



Suchergebnisse: Fahrgast

12. August 1861 – Michael Zechmeisters dritte Pferde-Omnibus-Linie

München * Der Lohnkutscher Michael Zechmeister eröffnet seine dritte Linie. Sie führt vom Bahnhof über den Promenadeplatz, über die Theatiner- zur Maximilianstraße und endet an der Praterinsel. Von hier aus muss der Fahrgast den Weg nach Haidhausen zu Fuß zurücklegen.

21. Oktober 1876 – Münchens erste schienengebundene Pferdetrambahnlinie wird eröffnet

München * Münchens erste schienengebundene Pferdetrambahnlinie kann eröffnet werden. Schon am ersten Tag wird die Münchner Tramway Ed. Otlet von 5.092 Fahrgäste genutzt. Das sind weit mehr Straßenbahnbenutzer, als die Betreiberfirma zuvor erwartet hat. Damit beginnt der Siegeszug der Straßenbahn.

17. Dezember 1923 – Der Inflations-Spuk ist vorbei

München * Der Inflations-Spuk ist vorbei. Die Streckenkarte für zwei Teilstrecken der Straßenbahn kostet nur mehr 20 Rentenpfennig. Das bedeutet, dass der Tarif alleine im Jahr 1923 32 Mal erhöht worden ist, wobei auf die Monate Oktober und November dreizehn Erhöhungen fielen. Da die Inflation gerade den Mittelstand verarmen lässt, der aber zugleich die klassische Nutzerschicht der Trambahn darstellt, gehen die Fahrgastzahlen zurück. Viele Münchner können sich die Straßenbahn einfach nicht mehr leisten.

1932 – Ludwig Weinberger designet Dr. Joseph Fuchs' Bugatti Royale

München-Au * Ludwig Weinberger junior macht den Zwanzig-Mann-Betrieb in der Zeppelinstraße 41 in der Autowelt über Nacht berühmt. Der Nürnberger Modearzt Dr. Joseph Fuchs, der bereits auch einige Rennen mit kleineren Bugatti-Rennwagen gefahren ist, lässt in der Werkstatt in der Au sein Bugatti Royale-Fahrgestell (Typ 41) mit einer imposanten Karosserie versehen. Das Chassis 41-121 ist das erste Fahrgestell der Bugatti-Royale-Serie, das nur einen Aufbau erhält. Das Luxusauto erhält eine Cabriolet-Karosserie mit langer Motorhaube und knapp geschnittenem Fahrgastabteil. Das Auto wird mit einer schwarzen Lackierung, die auch die postgelb abgefassten Tür- und Seitenbänder aufweist, und hellem Verdeck ausgeliefert. Die Sitze werden



mit grobporigem Schweinsleder bezogen. Die Kühlermaske und die Stoßstangen sind verchromt. Drei Monate dauert die Herstellung der „Karosserie“, die etwa 7.000 RM kostet. Das Fahrgestell für das Auto der Luxusklasse war rund 75.000 RM teuer. Der Gesamtpreis entspricht dem Wert von mehr als acht Einfamilienhäusern.

30. Mai 1975 – Die letzte Straßenbahnfahrt mit einem Schaffner

München * Zum letzten Mal fährt eine Trambahn mit einem Schaffner im Wagen. Die letzte Schaffnerfahrt hat einen volksfestartigen Charakter. Die Fahrgäste stürmen die blumengeschmückte Tram der Linie 29, die um 18.18 Uhr vom Lorettoplatz aufbricht. Sonderfahrtscheine werden ausgegeben. Der letzte Schaffner war der 56-jährige Martin Gerum.

2015 – 160 Falschparker behindern die Weiterfahrt der Straßenbahn

München * Die Zahl der Falschparker, die die Weiterfahrt der Straßenbahn verhindern, hat sich auf 160 [2014: 197] reduziert. Die Münchner Verkehrsgesellschaft - MVG führt den Rückgang auf das warme Wetter zurück. „Bei Schneefall wären es erfahrungsgemäß noch einige mehr gewesen“. Durch den sich schnell bildenden Trambahn-Stau sind oft Hunderte Fahrgäste betroffen. Das Abschleppen der Fahrzeuge wird beschleunigt.
