Dem 1904 vollendeten **Städtischen Kaufhaus** folgten zahlreiche weitere Messehäuser, welche bis heute das Bild der Leipziger Innenstadt prägen. Von nun an wurden die Waren nicht mehr direkt vor Ort verkauft. Durch die Präsentation von Mustern wurden Handelsverträge geschlossen, auf deren Grundlage dann der Transport der Ware in vorher vereinbarter Menge und Qualität und zu vereinbarten Konditionen vom Hersteller zum Kunden erfolgte. Die Mustermesse ermöglichte „das größte Geschäft mit den geringsten Mitteln, in der kürzesten Zeit und auf dem engsten Raum“, wie Edouard Herriot befand, 1912 französischer Parlamentspräsident.<sup>[17]</sup>

12. † Christoph Kaufmann: Kaufleute, Handelsgut und Geldgeschäfte. In: Volker Rodekamp (Hrsg.): Leipzig, Stadt der Wa(h)ren Wunder. 500 Jahre Reichsmesseprivileg, Stadtgeschichtliches Museum Leipzig, Leipziger Messe Verlag, 1997, S. 182

13. † Quelle: Christoph Kaufmann: Kaufleute, Handelsgut und Geldgeschäfte. In: Volker Rodekamp (Hrsg.): Leipzig, Stadt der Wa(h)ren Wunder. 500 Jahre Reichsmesseprivileg, Stadtgeschichtliches Museum Leipzig, Leipziger Messe Verlag, 1997, S. 182

14. † Karin Kühling: Neue Ideen gewinnen Gestalt, in: Volker Rodekamp (Hrsg.): Leipzig, Stadt der wa(h)ren Wunder: 500 Jahre Reichsmesseprivileg, Stadtgeschichtliches Museum Leipzig, Leipziger Messe Verlag, 1997, S. 332

15. † Leipzig – Passagen, Durchhöfe, Messehäuser Landesbildungsserver Baden-Württemberg, abgerufen am 30. April 2014

16. † Alice Hecht: Der Leipziger Messepalast, in: Volker Rodekamp (Hrsg.): Leipzig, Stadt der wa(h)ren Wunder: 500 Jahre Reichsmesseprivileg, Stadtgeschichtliches Museum Leipzig, Leipziger Messe Verlag, 1997, S. 335–336

17. † Zitiert in Karin Kühling: Neue Ideen gewinnen Gestalt, in: Volker Rodekamp (Hrsg.): Leipzig, Stadt der wa(h)ren Wunder: 500 Jahre Reichsmesseprivileg, Stadtgeschichtliches Museum Leipzig, Leipziger Messe Verlag, 1997, S. 333

Text: Wikipedia Artikel "Messe Leipzig", gemeinfrei



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühntau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz](#).

Infobox

Die Bilder stellen unterschiedliche

Q1

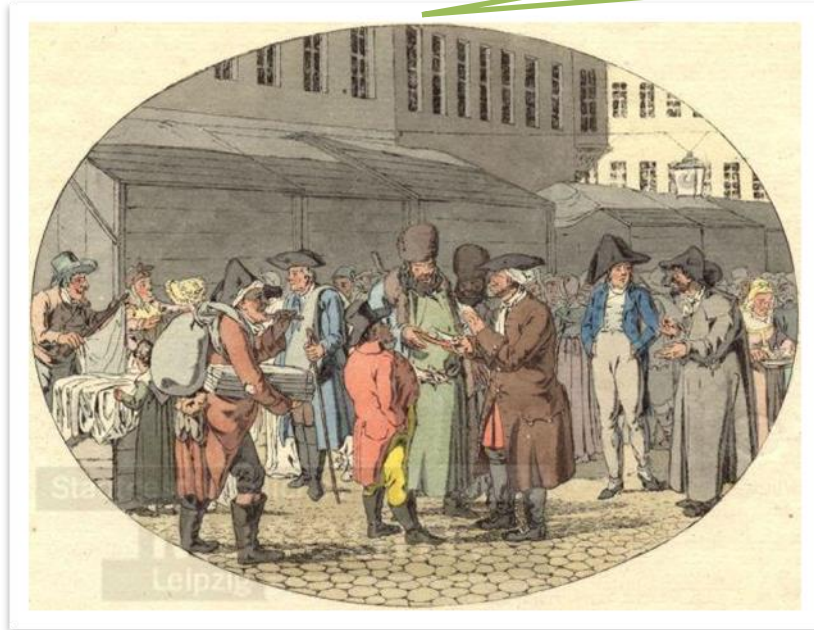
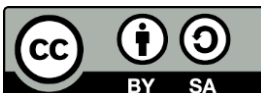


Bild: Tuchhändler in der Reichsstraße Geißler, Christian Gottfried Heinrich, SML  
Inv.-Nr: Gei IX/27, CC by SA

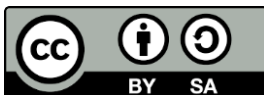
Q2



Bild: ML der Firma Robert Tümmeler, Döbeln, im Messehaus "Königshaus", SML, Inv.Nr.:  
F/3517/2005, CC by SA



	Q1	Q2
	.....messe	.....messe
Beschreibung		
Analyse		
Vergleich	Personen	
	Ort	
	Gegenstände	



## Messe

### Themenfrage: „Wandel durch Handel – Handel durch Wandel?“

1. Lies den Text M1.
  - a) Fasse in einem Satz zusammen, wie sich die Leipziger Messe Ende des 19. Jahrhunderts veränderte. (5min, EA) [Die Messe wandelte sich von der Waren- zur Mustermesse.](#)
  - b) Unterstreiche im Text Gründe für den Messewandel. (3min, EA)
2. Arbeite mit Q1 und Q2.
  - a) Beschreibe die Bilder Q1 und Q2. (Personen, Ort, Gegenstände)
  - b) Analysiere die Bilder Q1 und Q2.
  - c) Vergleiche die Bilder und ordne ihnen die Begriffe „Mustermesse“ und „Warenmesse“ zu. (15min)

M1

Infobox

Die Messe in Leipzig existierte bereits lange vor der Industrialisierung.

#### Übergang zur Mustermesse ab 1895 [\[ Bearbeiten | Quelltext bearbeiten \]](#)



Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts geriet die **Warenmesse** der klassischen Art in Platznot. Begünstigt durch die **Entwicklung der Eisenbahn** wuchsen die Warenströme nach Leipzig. „Mit dem Bau der Ferneisenbahn ab 1839 konnten **große Warenmengen** schneller und deutlich billiger transportiert werden. Dadurch kam Leipzig an die Grenzen seiner Lagerkapazitäten.[...]“<sup>[12]</sup> Die **industrielle Produktion** mit großen Stückzahlen bei gleich bleibender Qualität machte es nicht mehr nötig, die gesamte Handelsware mitzubringen. Händler reisten zunehmend mit Produktmustern an. „Während sich die **Beschickung der Leipziger Messen mit Mustern** langsam steigerte, wurden auch besorgniserregende Tendenzen beobachtet. Einzelne Firmen sandten Vertreter mit Mustern direkt zu den Kunden, so daß sich ein Messebesuch erübrigte.“<sup>[13]</sup> Leipzig passte sich den neuen **Bedingungen an: Im Jahre 1895 erfolgte die Umstellung von der Warenmesse zur weltweit ersten**

**Mustermesse.** Eine Bekanntmachung „vom 2. Juni 1894, unterzeichnet von Oberbürgermeister Otto Georgi, deklarierte die Mustermesse ab 1895 zur offiziellen Einrichtung. Zwischen 1894 und 1914 brachten die Branchen der Gebrauchs- und Luxuswaren der Leipziger Mustermesse einen gewaltigen Aufschwung.“<sup>[14]</sup>

Mit dem Wechsel zur Mustermesse wandelte sich gleichsam das Leipziger Stadtbild. Die prächtigen Durchhöfe und -häuser der Renaissance und des Barocks – gebaut, um Waren schnell verladen zu können, ohne den Wagen wenden zu müssen<sup>[15]</sup> – erfüllten die neuen Anforderungen nicht mehr. Statt im Kaufmannshof wie zu Zeiten der Warenmesse wurde nun im „Messepalast“ gehandelt.<sup>[16]</sup> Dem 1904 vollendeten **Städtischen Kaufhaus** folgten zahlreiche weitere Messehäuser, welche bis heute das Bild der Leipziger Innenstadt prägen. Von nun an wurden die Waren nicht mehr direkt vor Ort verkauft. Durch die Präsentation von Mustern wurden Handelsverträge geschlossen, auf deren Grundlage dann der Transport der Ware in vorher vereinbarter Menge und Qualität und zu vereinbarten Konditionen vom Hersteller zum Kunden erfolgte. Die Mustermesse ermöglichte „das größte Geschäft mit den geringsten Mitteln, in der kürzesten Zeit und auf dem engsten Raum“, wie Edouard Herriot befand, 1912 französischer Parlamentspräsident.“<sup>[17]</sup>

12. † Christoph Kaufmann: Kaufleute, Handelsgut und Geldgeschäfte. In: Volker Rodekamp (Hrsg.): Leipzig. Stadt. Stadtgeschichtliches Museum Leipzig, Leipziger Messe Verlag, 1997, S. 182
13. † Quelle: Christoph Kaufmann: Kaufleute, Handelsgut und Geldgeschäfte. In: Volker Rodekamp (Hrsg.): Leipzig. Stadt. Reichsmesseprivileg, Stadtgeschichtliches Museum Leipzig, Leipziger Messe Verlag, 1997, S. 182
14. † Karin Kühling: Neue Ideen gewinnen Gestalt, in: Volker Rodekamp (Hrsg.): Leipzig, Stadt der wa(h)ren Wunder: 500 Jahre Museum Leipzig, Leipziger Messe Verlag, 1997, S. 332
15. † Leipzig – Passagen, Durchhöfe, Messehäuser Landesbildungsserver Baden-Württemberg, abgerufen am 30. April 2016
16. † Alice Hecht: Der Leipziger Messepalast, in: Volker Rodekamp (Hrsg.): Leipzig, Stadt der wa(h)ren Wunder: 500 Jahre Leipzig, Leipziger Messe Verlag, 1997, S. 335–336
17. † Zitiert in Karin Kühling: Neue Ideen gewinnen Gestalt, in: Volker Rodekamp (Hrsg.): Leipzig, Stadt der wa(h)ren Wunder: Stadtgeschichtliches Museum Leipzig, Leipziger Messe Verlag, 1997, S. 333

Text: Wikipedia Artikel „Messe Leipzig“, gemeinfrei

Lehrerinfo

SuS können darauf hingewiesen werden, dass jeder an Wikipediaartikeln mitschreiben kann. Ein kritischer Umgang damit ist also wichtig und kann hierdurch geübt werden.



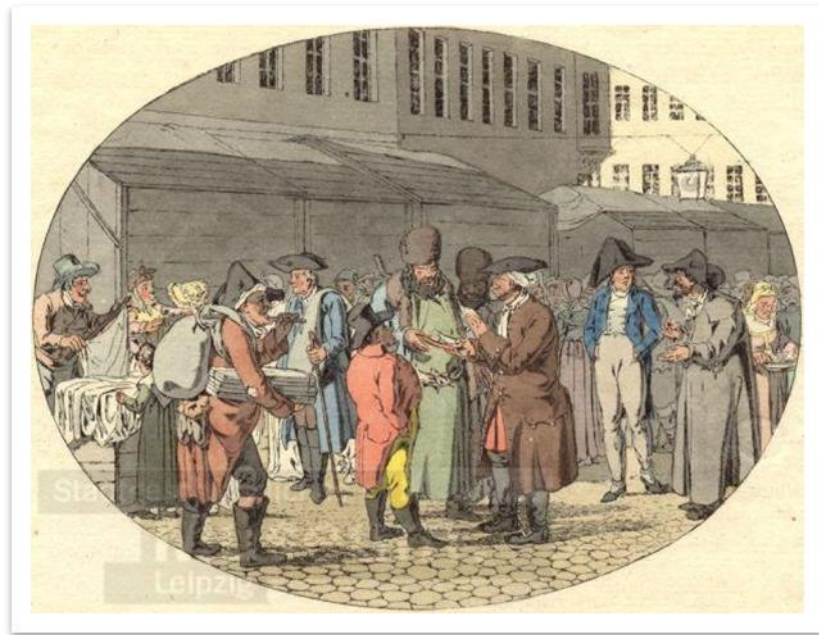
„Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?“ von Universität Leipzig (Constantin, Kühltau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz](#).



Q1

Lehrerinfo

Die Bildtitel sind für die SuS nicht sichtbar, um die Lösung nicht vorweg zu nehmen.

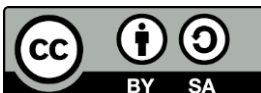


Radierung, Leipziger Meßscenen, Heft 3, Bl. 3. Tuchhändler in der Reichsstraße Geißler, Christian Gottfried Heinrich (Radierer), 1805 Leipzig, SML, Inv.Nr.: Inv.-Nr: Gei IX/27, CC by SA

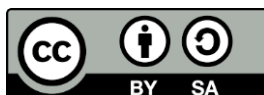
Q2



Musterlager der Firma Robert Tümmler, Döbeln, im Messehaus "Königshaus" Deininger, Adolf (Fotograf), 1908 Leipzig, SML, Inv.Nr.: F/3517/2005, CC by SA



	Q1	Q2
	Warenmesse	Mustermesse
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Menschen reden</li> <li>- Pflastersteine</li> <li>- Mann trägt Beutel und etwas in der Hand</li> <li>- Frau zeigt Stoffe</li> <li>- Hinten Buden</li> <li>- Menschen tragen verschiedene</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Menschen in einem Raum</li> <li>- sehen sich Sachen an</li> <li>- halten Listen in der Hand</li> <li>- Regale</li> <li>- offenes Buch auf dem Tisch im Vordergrund</li> <li>- Menschen schauen nicht in Regale, sondern auf Listen</li> <li>- Schild: Möbelbeschläge Döbeln</li> <li>- Schild innen</li> </ul>
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Szene auf dem Markt</li> <li>-Menschen (ver-)handeln</li> <li>- verkaufen Sachen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Szene wie in einem Geschäft</li> <li>- Menschen sehen sich Kataloge an</li> </ul>
Vergleich	Personen	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-viele Personen</li> <li>- reges Treiben auf Marktplatz</li> <li>- aktiv (reden, zeigen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-nur wenige Personen zu sehen</li> <li>- ruhige Atmosphäre</li> <li>- relativ ruhiges Verhalten (ansehen, lesen)</li> </ul>
	Ort	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Außen</li> <li>- verschiedene Stände</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Innen</li> <li>- Verkaufsort eines Händlers zu sehen</li> </ul>
Gegenstände		
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Waren werden hochgehalten/ gezeigt/ liegen aus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kataloge werden sich angesehen</li> <li>-Ware liegt in Vitrinen</li> </ul>	



## Innerstädtischer Verkehr

### Themenfrage: „Gleise quer durch Leipzig - Nächste Haltestelle Fortschritt?“

#### Teil 1: Straßenbahn

1. Lies den Text M1.
  - a) Markiere die wichtigsten Informationen über die Pferde- Eisenbahn und Straßenbahn im Text. (EA, 8 Min.)
  - b) Beschrifte die Bilder Q1 und Q2 mit einer passenden Überschrift und überlege dir darunter Vor- und Nachteile der jeweiligen Errungenschaft. (EA, 5 Min.)
  - c) Überlege mit einem Partner warum es eine Umstellung von Pferde- Eisenbahn auf Straßenbahn gegeben hat und wieso die Elektrifizierung in nur 18 Monaten abgeschlossen war. Notiere mögliche Gründe in deinen Hefter. (PA, 5 Min.)

M1

#### Entwicklung von der Leipziger Pferde- Eisenbahn zur Straßenbahn

Die Leipziger Straßenbahngeschichte reicht bis ins Jahr 1872 zurück, als die Leipziger Pferde-Eisenbahn (LPE) ihre ersten drei Linienverbindungen eröffnete. Die LPE war das erste und bis 1896 einzige Straßenbahnunternehmen in Leipzig. Das Unternehmen wurde im Jahr 1872 unter der Firma „Leipzig Tramways Company Limited“ gegründet. Insgesamt gab es drei Bau- und Betriebsphasen in denen die sogenannten Trassen (Verkehrswege) ausgebaut wurden. Die zunehmende Erweiterung und der daraus resultierende wachsende Verkehr konnte nur durch den Bau von Straßenbahnhöfen bewältigt werden. 25 Jahre nach der Eröffnung besaß die LPE 1013 Pferde, 172 Wagen und fünf Straßenbahnhöfe. Es fuhren auf der Leipziger-Pferde-Eisenbahn insgesamt 8 Linien. Durch den Drang einen Fortschritt während der Industrialisierung im Vergleich zu anderen Städten Deutschlands zu erzielen, beschloss die LPE die Umstellung auf den elektrischen Betrieb. Zu diesem Zwecke ging die Leipziger Pferde-Eisenbahn zum 01.01.1896 in der Großen Leipziger Straßenbahn (GLSt) über. Diese Gesellschaft wurde im Volksmund auch als „Blaue“ bezeichnet, da die Wagen blau lackiert waren. Ihre Konkurrenz, die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt) oder auch die „Roten“ genannt, stellten die zweite Straßenbahngesellschaft in Leipzig dar. Bereits am 11.06.1895 begann diese mit dem Bau und dem Betrieb der elektrischen Straßenbahn. Nachdem das Hauptnetz der LESt aufgebaut war, kam es nur noch zu kürzeren Erweiterungen an verschiedenen Endstrecken und im Stadtzentrum. Aufgrund der Regelung, dass die LESt die Strecken der GLSt nur auf jeweils 400 Metern Länge mitbenutzen durfte, kam es zu erheblichem Parallelverkehr und zu heute unsinnig wirkenden Streckenführungen durch enge Nebenstraßen. Das Streckennetz der ehemaligen Pferdebahn wurde bis 1897 elektrifiziert. Nachdem der Konkurrenzkampf den Verantwortlichen der Stadt zu sehr überhandgenommen hatte, wurde während des Ersten Weltkriegs die Vereinigung beider Gesellschaften angestrebt. Am 1. Januar 1917 wurde die LESt der großen Konkurrentin, der GLSt, angeschlossen.

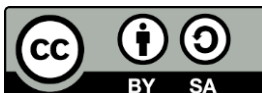


Q1



Bild: Goethestraße, SML, Inv.Nr.: 3062, CC by SA

Vorteile	Nachteile



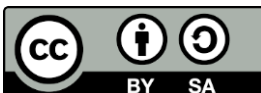


Q2



Bild: Straßenbahn 1914, StadtAL, CC by SA

Vorteile	Nachteile



## Teil 2: Industriegleise

- 1) Fasse in einem Satz zusammen, was die Karte Q1 darstellt. (5 Min, EA)

---

---

---

---

- 2) Nenne Merkmale, die die Gebäude A-F gemeinsam haben. (2 Min, EA)

- 
- 
- 
- 

---

---

---

---

- 3) Erläutere 2 Funktionen, die das Gleissystem den Gebäuden A-F ermöglichte. (5 Min, EA)

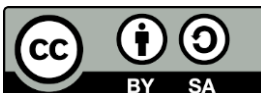
---

---

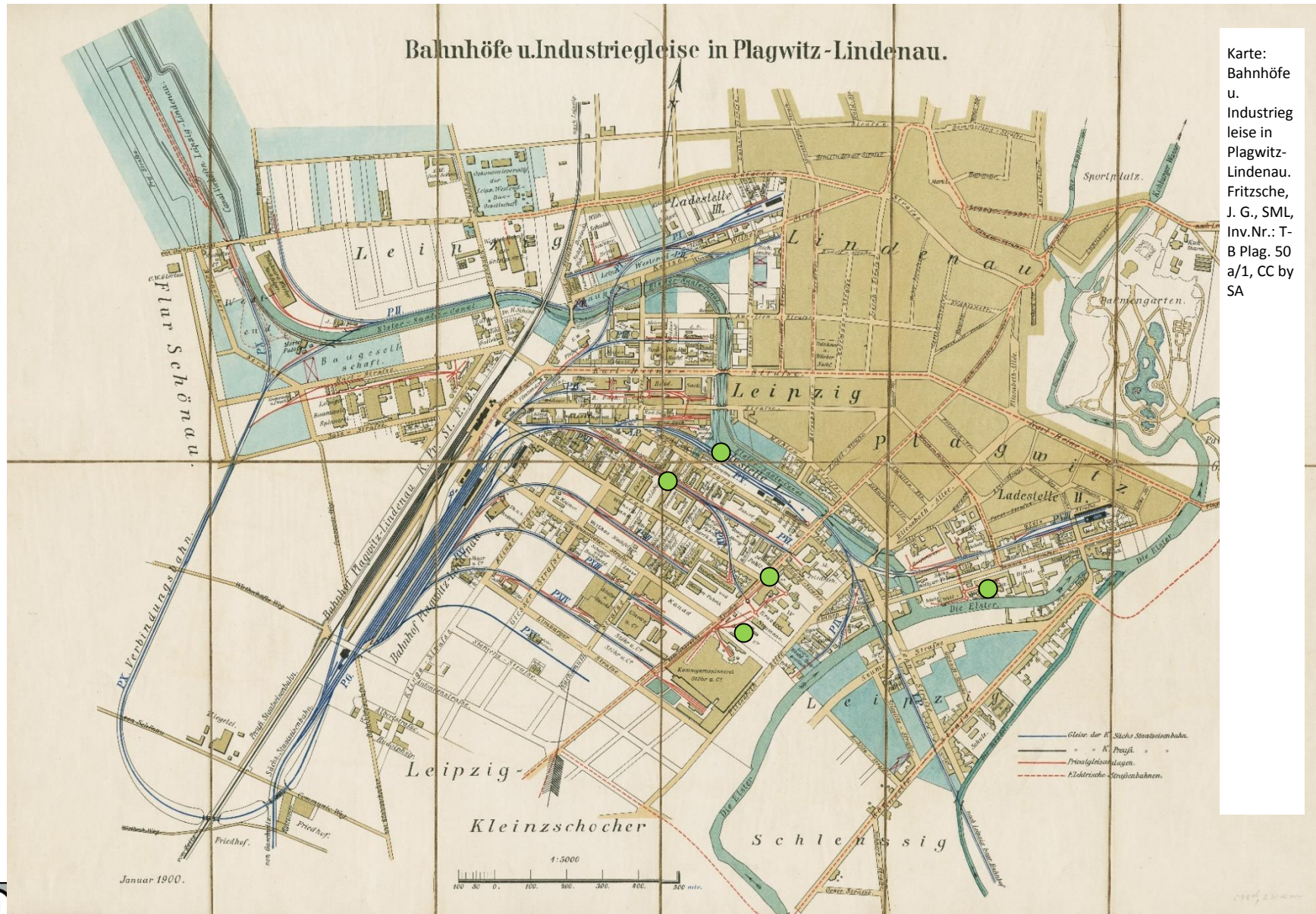
---

---

- 4) Beurteile die Aussage: „Leipzigs Aufschwung in der Industrialisierung hat es größtenteils dem frühen Ausbau eines Verkehrsnetzes zu verdanken“. Diskutiere mit einem Partner. (5 Min, PA)



Q1



Karte:  
Bahnhöfe  
u.  
Industriegleise  
in  
Plagwitz-  
Lindenau.  
Fritzsche,  
J. G., SML,  
Inv.Nr.: T-  
B Plag. 50  
a/1, CC by  
SA



Leipzig – Durch vernetzung zum wirtschatsboom? von Universitat Leipzig (Constantin, Kunitau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.



ARBEITSBLATT – Innerstädtischer Verkehr: „Gleise quer durch Leipzig – Nächste Haltestelle Fortschritt?“



Um 1900: Sächsische Wollgarnfabrik  
 Heute: Wohn- und Geschäftsräume,  
 Poststelle



Um 1900: Kammgarnspinnerei Stöhr  
 Heute: Räume für Kleingewerbe,  
 Firmensitze, Zentralantiquariat



Um 1900: Leipziger Dampfmaschinen und  
 Motorenfabrik vorm. Philipp Swiderski  
 Heute: leerstehend

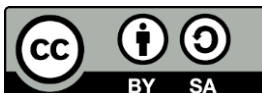


Um 1900: Unruh und Liebig Maschinenfabrik  
 Heute: Fineart Factory, Firmensitze



Um 1900: Stammsitz der  
 Konsumgenossenschaft  
 Heute: Konsumgenossenschaft Leipzig eG,  
 Deutsches Erwachsenen Bildungswerk,  
 Firmensitze

Bilder: Irina Kühntau, Industriegebäude Leipzig Plagwitz, CC by SA



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühntau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

## Innerstädtischer Verkehr

### Themenfrage: „Gleise quer durch Leipzig - Nächste Haltestelle Fortschritt?“

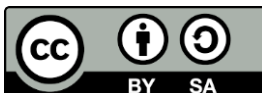
#### Teil 1: Straßenbahn

2. Lies den Text M1.
  - d) Markiere die wichtigsten Informationen über die Pferde- Eisenbahn und Straßenbahn im Text. (EA, 8 Min.)
  - e) Beschrifte die Bilder Q1 und Q2 mit einer passenden Überschrift und überlege dir darunter Vor- und Nachteile der jeweiligen Errungenschaft. (EA, 5 Min.)
  - f) Überlege mit einem Partner warum es eine Umstellung von Pferde- Eisenbahn auf Straßenbahn gegeben hat und wieso die Elektrifizierung in nur 18 Monaten abgeschlossen war. Notiere mögliche Gründe in deinen Hefter. (PA, 5 Min.)

M1

#### Entwicklung von der Leipziger Pferde- Eisenbahn zur Straßenbahn

Die Leipziger Straßenbahngeschichte reicht bis ins Jahr 1872 zurück, als die Leipziger Pferde-Eisenbahn (LPE) ihre ersten drei Linienverbindungen eröffnete. Die LPE war das erste und bis 1896 einzige Straßenbahnunternehmen in Leipzig. Das Unternehmen wurde im Jahr 1872 unter der Firma „Leipzig Tramways Company Limited“ gegründet. Insgesamt gab es drei Bau- und Betriebsphasen in denen die sogenannten Trassen (Verkehrswege) ausgebaut wurden. Die zunehmende Erweiterung und der daraus resultierende wachsende Verkehr konnte nur durch den Bau von Straßenbahnhöfen bewältigt werden. 25 Jahre nach der Eröffnung besaß die LPE 1013 Pferde, 172 Wagen und fünf Straßenbahnhöfe. Es fuhren auf der Leipziger-Pferde-Eisenbahn insgesamt 8 Linien. Durch den Drang einen Fortschritt während der Industrialisierung im Vergleich zu anderen Städten Deutschlands zu erzielen, beschloss die LPE die Umstellung auf den elektrischen Betrieb. Zu diesem Zwecke ging die Leipziger Pferde-Eisenbahn zum 01.01.1896 in der Großen Leipziger Straßenbahn (GLSt) über. Diese Gesellschaft wurde im Volksmund auch als „Blaue“ bezeichnet, da die Wagen blau lackiert waren. Ihre Konkurrenz, die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt) oder auch die „Roten“ genannt, stellten die zweite Straßenbahngesellschaft in Leipzig dar. Bereits am 11.06.1895 begann diese mit dem Bau und dem Betrieb der elektrischen Straßenbahn. Nachdem das Hauptnetz der LESt aufgebaut war, kam es nur noch zu kürzeren Erweiterungen an verschiedenen Endstrecken und im Stadtzentrum. Aufgrund der Regelung, dass die LESt die Strecken der GLSt nur auf jeweils 400 Metern Länge mitbenutzen durfte, kam es zu erheblichem Parallelverkehr und zu heute unsinnig wirkenden Streckenführungen durch enge Nebenstraßen. Das Streckennetz der ehemaligen Pferdebahn wurde bis 1897 elektrifiziert. Nachdem der Konkurrenzkampf den Verantwortlichen der Stadt zu sehr überhandgenommen hatte, wurde während des Ersten Weltkriegs die Vereinigung beider Gesellschaften angestrebt. Am 1. Januar 1917 wurde die LESt der großen Konkurrentin, der GLSt, angeschlossen.





ARBEITSBLATT – Innerstädtischer Verkehr: „Gleise Quer durch Leipzig – Nächste Haltestelle Fortschritt?“ – LÖSUNG

Mögliche Gründe:

- Arbeitskräfte und Transportmittel stehen in Wechselwirkung zueinander (steigt die Industrie, steigt Arbeitsmarkt, mehr Waren und mehr Personen müssen transportiert werden um an Arbeitsplatz zu gelangen usw.)
- Entwicklung fand in ganz Deutschland und anderen Ländern statt
- Der ‚Drang‘ bzw. das ‚Muss‘ nach Weiterentwicklung
- Konkurrenz zwischen der GLSt und LESt sehr hoch → treibt Elektrifizierung an
- Schnelle Realisierung für zufriedene Fahrgäste

Q1



Pferde- Eisenbahn von 1872-1896

Bild: Goethestraße, SML, Inv.Nr.: 3062, CC by SA

Vorteile	Nachteile
Stromsparend	Begrenzter Personentransport
Umweltfreundlich	Tiere= Lebewesen, welche nur wenige Jahre für eine solche Belastung benutzt werden können
Personen kommen von A nach B	langsam



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühltau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

Q2

Straßenbahn ab 1896



Bild: Straßenbahn 1914, StadtAL, CC by SA

Vorteile	Nachteile
schneller	Lärm
Höher Personen- und Warentransport	Preiserhöhung
Anstieg Industrie → Anstieg Arbeitskräfte	Höherer Elektrizitätsverbrauch
Anstieg der Trassen und Linien	



1) Fasse in einem Satz zusammen, was die Karte Q1 darstellt. (5 Min, EA)

Die Karte Q1 zeigt die Bahnhöfe und Industriegleise in Plagwitz-Lindenau mit Gleisen der Kaiserlich - Sächsischen Staatseisenbahn, den Gleisen der Königlich Preußischen Eisenbahn, Elektrische Straßenbahnen und Privatgleisanlagen im Januar 1900.

2) Nenne Merkmale, die die Gebäude A-F gemeinsam haben. (2 Min, EA)

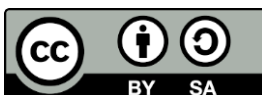
- Fabriken
- große Bauten (Backstein)
- Industrie
- liegen an Gleisen

3) Erläutere 2 Funktionen, die das Gleissystem den Gebäuden A-F ermöglichte. (5 Min, EA)

- Rohstoffanlieferung
- Warenauslieferung

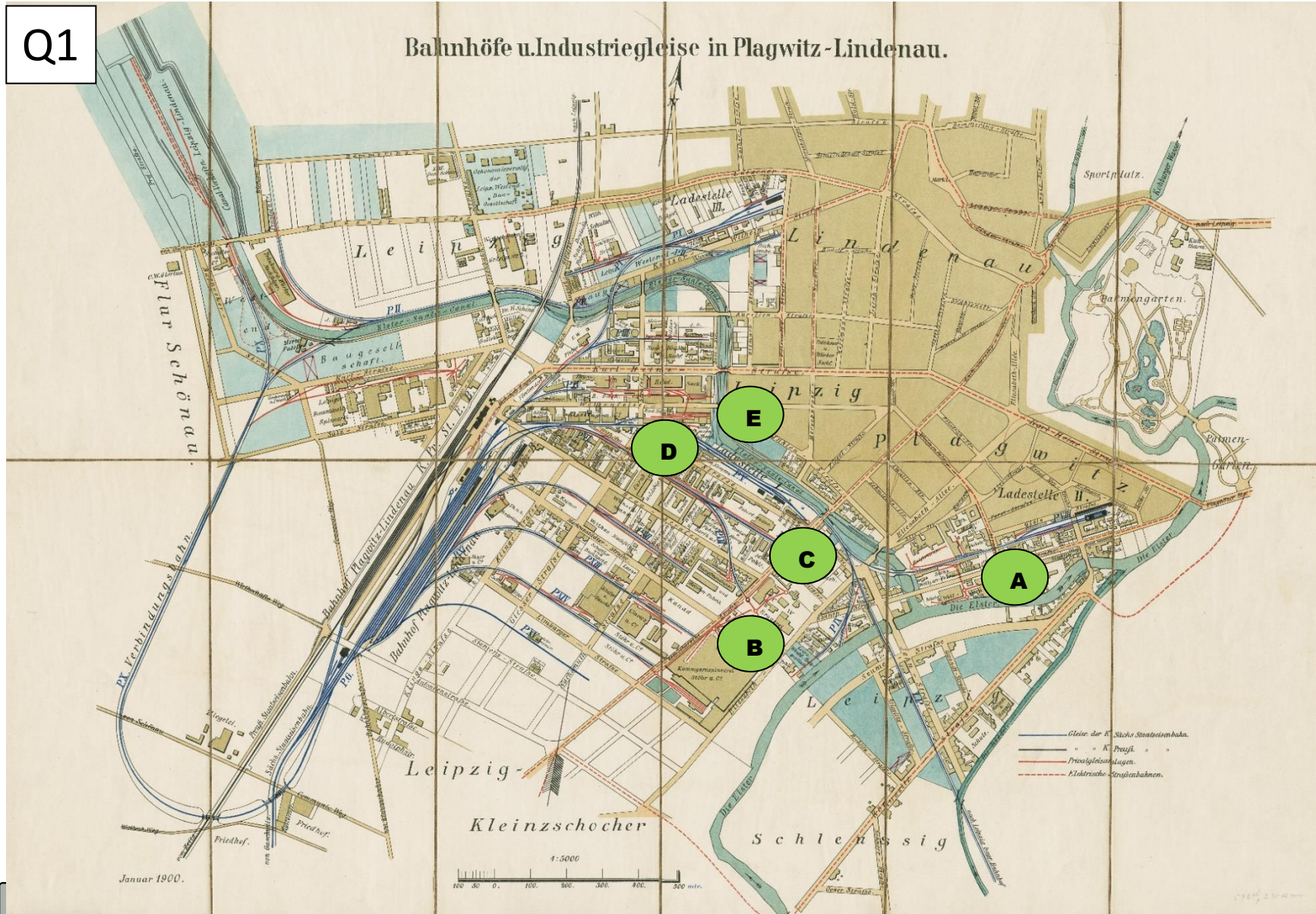
4) Beurteile die Aussage: „Leipzigs Aufschwung in der Industrialisierung hat es größtenteils dem frühen Ausbau eines Verkehrsnetzes zu verdanken“ (5 Min, EA)

- Gleise/ Transportwege wichtig für Rohstoffanlieferung und Warenauslieferung
- Besserer Transport -> Waren können schneller hergestellt und verkauft werden
- Viele verkaufte Waren bringen der Stadt viel Geld + Arbeitsplätze
- Deshalb Verkehrsnetz wichtig für Industrie





Q1



Karte:  
Bahnhöfe  
u.  
Industriegleise  
in  
Plagwitz-  
Lindenau.  
Fritzsche,  
J. G., SML,  
Inv.Nr.: T-  
B Plag. 50  
a/1, CC by  
SA



„Leipzig – Durch vernetzung zum wirtschaftsboom?“ von Universität Leipzig (Constantin, Kuhitau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.



ARBEITSBLATT – Innerstädtischer Verkehr: „Gleise Quer durch Leipzig – Nächste Haltestelle Fortschritt?“ – LÖSUNG



Um 1900: Sächsische Wollgarnfabrik  
Heute: Wohn- und Geschäftsräume,  
Poststelle



Um 1900: Kammgarnspinnerei Stöhr  
Heute: Räume für Kleingewerbe,  
Firmensitze, Zentralantiquariat



Um 1900: Leipziger Dampfmaschinen und  
Motorenfabrik vorm. Philipp Swiderski  
Heute: leerstehend

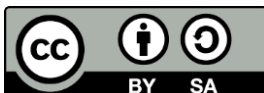


Um 1900: Unruh und Liebig Maschinenfabrik  
Heute: Fineart Factory, Firmensitze



Um 1900: Stammsitz der  
Konsumgenossenschaft  
Heute: Konsumgenossenschaft Leipzig eG,  
Deutsches Erwachsenen Bildungswerk,  
Firmensitze

Bilder: Irina Kühntau, Industriegebäude Leipzig Plagwitz, CC by SA



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühntau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.



## Fernbahn

### Themenfrage: „Lauter, schneller, weiter – Zug um Zug zum Erfolg?“

- 1) a. Erschließe dir die Karikatur M1. Notiere was in der Karikatur abgebildet ist. (EA, 4min)  
**(Beschreibung)**
  - b. Diskutiere mit deinem Partner welche Meinung zur Fernbahn in M1 dargestellt wird. (PA, 3min). **(Analyse)**
  - c. Vermutet welche Gründe die Menschen gehabt haben könnten, so auf die Fernbahn zu reagieren. (PA, 3 min) **(Interpretation)**
  
- 2) a. Lies nun das Zitat Q1. (Textquelle, transkribiert). Vergleiche in Tabellenform die Meinung der Karikatur M1 mit Q1. (EA, 4min)
  - b. Sprich mit deinem Sitznachbarn. Tauscht euch aus, welche Unterschiede ihr finden konntet. (PA, 4min)
  
- 3) Lies M2 (Darstellungstext). Notiere die Vorteile, die die damalige Fernbahn mit sich brachte. (EA, 10min)

#### Infobox

Eine Lokomotive wie die "SAXONIA" hatte eine Durchschnittsleistung von ca. 40 PS. Konnte aber auch Spitzengeschwindigkeiten von 60 PS erreichen. Das entspricht 60 Pferden, die eine Kutsche ziehen würden. Für damalige Verhältnisse waren 60 PS wahnsinnig schnell und es gab Menschen, die sich davor fürchteten.



M1

Satire Eisenbahn gegen Postkutsche, circa 1835

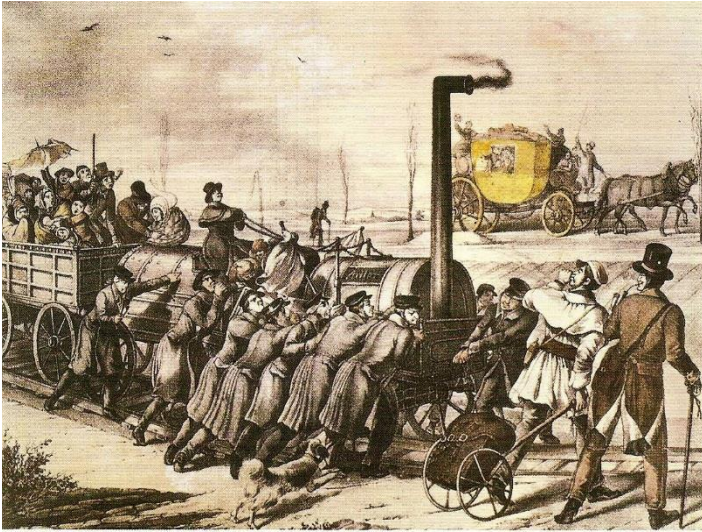


Bild: Satire Eisenbahn gegen Postkutsche, wikicommons, gemeinfrei

Q1

Transkription – „Der Dampfwagen Reisende auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn“ (1838)

„Die große Teilnahme, die lebhafteste, allgemeine Freude bei Eröffnung dieser kleinen Bahnstrecke war gewiss eine schöne Genugtuung für diejenigen, die ihn ins Leben riefen, die sich durch keine Mühe, keinen Tadel abschrecken ließen, das zu fördern und vereint zu vollenden, was, von so unberechenbar wichtigen Folgen, noch in späten Zeiten die dankbarste Anerkennung finden wird. [...]

Wie auf den Flügeln des Kindes eilte die „Windsbraut“ davon, ihr folgte nach kurzer Zeit der „Faust“ und fröhlicher Zuruf der Zuschauer begleitete beide. Unbekümmert um die gewöhnlichen Anhaltepunkte eilte man dem Ziele zu. Nach ungefähr 43 Minuten befand sich die „Windsbraut“ im Wurzener Bahnhofs, dessen Girlandengewinde über dem langen Wagenzuge wehten. Die Angekommenen wurden von der zweiten Abteilung der Wurzener Kommunalgarde mit ihrem Musikkorps, von dem Musikkorps des hier garnisonierenden Schützenbataillons und dem Jubelrufe der zusammengeströmten Menge, in den sich die Schüsse aus den aufgestellten Böllern mischte, festlich begrüßt.“

Text: Der Dampfwagen Reisende auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, gemeinfrei



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühltau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.

**M2**

Darstellungstext: Eisenbahn in Leipzig, Sachsen

Ein erster Versuch der Etablierung eines „Dampfwagens“ in Sachsen wurde in den 1830er Jahren von Johann Andreas Schubert unternommen, einem sächsischen Ingenieurwissenschaftler, Unternehmer und Hochschulprofessor. Er baute die erste in Deutschland gebaute Lokomotive „Saxonia“.

Doch der Wille zum Fortschritt und technische Neuheiten wurden von vielen Seiten kritisch gesehen. Die Politik erschwerte den Ingenieuren und Wissenschaftlern die Ideenumsetzung und ein Großteil der Bevölkerung stand den Lokomotiven aufgrund der Geschwindigkeit und ihrem Erscheinungsbild ängstlich und kritisch gegenüber.

Friedrich List war eine wichtige Figur für die Eisenbahn in Sachsen. Er entwarf bereits 1833 ein Schienennetz für Deutschland. Er stellte ebenso einen Antrag bei der Landesdirektion Sachsen für sein Projekt eine Eisenbahnstrecke zwischen Leipzig und Dresden zu bauen. Seit Spätherbst 1835 war die Bahnstrecke der Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Bau.

Die erste Dampfwagenfahrt der Leipzig-Dresden Bahn fand am 24. April 1837 statt. Damit war die Leipzig-Dresden Eisenbahn die erste Fernstrecke Deutschlands mit 120 km und die erste Strecke mit einem Tunnel.

Mit der Erfindung der Eisenbahn war es nun möglich Waren und Personen mit einer bis dahin unvorstellbaren Geschwindigkeit zu transportieren. Es ergab sich eine erhebliche Zeiteinsparung. Zudem war es kostengünstiger als andere Transportwege. Zudem konnten mithilfe der Eisenbahn nun größere Mengen an Rohstoffen und Waren transportiert werden und auch über längere Strecken als bisher.

Über die Jahre hinweg entwickelte sich Leipzig zu einem Eisenbahnknotenpunkt mit 6 Fernbahnhöfen. Die Bevölkerung wuchs rasch und der Anstieg der Bahnreisenden auf 6,2 Millionen bedurfte eine bessere Vernetzung. Daraufhin wurde 1895 über einen zentralen Bahnhof nachgedacht. 1898 wurden konkrete Planungen unternommen. Der neue Hauptbahnhof sollte auf dem Gelände der 3 Bahnhöfe: Dresdner, Thüringer und Magdeburger Bahnhof gebaut werden. 1907 begannen die Umbauarbeiten mit dem Abriss des Thüringer Bahnhofs. Diese Baumaßnahmen verwandelten die 3 Einzelbahnhöfe zu einem zentralen Kopfbahnhof, der Startschuss zu unserem heutigen Promenadenbahnhof.



## Fernbahn

### Themenfrage: „Lauter, schneller, weiter – Zug um Zug zum Erfolg?“

1) a. Erschließe dir M1 (Karikatur). Notiere was in der Karikatur abgebildet ist. (EA, 4min)

**(Beschreibung)**

- Menschen aus verschiedenen Klassen: Oberschicht im Vordergrund und im Wagon, Arbeiterschicht versucht die Lok aus den Gleisen zu heben
- Menschen im Wagon erbost
- Im Bildhintergrund: Postkutsche, gezogen von Pferden fährt an Zug vorbei, Kutscher grüßt, kann aber auch Schadenfreude sein

b. Diskutiere mit deinem Partner welche Meinung zur Fernbahn in M1 dargestellt wird.

(PA, 3min). **(Analyse)**

- Zeigt Unmut der Menschen, Gewalt an Lokomotive, Angst, lieber mit Kutsche fahren, altbekannt, sicher
- Aber auch Reaktion, dass Menschen bereit waren für das Neue
- Tendenz: eher negative Sicht auf Lokomotive und dessen Fortschritt

c. Vermutet welche Gründe die Menschen gehabt haben könnten, so auf die Fernbahn zu reagieren. (PA, 3 min) **(Interpretation)**

- Angst vor dem Unbekannten (Groß, Fernbahn aus Metall/Eisen),
- laut,
- sehr schnell



- 2) a. Lies nun das Zitat Q1 (Textquelle, transkribiert). Vergleiche in Tabellenform die Meinung der Karikatur M1 mit Q1 (EA, 4min)

	Die Fernbahn
Positive Wahrnehmung	- Begeisterung, - schnelle Fahrt - Neugier - Freude des Erfolgs
Negative Wahrnehmung	- Unbekanntes Fortbewegungsmittel - Angst - groß und schnell

- c. Sprich mit deinem Sitznachbarn. Tauscht euch aus, welche Unterschiede ihr finden könntet. (PA, 4min)

- Zu wenige Fahrten für die vielen Interessenten (Z. 3-5)
- Große Freude und Begeisterung bei Publikum (Z. 6f.)
- Zahlreiches Publikum und großes Treiben für Fahrkarten (Z. 13-15)
- Begeisterung bei Zuschauern beim Sehen der Fahrt (Z.19)
- Kürzere Fahrtzeit als vorher (43 min von Leipzig nach Wurzen) (Z.20f.)
- Feierliche Ankunft durch Musikkorps und Jubelrufe (Z. 23-25)
- Beifall für Lokomotivführer Herr Zimmermann (Z. 28f.)

- 3) Lies M2 (Darstellungstext). Notiere die Vorteile, die die damalige Fernbahn mit sich brachte. (EA, 10min)

- Transport von Waren und Personen mit hoher Geschwindigkeit  
→ Zeiteinsparung
- kostengünstige Transportmöglichkeit
- Transport von größeren Mengen an Rohstoffen und Waren
- Transport über längere Strecken als bisher
- Bessere Vernetzung mit anderen Städten

Infobox

Eine Lokomotive wie die "SAXONIA" hatte eine Durchschnittsleistung von ca. 40 PS. Konnte aber auch Spitzengeschwindigkeiten von 60 PS erreichen. Das entspricht 60 Pferden, die eine Kutsche ziehen würden. Für damalige Verhältnisse waren 60 PS wahnsinnig schnell und es gab Menschen, die sich davor fürchteten.





M1

Satire Eisenbahn gegen Postkutsche, circa 1835

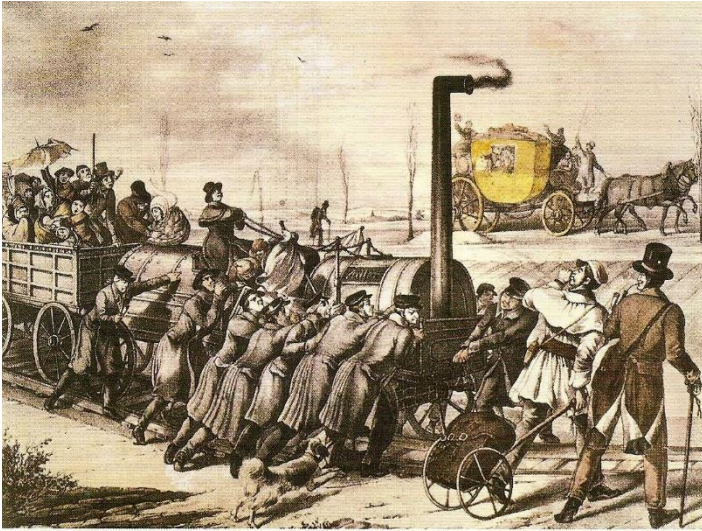


Bild: Satire Eisenbahn gegen Postkutsche, wikicommons, gemeinfrei

Q1

Transkription – „Der Dampfwagen Reisende auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn“ (1838)

„Die große Teilnahme, die lebhafteste, allgemeine Freude bei Eröffnung dieser kleinen Bahnstrecke war gewiss eine schöne Genugtuung für diejenigen, die ihn ins Leben riefen, die sich durch keine Mühe, keinen Tadel abschrecken ließen, das zu fördern und vereint zu vollenden, was, von so unberechenbar wichtigen Folgen, noch in späten Zeiten die dankbarste Anerkennung finden wird.

Wie auf den Flügeln des Kindes eilte die „Windsbraut“ davon, ihr folgte nach kurzer Zeit der „Faust“ und fröhlicher Zuruf der Zuschauer begleitete beide. Unbekümmert um die gewöhnlichen Anhaltepunkte eilte man dem Ziele zu. Nach ungefähr 43 Minuten befand sich die „Windsbraut“ im Wurzener Bahnhofe, dessen Girlandengewinde über dem langen Wagenzuge wehten. Die Angekommenen wurden von der zweiten Abteilung der Wurzener Kommunalgarde mit ihrem Musikkorps, von dem Musikkorps des hier garnisonierenden Schützenbataillons und dem Jubelrufe der zusammengeströmten Menge, in den sich die Schüsse aus den aufgestellten Böllern mischte, festlich begrüßt.

Text: Verlag von J.J. Weber: Der Dampfwagen Reisende auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Leipzig 1838, gemeinfrei



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Köhltau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.

M2

Darstellungstext: Fernbahn in Leipzig, Sachsen

Ein erster Versuch der Etablierung eines „Dampfwagens“ in Sachsen wurde in den 1830er Jahren von Johann Andreas Schubert unternommen, einem sächsischen Ingenieurwissenschaftler, Unternehmer und Hochschulprofessor. Er baute die erste in Deutschland gebaute Lokomotive „Saxonia“.

Doch der Wille zum Fortschritt und technische Neuheiten wurden von vielen Seiten kritisch gesehen. Die Politik erschwerte den Ingenieuren und Wissenschaftlern die Ideenumsetzung und ein Großteil der Bevölkerung stand den Lokomotiven aufgrund der Geschwindigkeit und ihrem Erscheinungsbild ängstlich und kritisch gegenüber.

Friedrich List war eine wichtige Figur für die Eisenbahn in Sachsen. Er entwarf bereits 1833 ein Schienennetz für Deutschland. Er stellte ebenso einen Antrag bei der Landesdirektion Sachsen für sein Projekt eine Eisenbahnstrecke zwischen Leipzig und Dresden zu bauen. Seit Spätherbst 1835 war die Bahnstrecke der Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Bau.

Die erste Dampfwagenfahrt der Leipzig-Dresden Bahn fand am 24. April 1837 statt. Damit war die Leipzig-Dresden Eisenbahn die erste Fernstrecke Deutschlands mit 120 km und die erste Strecke mit einem Tunnel.

Mit der Erfindung der Eisenbahn war es nun möglich Waren und Personen mit einer bis dahin unvorstellbaren Geschwindigkeit zu transportieren. Es ergab sich eine erhebliche Zeiteinsparung. Zudem war es kostengünstiger als andere Transportwege. Zudem konnten mithilfe der Eisenbahn nun größere Mengen an Rohstoffen und Waren transportiert werden und auch über längere Strecken als bisher.

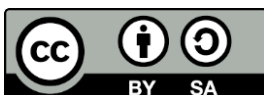
Über die Jahre hinweg entwickelte sich Leipzig zu einem Eisenbahnknotenpunkt mit 6 Fernbahnhöfen. Die Bevölkerung wuchs rasch und der Anstieg der Bahnreisenden auf 6,2 Millionen bedurfte eine bessere Vernetzung. Daraufhin wurde 1895 über einen zentralen Bahnhof nachgedacht. 1898 wurden konkrete Planungen unternommen. Der neue Hauptbahnhof sollte auf dem Gelände der 3 Bahnhöfe: Dresdner, Thüringer und Magdeburger Bahnhof gebaut werden. 1907 begannen die Umbauarbeiten mit dem Abriss des Thüringer Bahnhofs. Diese Baumaßnahmen verwandelten die 3 Einzelbahnhöfe zu einem zentralen Kopfbahnhof, der Startschuss zu unserem heutigen Promenadenbahnhof.



## Industriezweige

### Themenfrage: „Arbeiten Leipziger nur auf der Messe?“

- 1) Schau dir Q1 an. (EA, 10 min)
  - a) Beschreibe in drei Sätzen, was du auf der Postkarte erkennst. Die Handschrift musst du **nicht** beachten.
  - b) Notiere dir, wann, wo und warum es diese Postkarte gab. Wer könnte sie geschrieben haben und warum?
  - c) Überlege, für welchen Industriezweig diese Postkarte ein Beispiel ist.
  
- 2) Arbeite mit Q2. (EA, 10 min)
  - a) Streiche alle Bildelemente durch, die du auf dem Foto nicht siehst:  
Reklame für eine Koffer-Fabrik, Kutschen, Straßenhändler, Reklame für eine Zuckerwaren-Fabrik, Reklame für Reklame-Artikel, Reklame für eine Zeitungsdruckerei, Reklame für Stahlwaren, mit Waren gefüllte Schaufenster, Reklame für Textilien, große Fensterfronten
  - b) Überlege, was sich in den Häusern befunden haben könnte und warum dieses Foto entstanden ist.
  - c) Lege eine Liste an und notiere die Gewerbe, die in Leipzig ansässig waren. Nutze auch Aufgabe 1.
  
- 3) Lies Q3. (EA, 5 min)
  - a) Markiere die Namen, die du auch heute noch in Leipzig finden kannst.
  - b) Vervollständige deine Liste aus Aufgabe 2.
  
- 4) Lies M1. (EA, 10 min)
  - a) Markiere die Informationen zu Industriezweigen und Gewerbe im Text farbig.
  - b) Vergleiche die Informationen mit deiner Liste der verschiedenen Gewerbe aus Aufgabe 2.  
Notiere, was dir auffällt und versuche die Unterschiede zu begründen.



Q1

Postkarte



Bild: Industrie, StadtAL, CC by SA



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühltau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.



**M1****Industrie und Gewerbe in Leipzig**

Leipzig war durch die lange Tradition der Messe ein wichtiges Handels- und Finanzzentrum des Deutschen Reiches. Durch die Entwicklung der Eisenbahn wurde die Stadt wichtiger Verkehrsknotenpunkt und wuchs durch die Industrialisierung der Vororte zwischen 1870 und 1914 zum bedeutenden Industriestandort. Die liberale Wirtschaftspolitik des sächsischen Königreichs bot günstige Voraussetzungen für das wirtschaftliche Wachstum der Stadt, beispielsweise wurde 1861 die Gewerbefreiheit eingeführt. Leipzigs wichtigster Industriezweig war das polygraphische Gewerbe, also die Produktion von Büchern und anderen Druckerzeugnissen. Eng damit verbunden war der Maschinenbau, der sich ab etwa 1860 entwickelte. So produzierte zum Beispiel die Firma Brockhaus Letterngießmaschinen oder die Firma Harkort & Co. Kniehebelmaschinen für die Buchbinderei. Weitere Gewerbe der Stadt waren die Baumwoll- und Textilindustrie, der Eisenbahnbau, die Metallindustrie und der Rauchwarenhandel (Pelzwaren), in dem ein Großteil der jüdischen Gemeinde Leipzigs beschäftigt war. Zum Ende der Industriellen Revolution entwickelten sich in Leipzig zusätzlich die Elektro-, Apparate- und Automobilindustrie. Wichtige Industriestandorte des Bergbaus, aber auch der Textilindustrie befanden sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Chemnitz, dem Vogtland und dem Erzgebirge.

In Leipzig waren zahlreiche Gewerbetreibende in verschiedenen Branchen ansässig, die mit Finanzierungen und Gründungen die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt vorantrieben. So war der Stadtteil Plagwitz stark durch den Industriellen Karl Heine geprägt, der Fabriken eröffnete, einen Kanal bauen und die Produktionsstätten an das Gleissystem der Straßenbahnen anschließen ließ. Leipzig war also auch Umschlagplatz für Rohmaterialien sowie Fertigwaren.



Q2

Gewerbe am Neumarkt



Bild: Gewerbe am Neumarkt, StadtAL, CC by SA



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühltau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.

Q3

**Einladung mit Tagesordnung zur Versammlung der Ortsgruppe Leipzig der sächsischen Industriellen am 15. Mai 1906**

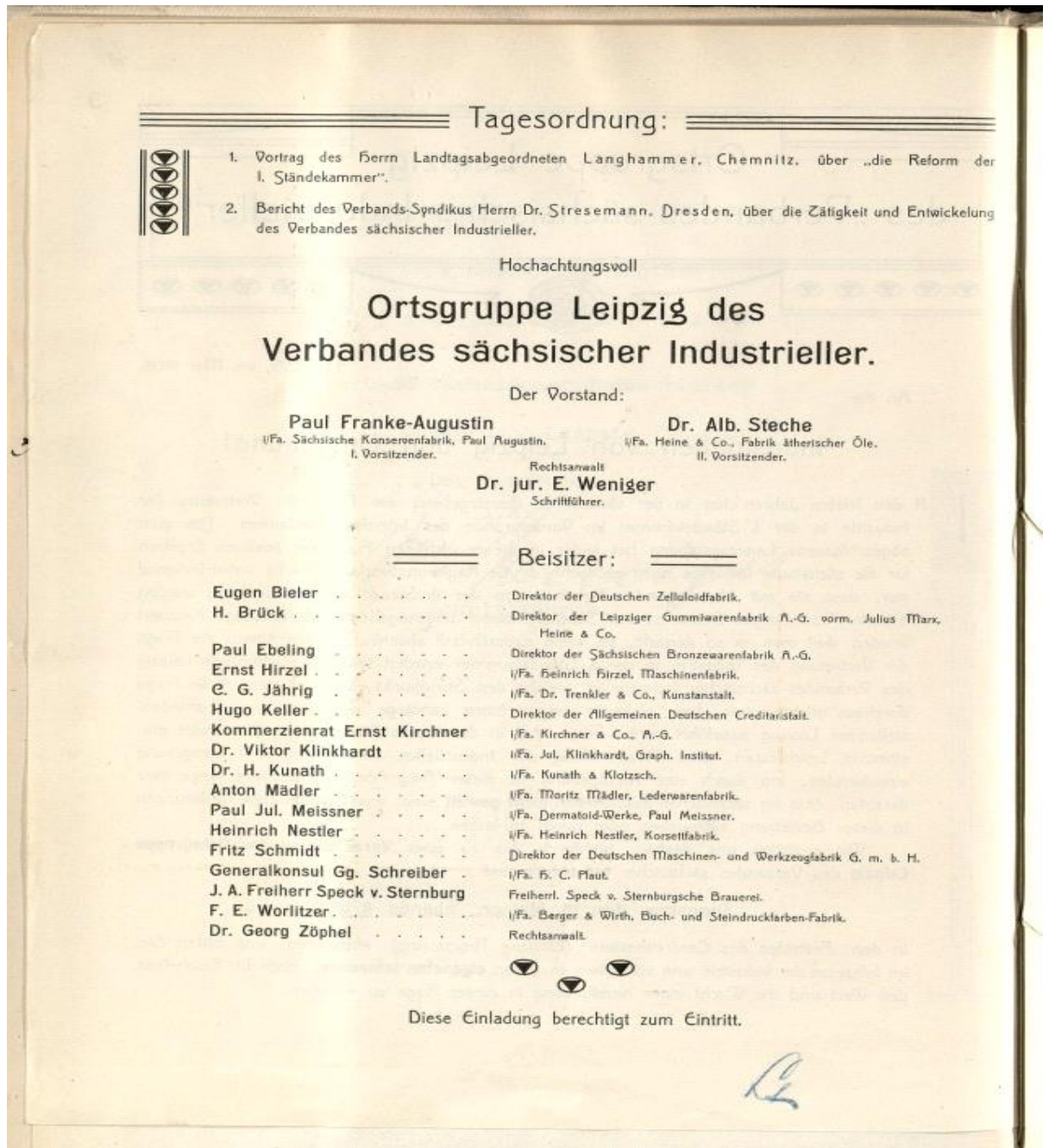


Bild: Einladung mit Tagesordnung zur Versammlung der Ortsgruppe Leipzig der sächsischen Industriellen am 15. Mai 1906, StadtAL, CC by SA



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühltau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.

## Industriezweige

### Themenfrage: „Arbeiten Leipziger nur auf der Messe?“

- 1) a.
    - beleuchtete Fontäne (Engelsmann) in Mitte eines Teiches
    - darum prunkvolle und beleuchtete Gebäude
    - von vielen Menschen besucht
    - sächsisch-thüringische Industrie- und Gewerbeausstellung 1897 in Leipzig
  - b. 1897, Leipzig, zu Werbezwecken
    - Besucher der Messe, um an Familie od. Kollegen kurze Informationen über die Ausstellung zu versenden
  - c. polygraphisches Gewerbe
- 2) a. Reklame für eine Koffer-Fabrik, [Kutschen](#), [Straßenhändler](#), Reklame für eine Zuckerwaren-Fabrik, Reklame für Reklame-Artikel, [Reklame für eine Zeitungsdruckerei](#), Reklame für Stahlwaren, mit Waren gefüllte Schaufenster, Reklame für Textilien, [große Fensterfronten](#)
  - b. Wohnräume, Verkaufsräume, Produktionsräume

1d, 2c, 3b: Q1, Q2, Q3	4b: M1
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lebensmittel</li> <li>- Textilien und Lederwaren</li> <li>- polygraphisches Gewerbe</li> <li>- Metallindustrie, Maschinenbau</li> <li>- Bankenwesen</li> <li>- Gummiwaren</li> <li>- Kunstgewerbe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- polygraphisches Gewerbe</li> <li>- Maschinenbau</li> <li>- Baumwoll- und Textilindustrie</li> <li>- Eisenbahnbau</li> <li>- Metallindustrie</li> <li>- Rauchwarenhandel</li> <li>- Elektro-, Apparate- und Automobilindustrie</li> </ul>

- 3) a. [Mädler, von Sternburg](#)
- 4) b. Eisenbahnbau und Rauchwarenhandel nicht erwähnt: zu der Zeit noch nicht so ausgeprägt und jüdische Unternehmer nicht in Verein sächsischer Industrieller; dafür Lebensmittel und Bankenwesen: Bestandteile des Alltags, aber nicht spezieller Industriezweig in Leipzig





## Bevölkerungswachstum

### Themenfrage: „Die Wirtschaft boomt. – Was noch?“

- 1) Arbeite mit T1 und T2. (EA, 10min)
  - a. Notiere dir die Einwohnerzahlen der Stadt Leipzig, des Vorortes Plagwitz und des Vorortes, in dem deine Schule steht, für die Jahre 1885, 1905 und 1915.
  - b. Errechne die zahlenmäßige und prozentuale Veränderung der Bevölkerungszahlen.

$$\text{Prozentuale Veränderung} = \frac{(\text{Einwohnerzahl 1915} - \text{Einwohnerzahl 1885})}{\text{Einwohnerzahl 1885}}$$

- c. Vergleiche die Werte miteinander und entscheide, wo das Bevölkerungswachstum am größten war.

- 2) Lies M1. Notiere die Informationen in die folgende Tabelle. (EA, 10 min)

Gründe für das Bevölkerungswachstum zwischen 1885 und 1915	Auswirkungen des Bevölkerungswachstums zwischen 1885 und 1915
	<div data-bbox="805 1321 1380 1444" data-label="Text"> <p>Das passierte auch noch: Wohnungsnot und mehr Bautätigkeit</p> </div>

- 3) Lies Q1. (EA, 10 min)
  - a. Markiere farbig im Text, welche Gründe Oberbürgermeister Georgi für die Eingemeindung der Vororte anbringt.



- b. Leite daraus ab, welche Folgen das Bevölkerungswachstum für die Vororte gehabt haben kann und trage diese in die Tabelle in Aufgabe 2 ein.

4) Arbeite mit T3. (EA, 5 min)

- a. Sieh nach, ob der Stadtteil, in dem sich deine Schule befindet, bis 1915 zur Stadt Leipzig gehörte. Notiere dir ggf. das damalige Stadtgebiet.
- b. Finde heraus, wie sich der Flächenanteil der Leipziger Innenstadt vom gesamten Stadtgebiet von 1915 bis heute verändert hat.

Errechne dazu die prozentualen Anteile:  
 Fläche Innenstadt: Gesamtfläche 1915  
 und Fläche Innenstadt : Gesamtfläche 2016

**T1**

**Bevölkerungsstand in den Vororten Leipzigs in den Jahren 1834 und 1885**

Ort	1834	1885	Ort	1834	1885
Reudnitz	633	19.019	Lindenau	998	15.383
Volkmarsdorf	1.512	12.741	Gohlis	629	12.990
Neustadt	-	7.691	Plagwitz	187	9.320
Neuschönefeld	-	6.164	Stötteritz	934	7.792
Sellerhausen	317	4.899	Eutritzsch	460	7.665
Thonberg	879	3.749	Möckern	623	5.409
Anger	240	3.608	Connewitz	2.254	4.983
Neusellerhausen	547	1.809	Schönefeld	889	4.343
Neureudnitz	-	1.743	Schleußig	101	871
Crottendorf	222	1.023	Mockau	306	1.567
Kleinzschocher	724	4.404	Probsteida	305	1.253
Leutzsch inkl. Burgaue	402	2.127	Wahren	476	1.052
Lößnig	272	500	Böhlitz-Ehrenberg	236	706
Abtnaundorf	316	476	Windorf	282	600
Stünz	146	320	Neutzsch	101	591
Großzschocher	855	2.462	Zweinaundorf	289	415
Paunsdorf	552	1.960	Oetzsch	88	388
Dölitz	880	1.673	Großwiederitzsch	125	310
Mölkau	92	241	Raschwitz	10	57
Barneck	60	32			

Tabelle: Bevölkerungsstand in den Vororten Leipzigs in den Jahren 1834 und 1888, Statistisches Amt der Stadt Leipzig, CC by SA



T2

Auf die Mitte des Jahres berechnete Einwohnerzahlen der Stadt Leipzig mit einverlebten Vororten

Stadtbezirke	Einwohnerzahl nach der Volkszählung vom		1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	Stadtbezirke
	1. Dez. 1905	1. Dez. 1910											
Innere Stadt . . .	14 632	12 319	14 362	13 900	13 437	12 974	12 512	12 049	11 587	11 124	10 661	10 199	I.
Nordostvorstadt . . .	15 767	15 712	15 760	15 749	15 739	15 728	15 717	15 705	15 695	15 684	15 673	15 662	N.O.
Südostvorstadt . . .	26 116	25 565	26 052	25 941	25 831	25 721	25 611	25 501	25 390	25 280	25 170	25 060	S.O.
Innere Südvorstadt . . .	31 262	31 074	31 240	31 202	31 165	31 127	31 090	31 052	31 014	30 977	30 939	30 902	I.S.
Außere Südvorstadt . . .	34 699	40 114	35 331	36 414	37 497	38 580	39 663	40 746	41 829	42 912	43 995	45 078	A.S.
Innere Westvorstadt . . .	34 507	34 481	34 504	34 499	34 493	34 488	34 483	34 478	34 473	34 467	34 462	34 457	I.W.
Außere Westvorstadt . . .	9 933	10 407	9 988	10 083	10 178	10 273	10 367	10 462	10 557	10 652	10 747	10 841	A.W.
Innere Nordvorstadt . . .	10 155	9 613	10 092	9 983	9 875	9 767	9 658	9 550	9 441	9 333	9 225	9 116	I.N.
Außere Nordvorstadt . . .	11 669	12 893	11 812	12 057	12 301	12 546	12 791	13 036	13 281	13 525	13 770	14 015	A.N.
<b>Alt-Leipzig:</b>	<b>188 740</b>	<b>192 178</b>	<b>189 141</b>	<b>189 829</b>	<b>190 516</b>	<b>191 204</b>	<b>191 892</b>	<b>192 579</b>	<b>193 267</b>	<b>193 954</b>	<b>194 642</b>	<b>195 330</b>	<b>Alt-Leipzig</b>
L.-Reudnitz . . .	46 150	50 281	46 632	47 458	48 284	49 111	49 937	50 763	51 589	52 415	53 242	54 068	R.
L.-Anger-Crottendorf . . .	18 223	19 745	18 401	18 705	19 009	19 314	19 618	19 923	20 227	20 532	20 836	21 140	A.-Cr.
L.-Neureudnitz . . .	2 302	2 217	2 292	2 275	2 258	2 241	2 224	2 207	2 190	2 173	2 156	2 139	NR.
L.-Thonberg . . .	6 020	5 854	6 001	5 967	5 934	5 901	5 868	5 835	5 802	5 768	5 735	5 702	Th.
L.-Neuschönefeld . . .	6 467	6 437	6 464	6 458	6 445	6 445	6 439	6 434	6 428	6 422	6 415	6 409	N.Sch.
L.-Neußlät . . .	12 996	13 290	13 030	13 089	13 148	13 207	13 266	13 324	13 383	13 442	13 501	13 560	Nst.
L.-Wolfmarsdorf . . .	23 181	23 491	23 217	23 279	23 341	23 403	23 465	23 527	23 589	23 651	23 713	23 775	Vo.
L.-Sellerhausen . . .	13 085	15 377	13 352	13 811	14 269	14 728	15 186	15 644	16 103	16 561	17 020	17 478	Sell.
L.-Neufellerhausen . . .	2 709	2 693	2 707	2 704	2 701	2 697	2 694	2 691	2 688	2 685	2 681	2 678	NSell.
L.-Probstheida . . .	1 970	2 051	1 980	1 996	2 012	2 028	2 044	2 061	2 077	2 093	2 109	2 125	Pr.
L.-Stütteritz m. Rittergut	13 221	18 890	13 882	15 016	16 150	17 284	18 418	19 551	20 685	21 819	22 953	24 087	Stä.
L.-Stünz . . .	3 527	3 551	3 530	3 535	3 540	3 544	3 549	3 554	3 558	3 563	3 568	3 573	Stä.
<b>Ostbezirke:</b>	<b>149 851</b>	<b>163 877</b>	<b>151 488</b>	<b>154 293</b>	<b>157 098</b>	<b>159 903</b>	<b>162 708</b>	<b>165 514</b>	<b>168 319</b>	<b>171 124</b>	<b>173 929</b>	<b>176 734</b>	<b>Ostbezirke</b>
L.-Connewitz . . .	21 981	24 257	22 247	22 702	23 157	23 612	24 067	24 523	24 978	25 433	25 888	26 343	Co.
L.-Lößnig . . .	2 318	3 716	2 481	2 761	3 040	3 320	3 599	3 879	4 159	4 438	4 718	4 997	Lö.
L.-Dölitz m. Rittergut	2 562	2 780	2 587	2 631	2 675	2 718	2 762	2 805	2 849	2 893	2 936	2 980	Döl.
L.-Döfen . . .	1 623	2 240	1 695	1 818	1 942	2 065	2 189	2 312	2 435	2 559	2 682	2 806	Dös.
<b>Südbezirke:</b>	<b>28 484</b>	<b>32 993</b>	<b>29 010</b>	<b>29 912</b>	<b>30 814</b>	<b>31 715</b>	<b>32 617</b>	<b>33 519</b>	<b>34 421</b>	<b>35 323</b>	<b>36 224</b>	<b>37 126</b>	<b>Südbezirke</b>
L.-Kleinschöcher . . .	23 091	26 781	23 522	24 259	24 998	25 736	26 473	27 212	27 949	28 688	29 426	30 163	Klz.
L.-Schleußig . . .	12 320	15 682	12 712	13 385	14 057	14 729	15 402	16 074	16 747	17 419	18 091	18 764	Schl.
L.-Blagwitz . . .	18 596	19 510	18 703	18 885	19 068	19 251	19 434	19 617	19 799	19 982	20 165	20 348	Pl.
L.-Lindenau . . .	54 107	61 534	54 973	56 459	57 944	59 430	60 915	62 400	63 886	65 371	66 857	68 342	Li.
<b>Westbezirke:</b>	<b>108 114</b>	<b>123 507</b>	<b>109 910</b>	<b>112 988</b>	<b>116 067</b>	<b>119 146</b>	<b>122 224</b>	<b>125 303</b>	<b>128 381</b>	<b>131 460</b>	<b>134 539</b>	<b>137 617</b>	<b>Westbezirke</b>
L.-Gohlis . . .	37 184	44 265	38 010	39 426	40 843	42 259	43 675	45 091	46 507	47 924	49 340	50 756	Go.
L.-Gutitzsch . . .	14 202	15 687	14 375	14 672	14 969	15 266	15 563	15 860	16 157	16 454	16 751	17 048	Eu.
L.-Macken m. Rittergut u. äußere Mäcker	13 050	17 343	13 551	14 410	15 268	16 127	16 986	17 844	18 703	19 561	20 420	21 279	Mo.
<b>Nordbezirke:</b>	<b>64 436</b>	<b>77 295</b>	<b>65 936</b>	<b>68 508</b>	<b>71 080</b>	<b>73 652</b>	<b>76 224</b>	<b>78 795</b>	<b>81 367</b>	<b>83 939</b>	<b>86 511</b>	<b>89 083</b>	<b>Nordbezirke</b>
<b>Neu-Leipzig:</b>	<b>350 885</b>	<b>397 672</b>	<b>356 344</b>	<b>365 701</b>	<b>375 059</b>	<b>384 416</b>	<b>393 773</b>	<b>403 131</b>	<b>412 488</b>	<b>421 846</b>	<b>431 203</b>	<b>440 560</b>	<b>Neu-Leipzig</b>
<b>Gesamt-Leipzig:</b>	<b>539 625</b>	<b>589 850</b>	<b>545 485</b>	<b>555 530</b>	<b>565 575</b>	<b>575 620</b>	<b>585 665</b>	<b>595 710</b>	<b>605 755</b>	<b>615 800</b>	<b>625 845</b>	<b>635 890</b>	<b>Gesamt-L.</b>

\*) Es ist angenommen, daß sich die Bevölkerung von Jahr zu Jahr in demselben Verhältnis vermehrt hat und vermehren wird, wie es in der Zeit vom 1. Dez. 1905 bis zum 1. Dez. 1910 der Fall gewesen ist.

Tabelle:  
Auf die Mitte des Jahres berechnet e Einwohnerzahlen der Stadt Leipzig mit einverlebten Vororten, StadtAL, CC by SA



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühltau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.

**M1****Folgen und Auswirkungen der Industrialisierung**

1861 wurde im Deutschen Reich die Gewerbefreiheit eingeführt. Das heißt, jeder konnte, wenn er denn die finanziellen Mittel hatte, jeden Produktionszweig mit jeder Produktionstechnik betreiben. Das führte zu einem Mangel an Arbeitskräften: Die Arbeiter hatten extrem lange Arbeitszeiten und mussten für einen normalen Wochenlohn oftmals mehr als 90 Stunden arbeiten. Auch die Kinder mussten in den Fabriken arbeiten. Vor allem in den Arbeiterfamilien gab es eine hohe Säuglingssterblichkeit und jedes vierte Kind starb, bevor es 15 Jahre alt war. Doch nicht nur die Industrie entwickelte sich weiter, sondern auch in der Medizin und der Hygiene wurden Fortschritte gemacht. So sank die Kindersterblichkeit in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, es stiegen die Lebenserwartung und die Geburtenrate und damit auch die Einwohnerzahl der Stadt Leipzig. Ein weiterer Grund für das Bevölkerungswachstum war der Zuzug von weiteren Arbeitskräften. Die Menschen zogen vom Land besonders in die Vororte Leipzigs, in denen sich aufgrund von ausreichendem Platz für Produktions- und Wohnstätten die Industrie gut entwickelte. Doch erst die Eingemeindungen dieser Vororte führten zum weiteren Bevölkerungsanstieg. 1910 war Leipzig nach Berlin, Hamburg und München die viertgrößte Stadt des Deutschen Reichs.

**Aus der Rede über die Eingemeindungen zur Stadt Leipzig des Oberbürgermeisters Otto****Q1****Robert Georgi in der Sitzung des Ratsplenums am 18. Juli 1883**

„Die Verwaltung der politischen Gemeinde hängt mit den wirtschaftlichen Interessen in den mannigfachsten Beziehungen zusammen und bildet einen wesentlichen Theil der Productionsbedingungen; die Verwaltungspolitik muß daher ganz wesentlich durch die Rücksicht auf die Interessen der gesammten wirtschaftlich zusammengehörigen Bevölkerung bestimmt werden. Es ist daher nöthig, nicht nur, dass der Wille für das gesammte Gebiet ein einheitlicher sein könnte, sondern auch, daß die Kraft einheitlich zusammengefaßt werde. Man denke (...) nur an die Bedeutung, welche die menschliche Wohnung, die Schule, gute Verkehrsstraßen, Anstalten der Salubrität, Versorgung mit Licht und Wasser, Hülfe für Kranke und Arme, Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit, Schutz gegen Feuergewalt, Höhe der Abgaben für die wirtschaftliche Existenz und das Wohlbefinden des Einzelnen wie für die Gesammtheit haben. Die Frage, auf welchen Kreis sich die in der politischen Gemeinde geeinte Kraft und Fürsorge erstreckt, wird daher nicht nur zu einer Frage der Interessenpolitik, sondern auch zu einer Frage der richtigen wirtschaftlichen Vertheilung von Lasten und Vortheilen, zu einer Frage der ausgleichenden Gerechtigkeit.“





Einige Worterklärungen:  
 mannigfach = vielfältig  
 Salubrität = gesunder körperlicher Zustand  
 „Hilfe für Kranke und Arme“ meint  
 Krankenhäuser und soziale Einrichtungen

Text: Aus der Rede über die Eingemeindungen zur Stadt Leipzig des Oberbürgermeisters Otto Robert Georgi in der Sitzung des Ratsplenums  
 am 18. Juli 1883, StadtAL, CC by SA

**T3**

**T3: Eingemeindungen und Stadtgebiet Leipzigs zwischen 1889 und 1915**

Jahr	Eingemeindete Orte	Stadtgebiet nach Eingemeindungen in ha
Vor 1889	Alt-Leipzig (Innenstadt)	1.768
1889	Reudnitz, Anger-Crottendorf	2.138
1890	Neureudnitz, Thonberg, Neuschönefeld, Neustadt, Volkmarsdorf, Sellerhausen, Gohlis, Eutritzsch	3.498
1891	Kleinzschocher, Schleußig, Plagwitz, Lindenau, Connewitz, Löbnig (1904 Rittergut Löbnig, 1909 Rittergut Kleinzschocher)	5.847
1892	Neusellerhausen	5.852
1910	Probstheida, Stötteritz, Stünz, Dölitz mit Meusdorf, Dösen, Möckern	7.777
1915	Schönefeld, Mockau	8.848
2016	Leipzig gesamt	29.760

Tabelle: Eingemeindungen und Stadtgebiet Leipzigs zwischen 1889 und 1915, Amt für Statistik und Wahlen Leipzig, CC by SA



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühltau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.

## Bevölkerungswachstum

### Themenfrage: „Die Wirtschaft boomt. – Was noch?“

1) a.

Ort	1885	1905	1915
Leipzig (gesamt)		539.625	635.890
Plagwitz	9.320	18.596	20.348

c. zahlenmäßige Veränderung: Bev. 1915 – Bev. 1885

Plagwitz: 11.028

Leipzig (1905 bis 1915): 96.265

prozentuale Veränderung: (Bev. 1915 – Bev.1885): Bev. 1885

Plagwitz: rund 118%

Leipzig (1905 bis 1915): rund 18%

→ Wachstum sowohl in Vororten als auch in gesamter Stadt

d. prozentual ist Wachstum in Vororten größer

2)

Gründe für das Bevölkerungswachstum zwischen 1885 und 1915	Auswirkungen des Bevölkerungswachstums zwischen 1885 und 1915
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbeitsplätze in der Industrie (Zuzug von Arbeitskräften)</li> <li>- Verbesserte Versorgung mit Lebensmitteln und Medikamenten</li> <li>- höhere Geburtenrate, geringere Sterblichkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedarf an neuen Schulen</li> <li>- Ausbau der Infrastruktur</li> <li>- Ausbau von Erholungsgebieten</li> <li>- Sozialeinrichtungen</li> </ul>

3) a. - Einheit von wirtschaftlichen Interessen und politischer Gemeinde

- Potentiale der Vororte:

- menschliche Wohnung

- Schule

- Verkehrsnetz und Infrastruktur

- Anstalten der Ordnung und Sicherheit

- Anstalten der Salubrität

- Versorgung mit Licht und Wasser

- Hilfe für Kranke und Arme

- Schutz gegen Feuer

- Höhe der Abgaben der wirtschaftlichen Existenz



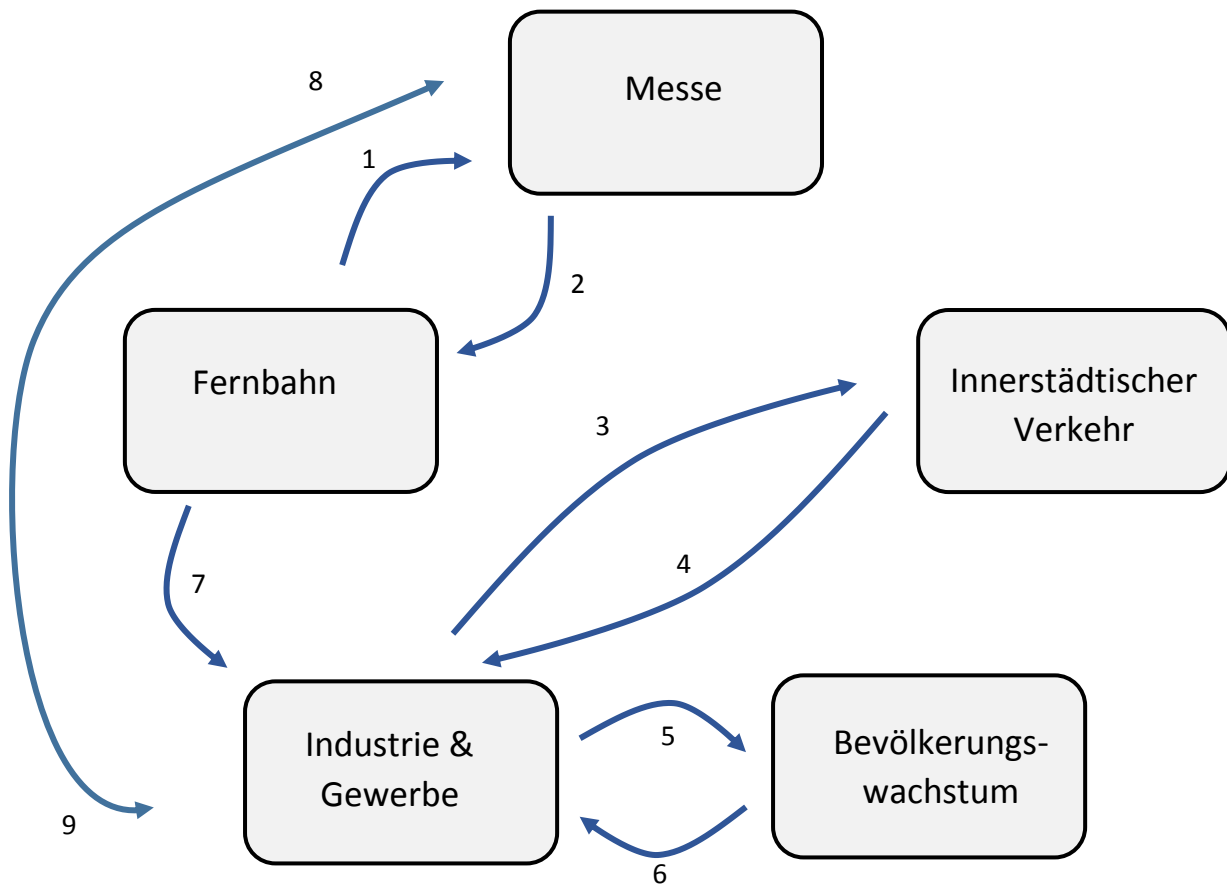
- Ausgleich von Lasten und Vorteilen

- 4) b. 1915: Fläche der Innenstadt entspricht rund 20 % der Gesamtfläche der Stadt Leipzig  
2016: Fläche der Innenstadt entspricht rund 6 % der Gesamtfläche der Stadt Leipzig



"Leipzig – Durch Vernetzung zum Wirtschaftsboom?" von Universität Leipzig (Constantin, Kühltau, Pape, Wickert) ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.

MIND MAP



1

2

3

4

5

6

7

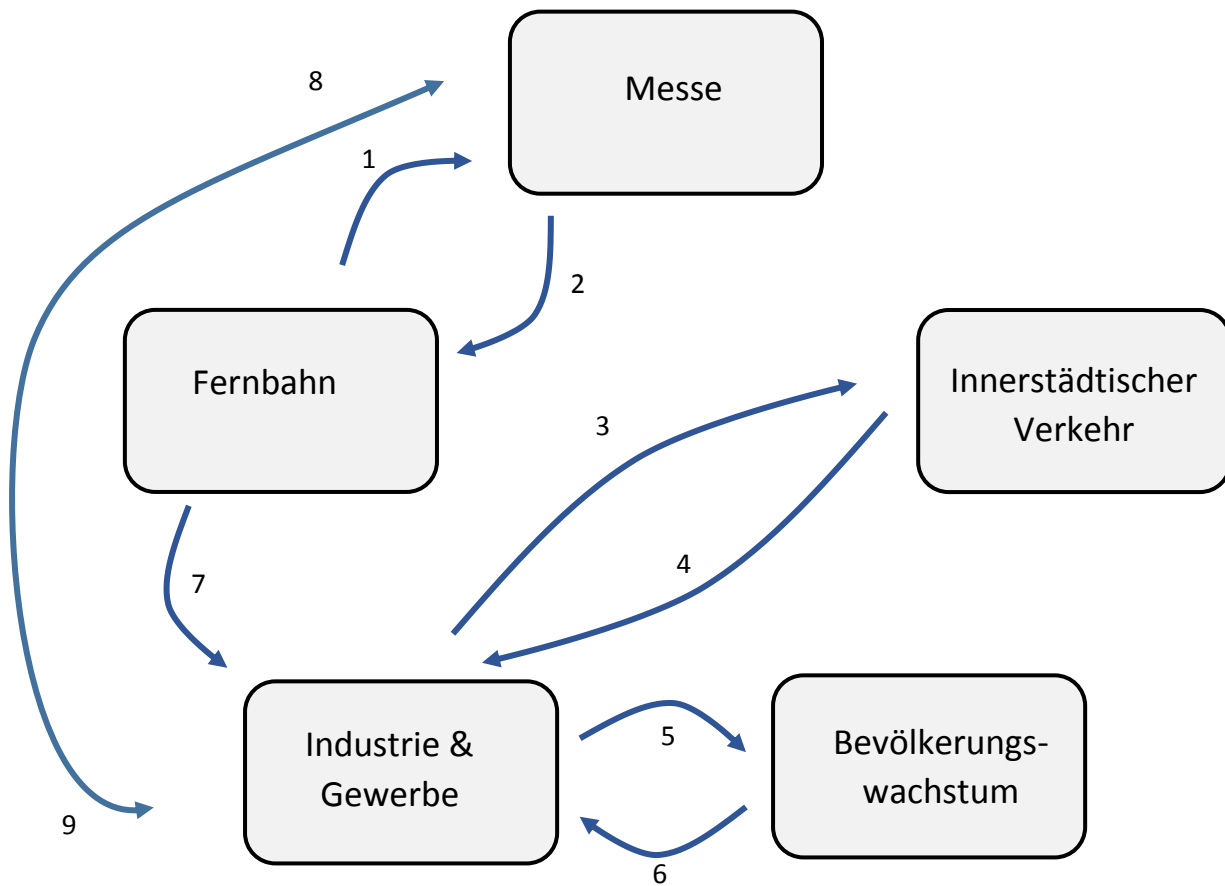
8

9





MIND MAP



- |   |   |
|---|---|
| 1 | Besucher & Händler                        |
| 2 | Grund zum Bau                             |
| 3 | Grund zum Bau                             |
| 4 | Transport von Waren, Rohstoffen, Personen |
| 5 | Arbeitsplätze                             |
| 6 | Arbeitskräfte                             |
| 7 | Transport von Waren                       |
| 8 | Waren, Art der Messe                      |
| 9 | Verkaufsplatz, Absatzmarkt                |



## Abschlussaufgabe

Rollenkärtchen:

<p><b>Gleisbauer</b>          Wohnt in Stötteritz und läuft täglich eine Stunde zur Arbeit          Arbeitet etwa 60 Stunden in der Woche          Hat Frau und drei Kinder, seine Frau verdient ein wenig Geld durch Heimarbeit dazu</p>
<p><b>Fabrikarbeiter/in</b>          Wohnt in Lindenau und arbeitet in den Karl-Heine-Werken          Musste schon als Kind in einer Fabrik arbeiten          Wohnt mit Familie in 1,5-Zimmer-Wohnung</p>
<p><b>Angestellte/r im Rathaus</b>          Hat sein/ihr eigenes Büro und arbeitet 38 Stunden in der Woche          Wohnt mit Ehepartner und zwei Kindern in einer 2-Zimmer-Wohnung mit großer Wohnküche</p>
<p><b>Messebesucher/in aus Dresden</b>          Kommt mit der Eisenbahn nach Leipzig          Ist Händler für Porzellanwaren          Auf dem Weg zur Mustermesse</p>
<p><b>Fahrkartenverkäufer/in in der Straßenbahn</b>          Junger Mensch, wohnt noch bei den Eltern          Arbeitet bei der Großen Leipziger Straßenbahn</p>

Aufgabe:

Zieht ein Rollenkärtchen. Schreibt das Gespräch weiter und entwickelt eine Diskussion über die Einflussfaktoren der Industrialisierung seit 1870 in Leipzig. Argumentiert für eure Rolle. Stellt euer Rollenspiel anschließend vor der Klasse vor. (GA, 20 min)

### ***Szene: an einer Straßenbahnhaltestelle in Leipzig im Jahre 1909***

*Ein Zeitungsjunge ruft immer wieder die Schlagzeile der Tageszeitung: „Universität feiert 500-Jahr-Feier. Lesen Sie alles über den Festablauf!“*

Messebesucher/in: Entschuldigen Sie, werter Herr, ob Sie mir sagen können, mit welcher Straßenbahn ich zum Mustermessepalast komme?

Fahrkartenverkäufer/in: Steigen Sie gleich in die nächste Bahn ein. Das macht dann zehn Pfennige.

Angestellte/r: Bei der Gelegenheit können Sie sich auch anschauen, wie es mit der Stadt vorgegangen ist.

Gleisbauer: ...

