



Suchergebnisse: Streckennetz

1853 – Eine Eisenbahnstrecke zum Starnberger See

München - Starnberg * Der weitere Ausbau des Eisenbahn-Streckennetzes wird angegangen. Ulrich Himbsel, der ehemalige Baudirektor der München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft, beginnt, trotz der anfänglich auftretenden Probleme mit der Finanzierung, mit dem Streckenbau zu dem „an Naturschönheiten so reichen Starnberger See“. Die Linie zweigt hinter Pasing nach Süden ab und erfreut sich beim „gebirgssinnigen Münchner Publikum“ bald großer Beliebtheit.

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.

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.

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.

1920 – Die Bayerische Staatsbahn wird vom Reich übernommen

Berlin * Die Bayerische Staatsbahn wird vom Reich übernommen. Ihr Streckennetz umfasst mehr als 8.500 Kilometer, auf dem etwa 2.400 Lokomotiven, 5.000 Personen- und 64.000 Güterwaggons bewegt werden.
