



Suchergebnisse: Elektrifizierung

1883 – Das Cuvilliés-Theater wird als erste Bühne Deutschlands elektrifiziert

München-Graggenau * König Ludwig II. lässt das Cuvilliés-Theater als erste Bühne Deutschlands elektrifizieren.

1891 – Die Elektrifizierung der Trambahn in München wird diskutiert

München * Basierend auf den Erfahrungen August Ungerers wird die Elektrifizierung der Trambahn in München diskutiert. Doch die Münchner-Trambahn-AG lehnt diese Modernisierungsmaßnahme ab, da dazu Investitionen von mindestens vier Millionen Mark notwendig wären, die sich aber bis zum Konzessionsablauf am 1. Juli 1907 keinesfalls amortisieren würden. Die Voraussetzung für die Elektrifizierung wäre eine Konzessionsverlängerung.

25. Oktober 1897 – Die Stadt kontrolliert den Trambahn-Betrieb

25. Oktober 1897: München * Da im ersten Schritt nur die beiden Gemeindestrecken elektrifiziert worden sind und die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft auf eine Konzessionsverlängerung als Voraussetzung für die Elektrifizierung ihrer Strecken plädiert, kommt es zu einem neuen „Vertrag über die Umwandlung des Pferde- und Dampfbetriebes auf elektrischen Antrieb“. Mit dem Vertrag kontrolliert die Stadt die nur mehr formell private Trambahn-Aktiengesellschaft in Bauangelegenheiten und im Linienbetrieb. Zum städtischen Kontrollorgan des Betriebs hatte sich der Trambahn-Ausschuss herausgebildet, der im Jahr 1892 zur Aufsicht der zwei Gemeindestrecken als Verwaltungsrat eingerichtet worden war. Der Vertrag bedeutete aber auch, dass die Stadt die Kosten der Umstellung und Modernisierung zu übernehmen hatte.

Juli 1899 – Die Arbeiten für die Elektrifizierung sind abgeschlossen

München-Haidhausen * Die Arbeiten für die Elektrifizierung des Straßenbahn-Betriebs sind abgeschlossen. Die ehemalige Wagenhalle dient jetzt als Motorwagenhalle. Auf jedem der achtzehn Gleise ist Platz für zwei Motorwagen. Im Werkstättegebäude baut man die Schmiede zu einer Anhängewagenhalle um, in der vierzehn Wagen untergebracht werden können. Die



Schreinerei ist in zwei Räume aufgeteilt worden. In dem einen findet die neue Betriebshofwerkstätte ihre Unterkunft, in dem auf einem Gleis drei Motorwagen für Reparaturarbeiten stehen können. Der andere Raum dient als heizbare Abteilung zum Trocknen von drei Motorwagen. Das Erdgeschoss des Stallgebäudes wird zu einer Anhängewagenhalle umgebaut, in der dreißig Tramwagen untergebracht werden können. Sie hat über die Schlossstraße eine eigene Zufahrt. Über eine neu erbaute Schiebebühne im Hof können die Wagen auf zwölf Hallengleise verteilt werden. Das Trambahn-Depot in der Thierschstraße wird aufgelassen und das Areal zum Bau von Wohnhäusern an der Liebherrstraße verwendet. Mit der Elektrifizierung wird die Straßenbahn zum innerstädtischen Massenverkehrsmittel, das die Entstehung dezentraler Wohngebiete und damit das Flächenwachstum der Stadt fördert. Das erhöht andererseits das Verkehrsaufkommen und fordert den weiteren Linienausbau.

15. Juli 1900 – Die Dampftram stellt ihren Betrieb ein

München-Maxvorstadt - Nymphenburg * Die Dampftramway wird - noch kurz bevor die letzte Pferdetrambahn fährt - eingestellt. Die Elektrifizierung der Straßenbahn hat auch dieses Naherholungsgebiet erreicht.

15. August 1900 – Der Pferdebahn-Betrieb wird eingestellt

München * Die Pferdebahn wird mit einer Feier der Münchner Künstler- und Bürgerschaft in den Ruhestand verabschiedet. Damit ist die Elektrifizierung der Münchner Trambahn abgeschlossen. Doch eine Maschine, die weder von Pferden noch mit Dampf betrieben wird, ist vielen Münchnern unheimlich.

1910 – Die Staatsregierung bremst die Elektrifizierung

München-Englischer Garten - Hirschau * Aufgrund der zur Serienreife entwickelten neuen Maffei'schen Lokomotive mit Heißdampfmaschine verfolgt das Bayerische Verkehrsministerium die Elektrifizierung der Bahn mit wesentlich geringerem Nachdruck.