Trambahn? Braucht's ned. Oder?

Der Magistrat sagt Nein, die Polizei verzögert, der „Groschenwagen“ fährt wie eine Schnecke – und die Fahrt können sich erst mal nur Betuchte leisten. Warum es fast 40 Jahre dauert, bis die Tram ein Verkehrsmittel für alle Münchner wird

Von Rudi Hartbrunner



16.6.1888: Am Isartor wird die „Tal-Linie“ der Pferde-Trambahn eröffnet, die fährt schon auf Schienen. Fotos: Archiv Hartbrunner (Bilder nachcoloriert)

Dass die Münchner Trambahn gerade 150 Jahre alt geworden ist *(AZ berichtete)*, ist ein Anlass zur Bewunderung. Sie befördert viele Menschen auf wenig Straßenraum, fährt elektrisch und macht unabhängig vom eigenen Auto. Wer mit ihr unterwegs ist, braucht am Ziel keinen Parkplatz. Und bekommt die Stadt vor dem Fenster gleich dazu geliefert.

So selbstverständlich kann eine großartige Erfindung sein.

Dabei hielt München dieses Verkehrsmittel zunächst für überflüssig. Als der deutsch-amerikanische Ingenieur und Erfinder S. A. Beer 1861 eine Pferdebahn vorschlug, sah der Magistrat keinen Bedarf und lehnte sein Pionierprojekt ab. München hatte rund 130.000 Einwohner, vieles war zu Fuß erreichbar.

> **Eine Fahrt kostete so viel wie ein Brot**

Außerdem gab es gerade ein neues Angebot: Der Lohnkutscher Michael Zechmeister ließ seine „Groschenwagen“ nach Fahrplan durch die Stadt rollen.

Doch diese Pferdeomnibusse steckten zwischen zwei Welten fest. Für ärmere Münchner waren sie zu teuer: Eine Fahrt kostete sechs Kreuzer, etwa doppelt so viel wie ein Brot. Wohlhabende bevorzugten Mietkutschen oder eigene Gespanne.

Viel Zeit gewann man ohnehin nicht, die Wagen waren kaum schneller als Fußgänger. Schon 1863 gab Zechmeister auf, fünf Jahre später wagte er einen neuen Anlauf.

Mit dem Wachstum der Stadt wurden die Wege länger. Wohngebiete mussten mit Arbeitsstätten, Bahnhöfen und dem Zentrum verbunden werden. Trotzdem dauerte es Jahre, bis die Pferdetrambahn fahren durfte. Die Behörden fürchteten Platzprobleme: Auf den Straßen wurden Waren angeliefert, Brennholz zerkleinert und Möbelwagen beladen.

Erst der Brüsseler Unternehmer Edouard Otlet brachte das Projekt zur Ausführung. Am 21. Oktober 1876 standen sieben weißblau lackierte Wagen am Promenadeplatz bereit. Die erste Strecke führte über Stachus, Hauptbahnhof und Stiglmaierplatz zur heutigen Maillingerstraße.

Jeder Wagen bot 24 Fahrgästen Platz, zwölf davon konnten sitzen. Bereits am Eröffnungstag wurden 5092 Menschen befördert. Kinder unter einem Meter Körpergröße durften in Begleitung eines Erwachsenen kostenlos mitfahren.

Die Münchner nahmen ihre Tram begeistert an. Anfangs hielt sie auf Wunsch sogar zwischen den Haltestellen, etwa vor Wirtshäusern. Erst 1883 wurden feste Haltestellen vorgeschrieben, um die Pferde zu schonen. Für Stammkunden soll das Personal gelegentlich eine Panne vorgetäuscht haben, damit sie trotzdem vor der Haustür einsteigen konnten.

Volksnah war das durchaus. Ein Verkehrsmittel für alle war die Pferdebahn deshalb noch lange nicht. Das private Unternehmen richtete den Ausbau nach den erwarteten Einnahmen aus. Interessant waren dicht bewohnte Viertel, deren Bewohner sich Fahrkarten leisten konnten.

An einer Strecke durch die überwiegend von Arbeitern bewohnte Arnulfstraße zeigte die Trambahn-Aktiengesellschaft dagegen wenig Interesse. Die dort lebenden Menschen würden die Bahn ohnehin nicht nutzen, lautete ihre Begründung. Eine günstigere Arbeiterfahrkarte lehnte sie ebenfalls ab: Die Trambahn sei nicht für den Massenbetrieb eingerichtet.



München hat sich 1895 schon über Baustellen geärgert. Zu sehen auf der Zeichnung von E. Vaube, der von einer fliegenden Pferdetram träumt.

Gerade Menschen mit langen, körperlich anstrengenden Arbeitstagen mussten ihre Wege deshalb weiter zu Fuß bewältigen. Was sich für das Unternehmen rechnete, deckte sich nicht mit dem, was die Bevölkerung brauchte. Noch 1904 kostete der tägliche Hin- und Rückweg je nach Entfernung zwanzig bis vierzig Pfennig.

Zum Vergleich: Im Gummiwerk Metzeler verdiente ein erwachsener Arbeiter 1907 zwischen vierzig und 44 Pfennig brutto pro Stunde, eine Arbeiterin nur 25 Pfennig. Eine längere tägliche Trambahnfahrt konnte somit mehr als einen Stundenlohn verschlingen. Dabei mussten Miete und Lebensmittel auch noch bezahlt werden.

Die soziale Frage der Tram hieß: Wer kann mitfahren?

Dabei eröffnete die Bahn längst neue Möglichkeiten. Öffentliche Einrichtungen konnten am Stadtrand entstehen, wo größere Grundstücke günstiger waren. Friedhöfe und Erholungsanlagen außerhalb der dicht bebauten Viertel wurden erreichbar. Seit 1883 brachte eine Dampftrambahn Ausflügler nach Nymphenburg.

Fast 20 Jahre nach der Jungfernfahrt der Tram begann ab 1895 die Elektrifizierung des Münchner Netzes. Bis 1900 verschwanden die letzten Pferdebahnen. Der neue Antrieb schuf Voraussetzungen für einen leistungsfähigeren Verkehr. Bezahlbare Fahrkarten brachte er allein jedoch nicht.



Eine Münchner Tram-Weichenstellerin 1905: Ihre Amtstracht war übrigens nicht das Kleid, sondern der Hut mit Messingemblem.

Die Sozialdemokraten forderten um 1895, Verkehrs- und Versorgungsbetriebe in städtisches Eigentum zu überführen. Die Trambahn sollte dem Gemeinwohl dienen und auch für die arbeitende Bevölkerung erschwinglich sein.

Am 1. Juli 1907 erfolgte der entscheidende Wechsel: Nach Ablauf der privaten Konzession übernahm München das Unternehmen als „Städtische Straßenbahnen“.

Nun konnte die Stadt Fahrpreise und Angebot stärker an sozialen Bedürfnissen ausrichten. Weitere Wohngebiete und öffentliche Einrichtungen wurden angebunden. Nicht jede Fahrt war dadurch sofort erschwinglich.

Aber der Ausbau wurde zu einer städtischen Aufgabe – und die Tram zum Massenverkehrsmittel.

Zur Tram-Geschichte gehört auch die ihrer Beschäftigten. Schon bei der Pferdebahn leistete das Personal Dienste von zwölf bis dreizehn Stunden. Um 1900 reinigten Schienenputzerinnen die Gleise. Ohne ihre Arbeit hätte der Verkehr kaum funktioniert. Im Ersten Weltkrieg schließlich fehlten Mitarbeiter, weil sie zum Militär eingezogen wurden. Deshalb stellt die Tram ab September 1915 erstmals Frauen als Schaffnerinnen ein. Sie verkauften Fahrkarten, betreuten Fahrgäste und hielten den Betrieb mit aufrecht.

Im März 1919 gab es 770 Schaffnerinnen in München. Das sicherte ihnen aber keinen dauerhaften Zugang zum Beruf. Zum 1. April wurden die Frauen entlassen, ihre Stellen gingen an Männer, die aus dem Krieg heimkehrten.

Im Zweiten Weltkrieg wurden erneut Schaffnerinnen eingestellt. Die ersten ausgebildeten Trambahnfahrerinnen nahmen aber erst 1965 ihren Dienst auf. Wieder gab erheblicher Personalmangel den Ausschlag.

Auch für die Fahrgäste blieb die Entwicklung von Krisen unterbrochen. Während der Hyperinflation 1923 wurden die Tarife 32 Mal erhöht. Die Geldmengen waren zeitweise so groß, dass Körbe auf den Plattformen die Scheine aufnehmen mussten. Nach der Währungsstabilisierung konnten sich viele Menschen die Tram weiterhin nicht leisten: Ihre Ersparnisse waren verloren.

> **32 Mal werden 1923 die Tarife erhöht**

Unter der NS-Herrschaft wurde der Zugang zum öffentlichen Verkehr bewusst nach rassistischen Maßstäben eingeschränkt. Diskriminierende Vorschriften erschwerten jüdischen Menschen Wege zur Arbeit und zur Versorgung.

Nach dem Krieg gehörten Enge und Gedränge zum Trambahnalltag. Der Volkssänger und Autor Weiß Ferdl machte sie mit seinem Couplet „Ein Wagen von der Linie 8“ zu einem Stück Münchner Kulturgeschichte. Die Tram war längst ein Ort, an dem die Stadt zusammenkam.

Als München am 30. Mai 1975 seinen letzten Trambahnschaffner verabschiedete, drängten Fahrgäste in einen blumengeschmückten Zug. Martin Gerum versah den letzten Dienst. Danach übernahmen Automaten und Entwerter seine Aufgaben.

Menschen braucht die Tram weiterhin: am Steuer, in den Werkstätten und überall dort, wo der Betrieb gesichert wird. Ihnen gebührt zum Jubiläum besonderer Respekt (wie bei Bus, U- und S-Bahn). Ihr Schichtdienst ermöglicht anderen den frühen Weg zur Arbeit und die späte Heimkehr.



Um 1900: Ein Wartehäusl am Promenadeplatz mit der „Elektrischen“ ist hier zu sehen. Ab 1895 wurde das Münchner Netz elektrifiziert.



Rosina Schreiber, 1916 eine der ersten Trambahn-Schaffnerinnen.



Um 1900: Eine Postkarte zeigt den Straßenbahnverkehr an der Ludwigsbrücke. Damals verschwanden die letzten Pferdebahnen.

DER AUTOR

Rudi Hartbrunner (75) ist Münchner Stadtführer und Buchautor. Mehr zur Stadtgeschichte sammelt er auf: *muenchner-zeitenspruenge.de*



Rudi Hartbrunner. Loeperl