



Suchergebnisse: Trambahn

1852 – In New York fährt die weltweit erste Straßenbahn

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

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 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 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.

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 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.



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 – Die Pferde-Trambahn fährt über den Weißenburger Platz

München-Haidhausen * Von 1878 bis 1889 fährt die Pferde-Trambahn über den Weißenburger Platz.

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 Strohhalm 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.

23. August 1883 – Die Direktion der Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft

München-Lehel * Die Direktion der Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft kommt zunächst provisorisch im Café Metropol am Frauenplatz unter, bis sie am 23. August 1883 in dem neu errichteten Betriebshof an der Fabrikstraße, der heutigen Thierschstraße, eine neue Heimat findet.

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 – 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 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 Werkstättengebäude 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, Untersending, 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.

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 Entschließung, 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 Brienner 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 Werkstättengebäude 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.

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.

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.

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 fesche Uniformen gekleideten Damen heitern das Straßenbild während der Kriegszeiten noch eher auf.

10. November 1918 – Mehr Katzenjammer als Rausch

München-Kreuzviertel * Erzbischof Michael von Faulhaber notiert in sein Tagebuch: „Schon am dritten Tag ist die Stimmung mehr Katzenjammer als Rausch. In den Trambahnen schimpfen sie bereits, wie mir von Ohrenzeugen versichert wird, ebenso über die neue Regierung wie vor acht Tagen über die alte. [...] Man hört, in der ersten Nacht in Geheimsitzung habe Eisner gefordert, sofort mit aller Schärfe gegen die Pfaffen, Auer aber habe sehr energisch gesprochen, jetzt alles beim Alten zu lassen (und besonders von den Feldgeistlichen gesprochen. [...]) Ich sage es heute wiederholt [...]: Es sei ja gar nicht damit zu rechnen, dass eine Gegenrevolution komme, die nicht mehr das Königshaus zurück brächte, sondern nur eine größere Verwirrung stifte, und namentlich noch viel Blut koste. Jetzt muss alles zusammen helfen, um Ruhe und Ordnung zu halten.“



Dezember 1918 – Die revolutionäre Regierung versucht einen Neuaufbau des Straßenbahnverkehrs

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.

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.

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 wöchentliche Fleischration wird herabgesetzt

München * Die bayerische Landeshauptstadt liegt unter einer Schneedecke von 40 Zentimetern.

Die Arbeitslosenquote liegt konstant bei über 30.000, die Kohlenvorräte sind aufgebraucht, die Energiezufuhr stockt, der Preis für einen Trambahn-Fahrschein wird von 15 auf 20 Pfennige erhöht, die Versorgung der Bevölkerung mit Fleisch ist nicht mehr gewährleistet, weil sich immer mehr Bauern weigern, in die von Unruhe erfüllte Stadt zu fahren. Die wöchentliche Fleischration wird von 300 Gramm auf 250 Gramm herabgesetzt. Schwerstarbeiter erhalten auch weiterhin eine Zulage von 120 Gramm Wurst. Was blüht ist der Schwarzmarkt. Die Waren gibt's dort im Überfluss, aber halt zu entsprechend hohen Preisen. Der neu ernannte Staatskommissar für Ernährungswesen, Johann Wutzelhofer vom Bayerischen Bauernbund- BBB, stellt sein



Programm vor. nbsp;nbsp;

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“.

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.



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 Reichskleinhauassiedlungen 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 – Die Elefantenkuh „Lelabati“ räumt die Thalkirchner Brücke

München-Giesing * Am Ende der Nazi-Herrschaft unternehmen Wehrmachtsangehörige den hilflosen Versuch, die amerikanischen Truppen am Weiterzug zu hindern, indem sie die Thalkirchner Brücke mit einem Trambahnwagen blockieren, um so den Vormarsch der amerikanischen Truppen zu verhindern. Sie können aber nicht mit der Muskelkraft der Elefantenkuh „Lelabati“ aus dem Tierpark Hellabrunn rechnen. Die afrikanische Elefantendame zieht den Wagen ohne Probleme von der Brücke. Nach der Entfernung der Barriere können die Amis mit ihren Panzern und Militärfahrzeugen weiterziehen, ohne dass es dort kurz vor



Kriegsende einen Schusswechsel gibt.

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.

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.

17. Mai 1970 – Schaffnerlos 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.

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.

11. Dezember 2005 – Die Trambahnhaltestelle Bundesfinanzhof

München-Bogenhausen * Die Trambahnhaltestelle Törringstraße wird in Bundesfinanzhof umbenannt. Damit wird ein in der Öffentlichkeit weitgehend unbekanntes höchstes Gericht Deutschlands zumindest örtlich sichtbar gemacht.

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 Kunschtchaffende, 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.

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.

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.

11. Dezember 2016 – Trambahn-Linie 25 bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert

München-Haidhausen - München-Berg am Laim - München-Steinhausen * Die Trambahn-Linie 25 wird bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert. Die 2,7 Kilometer lange Strecke hat sechs neue Stationen erhalten.
