



Suchergebnisse: Pferdebahn

Juli 1861 – Der New Yorker Ingenieur S. A. Beer will in München eine Pferdebahn betreiben

München * Der aus New York stammende Zivil-Ingenieur S. A. Beer sucht in München um eine Konzession für eine Pferdebahn nach. Doch der Münchner Magistrat ließ den Amerikaner abblitzen, weil die Sache für ihn zu wenig erprobt und er München schlichtweg für zu klein hält. Tatsächlich besteht München damals lediglich aus der Innenstadt, der zum ehemaligen Burgfrieden gehörenden Anna-Vorstadt, der Maxvorstadt, der Ludwigsvorstadt, der Isarvorstadt und den seit dem 1. Oktober 1854 eingemeindeten Vorstädten Haidhausen, Au und Giesing. Durch die Eingemeindung hat sich das Stadtgebiet Münchens zwar verdoppelt, doch das Areal entspricht mit seinen rund 3.200 Hektar gerade einmal zehn Prozent der heutigen Stadtfläche, die damals von 130.222 Menschen bewohnt wird. Außerdem, so lautete ein weiteres Argument des Stadt-Magistrats, hat ja der bürgerliche Lohnkutscher Michael Zechmeister gerade erst einen privaten fahrplanmäßigen Stellwagenverkehr eingerichtet.

September 1861 – Anfrage wegen einer Konzession für eine Pferdebahn

München - New York * Der aus New York stammende Zivil-Ingenieur S. A. Beer sucht in München um eine Konzession für eine Pferdebahn nach. Doch der Münchner Magistrat lässt den Amerikaner abblitzen, weil die Sache für ihn zu wenig erprobt und er München schlichtweg für zu klein hält. Tatsächlich besteht München damals lediglich aus der Innenstadt, der zum ehemaligen Burgfrieden gehörenden Anna-Vorstadt, der Maxvorstadt, der Ludwigsvorstadt, der Isarvorstadt und den seit dem 1. Oktober 1854 eingemeindeten Vorstädten Haidhausen, Au und Giesing. Durch die Eingemeindung hat sich das Stadtgebiet Münchens zwar verdoppelt. Doch dieses Stadtgebiet entspricht mit seinen rund 3.200 Hektar gerade einmal zehn Prozent der heutigen Stadtfläche, die damals von 130.222 Menschen bewohnt wird. Außerdem, so lautet ein weiteres Argument des Stadt-Magistrats, hat ja der bürgerliche Lohnkutscher Michael Zechmeister gerade einen privaten Stellwagenverkehr eingerichtet, der seine drei Groschenwagen fünfmal täglich die Strecke Centralbahnhof - Marienplatz - Tal - Lilienstraße - Mariahilfplatz anfahren lässt.

1868 – Der Magistrat ist gegen die Zulassung einer Pferdetrambahn



München * Der Magistrat spricht sich gegen die Zulassung einer Pferdetrambahn durch die Altstadt aus. Lediglich eine „Zirkelbahn“ - vom Hauptbahnhof über den Sendlinger-Tor-Platz zur Isar und zwei Stichlinien nach Nymphenburg und Schwabing - genehmigen die Stadtväter.

August 1871 – Ein Dutzend neuer Konzessionsgesuche

München * Der für das Königreich Bayern und das Deutsche Reich so erfolgreich verlaufene Krieg von 1870/71 gegen Frankreich lässt eine Kapitalschwemme und einen Konjunkturaufschwung erwarten, weshalb schon im Sommer 1871 fast ein Dutzend neuer Konzessionsgesuche für eine Pferdestraßenbahn vorliegen.

26. März 1876 – Ein Vorvertrag für die Pferdestraßenbahn wird geschlossen

München - Brüssel * Bürgermeister Alois von Erhardt schließt mit dem aus Brüssel stammenden Industriellen Edouard Otlet - vorbehaltlich der Genehmigung durch die beiden Ratskollegien - einen Vorvertrag ab. Dieser sieht eine Konzession auf dreißig Jahre vor. Edouard Otlet, der bereits zuvor in Prag und Wiesbaden erfolgreich Pferdebahnen aufgebaut hat, verpflichtet sich, auch in München ein weit gespanntes Linienkreuz zu errichten. Die West-Ost-Achse soll vom Nymphenburger Schlosspark über Neuhausen zum Stachus führen und sich dort verzweigen. Ein Nebenast soll über den Lenbachplatz zum Promenadeplatz und den dort gelegenen Hotels und Geschäften führen. Der Hauptast soll - die Altstadt umfahrend - über die Sonnenstraße den Sendlinger-Tor-Platz erreichen und von dort über den Gärtnerplatz zur Isarbrücke, weiter durch die Rosenheimer- und Weißenburger Straße und am damals noch Haidhauser Bahnhof genannten Ostbahnhof enden. Der Verlauf der Nord-Süd-Linie beginnt am Großen Wirt in Schwabing und führt weiter über die heutige Leopoldstraße zum Odeonsplatz, von dort über die Briener Straße zum Stachus, weiter zum Bahnhofsplatz und endet am Fuße der Theresienhöhe. Mit dieser Linienführung können die engen Altstadtstraßen geschickt umfahren werden. Außerdem soll die Pferdetram in einem zehnminütigen Abstand verkehren und Otlets Gesellschaft - für die Benutzung des städtischen Straßengrundes ein Prozent der Bruttoeinnahmen an die Stadtgemeinde abführen.

25. Februar 1878 – Die Münchner Pferdetrambahn geht faktisch in neue Hände über

München * Der belgische Unternehmer Edouard Otlet, vertraglich alleiniger Besitzer der Münchner Pferdebahn, gründet die „Société Anonyme des Tramways de Munich“ mit Sitz in



Brüssel und einer Vertretung in München. Damit geht die Münchner Pferdetrambahn faktisch in neue Hände über. Die Münchner Stadtväter vermuten, dass Otlet lediglich als Strohmännchen einer französischen Investorengruppe fungiert. Tatsächlich handelt es sich bei der Gesellschaft um eine Aktiengesellschaft mit einem Betriebskapital von fünf Millionen Franc, finanziert durch eine französische Kommanditgesellschaft. In der Münchner Stadtverwaltung stößt dieses Vorgehen auf deutliche Kritik – auch deshalb, weil die von Otlet eingesetzten Direktoren in München kaum Deutsch sprechen.

1880 – Es kommt zum Konflikt mit Edouard Otlet

München * Die „Société Anonyme des Tramways de Munich“ stellt einen deutschen Geschäftsführer ein. Doch die weitere Handlungsweise des Stadtmagistrats ist maßgeblich gesteuert von seiner Verärgerung über Otlets Geschäftsgebaren, aber auch von dem im gesamten Deutschen Reich aufkeimenden Nationalismus und der ständig wachsenden Erbfeindschafts-Hysterie gegenüber Frankreich. Hinzu kommt aber auch, dass die Münchner Stadträte nicht nur den Erfolg des Unternehmens erkannt haben, sondern darüber hinaus auch die sozialpolitische und stadtplanerische Bedeutung der Straßenbahn. Es kommt zum Konflikt mit Edouard Otlet mit der Folge, dass der Magistrat der belgisch-französischen Gesellschaft die Konzession versagt.

März 1882 – Die Trambahn AG darf die Pferdebahn konkurrenzlos betreiben

München * Die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft bekommt das Recht zugesichert, die Pferdebahn konkurrenzlos zu betreiben. Deshalb wird Michael Zechmeister - gegen eine Abfindung in Höhe von 15.000 Mark - im März 1882 verpflichtet, seine Omnibus-Linien zugunsten der schienengebundenen Pferdestraßenbahn einzustellen.

27. Juli 1882 – Die Neugründung einer Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft

München * Edouard Otlets Pferdebahn-Unternehmen agiert sehr erfolgreich und erwirtschaftet zwischen 1878 und 1882 jährlich einen Überschuss von 290.000 Mark, doch die Spannungen mit dem Magistrat haben sich verstärkt. Die Stadt München erzwingt die Auflösung der Brüsseler „Société Anonyme des Tramways de Munich“ und die Neugründung einer Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft. Das geschieht unter der Beteiligung des Privatbankiers und Löwenbrauerei-Mitbesitzers Baron Wilhelm von Flick, der zuvor bei Pariser Banken Aktien des



belgisches Unternehmen aufgekauft hat.

25. August 1882 – Die Trambahn-AG verpflichtet sich zum Bau von acht neuen Strecken

München * Die Gesellschafter der Münchner Trambahn AG sehen sich noch im Übernahmejahr gezwungen, ihr Betriebskapital durch die Herausgabe weiterer Aktien von zwei auf 3,3 Millionen Mark zu erhöhen. Die Aktiengesellschaft hat sich nämlich verpflichtet, zu den bestehenden drei Strecken acht neue zu bauen.

1883 – Vorgetäuschte Pannen für Stammkunden

München * Zur Schonung der Pferde darf mit den weiß-blau gestrichenen Trambahnwagen nur noch an den hierfür bestimmten Stellen gehalten werden. Das Fahrpersonal ermöglicht aber Stammkunden - durch vorgetäuschte Pannen - das Einsteigen vor ihrem Haus. Außer bei Zusammenstößen gibt es bei den Pferdebahnen keinerlei Betriebsbehinderungen. Bei Hindernissen im Gleis hebt man den Wagen aus den Schienen und fährt darum herum. Das Fahrpersonal der Pferdebahn rückt morgens mit dem Wagen aus- und spät abends wieder ein. Die Mittagspause wird durch vorzeitiges Ankommen und verspätetes Abfahren von der Endstation erreicht. Bei manchen Linien verlässt der Kutscher an einer nahe der Endhaltestelle gelegenen Wirtschaft den Wagen und lässt den Kondukteur alleine weiterfahren. Auf der Rückfahrt geht dann der Kondukteur zum Essen. Den Pferden kann jedoch eine zwölf- bis dreizehnstündige Dienstschrift nicht zugemutet werden. Sie werden daher alle zwei bis zweieinhalb Stunden ausgewechselt. In einer Schicht sind also sechs Pferde pro Wagen erforderlich. Nach fünf bis sechs Jahren sind die Pferde dienstuntauglich. Der Zeittakt der ersten Münchner Pferdetrambahn ist fast attraktiver als beim heutigen öffentlichen Nahverkehr. Außer mittags und abends verkehrt die Pferdebahn im Fünf-Minuten-Takt, die restliche Zeit zwischen 7:30 Uhr und 21:30 Uhr fährt die Bahn immerhin noch alle zehn Minuten. Das privatrechtlich organisierte Unternehmen orientiert ihren Linienausbau allerdings ausschließlich an den zu erwartenden Gewinnaussichten. Die Pferdebahn fährt daher nur in dicht besiedelte Stadtteile - und auch nur dorthin, wo Bürger leben, die sich eine Fahrt mit dem weiß und blau gestrichenen Wägelchen leisten können.

1. Juli 1886 – August Ungerers private elektrische Straßenbahn

Schwabing * Die erste elektrische Straßenbahn Münchens und die dritte auf der Welt verbindet -



ab dem 1. Juli 1886 bis zum Juni 1895 - die Endstation der Pferdebahn in Schwabing mit dem circa 750 Meter entfernten Ungererbad. Der Ingenieur und Besitzer des Schwabinger Würmbades, August Ungerer, errichtet und finanziert die Bahn auf eigene Kosten. Da das Ungererbad damals weit außerhalb der Stadt liegt, errichtet der Badbetreiber die Zubringer-Straßenbahn als Kundenservice für seine Badegäste. Die Bahn befördert pro Jahr rund 150.000 Fahrgäste.

1890 – Die Trambahn ist ein Beförderungsmittel für das Bürgertum

München * Die Trambahn ein Beförderungsmittel für das Bürgertum und noch kein Massenverkehrsmittel. Und das liegt nicht nur an den Verkehrszeiten der Pferdebahnen, die erst ab sieben Uhr fahren, während die Arbeiter in den Fabriken bereits seit sechs Uhr früh schuften. Die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft lehnt die Einführung einer Arbeiterfahrkarte mit der Argumentation ab, dass die Trambahn nicht für den Massenbetrieb eingerichtet ist. Ein Blick auf die Netzstruktur der Pferdebahn von 1890 zeigt folgendes Bild: Die vorwiegend bürgerlichen Stadtviertel Maxvorstadt, die Nymphenburger Straße, der Süden Schwabings und das Lehel weisen ein dichtes Netz mit drei Linien auf. In die Proletenviertel im Westend, Untersending, Au sowie Giesing führt jeweils nur eine Stichstrecke. Der Ostbahnhof - und damit Haidhausen - ist mit zwei Linien erschlossen.

1. November 1895 – Das Städtische Arbeitsamt München öffnet seine Pforten

München-Isarvorstadt * Das Städtische Arbeitsamt München öffnet seine Pforten für arbeitsuchende Münchnerinnen und Münchner. Die bayerische Hauptstadt übernimmt mit dieser Einrichtung im Bereich der kommunalen Arbeitsvermittlung - neben einigen Städten in Württemberg - eine Vorreiterrolle. Mit sieben Mitarbeitern beginnt die Arbeitsvermittlung von gewerblichen Arbeitern, Handlungsangestellten, Dienstboten, Tagelöhnern und Lehrlingen im Südpavillon auf der Kohleninsel. Das Arbeitsamt München bezieht den Südpavillon, ein von der Alten Isarkaserne etwas abgelegenes Gebäude: die Kleine Fuhrwesenkaserne, ein Dienstgebäude mit Schreibstuben. Das Amt nimmt das ganze Gebäude ein und verfügt über zwei Telefonanschlüsse mit den Rufnummern 49 und 85, doch der Standort für den Arbeitsnachweis wird auch von der Stadtverwaltung als nicht ideal eingestuft. Die Kohleninsel liegt zwar an einer Hauptverkehrsstraße, auf der die elektrische Straßenbahn fährt, doch aus entfernteren Stadtteilen, selbst vom Westend oder von Schwabing, muss man auf komplizierte Fahrverbindungen der Pferdebahn zurückgreifen. Die Abteilungen des Arbeitsamtes sind noch nicht nach Berufsgruppen unterteilt, sondern in eine männliche und eine weibliche Abteilung



gegliedert, was der damals gängigen Trennung von Männer- und Frauenberufen entspricht. Für beide Abteilungen gibt es getrennte Eingänge; auch die Arbeitgeber hatten ihren eigenen Zugang. Für die Arbeitsuchenden gestaltet sich die Stellensuche äußerst unkompliziert und Öffnungszeiten auch an Sonn- und Feiertagen zeugen von der kundenfreundlichen Grundeinstellung der neuen Arbeitsvermittlungs-Behörde. Der 124 Quadratmeter große Wartesaal der Männer kann nach Einschätzung der Verwaltung 200 bis 250 Personen fassen. Die drei Wartesäle für die Frauen befinden sich im ersten Obergeschoss. Hier hatte man Aufenthaltsräume für verschiedene Berufsgruppen eingerichtet. Der größte Warteraum war für das Privat-Personal vorgesehen, worunter man Köchinnen, Dienstmädchen usw. versteht. Ein weiterer Warteraum ist für Tagelöhnerinnen, der dritte für „wirtschaftliches und Ladenpersonal“ eingerichtet worden. Nach dem Ausfüllen eines Formulars mit der Bezeichnung „Stellengesuch“ im Warteraum muss der Arbeitnehmer sich gedulden, bis ihn ein Glockenzeichen zum Eintreten in den Schalterraum und zur Abgabe des Formblattes auffordert.

1896 – Die ältesten Münchner Filmaufnahmen entstehen

München-Kreuzviertel * Die ältesten Münchner Filmaufnahmen entstehen. Sie zeigen die Fahrt einer Pferdetrambahn am Promenadeplatz und am Maximiliansplatz.

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.

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.
