



Suchergebnisse: Trambahn AG

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.

1888 – Das Aktienkapital der Trambahn-AG wird angehoben

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

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.

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

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

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.



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.

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.

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.

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.

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.
