



Suchergebnisse: Straßenbahn

1852 – In New York fährt die weltweit erste Straßenbahn

New York * In New York fährt die weltweit erste Straßenbahn.

16. Juni 1861 – Mit dem „Groschenwagen“ durch die Stadt

München * Der bürgerliche Lohnkutscher Michael Zechmeister richtet einen privaten, fahrplanmäßigen, schienenungebundenen Stellwagenverkehr ein. Damit möchte der Lohnkutscher, wie er selbst formuliert, „einem längst gefühlten Bedürfnis unserer Residenzstadt“ nachkommen. Seine drei sogenannten „Groschenwagen“ verkehren fünfmal täglich auf der Strecke Zentralbahnhof – Marienplatz – Tal – Lilienstraße – Mariahilfplatz. Giesing und Haidhausen - aber auch die anderen Vorstädte - werden nicht angefahren. Mit seinem Stadtomnibus ermöglicht Michael Zechmeister erstmals den innerstädtischen Transport größerer Personengruppen. Dennoch bleibt die Nachfrage zunächst gering. Ein Grund dafür ist die niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit der Pferdeomnibusse, die kaum über der eines Fußgängers liegt. Das Angebot dient daher eher dem Komfort als einer schnelleren Fortbewegung. Hinzu kommen die hohen Fahrpreise: Eine Fahrt kostet sechs Kreuzer und damit etwa doppelt so viel wie ein Brot. Für die ärmeren Bevölkerungsschichten ist der Omnibus deshalb kaum erschwinglich. Die wohlhabende Oberschicht hingegen bevorzugt weiterhin Fiaker oder eigene Kutschen. Die erste Betriebszeit des Zechmeister'schen Omnibus dauert lediglich von 1861 bis 1863.

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.

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.

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 Burgfriede 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.

1863 – Michael Zechmeisters schienenunabhängiges Verkehrsmittel ist am Ende

München - München-Au * Die erste Betriebszeit des von Michael Zechmeister eingerichteten, schienenunabhängigen Verkehrsmittels dauert lediglich von 1861 bis 1863. Während dieser Zeit werden drei Linien eingerichtet. Dabei erreicht die klassische Strecke den Mariahilfplatz und damit das Herz der Au. Giesing und Haidhausen - aber auch die anderen Vorstädte - werden nicht angefahren.



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.

2. Januar 1869 – Michael Zechmeisters neues Stadtomnibusnetz

München * Der Lohnkutscher Michael Zechmeister startet einen neuen Versuch und schickt seine schienenunabhängigen, pferdebetriebenen, auf eisenbereiften Holzrädern laufenden Wagen auf die Straßen der bayerischen Haupt- und Residenzstadt. Das Stadtomnibusnetz besteht jetzt aus fünf Linien mit Umsteigebetrieb, wobei auf die weitere Anbindung der Au verzichtet wird. Auch Haidhausen und Giesing sind noch nicht in das Verkehrsnetz einbezogen worden. Die klassische Strecke geht jetzt vom Zentralbahnhof zur Ludwigsbrücke.

1870 – Der Zechmeister'sche Pferde-Omnibus ist wirtschaftlich erfolgreich

München * Die Strecke des Zechmeister'schen Pferde-Omnibus vom Zentralbahnhof zur Ludwigsbrücke wird in der Zeit von 8:00 Uhr bis 20:30 Uhr im 20-Minuten-Takt befahren. Auf Drängen der Polizei müssen die Linien beschildert und nummeriert werden, bei Dunkelheit farbige Lampen die Richtung anzeigen. Der Tarif beträgt nur mehr drei Kreuzer. Es gibt bunte Fahrscheine, die sogar schon mit einem Reklameaufdruck versehen sind. Da die Nachfrage inzwischen angestiegen ist, kann das Unternehmen auf einen wirtschaftlichen Erfolg hoffen. Das Zechmeister'sche Streckennetz wird in der Folgezeit ständig erweitert. Bei Unrentabilität werden Streckenabschnitte aber auch wieder eingestellt oder nur mehr zu besonderen Anlässen angefahren. So verkehrten bestimmte Sonderwagen nur während des Oktoberfestes oder fahren nach Nymphenburg.

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.



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.“

1877 – Eine Durchfahrt für die Trambahn durch das Alte Rathaus

München-Graggenau * Um eine Durchfahrt durch das Alte Rathaus für die Trambahn zu schaffen, wird die breite Treppe und der Pranger des Stadtgerichts beseitigt.

1878 – Das Zechmeister'sche Streckennetz wird ausgeweitet

München * In der Zeit von 1878 bis 1880 wird das Zechmeister'sche Streckennetz auch auf Haidhausen und zum Mariahilfplatz ausgeweitet. Die Betriebszeit ist von 7:30 Uhr morgens bis 19:30 Uhr abends. Die klassische Linie 1 verkehrt alle sechs Minuten, die anderen Linien in einem zeitlichen Abstand von zwölf Minuten. Der Fahrpreis ist inzwischen allerdings auf zehn Pfennige festgelegt worden.

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 Strohmann 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.

1881 – In Lichterfelde fährt eine elektrische Straßenbahn

Lichterfelde * Eine weitere technische Neuerung zeichnet sich am Horizont ab: die Elektrizität. In Lichterfelde bei Berlin fährt nun eine elektrische Straßenbahn. Doch während in Deutschland die staatliche Obrigkeit die Verbreitung der Elektrischen wegen der unästhetischen Oberleitungen vielfach blockiert, entwickeln amerikanische Ingenieure die elektrische Straßenbahn zur Serienreife.

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 belgischen Unternehmens 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.

9. Juni 1883 – Die erste Dampftrambahn Süddeutschlands fährt nach Nymphenburg

München-Maxvorstadt - Nymphenburg * Die erste Dampftrambahn Süddeutschlands fährt vom Stiglmaierplatz nach Nymphenburg. Die mit schwefelfreiem Koks beheizte Lok rast mit acht Stundenkilometern bis zur Notburgastraße und endete vor Hoch's Sommerkeller. Der Fuhrpark umfasste sieben Lokomotiven. An Sonn- und Feiertagen fährt die Dampftramway alle 15 Minuten.

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.

17. April 1887 – Die neue Anfangshaltestelle der Dampftrambahn

München-Maxvorstadt * Die Anfangshaltestelle mit großem Wartesalon der Dampftrambahn ist nun an der Brienner Straße.

1888 – Das Aktienkapital der Trambahn-AG wird angehoben

München * Das Aktienkapital der Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft wird auf 3,7 Millionen Mark angehoben.

1889 – Die Stadt München kauft das ehemalige Langer-Schlössl



München-Haidhausen * Die Stadt München kauft das ehemalige Langer-Schlössl und lässt es abreißen, um dafür ein Verwaltungsgebäude, Stallungen, Wagenhallen sowie Werkstätten für Trambahnzwecke zu erstellen. In letzter Minute 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 Langerschlößls 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 Werkstattegebäude 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 Werkstattegebäude das Ein- und Ausrücken der Trambahnwagen.

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, Untersendling, Au sowie Giesing führt jeweils nur eine Stichstrecke. Der Ostbahnhof - und damit Haidhausen - ist mit zwei Linien erschlossen.

27. April 1890 – Beinahe ein Unfall zwischen Dampftrambahn und Hofkutsche

München-Maxvorstadt * Prinzregent Luitpold ist schlecht auf die Dampftrambahn zu sprechen, da nur mit Mühe ein Zusammenprall mit einer Hofkutsche vermieden werden kann.

30. September 1890 – Das Aktienkapital der Trambahn-AG wird erneut angehoben

München * Das Aktienkapital der Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft wird auf vier Millionen Mark angehoben.

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.

1891 – Die Münchner Trambahn AG zwischen Ausbaupflicht und Gewinninteressen

München * Die Münchner Aktiengesellschaft sieht sich nicht mehr in der Lage, das ihr auferlegte Bauprogramm zu erfüllen. Zwar sind seit 1882 sechs der acht zugesagten Streckenverlegungen ausgeführt worden, doch das Flächenwachstum der Stadt erfordert eine großzügige Erweiterung des Schienennetzes. Die Trambahn AG will die notwendigen Kapitalien aber nur dann investieren, wenn die Stadtverwaltung die Konzessionsdauer erheblich verlängert. Außerdem plant das privatrechtlich organisierte Unternehmen ausschließlich nach der zu erwartenden Ertragslage.

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.

1891 – Die Straßenbahn eröffnet dem Magistrat neue Chancen

München * München wächst immer weiter. Zwischen 1850 und 1900 ist die Stadt von 100.000 auf eine halbe Million angewachsen. Nach Haidhausen, Giesing und der Au, 1854, sind im Jahr 1864 Ramersdorf, 1877 Sendling sowie 1890 Neuhausen und Schwabing eingemeindet worden. Die Einbeziehung Bogenhausens in das Stadtgebiet steht zum 1. Januar 1892 an. Die Straßenbahn eröffnet dem Magistrat die Chance, Einrichtungen für die Allgemeinheit - Vergnügungs- und Erholungseinrichtungen, aber auch Friedhöfe - am Stadtrand anzulegen. Dort sind die Bodenpreise noch niedrig und das Gelände noch wenig bebaut. Damit die Bevölkerung diese Angebote akzeptiert, sind entsprechende Verkehrsanbindungen notwendig.

1891 – Elektrischer Probetrieb auf den Gemeindelinien

München * Nach Verhandlungen beschließt der Magistrat die probeweise Einführung eines elektrischen Trambahn-Betriebs auf den beiden Gemeindelinien. Dem Beschluss folgen langwierige Verhandlungen mit allen einschlägigen Behörden sowie den Haus- und Grundbesitzern und auch dem Kgl. Staatsministerium des Kgl. Hauses und des Äußeren. Diese geben ihre „Allerhöchste Genehmigung“ nur mit dem Vorbehalt, dass sie jederzeit die „Umstellung des Oberleitungs- auf Akkumulatorenbetrieb“ verlangen dürfen.

17. Februar 1892 – Der Bau von zwei Gemeindelinien

München * Die Münchner Trambahn-AG wird unter die Kontrolle der Stadt gebracht. Gleichzeitig beginnt man mit dem Bau von zwei Gemeindelinien. Zur Aufsicht der zwei Gemeindestrecken wird vom Magistrat ein Trambahn-Ausschuss als Verwaltungsrat gebildet.

1. April 1892 – Die Betriebszeiten der Trambahn werden ausgeweitet

München * Die Betriebszeiten der Trambahn werden von 5:30 Uhr bis 23 Uhr ausgeweitet.



1895 – Die Trambahn AG will keine Strecke ins Arbeiterviertel

München-Neuhausen * Die Münchner Trambahn AG weigert sich, eine Strecke durch die von Arbeitern bewohnte Arnulfstraße zu legen, weil diese ohnehin nicht damit fahren würden.

1895 – Im Sinne der Sozialdemokratie

München * Die Inbetriebnahme der elektrischen Trambahn ist auch im Sinne der immer stärker werdenden Sozialdemokratischen Partei, die die Kommunalisierung der Versorgungsbetriebe der Stadt fordert. Damit sind auch die Verkehrsbetriebe und die Straßenbeleuchtung gemeint, die nach ihrer Auffassung der „Privatausbeutung zu entziehen“ waren. Entgegen dem wirtschaftsliberalen Kurs der Stadtgemeinde-Kollegien wollen die Münchner Sozialdemokraten die Zerschlagung der Monopole. Das vor allem deshalb, weil sie in der Straßenbahn ein volksnahes und preisgünstiges Verkehrsmittel sehen.

März 1895 – Fahrleitungen für die elektrische Trambahn werden aufgehängt

München * Zwischen März und Juni 1895 werden die Fahrleitungen für die elektrische Trambahn aufgehängt.

23. Juni 1895 – Die Eröffnungsfahrt der ersten städtischen elektrischen Trambahn

München * Nachdem das Personal geschult worden ist, findet die Eröffnungsfahrt der ersten städtischen elektrischen Trambahn statt.

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.

1897 – Einsprüche gegen die „Verdrahtung des einmaligen Münchner Stadtbildes“

München * Die Münchner Künstlerschaft erhebt erbitterte Einsprüche gegen die „Verdrahtung des einmaligen Münchner Stadtbildes“. Eine Entschliebung, die unter anderem von Franz von Lenbach und den Gebrüdern von Seidl unterschrieben worden ist, fordert das definitive Verbot von Oberleitungen. Auf „Allerhöchsten Wunsch“ hin wird in der Ludwigstraße ab der Galeriestraße eine Oberleitung nur provisorisch und widerruflich angebracht und bis zur Erfindung eines geeigneten Systems genehmigt. Eine Oberleitung in der Briener Straße und am Odeonsplatz hält man für unverträglich.



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.

Juni 1898 – Der Straßenbahnbetrieb wird auf Elektrizität umgestellt

München-Haidhausen * Der gesamte Straßenbahnbetrieb wird auf Elektrizität umgestellt. Umbauarbeiten werden notwendig, die sich aber beim Depot an der Äußeren-Wiener-Straße [= Einsteinstraße 28] - im Gegensatz zu anderen Betriebshöfen - in Grenzen halten. Die Arbeiten beginnen im Juni 1898.

April 1899 – Aus dem Hafer- und Heumagazin werden Büros

München-Haidhausen * Das künftig überflüssig werdende Hafer- und Heumagazin über der Motorwagenhalle wird zu neuen Bureau-Lokalitäten für die Straßenbahn-Direktion umgebaut.

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 Werkstattegebäude 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.

17. September 1899 – Die neuen Büros der Straßenbahn-Direktion können bezogen werden

München-Haidhausen * Die neuen Bureau-Lokalitäten für die Straßenbahn-Direktion im ehemaligen Hafer- und Heumagazin können bezogen werden.

1900 – Die Trambahnritzenreinigungsdame

München * Eine weitere Frauengestalt wird stadtbildprägend: die „Trambahnschienen-Putzerin. Obgleich ihr Tagwerk sie an die Scholle, d. h. an die Schiene bannt, trägt sie doch ein hoffnungsfroh grünes Hütel über dem sturmharten Antlitz, gerade als wolle sie uns weismachen: ‚Ich komme vom Gebirge her!‘ Über die andern Äußerlichkeiten will ich lieber schweigen. Wer sie nicht gesehen hat, kann sich auch kein Bild von ihr machen“, schreibt Carry Brachvogel.

Februar 1900 – Sechs Akku-Loks werden angeschafft

München * Im Jahr 1899 werden sechs Akku-Loks angeschafft, die ab Februar 1900 bis März 1906 zwischen dem Schiller-Denkmal und dem Odeonsplatz ihre Schleppdienste verrichteten.

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.

1904 – Billig ist die Fahrt mit der Straßenbahn nicht

München * Ein billiges Vergnügen ist die Fahrt mit der Straßenbahn nicht. Mit dem eingeführten Teilstreckentarif kostet die Fahrt zwischen zehn und zwanzig Pfennigen. Das lässt viele Arbeiterinnen und Arbeiter überlegen, ob sie dieses Verkehrsmittel auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit überhaupt benutzen sollten.

1906 – Weitere Umbauarbeiten im Haidhauser Straßenbahn-Betriebshof

München-Haidhausen * Das erhöhte Verkehrsaufkommen erfordert weitere Umbauarbeiten im Haidhauser Straßenbahn-Betriebshof. So muss die Beiwagenhalle verkleinert werden, um Platz für die Automobil-Omnibusse der Linie Marienplatz - Odeonsplatz zu schaffen.

1906 – München hat die geringste Straßenbahn-Verkehrsdichte

München * Die Zeit der Münchner Trambahn Aktiengesellschaft nähert sich langsam ihrem Ende, da die Stadt - aufgrund der sich abzeichnenden veränderten politischen Verhältnisse - eine Verlängerung des Vertrages ablehnt. Das aber auch deshalb, weil München im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten die geringste Straßenbahn-Verkehrsdichte aufweist. So treffen hier im Jahr 1904 auf 10.000 Einwohner lediglich 0,97 Kilometer Tramstrecke, während es in Hamburg 1,89 und in Dresden sogar 3,09 Kilometer sind.

11. Dezember 1906 – 14 Trambahnlinien verkehren in München

München * Ein völlig neuer Trambahn-Netzfahrplan tritt in Kraft. Er umfasst insgesamt vierzehn, ausschließlich mit elektrischer Energie betriebener Linien. Weitere Teilstrecken kommen noch hinzu.

1. Juli 1907 – Die Straßenbahn wird ein städtisches Unternehmen



München * Der Vertrag zwischen der Stadt und der Münchner Trambahn Aktiengesellschaft läuft endgültig aus. Das Unternehmen wird nun als Städtische Straßenbahn von der Gemeinde selbst betrieben.

1. Juli 1907 – Die Straßenbahn-Direktion braucht neue Büroräume

München-Haidhausen * Die Straßenbahn-Direktion braucht neue Büroräume, die in der ehemaligen Lackiererei - im ersten Stock des Werkstättegebäudes - eingerichtet werden.

1913 – Zusätzliche Direktionsbüros statt Dienstwohnungen

München-Haidhausen * Um zusätzliche Direktionsbüros in der Straßenbahn-Direktion zu schaffen, müssen die Dienstwohnungen im Wohngebäude umgebaut werden.

1. August 1914 – Ein radikal eingeschränkter Kriegsfahrplan

Berlin * Nachdem Kaiser Wilhelm II. am 1. August 1914 um 17 Uhr für den nächsten Tag die Mobilmachung ausgerufen hat, bedeutet das den Beginn des Ersten Weltkriegs. Die Folge sind Masseneinberufungen, die natürlich auch das männliche Personal der Städtischen Straßenbahnen betreffen. Dadurch ist ein planmäßiger Fahrbetrieb nicht mehr aufrecht zu erhalten. Ein radikal eingeschränkter Kriegsfahrplan ist das Ergebnis und zugleich der erste spürbare Einschnitt für die Zivilbevölkerung.

3. August 1914 – Arbeitskräfte-Mangel zu Kriegsbeginn

München * Der Krieg hat viele und einschneidende Auswirkungen: Von der Löwenbrauerei werden 300 Mitarbeiter zum Kriegsdienst eingezogen. Das Residenztheater muss ihren Spielbetrieb einstellen, weil zu viel Personal eingezogen worden ist. Das Metzgerhandwerk und die städtischen Straßenbahnen suchen händeringend Arbeitskräfte. Die Firma Kustermann muss ihre Filiale am Stachus schließen, um wenigstens den Betrieb im Hauptgeschäft aufrecht zu erhalten.

9. August 1914 – Das lärmende Treiben in den Straßen ist einem feierlichen Ernst gewichen



München * In der Münchner Stadtchronik wird festgestellt, dass das „ärmende Treiben in den Straßen einem feierlichen Ernst gewichen sei. Auf den Straßen wird es ruhiger. Der Autoverkehr ist nahezu zum Erliegen gekommen. Wer Benzin kaufen will, braucht einen Erlaubnisschein des Stellvertretenden Generalkommandos. Vor dem Hauptbahnhof und am Stachus warten nur mehr wenige Taxis auf Kundschaft. Die Straßenbahnen fahren nun mehr bis 23 Uhr.

14. August 1914 – Die ersten Verwundeten kommen am Münchner Hauptbahnhof an

München-Ludwigsvorstadt * Zwei Wochen nach Kriegsbeginn kommen die ersten Verwundeten am Münchner Hauptbahnhof an. Von dort werden die verwundeten Soldaten mit umgebauten ehemaligen Sommerwagen der Trambahn in die verschiedenen Krankenhäuser und Lazarette gebracht. Die Lazarette sind über die ganze Stadt verteilt.

22. August 1914 – Stets überfüllte Straßenbahnwagons

München * Der „Münchner Stadtanzeiger“ berichtet Folgendes: „Der verkürzte Straßenbahnbetrieb macht sich stark fühlbar. Auch tagsüber sind infolge der größeren Wagenabstände die Wagen stets überfüllt. Das Einstellen von Frauen als Schaffner wurde seitens des Magistrats abgelehnt, weil man ein Überangebot an arbeitslosen Männern hat.“ Das ist freilich noch zu einer Zeit, als die deutsche Bevölkerung ernsthaft daran glaubt, dass der Krieg bis Weihnachten 1914 beendet ist.

September 1915 – Frauen als Trambahn-Schaffnerinnen eingestellt

München * Erstmals werden Frauen als Trambahn-Schaffnerinnen eingestellt. Die jungen, in fescle Uniformen gekleideten Damen heitern das Straßenbild während der Kriegszeiten noch eher auf.

1916 – Eine Fahrerschule wird in der Straßenbahn-Direktion eingerichtet

München-Haidhausen * Die Anhängewagenhalle in der Straßenbahn-Direktion wird nochmals verkleinert, da man den Platz für eine Fahrerschule braucht.



1917 – Schon wieder neue Büroräume für die Straßenbahn-Direktion

München-Haidhausen * Die Lagerräume im ersten Stock der Straßenbahn-Direktion werden in Büroräume umgebaut. Das Lager kommt in das Erdgeschoss und verkleinert dadurch die Beiwagenhalle erneut.

1918 – Schon bald ist der Betriebshof wieder zu klein

München-Haidhausen * Durch zwei weitere Verbindungsgänge in der Straßenbahn-Direktion kann man in jeden Gebäudeteil gelangen, ohne den ersten Stock verlassen zu müssen. Doch schon bald ist der Betriebshof, der inzwischen die Nummer „2“ erhalten hat, wieder zu klein und den technischen Anforderungen nicht mehr gewachsen.

31. Januar 1918 – Szenen wie im Bürgerkrieg

Berlin * In Berlin spielen sich Szenen wie in einem Bürgerkrieg ab. Polizei und Militär durchbrechen Straßensperren, Schüsse fallen. Militante Arbeiter werfen Steine und bewaffnen sich mit Stöcken und Knüppeln. Sie werfen Straßenbahnen um und bauen Barrikaden. Es gibt viele Verletzte und mehrere Tote.

Dezember 1918 – Die revolutionäre Regierung versucht einen Neuaufbau des Straßenbahnbetriebs

München * Nach dem kriegsbedingten Verfall der Münchner Straßenbahn versucht die neue revolutionäre Regierung einen Neuaufbau. Doch der Kohle- und Strommangel zwingt immer wieder zu empfindlichen Einschränkungen.

3. Dezember 1918 – Der Straßenbahnbetrieb wird eingestellt

München * Wegen der Kohlenknappheit wird der Straßenbahnbetrieb eingestellt.

19. Februar 1919 – Gegen 16 Uhr beginnt der sogenannte Lotter-Putsch

München * Gegen 16 Uhr beginnt in München der sogenannte Lotter-Putsch, an dem sich rund



600 bewaffnete, überwiegend bayerische Soldaten beteiligen, die am 15. Februar aus Wilhelmshaven kommend hier eingetroffen sind. Die Putschisten unter Führung des Obermatrosen Conrad Lotter schlagen gleichzeitig an drei Stellen zu: Sie besetzen das Telegraphenamt am Hauptbahnhof, verhaften zur gleichen Zeit den Stadtkommandanten Oskar Dürr und den Polizeipräsidenten Josef Staimer in ihren Dienststellen und wollen in das vom Rätekongress besetzte Landtagsgebäude in der Prannerstraße eindringen. Außerdem wollen sie Kurt Eisner festnehmen und in die Tschechoslowakei abschieben. Während die putschenden Matrosen die beiden ersten Aktionen erfolgreich durchführen können, werden sie im Landtag von der Landtagswache mit Maschinengewehrfeuer vertrieben. Die Festnahme von Kurt Eisner verhindert der Landessoldatenrat Richard Scheid. Die Münchner Bevölkerung hält die Putschisten fälschlich für preußische Spartakisten. Es kommt am Bahnhofplatz zu einer kurzen Schießerei, bei dem der Straßenbahnfahrer Franz Stangl durch einen Kopfschuss ums Leben kommt. Gegen 17:30 Uhr ziehen sich die putschenden Matrosen zurück. Conrad Lotter wird verhaftet.

19. Februar 1919 – Erste Pläne für eine U-Bahn-Linie

München * Zwei Tage vor der Ermordung des Freistaat-Bayern-Gründers Kurt Eisner, legt ein Dr. Helmreich im Namen der Berliner Siemenswerke der Münchner Öffentlichkeit den Plan einer Nord-Süd- und einer Ost-West-U-Bahnlinie vor. Doch es ist noch zu früh. Der Plan wird erst im Jahr 1937 wieder aufgegriffen.

21. Februar 1919 – Der Zentralrat nimmt seine Arbeit auf

München-Kreuzviertel * Gleich nach seiner Ernennung nimmt der Zentralrat seine Arbeit auf. Der von der USPD spontan ausgerufene Generalstreik wird bestätigt, alle Geschäfte und Vergnügungsstätten werden für drei Tage geschlossen, der Zug- und Straßenbahnverkehr wird eingestellt, eine nächtliche Ausgangssperre wird erlassen und der Belagerungszustand über München verhängt, und damit Raub, Plünderung und Diebstahl unter Todesstrafe gestellt.

März 1919 – 770 Straßenbahn-Schaffnerinnen

München * Die Zahl der Straßenbahn-Schaffnerinnen erhöht sich bis März 1919 auf 770. Doch das war's dann auch.



April 1919 – Eine neue Straßenbahnstrecke nach Milbertshofen eröffnet

München-Milbertshofen * Mit der Verlängerung der Tram nach Milbertshofen wird eine neue Straßenbahnstrecke in Betrieb genommen.

1. April 1919 – Die Straßenbahn-Schaffnerinnen werden wieder ausgestellt

München * Die Straßenbahn-Schaffnerinnen werden wieder ausgestellt, da die vom Heeresdienst entlassenen Fahrbeamten zurückgekehrt sind.

3. April 1919 – Protestversammlung der Erwerbslosen

München-Au * Die Erwerbslosen protestieren in einer Versammlung im Münchner-Kindl-Keller gegen die Preissteigerungen von Brennmaterial und die am 1. April vorgenommene Erhöhung der Straßenbahn-Fahrpreise. Sie stellen weitreichende Forderungen an die Regierung Hoffmann. Sollten ihre Forderungen nicht erfüllt werden, „so wären die Erwerbslosen Münchens zur Selbsthilfe gezwungen“.

19. April 1919 – Der Straßenbahnbetrieb wird wieder aufgenommen

München * Karsamstag: Die Stadtverwaltung darf nach über fünftägiger zwangsweiser Stilllegung den Straßenbahnbetrieb wieder aufnehmen. Damit sollen Einnahmen sichergestellt werden.

2. Mai 1919 – Frühmorgentliche Gefechte in Haidhausen

München-Haidhausen * Um 8 Uhr früh kommt es Johannisplatz und am Straßenbahn-Depot an der Einstein-/Seeriederstraße zu Gefechten.

2. Mai 1919 – Eine Denunziationswelle setzt ein

München * Eine Denunziationswelle setzt ein. Das für politische Straftaten zuständige Stand- und Volksgericht am Mariahilfplatz hat Hochkonjunktur. Da wird so manche offene Rechnung beglichen. Beispiel: Der Straßenbahnschaffner Alois Bosch gerät mit seinem Nachbarn in Streit.



Daraufhin geht dieser zur Polizei und behauptet, Bosch hätte am 2. Mai auf heranrückende Truppen geschossen. Obwohl er seine Aussage später widerruft, wird der Straßenbahner wegen Mitgliedschaft in der Roten Armee zu zwei Wochen Haft verurteilt. Wegen dieser Vorstrafe wird Bosch von seinem Arbeitgeber, der Stadt München, entlassen.

7. Mai 1919 – Das Leben in München normalisiert sich wieder

München * Der Straßenbahnbetrieb, der Eisenbahn-Personenverkehr und der Fernsprechkverkehr haben vollumfänglich ihren Betrieb wieder aufgenommen. Auch die Münchner Börse ist wieder eröffnet.

8. November 1919 – Festversammlungen zum Jahrestag der Revolution

München * Aus Anlass des Jahrestages der Revolution beschließen die sozialistischen Betriebsräte eine völlige Arbeitsruhe und Einstellung des Straßenbahnbetriebs. SPD und USPD veranstalten mehrere Festversammlungen. Am Nachmittag dieses ohne jeden Zwischenfall verlaufenden Tages findet am Ostfriedhof eine Totenfeier statt.

1922 – Die Inflation und die Straßenbahn

München * Die Inflation, die durch die Kriegsfinanzierungspolitik des Kaiserreichs verschuldet und von der Weimarer Republik zur Dämpfung der Arbeitslosigkeit fortgeführt worden ist, bringt das Münchner Verkehrsunternehmen an den Rand des Erträglichen. Weitere Streckenausbauten und dringend notwendige Neubeschaffungen im Wagenpark können nicht realisiert werden. Die Anpassung der Tarife hechelte der Geldentwertung hinterher. Alleine im Jahr 1922 gibt es 13 Tarifierhöhungen. Kosten zwei Teilstrecken am 1. März noch 1,50 Mark, so erhöht sich der Preis bis zum 31. Dezember auf 70 Mark. Doch dann geht's erst richtig los.

23. Januar 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet 100 Mark

München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt bei 100 Mark.

29. Juni 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet 1.500 Mark



München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt bei 1.500 Mark.

22. September 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet eine Million

München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt bereits bei einer Million.

3. November 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet 1,5 Milliarden Mark

München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt bei 1,5 Milliarden Mark.

10. November 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet 8 Milliarden Mark

München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt, einen Tag nach der Niederschlagung des Hitler-Putsches, bei 8 Milliarden Mark.

29. November 1923 – Das Straßenbahn-Ticket kostet 200 Milliarden Mark

München * Der Fahrpreis für die Trambahn liegt bei 200 Milliarden Mark. Da die Taschen der Schaffner die Papiergeldstöße nicht mehr fassen können, stellt man auf die Plattformen Körbe, in denen die im Tagesverlauf schon wieder abgewerteten Papiergeldpacken untergebracht werden.

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.

1925 – Der Straßenbahn-Betriebshof 2 an der Seeriederstraße



München-Haidhausen * Auf dem alten Gronimus-Anwesen an der Kirchen-/Ecke Seeriederstraße entsteht der Straßenbahn-Betriebshof 2.

15. September 1926 – Die Straßenbahnlinie 31 nach Berg am Laim wird eröffnet

München-Berg am Laim * Die Straßenbahnlinie 31 nach Berg am Laim wird eröffnet. Die Wendeschleife ist in der Baumkirchner Straße.

1. Dezember 1926 – Der Betriebshof bei der Straßenbahn-Direktion wird aufgelassen

München-Haidhausen * Die ab dem Jahr 1925 beschafften Trambahn-Wagen haben auf dem Gelände der Straßenbahn-Direktion in Haidhausen überhaupt keinen Platz mehr. Die Folge sind unwirtschaftliche Leerfahrten zu anderen Betriebshöfen. Man lässt deshalb den Betriebshof auf und beginnt sofort mit dem Einbau von Büroräumen für die Direktion und einer neuen Fahrerschule in der Motorwagenhalle.

1. Dezember 1926 – Der Betriebshof bei der Straßenbahn-Direktion wird aufgelassen

München-Haidhausen * Die ab dem Jahr 1925 beschafften Trambahn-Wagen haben auf dem Gelände der Straßenbahn-Direktion in Haidhausen überhaupt keinen Platz mehr. Die Folge sind unwirtschaftliche Leerfahrten zu anderen Betriebshöfen. Man lässt deshalb den Betriebshof auf und beginnt sofort mit dem Einbau von Büroräumen für die Direktion und einer neuen Fahrerschule in der Motorwagenhalle.

Juli 1928 – Die „Zamperl-Demo“ gegen das Hundeverbot in Straßenbahnen

München * Eine „Zamperl-Demo“ findet statt, an der 6.000 Menschen - und Hunde - teilnehmen. Die Aktion gegen das Hundeverbot in Straßenbahnen hat Erfolg. Die Zamperl dürfen seither zum Kinderpreis mitgenommen werden.

Februar 1933 – Die Straßenbahn wird vernachlässigt

München * Die Zeit des Nationalsozialismus bringt für die Münchner Straßenbahn keine allzu



großen Zuwächse, da die Nazis mehr auf das Auto und weniger auf den städtischen Nahverkehr setzen. Selbst die von den braunen Machthabern geförderten Reichskleinhaussiedlungen und GWG-Bauten bleiben ohne Straßenbahnanbindung. Dafür stehen Prachtstraßen-Planungen im Mittelpunkt. Untergrundbahnen sollen die Innenstadt mit dem Hauptbahnhof und dem Umland verknüpfen.

26. August 1939 – Das männliche Trambahn-Personal wird zur Wehrmacht eingezogen

München * Knapp eine Woche vor dem offiziellen Kriegsbeginn wird das männliche Trambahn-Personal zur Wehrmacht eingezogen. Das führt zu einem deutlich eingeschränkten Fahrbetrieb.

1. Oktober 1939 – Schaffnerinnen für die fehlenden Männer

München * Die Münchner Verkehrsbetriebe setzen - wie bereits im Ersten Weltkrieg - Schaffnerinnen für die fehlenden Männer ein.

13. September 1941 – Straßenbahn-Nutzungsverbot für Juden

München * Die Rassenpolitik der Nazis macht selbst vor der Straßenbahn nicht halt. Juden dürfen die öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr benutzen und die sogenannten Ostarbeiter müssen ihren Sitzplatz in der Trambahn für die deutschen „Herrenmenschen“ frei machen.

19. Oktober 1944 – Der „Rasende Gauleiter“ durch München

München * Die erste Hilfsbahn mit Feldbahngleisen durch München geht in Betrieb. Die Münchnerinnen und Münchner bezeichnen dieses Gefährt schlicht als den „Rasenden Gauleiter“.

November 1944 – Die Innenstadt ist für Straßenbahnen nicht mehr befahrbar

München * Durch die Bombardements ist die Innenstadt für Straßenbahnen nicht mehr befahrbar.



30. April 1945 – 6.000 Bombentote, 82.000 zerstörte Wohnungen, 5 Millionen Kubikmeter Schutt

München * Die „Befreiung Münchens“. Amerikanische Truppen marschieren in der bayerischen Landeshauptstadt ein. Die Situation der Münchner folgendermaßen dar: Es gibt mehr als 6.000 Bombentote. 82.000 zerstörte Wohnungen. 5 Millionen Kubikmeter Schutt mit einem Gesamtgewicht von 7 Millionen Tonnen. In 9 Stadtbezirken sind mehr als die Hälfte der Häuser zerstört. Hunderttausende Münchnerinnen und Münchner sind obdachlos. Die Münchner Straßen sind von 3.500 Bombeneinschlägen verwüstet. Die Gas-, Wasser-, Strom- und Telefonleitungen sind unterbrochen. 90 Prozent der Bahnanlagen sind zerstört. Die Münchner Straßenbahn ist die am schwersten beschädigte in allen drei Westzonen.

Mai 1945 – Bei der Schutträumung haben die Verkehrswege Vorrang

München * Bei der Schutträumung haben die Verkehrswege Vorrang, sodass bereits erste Straßenbahnen ihren Betrieb wieder aufnehmen können. Die ersten Straßen werden von kriegsgefangenen deutschen Soldaten freigelegt. Diese werden unterstützt von NSDAP-Mitgliedern, die von den US-Besatzern zur Mitarbeit gezwungen werden. Ohne ihre Mithilfe bekommen sie keine Marken für Lebensmittel. Das Münchner Stadtarchiv zählt nicht mehr als 1.500 Menschen, die sich in nennenswertem Umfang am Schutträumen beteiligt haben. Davon waren etwa 1.300 Männer und 200 Frauen. Von diesen waren wiederum 90 Prozent zuvor in nationalsozialistischen Organisationen tätig gewesen.

27. Oktober 1946 – Wie aus Trambahnfrust ein Klassiker entsteht

München * Ferdinand Weisheitinger, besser bekannt als Weiß Ferdl, wird im Rahmen seines Entnazifizierungsverfahrens von einer Spruchkammer in München als „Mitläufer“ eingestuft und muss einen Sühnebetrag von 2.000 Reichsmark zahlen. Auch sein Auto wird konfisziert. Dadurch ist er gezwungen, von seinem Wohnort Solln zum Platzl mit der Straßenbahn zu fahren. Die Enge und die Leute sind ihm ein Gräuel, weshalb ihm in einem ärztlichen Attest „eine gewisse Angstneurose im öffentlichen Verkehr“ diagnostiziert, und „die Zuteilung eines Pkws dringend befürwortet“ wird. In dieser Zeit entsteht „Ein Wagen von der Linie 8“, als eine Erinnerung an seine leidigen Trambahnfahrten.

1959 – Die Poststraßenbahn bedient auch das Postamt 1



München * Die bis zum Jahr 1959 verkehrende Poststraßenbahn bedient auch das Postamt 1.

12. Februar 1962 – Die ersten schaffnerlosen Triebwagen

München * Die ersten schaffnerlosen Triebwagen verkehren. Allerdings zunächst „nur für Inhaber von Sichtkarten oder gültigen, entwerteten Umsteigefahrscheinen“.

1964 – Frauen können Straßenbahn-Fahrerinnen werden

München * Mit strengen Auflagen erlauben die Regierung von Oberbayern als Aufsichtsbehörde und das Gewerbeamt den Einsatz von Frauen als Straßenbahn-Fahrerinnen.

1965 – Die ersten Fahrkarten-Automaten

München * Die ersten Fahrkarten-Automaten in Straßenbahnwagen sind in Betrieb.

Februar 1965 – Die ersten Frauen kommen auf Straßenbahnen zum Fahreinsatz

München * Die ersten ausgebildeten Damen kommen auf Straßenbahnen zum Fahreinsatz. Der Grund für diese Maßnahme liegt jedoch nicht in der Öffnung eines Männerberufs für Frauen, sondern basiert auf einem katastrophalen Personalmangel.

2. Januar 1967 – Straßenbahn-Triebwagen ohne Schaffner

München * Alle Triebwagen der Straßenbahn sind auf „schaffnerlosen Betrieb mit Selbstentwertung“ umgestellt.

1969 – Die Straßenbahn fährt über den Weißenburg Platz

München-Haidhausen * Während der Zeit des S-Bahn-Baus fahren die Straßenbahn-Linien 19, 29 und 39 über die Lothringer Straße und den Weißenburger Platz.



17. Mai 1970 – Schafflerlos ist des Schaffners Los

München * Die Linie 9 verkehrt völlig schaffnerlos.

25. Oktober 1970 – Der Automat verdrängt den Schaffner

München * Auch die Linien 19 und 29 sind jetzt schaffnerlos.

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.

8. November 1976 – Die Gedenktafel für Kurt Eisner wird am Promenadeplatz enthüllt

München-Kreuzviertel * Die Gedenktafel für Kurt Eisner wird am Promenadeplatz, einige Meter vom Tatort entfernt, auf einer vorwiegend von Hundehaltern beachteten Fläche zwischen den Trambahngleisen und dem Bürgersteig, in den Rasen einzulassen und an diesem Tag enthüllt. Die Stelle wird von vielen als skandalös empfunden, da die Gedenkplatte an dieser Stelle ganz stark an ein „Marterl“ für ein Unfallopfer der Straßenbahnlinie 19 erinnert. Die Inschrift der Gedenkplatte lautet: „Zur Erinnerung an den Bayerischen Ministerpräsidenten Kurt Eisner, der am 21. Februar 1919 vor dem Montgelas-Palais ermordet wurde.“ Sie liegt bis zum 25. April 2005 an dieser Stelle.

2002 – Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH - MVG zieht nach Moosach

München-Haidhausen - München-Moosach * Die ehemalige Direktion der Münchner Verkehrsbetriebe, die spätere Münchner Verkehrsgesellschaft mbH - MVG, residiert in den Räumen der Einsteinstraße 28 von 1927 bis zu ihrem Umzug nach Moosach in den Jahren 2002/03. Danach steht der Gebäudekomplex leer.



2007 – Kunst in der ehemaligen Straßenbahn-Direktion

2007: München-Haidhausen * In die Räume des ehemaligen Trambahndepots in der Einsteinstraße 28 werden für das Haidhauser Künstlerprojekt „OBACHT!“ einige Tage lang genutzt. Daraus entsteht die Idee, die Räume des Hauses nicht nur für eine vorübergehende Ausstellung, sondern für Künstler-Ateliers einzurichten. Ebenso schnell finden sich einige Kunstschaaffende, die in den noch brauchbaren Zimmern ohne Heizung und Wasser ihre Künstlerwerkstätten einrichten. So gründet sich das 19-köpfige „Künstlerkollektiv 1Stein28“. Einige Bürogemeinschaften, aber auch Start-up-Unternehmen kommen schließlich noch hinzu.

Juni 2011 – Die Volkshochschule soll in die ehemalige Straßenbahn-Direktion

München-Haidhausen * Die Münchner Volkshochschule MVHS soll in der ehemaligen Straßenbahn-Direktion in der Einsteinstraße 28 ein zweites Standbein für die Aus- und Weiterbildung neben dem Gasteig und den bereits bestehenden Stadtteilzentren erhalten - die Künstler müssen dann halt ausziehen. In einem europaweiten Architektenwettbewerb werden Ideen entwickelt, wie die Münchner Volkshochschule das knapp 3.700 Quadratmeter große Gelände nahe dem Max-Weber-Platz am sinnvollsten nutzen kann.

Januar 2012 – Die Planungen für die Volkshochschule werden präsentiert

München-Haidhausen * Die Entwürfe der zwanzig am Wettbewerb für die Münchner Volkshochschule beteiligten Architekturbüros werden der Bevölkerung öffentlich zugänglich gemacht und diskutiert.

November 2012 – Das Haidhauser „Künstlerkollektiv 1Stein28“ verabschiedet sich

München-Haidhausen * Für das Haidhauser „Künstlerkollektiv 1Stein28“ endet das Gastspiel im Gebäude der ehemaligen Straßenbahn-Direktion in der Einsteinstraße 28. Mit einer letzten Ausstellung verabschieden sie sich von Haidhausen. Ausstellungen, Konzerte und Lesungen haben hier stattgefunden und belebten nicht nur das zuvor leer stehende Haus, sondern auch das ganze Viertel. Das alte Gebäude, das im Besitz des städtischen Referats für Bildung und Sport ist, soll im darauf folgenden Frühjahr abgerissen werden und Platz machen für einen Neubau.



2013 – 177 Falschparker behindern die Weiterfahrt der Straßenbahn

München * 177 Falschparker behindern die Weiterfahrt der Straßenbahn.

2013 – 177 Falschparker behindern die Weiterfahrt der Straßenbahn

München * 177 Falschparker behindern die Weiterfahrt der Straßenbahn.

2014 – 197 Falschparker verhindern die Weiterfahrt der Straßenbahn

München * 197 Falschparker, zwanzig mehr als im Vorjahr, verhindern die Weiterfahrt der Straßenbahn.

2014 – 197 Falschparker verhindern die Weiterfahrt der Straßenbahn

München * 197 Falschparker, zwanzig mehr als im Vorjahr, verhindern die Weiterfahrt der Straßenbahn.

August 2014 – Abriss und Modernisierung für die Volkshochschule

München-Haidhausen * Die Sanierungsarbeiten an den historischen und denkmalgeschützten Gebäuden an der Einsteinstraße 28, die früher der Sitz der Direktion der Münchner Verkehrsbetriebe waren, beginnen. Die dahinter liegenden alten Gemäuer wurden abgerissen und durch einen modernen Neubau zur Schlossstraße hin ersetzt. Das Haus soll vor allem zweckmäßig sein und Platz für siebzig Unterrichtsräume und andere Einrichtungen bieten.

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.



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.

11. Dezember 2016 – Trambahn-Linie 19 bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert

München-Haidhausen - München-Berg am Laim - München-Steinhausen * Die Trambahn-Linie 19 wird bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert. Die 2,7 Kilometer lange Strecke hat sechs neue Stationen erhalten.
