



Suchergebnisse: Pferdetrambahn

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.

November 1872 – Arnold Zenetti prüft die Pferdestraßenbahnen anderer Städte

Dresden - Hamburg - Wien * Der Magistrat schickt seinen Stadtbaurat Arnold Zenetti nach Dresden, Elberfeld, Hamburg, Berlin und Wien zur Besichtigung und Prüfung der dort verkehrenden Pferdestraßenbahnen. In seinem Gutachten befürwortet Zenetti den Bau einer zweigleisigen Münchner Pferdetrambahn, die auch die Altstadt durchziehen soll. Allerdings nur dort, wo die Straßen eine Mindestbreite von fünf Metern aufweisen.

Januar 1873 – Der Magistrat genehmigt den Bau einer „Pferdeeisenbahn“

München * Der wirtschaftliche Erfolg von Michael Zechmeisters „Pferdeomnibus-Linie“ überzeugt den Magistrat, weshalb er sich für den Aufbau einer schienengebundenen Pferdestraßenbahn ausspricht. Die Bedingung ist aber die Hinterlegung von 100.000 Gulden, „da man mit Aktiengesellschaften bisher schlechte Erfahrungen gemacht habe“.

Februar 1874 – Die Kgl. Polizeibehörde lehnt die Pferdestraßenbahn ab

München * Es dauert über ein Jahr, bis sich die Kgl. Polizeidirektion als genehmigende Aufsichtsbehörde zum Aufbau einer schienengebundenen Pferdestraßenbahn äußert. Sie lehnt die Pferdeeisenbahnlinie aus verkehrstechnischen Gründen ab, da sich in der Innenstadt „eine große Zahl von Industriellen niedergelassen habe, denen Tag für Tag große Quantitäten Waren auf umfangreichen Transportmitteln zugeführt werden, da ferner die Straßenkörper noch zu speziellen Verrichtungen, wie Holzmachen, Entleerung von Abortgruben, Beladen von Möbelwagen, ununterbrochen in Anspruch genommen werden müssen“.



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 Brienner Straße zum Stachus, weiter zum Bahnhofplatz 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.

23. Juni 1876 – Der endgültige Vertrag zum Betrieb einer Pferdetrambahn

München * Die Stadt und Edouard Otlet unterzeichnen den endgültigen Vertrag zum Betrieb einer Pferdetrambahn.

Juli 1876 – Die Gleisbauarbeiten für die Pferdetrambahnlinie beginnen

München-Kreuzviertel - München-Maxvorstadt * Die Gleisbauarbeiten für die erste Versuchsteilstrecke für Münchens erste schienengebundene Pferdetrambahnlinie - vom Promenadeplatz über den Stachus zur Nymphenburger Straße - beginnen. Sie endet an der Burgfriedensgrenze an der Maillingerstraße.

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.

22. Oktober 1876 – Das neue Verkehrsmittel wird positiv angenommen

München * „Auf dem Promenadeplatz hatte sich eine speziell geladene Gesellschaft eingefunden. Es rollten sieben mit sehr hübschen, mutigen Pferden bespannte elegante Waggons heran. Signalpfeifen der sechs in blauer Uniform gekleideten Kondukteurs ertönten und die Fahrt begann. In ca. 20 Minuten hatte der Zug sein Ziel, die Endstation Burgfrieden an der Nymphenburgerstraße, erreicht“, heißt es im Bericht der „Münchner Neuesten Nachrichten“. Trotz anfänglicher Probleme wird das neue Verkehrsmittel von den Münchner äußerst positiv angenommen. Edouard Otlets Unternehmen schafft für München 49 „geschlossene Waggons mit zwei offenen Plattformen an jeder Seite“ an. Gebremst wird das Gefährt vom Wagenführer per Fuß mit einer einfachen Hebelbremse. Als jedoch bei einer Probefahrt ein Wagen auf dem abschüssigen Rosenheimer Berg beim Gasteig nicht zum Stehen kommt, sondern einfach weiter rutscht, wird die Fertigungsfirma zum Einbau einer Spindelbremse verpflichtet. Die weiß-blau gestrichenen Trambahnwagen sind mit bequem gepolsterten Sitzen ausgestattet. Für Kinder ist in den Waggons eigens eine Messlatte angebracht, da sie bei einer Körpergröße unter einem Meter - in Begleitung eines Erwachsenen - kostenlos mitfahren können. Haltestellen gibt es zwar, aber jeder steigt ein und aus, wo es ihm passt. Eine Münchner Zeitung berichtet: „Ein weiterer Übelstand ist das leider viel zu wenig kontrollierte Absteigen. Es wird vielen Mitfahrenden geradezu angst und bange, wenn jemand Anstalten zum Absteigen macht. Ohne große Ausnahme geschieht dies immer in entgegengesetzter Fahrtrichtung, und ... bums, da liegen sie im Kot.“

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.

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.

3. Juli 1889 – Die Wandgemälde von Robert von Langer werden in letzter Minute gerettet

München-Haidhausen * Kurz vor dem Abriss des ehemaligen Langer-Schlössls in der Äußeren-Wiener-Straße (heute Einsteinstraße 28) erkennt der Chemiker Adolf Keim den Wert und die Unersetzbarkeit der Wandgemälde von Robert von Langer. Da aber die Stadt kein Geld zur Abnahme und Übertragung der Gemälde an einen geeigneteren Ort hat, finanziert Adolf Keim die Verlagerung der Fresken aus seiner eigenen Tasche. Selbst die Zusage der Landeshauptstadt München, die Finanzierung von fotografischen Aufnahmen der Fresken für Dokumentationszwecke zu übernehmen, lassen die Verantwortlichen auch wieder fallen. So werden die Wandgemälde - privat finanziert - in die Städtische Handelsschule an der Herrnstraße übertragen, wo sie im Zweiten Weltkrieg endgültig zerstört werden.



3. Juli 1889 – Ein Pferdestraßenbahn-Betriebshof wird errichtet

München-Haidhausen * Die Verwaltung der Landeshauptstadt München kauft von der Münchner-Kindl-Brauerei das Anwesen des Schloßwirths, das an der Stelle des ehemaligen Langerschloßs steht. Die Wirtschaft wird abgerissen und an seiner Stelle ein Pferdestraßenbahn-Betriebshof errichtet. Der im Münchner Volksmund seit altersher als Depot bezeichnete Betriebshof entsteht auf einem 4.800 Quadratmeter großen Areal. Es beherbergt ein dreistöckiges Wohngebäude mit Bureaux, eine zweistöckige Etagenstallung für 180 Pferde mit einer Rampe zum Obergeschoss, eine achtzehngleisige Wagenhalle für vierundfünfzig Trambahnwagen mit dem darüber befindlichen Hafer-, Heu- und Strohmagazin und ein zweistöckiges Werkstättegebäude mit einer Schreinerei und einer Schlosserei im Parterre sowie einer Lackiererei und einer Sattlerei im ersten Stock. Die Wagen können mit einem Aufzug in die letztgenannten Werkstätten hochgezogen werden. Außerdem ermöglicht eine besondere Durchfahrt im Werkstättegebäude das Ein- und Ausrücken der Trambahnwagen.

1. Oktober 1890 – Das Pferdestraßenbahn-Depot wird eingeweiht

München-Haidhausen * Das Pferdestraßenbahn-Depot an der Äußeren-Wiener-Straße (heute: Einsteinstraße 28) kann feierlich eingeweiht werden.

1896 – Die ältesten Münchner Filmaufnahmen entstehen

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

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.

27. Oktober 1988 – Die Strecke für die U 4/5 wird eröffnet



München-Haidhausen * Die Strecke für die U 4/5 wird eröffnet. Gleichzeitig wird der U-Bahnhof Max-Weber-Platz in Betrieb genommen. Im Untergeschoss wird ein nachgebauter Pferdetrambahnwagen aufgestellt.
