



Suchergebnisse: Tramway

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 Waggonn 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 Waggonn 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 Waggonn eigens eine Messlatte angebracht, da sie bei einer Körpergröße unter einem Meter - in Begleitung eines Erwachsenen - kostenlos mitfahren können. Haltestellen gibt es zwar, aber jeder steigt ein und aus, wo es ihm passt. Eine Münchner Zeitung berichtet: „Ein weiterer Übelstand ist das leider viel zu wenig kontrollierte Absteigen. Es wird vielen Mitfahrenden geradezu angst und bange, wenn jemand Anstalten zum Absteigen macht. Ohne große Ausnahme geschieht dies immer in entgegengesetzter Fahrtrichtung, und ... bums, da liegen sie im Kot.“

25. Februar 1878 – Die Münchner Pferdetrambahn geht faktisch in neue Hände über

München * Der belgische Unternehmer Edouard Otlet, vertraglich alleiniger Besitzer der



Münchner Pferdebahn, gründet die „Société Anonyme des Tramways de Munich“ mit Sitz in Brüssel und einer Vertretung in München. Damit geht die Münchner Pferdetrambahn faktisch in neue Hände über. Die Münchner Stadtväter vermuten, dass Otlet lediglich als 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.

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.

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.

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.
