

# Studienabschlussarbeiten

Fakultät für Geschichts- und  
Kunstwissenschaften

Voithenberg, Britta von:

Das Münchner Trambahnpferd als  
Urbanisierungsmotor in der zweiten Hälfte des 19.  
Jahrhunderts

## **Zulassungsarbeit, Wintersemester 2015**

Gutachter: Szöllösi-Janze, Margit

Fakultät für Geschichts- und Kunstwissenschaften

Historisches Seminar

Lehramt Deutsch / Geschichte Gymnasium

Ludwig-Maximilians-Universität München

<https://doi.org/10.5282/ubm/epub.24966>

# **Das Münchner Trambahnpferd als Urbanisierungsmotor in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts**

**von Britta von Voithenberg**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>3</b>
1.1 Fragestellung und Forschungslage.....	5
1.2 Quellengrundlage.....	12
1.3 Vorgehensweise .....	14
<b>2. Das Pferd in München.....</b>	<b>16</b>
2.1 Nutztier der Industrialisierung und Urbanisierung.....	16
2.2 Dampf – Elektrik – Pferdestärken .....	22
2.3 Der Verkehr in München vor der Trambahn .....	27
2.3.1 Bilder als historische Quellen .....	27
2.3.2 Der Münchner Marienplatz 1865 und 1895 .....	29
<b>3. Ohne Pferd kein Nahverkehr –</b>	
<b>„Die Münchner Trambahn-Actien-Gesellschaft“ .....</b>	<b>32</b>
3.1 Zögerliche Anfänge .....	32
3.2 Stadtmagistrat, Eingemeindungen und Einwohnerzahlen .....	41
3.3 Linienausbau zwischen 1876 und 1900.....	44
3.4 Straßenverkehrsvorschriften und Straßenreinigung .....	57
3.5 Das „Pferde- und Wagenmaterial“ der Gesellschaft .....	61
3.6 Fuhrmänner, Stallmeister, Tierärzte und Hufschmiede .....	68
<b>4. Schutz der Pferde – Ein Privileg der Aktiengesellschaft.....</b>	<b>69</b>
4.1 Anthropozentrischer und ethischer Tierschutz.....	69
4.2 Der Münchner Tierschutzverein.....	72
4.3 Die Behandlung der Münchner Pferde.....	77
<b>5. Die Ablösung des Pferdes durch die „Elektrische“ .....</b>	<b>81</b>
<b>6. Resümee .....</b>	<b>89</b>
<b>7. Quellen- und Literaturverzeichnis .....</b>	<b>97</b>
<b>8. Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>112</b>
<b>9. Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>112</b>
<b>10. Anhang .....</b>	<b>113</b>

## 1. Einleitung

„Ist oder wird München eine Großstadt, wie man sicher nicht mit Unrecht annimmt, dann muß sich eben der Münchener auch an die Forderungen gewöhnen, die das Leben und der Verkehr in einer Großstadt fordern, und er ist dazu gewiß nicht weniger als der Berliner oder Wiener oder Frankfurter geeignet.“<sup>1</sup>

Eine zeitliche und kontextuelle Verortung dieses Zitats fällt auf den ersten Blick nicht leicht. Vermuten würde man wahrscheinlich die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert und den Bezugsrahmen einer zunehmenden Elektrifizierung oder Motorisierung der Münchner Innenstadt. Die „Denkschrift für die Fortsetzung der Tramway in München vom Promenade-Platz zur Maximilian-Straße“ verfasste ein Trambahnbefürworter jedoch im Jahr 1888, zwölf Jahre vor der Elektrifizierung der Straßenbahn und Jahrzehnte vor der Motorisierung des innerstädtischen Verkehrs in München. Die historischen Prozesse der Industrialisierung, des demographischen Wandels und der eng damit verbundenen Urbanisierung, gelten besonders in den Jahren vor 1900 als maßgebliche Faktoren für die rasche physische Ausdehnung der Städte, für die Veränderungen des gesellschaftlichen Lebens und die Entstehung urbaner Lebensformen.<sup>2</sup> Die Stadt München musste, genau wie andere Metropolen der Zeit, die mit der Verstädterung entstehenden innerstädtischen Mobilitätsprobleme in Angriff nehmen und ließ deshalb 1876 eine Pferdebahn bauen, die zunächst skeptisch beäugt wurde, bald aber aus Sicht der Zeitgenossen nicht mehr aus München wegzudenken war, obwohl das Leben mit den Trambahn Pferden und den Gleisen sie tagtäglich vor Herausforderungen stellte. Weshalb aber bediente man sich in einer Zeit, in welcher der Dampftrieb für Eisenbahnen, die „eisernen Dampfrosen“<sup>3</sup>, das Tier im Überlandverkehr längst abgelöst hatte, in der Stadt der Pferdekraft?

---

<sup>1</sup> StadtAMü: Verkehrsbetriebe Nr. 29 „Denkschrift für die Fortsetzung der Tramway in München vom Promenade-Platz zur Maximilian-Straße.“ München 1888. S. 12. [Im Folgenden: Denkschrift].

<sup>2</sup> Vgl. Hardtwig, Wolfgang: Soziale Räume und politische Herrschaft. Leistungsverwaltung, Stadterweiterung und Architektur in München 1870 bis 1914. In: Ders./Klaus Tenfelde (Hrsg.): Soziale Räume in der Urbanisierung. Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933. München 1990. S. 59-153. Hier S. 59.

<sup>3</sup> Wolff-Thüring, Theodor: Pferdefuhrwerk oder Automobil in der Landwirtschaft. In: Illustrierte Landwirtschaftliche Zeitung. 19. April 1905. S. 295. [Im Folgenden: Wolff-Thüring: Pferdefuhrwerk].

Von der historischen Forschung konnte bereits gezeigt werden, dass sich durch die deutlichen Verlagerungen in der außerstädtischen Tiernutzung die Anwesenheit und die Nutzung von Pferden aufgrund verschiedener Faktoren in den urbanen Räumen signifikant potenzierte. Vor allem die Pferdenutzung in Verkehrsbelangen intensivierte sich sogar noch bis ins 20. Jahrhundert hinein.<sup>4</sup> Als Droschken<sup>5</sup>-, Zug- und Reitpferde übernahmen sie den lokalen Fracht- und Personentransport. Sie zogen die Feuerwehr- und Ambulanzwagen und standen im Dienst von Post und Polizei. Allein das Pferd konnte gegen Ende des 19. Jahrhunderts das Wachstum der Städte und deren Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern sichern. Besonders für den neu entstehenden Sektor des städtischen öffentlichen Nahverkehrs waren Pferde unersetzlich. Sie sorgten für die Mobilität der Bewohner in den schnell wachsenden Städten<sup>6</sup> und veranlassten die Städte nachdrücklich zum zügigen Aufbau urbaner Infrastrukturen.<sup>7</sup>

Diese ersten Bemerkungen verdeutlichen, dass Pferde elementarer Bestandteil des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens der sich immer weiter ausdehnenden Großstädte des ausgehenden 19. Jahrhunderts waren. Über ihren Nutzen für den Verkehr und auch über ihre Behandlung durch die Besitzer äußerten sich die Zeitgenossen immer wieder in der Tagespresse und in Zeitschriften.<sup>8</sup>

---

<sup>4</sup> Vgl. Buchner-Fuhs, Jutta: Das Tier als Freund. Überlegungen zur Gefühlsgeschichte im 19. Jahrhundert. In: Paul Münch in Verb. mit Rainer Walz (Hrsg.): Tiere und Menschen. Geschichte und Aktualität eines prekären Verhältnisses. Paderborn et al. 1998. S. 275-294.

<sup>5</sup> Im Laufe dieser Arbeit tauchen die Begriffe „Droschke“ und „Fiaker“ auf. Beides sind Bezeichnungen für Pferdekutschen, der eine stammt etymologisch aus dem Russischen und bezeichnet eine „Mietkutsche“, der andere aus dem Französischen und bezeichnet eine zweispännig betriebene Lohnkutsche. Vgl. Duden. Das Herkunftswörterbuch. Etymologie der deutschen Sprache. 4., neu bearb. Aufl. Mannheim et al. 2007.

<sup>6</sup> Vgl. Greene, Ann N.: Horses at Work. Harnessing Power in Industrial America. London/Cambridge 2008. S. 5.

<sup>7</sup> Vgl. Brantz, Dorothee: Die „animalische Stadt“: Mensch-Tier-Beziehung in der Urbanisierungsforschung. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1 (2008). S. 86-100. Hier besonders: S. 90f.

<sup>8</sup> Vgl. bspw. „The horse in Cities.“ In: The New York Times. 24. Juli 1881 [Im Folgenden: „Horse“ 24. Juli 1881.]; „Gut, daß Orpheus nicht in unserer Zeit lebte“ In: Fliegende Blätter 2827 (1899). S. 158 [Im Folgenden: „Orpheus“ 1899.]; „Fluch dem Tramway!“ In: Jugend 45 (1898). S. 756 [Im Folgenden: „Fluch“ 1898.].

## 1.1 Fragestellung und Forschungslage

Da sich aktuelle Infrastrukturgeschichtsschreibung allerdings hauptsächlich auf das motorisierte Zeitalter konzentriert und ausblendet, dass die Infrastrukturen von heute ursprünglich auf die Pferdemotorik im 19. Jahrhundert zurückzuführen sind<sup>9</sup>, vertieft und erweitert die vorliegende Arbeit die geschilderten geschichtswissenschaftlichen Erkenntnisse, indem sie die Nutzung des tierischen Zug- und Antriebsmotors Pferd in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts am Beispiel der Stadt München untersucht. Hier fehlt es bisher an einer Untersuchung, welche die menschliche Pferdenutzung, die Urbanisierung und die neu entstehenden Infrastrukturen miteinander verbindet.<sup>10</sup> Auch in München, einer vergleichbar kleinen Metropole<sup>11</sup>, standen diese Faktoren in einem untrennbar mit einander verwobenen Verhältnis. Es bestand ein Netz aus menschlichen und nicht-menschlichen Akteuren, die gleichermaßen am Urbanisierungsprozess in München beteiligt waren und auf verschiedenen Ebenen miteinander interagierten.<sup>12</sup>

Ein besonderes Beispiel für die intensive Nutzung von Pferden als Antriebsmotoren ist dabei die Münchner Pferdestraßenbahn. Erste Planungen für eine solche bestanden bereits im Jahr 1861, zur tatsächlichen Ausführung kam es jedoch erst fünfzehn Jahre später, im Jahr 1876.<sup>13</sup> Durch

---

<sup>9</sup> Bspw. Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft 27 (2001). S. 367-393; Ders.: Verkehr und Infrastruktur in der Zeit der beiden Weltkriege. In: Ralf Roth/Karl Schlögel (Hrsg.): Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert. Frankfurt/Main 2009. S. 141-155; Auf das Forschungsdesiderat macht Brantz in ihrem Aufsatz „Die ‚animalische Stadt‘“ aufmerksam.

<sup>10</sup> Nur kurz geht Hardtwig: Räume auf die Münchner Straßenbahnen und deren Verbindung zur Stadterweiterung ein. Ansonsten verfassten Christian von Lippmann und Martin Pabst kürzere Abhandlungen über die Pferdebahn, die jedoch eine geschichtswissenschaftliche Herangehensweise vermissen lassen.

<sup>11</sup> Im Jahr 1910 hatte München 596.000 Einwohner. Berlin dagegen hatte in diesem Jahr beispielsweise bereits 2.071.000 Einwohner. Vgl.: Reulecke, Jürgen: Geschichte der Urbanisierung in Deutschland. Frankfurt am Main 1985. S. 203; Als „Metropole“ (nach gr. *metropolis* = Mutterstadt) gilt eine Stadt dann, wenn sie national oder regional bedeutsame politische, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Funktionen hat. Vgl. Gaebe, Wolf: Urbane Räume. Stuttgart 2004. S. 24.

<sup>12</sup> Nach Bruno Latours Akteur-Netzwerk-Theorie sind Menschen und Tiere Bestandteile eines Kollektivs. Vgl. hierzu: Latour, Bruno: Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie. A. d. Engl. von Gustav Roßler. Frankfurt/Main 2007. S. 123-127; Roscher, Mieke: Human-Animal-Studies. Version: 1.0. In: Docupedia-Zeitgeschichte. 25.01.2012. URL: <http://docupedia.de/zg/>, S. 14, eingesehen am 18. Februar 2014.

<sup>13</sup> Vgl. Lippmann, Christian von: Eröffnung und Beginn des Betriebs der Münchner Trambahn. In: Die Münchner Tram einst und jetzt 1 (1990). S. 4-10. Hier S. 4, 7.

die lange Planungszeit stellt München einen Spezialfall im Straßenbahnbau dar, den es geschichtswissenschaftlich auszuleuchten gilt. Zu fragen ist nach den Faktoren, welche die lange Anlaufzeit für die Umsetzung einer Trambahn verursachten und wie der Bau und Betrieb der Bahnen in den Urbanisierungsprozess Münchens einzuordnen ist. Darüber hinaus eignet sich das Münchner Beispiel mit den umfassenden Aktivitäten des bedeutenden Münchner Tierschutzvereins hervorragend um zu untersuchen, mit welchen unterschiedlichen Interessen und Emotionen das Unternehmen und seine Trambahnpferde konfrontiert waren.

Ausgehend von der Annahme, dass die Trambahnpferde im Urbanisierungsprozess als Motoren<sup>14</sup> für die quantitative und qualitative Verstädterung dienten, liegt dieser Arbeit deshalb folgende Leitfrage zugrunde: Inwiefern war die Pferdebahn der infrastrukturelle Mittelpunkt im Urbanisierungsprozess in München und auf welche Weise beeinflussten die Pferde das Dasein der Münchner Bewohner? Im Laufe der Ausarbeitungen wird dabei immer wieder geprüft, ob die Trambahnpferde an sich oder eher das Konstrukt „Trambahn“ die Motoren der Verstädterung waren.

Diese Arbeit berührt die vier eng miteinander verwobenen Forschungsfelder der Infrastrukturgeschichte, der Urbanisierungsforschung, der Human-Animal Studies und der Emotionengeschichte, die ich im Folgenden kurz vorstelle.

Im Bereich der Infrastrukturgeschichte knüpfe ich an bedeutende Forschungen von Dirk van Laak<sup>15</sup> und Ralf Roth<sup>16</sup> an. Sie widmen dem „tierischen Verkehr“ in Bezug auf die entstehenden städtischen Infrastrukturen kaum Aufmerksamkeit und beginnen ihre Ausführungen bei der Motorisierung des innerstädtischen Verkehrs oder der Eisenbahngeschichte im Überlandverkehr.<sup>17</sup> Eine wichtige Grundlage des Infrastruktur-

---

<sup>14</sup> Kraftmaschine, welche mechanische Arbeit verrichtet, indem sie eine Energieform (bspw. Pferdestärken) in Bewegungsenergie umwandelt.

<sup>15</sup> Van Laak, Dirk: *Infra-Strukturgeschichte*; Ders.: *Imperiale Infrastruktur deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960*. Paderborn et al. 2004; Ders.: *Neue Wege*; Ders.: *Verkehr*.

<sup>16</sup> Roth, Ralf: *Allgemeine Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte*. In: Ders./Karl Schlögel (Hrsg.): *Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*. Frankfurt/Main 2009. S. 47-64.

<sup>17</sup> Neben van Laak und Roth bspw. auch: Dienel, Hans-Liudger/Schmucki, Barbara (Hrsg.): *Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht*. Stuttgart 1997; Merki, Christoph Maria:

ausbaus im ausgehenden 19. Jahrhundert bleibt somit unbeleuchtet. Ich möchte das bisherige Forschungsfeld erweitern und die Bedeutung des Pferdes im Prozess der sich entwickelnden Infrastruktur in München eingehend untersuchen. Dabei wird der Fokus auf der Frage liegen, ob das Unternehmen „Trambahn“ zur Grundlage für den Münchner Infrastrukturausbau wurde. Unter dem Begriff Infrastruktur möchte ich in dieser Arbeit das öffentliche Verkehrsnetz und den Straßenbau fassen, eine Betrachtung der technischen Vernetzung, beispielsweise in Form von Wasserversorgung und Beleuchtung<sup>18</sup>, kann allenfalls angeschnitten werden.

Auch die ältere und lang etablierte Urbanisierungsforschung über das 19. Jahrhundert, die von sich behauptet, einen gesicherten Forschungsstand zur Herausbildung der „urbanen Welt“ vorzulegen<sup>19</sup>, hat das Pferd als Träger des Verstädterungsprozesses weitestgehend ausgeblendet, obwohl feststeht, dass die Verstädterung im ausgehenden 19. Jahrhundert eng mit dem Phänomen der Herausbildung des öffentlichen Nahverkehrs zusammenhing.<sup>20</sup> Einige ortsunabhängige fächerübergreifende Anregungen liefern

---

Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart 2008; Ders.: Der Umstieg von der Postkutsche aufs Postauto. Zur Motorisierung des öffentlichen Überlandverkehrs in der Schweiz. In: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 85 (1998). S. 94-112; Ders.: Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte. In: Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte 45 (1995). S. 444-457; Gall, Lothar/Pohl, Manfred (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München 1999; Besonders deutlich wird das Desiderat bei: Hascher, Michael/Zeilinger, Stefan: Verkehrsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert: Verkehr auf Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen. Ein Literaturbericht über die jüngsten Forschungen. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1 (2001). S. 165-183.

<sup>18</sup> Vgl. bspw. Schott, Dieter: Lichter und Ströme der Großstadt. Technische Vernetzung als Handlungsfeld für die Stadt-Umland-Beziehungen um 1900. In: Zimmermann, Clemens/Reulecke, Jürgen (Hrsg.): Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900. Basel et al. 1999. S. 117-140. Hier. S. 117.

<sup>19</sup> Vgl. Bernhardt, Christoph: Urbanisierung im 20. Jahrhundert – Perspektiven und Positionen. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2 (2012). S. 5-12. Hier S. 5. Bernhardt stellt mit Recht fest, dass es umfassende Untersuchungen und gesicherte Kenntnisse zur Herausbildung der „urbanen Welt“ im 19. Jahrhundert gebe. Man denke an die „Verwandlung der Welt“ von Jürgen Osterhammel oder das unlängst erschienene Werk Friedrich Lengers „Metropolen der Moderne“. Die tierischen Mitbewohner der Städte spielen in diesen grundlegenden Werken jedoch nur verschwindend geringe Rollen, obwohl sie doch die Prozesse der Urbanisierung erst ermöglichen.

<sup>20</sup> Vgl. Schmucki, Barbara/Dienel, Liudger: Aufstieg und Fall des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland bis heute. In: Dies. (Hrsg.): Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht. Stuttgart 1997 S. 7-27. Dieser vielversprechende Titel widmet dem Thema Pferdebahn leider nur eine knappe Seite.



beispielsweise Adelheid von Saldern<sup>21</sup>, die als anerkannte Sozial-, Kultur- und Stadthistorikerin Anstöße für interdisziplinäre Arbeiten gibt und Wiebke Porombka<sup>22</sup>, die urbane Infrastruktur als Organisationsmodi moderner Gesellschaften ansieht, welche den sozialen, ästhetischen und geistigen Raum der Zeit formen. Neben Joel Tarr und Clay McShane<sup>23</sup> sowie Ann N. Greene<sup>24</sup>, hat vor allem Dorothee Brantz<sup>25</sup> bisher auf die engen Mensch-Tier-Verflechtungen im Gebilde „Stadt“ hingewiesen. Sie schlagen damit die Brücke zwischen Urbanisierungsforschung und Human-Animal Studies.

In der Stadtgeschichtsforschung über München, die sehr umfassend unter anderem durch Reinhard Bauer<sup>26</sup> und Elisabeth Angermair<sup>27</sup> betrieben wird, bleibt das Pferd als maßgeblicher Träger des Verstädterungsprozesses im 19. Jahrhundert ähnlich unbeachtet wie in der Infrastrukturgeschichtsschreibung.<sup>28</sup> Stefan Fisch behandelt in seinen Ausführungen über Münchens Stadtplanung im 19. Jahrhundert zwar knapp die städtischen Pferde, doch beleuchtet er ihre bedeutende Rolle im Urbanisierungsprozess zu knapp.<sup>29</sup> Als weitere These soll dieser Zulassungsarbeit daher Brantz' Annahme, dass Pferde den Grundstein für die Mobilität und Urbanität in den modernen Metropolen des ausgehenden 19. Jahrhunderts legten, als

---

<sup>21</sup> Unter anderem: Saldern, Adelheid von: Urbanisierung in disziplinübergreifender Perspektive. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2 (2012). S. 69-76; Dies. Stadt und Öffentlichkeit in urbanisierten Gesellschaften. Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2 (2000). S. 3-14.

<sup>22</sup> Porombka, Wiebke: Medialität urbaner Infrastrukturen. Der öffentliche Nahverkehr, 1870-1933. Bielefeld 2013.

<sup>23</sup> Unter anderem: McShane, Clay/Tarr, Joel A.: The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century. Baltimore 2007; Dies.: Pferdestärken als Motor der Urbanisierung: Das Pferd in der amerikanischen Großstadt im 19. Jahrhundert. In: Dorothee Brantz/Christof Mauch (Hrsg.): Tierische Geschichte: Beziehung von Mensch und Tier in der Kultur der Moderne. Paderborn 2010. S. 39-57; McShane, Clay: The ignored urban species: Horses in Berlin, Paris, and New York. 1850-1900. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2 (2006) S. 15-27; Ders.: Transforming the Use of Urban Space: A Look at the Revolution in Street Pavements, 1880 –1924. In: Journal of urban history 5 (1979). S. 279-307.

<sup>24</sup> Greene, Ann N.: Horses at Work. Harnessing Power in Industrial America. Cambridge/London 2008.

<sup>25</sup> Brantz: „animalische Stadt“.

<sup>26</sup> Bauer, Reinhard/Piper, Ernst: München. Die Geschichte einer Stadt. Unter Mitarb. v. Elisabeth Lukas-Götz. München 1993.

<sup>27</sup> Angermair, Elisabeth: München als süddeutsche Metropole – Die Organisation des Großstadtausbaus 1870 bis 1914. In: Richard Bauer (Hrsg.): Die Geschichte der Stadt München. München 1992. S. 307-335.

<sup>28</sup> Siehe zur Urbanisierung auch: Bauer, Richard: Geschichte Münchens. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart. München 2003; Fisch, Stefan: Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer. München 1988; Bleek, Stephan: Quartierbildung in der Urbanisierung. Das Münchner Westend 1890-1933. München 1991.

<sup>29</sup> Vgl. Fisch: Stadtplanung. S. 242f.

Ausgangspunkt für eine vertiefte Forschung über Münchens Straßenbahn dienen.

Unter den Begriffen „Urbanisierung“ und „Verstädterung“, fasse ich, ausgehend von Jürgen Reuleckes Definition, das Bevölkerungswachstum und die Ausbreitung städtischer Sozial-, Wohn-, und Lebensformen ins Umland der Stadt.<sup>30</sup> Die Neuerungen betrafen die öffentliche Raumgestaltung und Bauvorhaben, den technischen Fortschritt, die Formen von Geselligkeit, und den verdichteten Großstadtverkehr sowie dessen Planung und Ordnung.<sup>31</sup> Auch in München lassen sich die konstitutiven Merkmale der neuen Stadterfahrung, die umfassende Unruhe, eine neuartige Geräuschkulisse, die Beschleunigung von Gütern, Menschenströmen und Informationen<sup>32</sup>, ausmachen, welche nicht nur die menschlichen Stadtbewohner, sondern auch die Pferde mit allen Sinnen erfuhren.

Das in Deutschland jüngere geschichtswissenschaftliche Feld der Human-Animal Studies<sup>33</sup> definiert Mieke Roscher in ihrem Aufsatz als die Analyse der kulturellen, sozialen und gesellschaftlichen Komponenten von Mensch-Tier-Beziehungen in der Geschichte.<sup>34</sup> Die HAS sind im weitesten Sinne ein Teil der Umweltgeschichte<sup>35</sup>, da sie die geschichtswissenschaftliche Beschäftigung mit dem Menschen und seiner tierischen Umwelt beziehungsweise die Erforschung der Wechselwirkung zwischen Mensch und Tier betreibt. Beiden wird in den HAS ein eigener Stellenwert und eine Akteurskategorie zugemessen.

Roscher plädiert deshalb dafür, Bruno Latours Akteurs-Netzwerk-Theorie als Ausgangspunkt zu nutzen, um die von Tieren geleistete Arbeit und somit ihre

---

<sup>30</sup> Vgl. Reulecke: Geschichte. S. 68f; Weiter ausgeführt wird der Begriff der Urbanisierung in wirtschafts- und sozialgeographischen Arbeiten wie bspw: Gaebe: Räume; Heineberg, Heinz: Grundriß Allgemeine Geographie: Stadtgeographie. Paderborn et al. 2000.

<sup>31</sup> Vgl. Hardtwig: Räume. S. 60.

<sup>32</sup> Vgl. Zimmermann, Clemens/Reulecke, Jürgen: Einleitung. In: Dies. (Hrsg.): Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900. Basel et al. 1999. S. 7-20. Hier. S. 9.

<sup>33</sup> Im Folgenden: HAS.

<sup>34</sup> Vgl. Roscher: Human-Animal Studies. S. 2; Eine interessante tiergeschichtliche Perspektive nimmt auch Pöppinghege, Rainer (Hrsg.): Tiere im Krieg. Von der Antike bis zur Gegenwart. Paderborn 2009 ein.

<sup>35</sup> Vgl. bspw. Winiwarter, Verena/Knoll, Martin: Umweltgeschichte. Eine Einführung. Köln 2007; Uekötter, Frank: Consigning Environmentalism to History? Remarks on the Place of the environmental Movement in modern History. München 2011; Ders.: Umweltgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert. München 2007.

wirtschaftliche und stadthistorische Bedeutung zu ermitteln.<sup>36</sup> Pascal Eitler und Maren Möhring<sup>37</sup> setzen sich ebenfalls intensiv mit den theoretischen Perspektiven einer modernen Tiergeschichtsschreibung auseinander. Sie arbeiten dabei unterschiedliche Ansätze heraus, wie Mensch-Tier-Beziehungen geschichtswissenschaftlich untersucht werden können. Sowohl Clay McShane und Joel Tarr als auch Ann N. Greene stellen sich den Herausforderungen der HAS in ihren Aufsätzen und Monographien, indem sie dem Pferd einen eigenen Stellenwert in der Stadtgeschichte des ausgehenden 19. Jahrhunderts zugestehen. Die Autoren untersuchen die umstrittene Rolle, die das Pferd in den wachsenden Metropolen der USA im 19. Jahrhundert spielte. Greene nimmt dabei besonders die Bedürfnisse und physischen Voraussetzungen des Pferdes in den Blick.

Die vorliegende Arbeit fügt sich in die längere Tradition der amerikanischen Forschung, Tiere als Akteure Ernst zu nehmen.<sup>38</sup> Der Akteursstatus dient als Grundlage und Ausgangspunkt für die Beschäftigung mit der Münchner Trambahn und deren Pferde. So kann die geläufige Trennung von Gesellschaft, Technik und Natur aufgebrochen, die Wirkungsmacht der Pferde in der urbanen Gesellschaft und deren eigene Verstädterung ausgeleuchtet werden.<sup>39</sup>

In das Forschungsfeld der HAS fließt besonders die Emotionengeschichte ein, welche durch die Ausarbeitungen von Ute Frevert<sup>40</sup> einen Bedeutungszuwachs erfahren hat. Frevert betont, dass gerade die Gefühle in der Geschichtswissenschaft nicht unbeachtet bleiben dürfen, da „Gefühle Geschichte machen“. Sie bedingen soziales Handeln, setzen Menschen individuell und kollektiv in Bewegung und formen oder zerstören Gemeinschaften.<sup>41</sup> Daher kann, wer sich für die Geschichte des Sozialen

---

<sup>36</sup> Vgl. Rocher: *Human-Animal Studies*. S. 14.

<sup>37</sup> Eitler, Pascal/Möhring, Maren: *Eine Tiergeschichte der Moderne. Theoretische Perspektiven*. In: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 3 (2008). S. 91-106.

<sup>38</sup> Vgl. Hribal, Jason C.: *Animals, Agency, and Class. Writing the History of Animals from Below*. In: *Human Ecology Review* 14 (2007) 1. S. 101-112.

<sup>39</sup> Vgl. für die Akteurskategorie: Roscher, Mieke et al.: *Tiere und Geschichtsschreibung*. In: *Werkstatt Geschichte* 3 (2010). S. 3-6; Bellanger, Silke/Hürlimann, Katja/Steinbrecher, Aline: *Tiere – eine andere Geschichte?* In: *Traverse: Zeitschrift für Geschichte* 3 (2008). S. 7-11.

<sup>40</sup> Frevert, Ute: *Was haben Gefühle in der Geschichte zu suchen?* In: *Geschichte und Gesellschaft* 35 (2009). S. 183-208.

<sup>41</sup> Vgl. ebd. S. 202; „Cruelty to Horses.“ In: *New York Times*. 28. Juni 1863 [Im Folgenden: „Cruelty“ 28. Juni 1863]. Der Autor des Textes beschreibt Pferdemitshandlungen bei

interessiert und herausfinden möchte, wie es zu bestimmten Gesellschaftsarten und deren Formierung<sup>42</sup> kommt, Gefühle nicht zu gering einschätzen. Neben Ute Frevert betreiben auch Pascal Eitler<sup>43</sup>, Jutta Buchner-Fuhs<sup>44</sup> und Jan Plamper<sup>45</sup> Gefühlsgeschichte. Sie verbinden die Tier- und Emotionengeschichtsschreibung miteinander und dokumentieren, dass Emotionen als historische Fakten Ernst genommen werden müssen. Die Studien haben jedoch eher umfassend Emotionen und Geschichte im Blick und bleiben nicht lokal und zeitlich auf einen engen Rahmen beschränkt. Besonders gewinnbringend wäre es indes, die Emotionen in einem zusammenhängenden Raum zu einem bestimmten Phänomen zu untersuchen. Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich deshalb auch mit den emotionalen Beziehungen der Arbeitgeber, Kutscher und Zeitgenossen zu „ihren“ Trambahnpferden. Von besonderem Interesse ist dabei die Frage, ob die Zeitgenossen die Trambahnpferde als „Maschinen“ oder als fühlende Lebewesen wahrnahmen und welche Auswirkungen die Denkweisen für das städtische Miteinander hatten. Hilfreich für diesen Forschungsbereich sind besonders die Werke von Miriam Zerbel, die mit „Tierschutz im Kaiserreich“<sup>46</sup> herausarbeitet, welche beachtlichen Entwicklungen besonders der Münchner Tierschutzverein im 19. Jahrhundert anstieß sowie der Band von Paul Münch und Rainer Walz<sup>47</sup>, der sich umfassend mit der Mensch-Tier Beziehung in der Geschichte befasst.

---

Omnibusunternehmen, die er als inhuman empfindet. Die „armen, geneigten, ausgemergelten und verwundeten Pferde“ würden langsam bis zum Tod arbeiten. Er stellt abschließend die Frage: Sollte dies von einer christlichen Gemeinschaft, zu welcher die Pferde zählen, toleriert werden?

<sup>42</sup> Für diese Arbeit ist die Entstehung von Tierschutzbewegungen von besonderem Interesse.

<sup>43</sup> Eitler, Pascal: Der „Ursprung“ der Gefühle – reizbare Menschen und reizbare Tiere. In: Ute Frevert, Monique Scheer et al. (Autoren): Gefühlswissen. Eine lexikalische Spurensuche in der Moderne. Frankfurt/Main 2011. S. 93-119; Ders.: Tierliebe und Menschenführung. Eine genealogische Perspektive auf das 19. und 20. Jahrhundert. In: Tierstudien 2 (2013). Heft 3. S. 40-50. Eine Diskussion der aktuellen Forschungsliteratur findet sich in: Ders.: In tierischer Gesellschaft. Ein Literaturbericht zum Mensch-Tier-Verhältnis im 19. und 20. Jahrhundert. In: Neue Politische Literatur 54 (2009). S. 207-224.

<sup>44</sup> Buchner-Fuhs: Tier.

<sup>45</sup> Plamper, Jan: Geschichte und Gefühl. Grundlagen der Emotionsgeschichte. München 2012.

<sup>46</sup> Zerbel, Miriam: Tierschutz im Kaiserreich. Ein Beitrag zur Geschichte des Vereinswesens. Frankfurt 1993.

<sup>47</sup> Paul Münch in Verb. mit Rainer Walz (Hrsg.): Tiere und Menschen. Geschichte und Aktualität eines prekären Verhältnisses. Paderborn et al. 1998.

## 1.2 Quellengrundlage

Die vorliegende Studie über die städtischen Trambahnpferde und deren Einfluss auf die Urbanisierung in München basiert auf einer breiten Quellengrundlage.

Um grundsätzlich zu klären, welche Vor- und Nachteile die Nutzung der Pferde in den Städten des 19. Jahrhunderts hatte, werte ich neben der umfangreichen englischsprachigen Forschungsliteratur zu dieser Thematik gedruckte Quellen in Form von Artikeln<sup>48</sup> und Büchern<sup>49</sup> aus. Die Zeitgenossen befassten sich eingehend mit den verschiedenen Antriebsmöglichkeiten der Zeit und diskutierten deren Vor- und Nachteile. Amerikanische Zeitungsartikel wie „The Position of the Horse in Modern Society“<sup>50</sup> oder „The Horse in Cities“<sup>51</sup> beleuchteten intensiv den städtischen Mitbewohner Pferd. Zu statistischen Angaben über die Anzahl der Pferde in der Münchner Innenstadt kann ich eine innerstädtische Viehzählung<sup>52</sup> heranziehen. Im Abschnitt über die „Münchner Trambahn-Actien-Gesellschaft“ greife ich sowohl auf Selbstzeugnisse des Unternehmens in Form der jährlich veröffentlichten Geschäftsberichte<sup>53</sup> und auf Fotomaterial<sup>54</sup>, als auch auf die diversen Verträge des Münchner Magistrats über den Betrieb der Pferde- und Dampftram zurück. In den Geschäftsberichten legte die Gesellschaft jährlich umfassend auf jeweils ungefähr 30 Seiten den Linienausbau, ihre Einnahmen und Ausgaben und ihren Pferdebestand sowie dessen Krankheiten dar. Die umsichtige Auswertung des unveröffentlichten Fotomaterials der Trambahngesellschaft lässt Rückschlüsse auf den Gesundheitszustand und die Pflege der Trambahnpferde zu. Bedeutungsvoll zur Analyse des Verhältnisses des Magistrates und der Münchner Unternehmer zu dem neuartigen Verkehrsmittel ist das

---

<sup>48</sup> Vgl. bspw.: Wolff-Thüring: Pferdefuhrwerk.

<sup>49</sup> Vgl. bspw. Gordon, W.J.: The Horse World of London 1893. [Im Folgenden: Gordon: Horse.]

<sup>50</sup> „The Position of the Horse in Modern Society.“ In: The Nation. 31. Oktober 1872. S. 277-278.

<sup>51</sup> „Horse“ 24. Juli 1881.

<sup>52</sup> StadtAMü: Statistisches Amt Nr. 43 „Viehzählung 10. Jänner 1873. [Im Folgenden: Viehzählung.]

<sup>53</sup> Im Folgenden wird die Zitation „Geschäfts-Bericht“ verwendet.

<sup>54</sup> Im Archiv der Freunde des Münchner Trambahnmuseums e. V. findet sich umfassendes und gut sortiertes Fotomaterial von den Anfängen der Straßenbahn bis heute. Es reicht über die Ablichtung der Depots und Pferde bis zu Bildmaterial zu den Schaffnern, Fahrscheinen und Trambahnwagen.

zwölfseitige Resümee über den Vortrag von Joseph Neuß, Mitglied der internationalen Pferdebahnaktiengesellschaft in Berlin, vor einer Deputation des Magistrates aus dem Jahr 1872<sup>55</sup>. Außerdem liegt eine 32-seitige Denkschrift zur Erweiterung des Trambahnnetzes aus dem Jahr 1882<sup>56</sup> vor. Besonders ausführlich stellten beide Autoren die Skepsis und Ängste gegenüber dem neuartigen Nahverkehrsmittel dar und klärten über den Nutzen und Gewinn einer Pferdebahn für die Stadt München auf.

Durch die Untersuchung der Verträge über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen und die Ortspolizeilichen Vorschriften der Stadt München, klären sich Fragen über die Zuständigkeitsbereiche von Stadt und Unternehmen in Verkehrs- und Straßenreinlichkeitsbelangen. Alle relevanten Akten zu diesem Bereich der Arbeit liegen im Stadtarchiv München in den Beständen zu den Verkehrsbetrieben und der Polizeidirektion vor.

Um dem Verhältnis der Zeitgossen zu den Trambahnpferden auf den Grund zu gehen, werfe ich satirische Bemerkungen in zeitgenössischen Magazinen wie der „Jugend“ oder den „Fliegenden Blättern“ aus. Vor allem die „Tramway-Studien“, die in den „Fliegenden Blättern“ erschienen, beleuchteten die amüsanten aber auch gefährlichen Situationen, die das neue Verkehrsmittel verursachte. Außerdem berichtete insbesondere die Tageszeitung „Münchner Neueste Nachrichten“ fast täglich über Geschehnisse rund um den städtischen Akteur Pferd, die für alle Bereiche der Arbeit bedeutsam sind.

Über den Schutz und die Behandlung der Münchner Pferde kann ich vor allem durch die Analyse der Jahresberichte des Münchner Tierschutzvereins<sup>57</sup> Aussagen treffen. Diese sind heute auf unterschiedliche Münchner Archive und Bibliotheken<sup>58</sup> verteilt und wurden teilweise jährlich und teils in Zusammenfassungen von bis zu drei Jahren veröffentlicht. Ihr Umfang beträgt zwischen 40 und 100 Seiten. Sie können als Tätigkeitsberichte oder Chronik des Vereins angesehen werden. Ich ziehe weiterhin Ver-

---

<sup>55</sup> StadtAMü: Verkehrsbetriebe Nr. 29 „Resumé des Vortrages gehalten von Herrn Joseph Neuß, technisches Mitglied des Aufsichtsrathes der großen Internationalen Pferdebahn-Aktien-Gesellschaft in Berlin vor einer Deputation des Magistrates München.“ 1872. [Im Folgenden: Resumé.]

<sup>56</sup> Denkschrift.

<sup>57</sup> Im Folgenden wird die Zitation MTSV Jahresbericht verwendet.

<sup>58</sup> Sowohl in der Staatsbibliothek als auch im Stadtarchiv München und im Bayerischen Hauptstaatsarchiv befinden sich Jahrgänge.

öffentlichungen von Tierschützern wie den „Tierschutzkatechismus“<sup>59</sup>, Anzeigen von Münchner Bürgern an die Polizeidirektion über Tierquälerei und Artikel über tierquälerische Behandlungsweisen von Arbeitspferden<sup>60</sup> hinzu. Die kritische Auseinandersetzung mit den Selbstzeugnissen<sup>61</sup> der Aktiengesellschaft ergänzen die Auswertungen.

Zur Elektrifizierung der Straßenbahn erschienen um 1900 erneut zahlreiche Artikel, Gedichte und Postkarten über die Pferdebahn.<sup>62</sup> Bei deren Analyse treten besonders die Ängste und Emotionen der Münchner Bewohner gegenüber dem neuartigen elektrischen Antrieb hervor. Die Ergebnisse nutze ich um Aussagen zum Verhältnis zwischen Zeitgenossen und Trambahnpferden zu treffen.

### 1.3 Vorgehensweise

Um die Frage zu beantworten, ob die Trambahnpferde in München der grundlegende Antrieb für den Infrastrukturausbau und die Verstädterung waren, beginnt die vorliegende Arbeit zunächst mit Ausführungen über Pferde als Nutztiere in der Industrialisierung und Urbanisierung und Erklärungen, wie sie sich durch ihre physischen und psychischen Fähigkeiten von anderen Antriebsmöglichkeiten absetzten und aufgrund dieser Eigenschaften zunächst den innerstädtischen Wettstreit mit „Dampf“ und „Elektrik“ für sich entschieden. Im folgenden Punkt nähere ich mich kurz und exemplarisch mit einem Vergleich zweier Fotografien des Marienplatzes aus den Jahren 1865 und 1895 den infrastrukturellen und städtebaulichen Veränderungen in der zu untersuchenden Zeitspanne. Die visuelle Erschließung der Thematik stellt zwar besondere Herausforderungen an die Untersuchung, doch kann die Dynamik des Untersuchungszeitraumes durch die Analyse von Fotomaterial besonders eindrucksvoll herausgearbeitet werden.

---

<sup>59</sup> Hörmann, L.: Tierschutzkatechismus. München 1872. [Im Folgenden: Hörmann: Tierschutzkatechismus.]

<sup>60</sup> Bspw.: „Pferdequälereien durch Gebisse.“ In: Allgemeiner Bayerischer Tierfreund. 13. September 1896. S. 290 [Im Folgenden: „Pferdequälereien“ 13. September 1896.]; „Thierquälerei.“ In: MNN. 22. Januar 1894. S. 1 [Im Folgenden: „Thierquälerei“ 22. Januar 1894.].

<sup>61</sup> Ich ziehe in diesem Punkt erneut Fotomaterial und die Geschäftsberichte heran.

<sup>62</sup> Bspw.: „Probefahrt auf der elektrischen Trambahn.“ In: MNN. 19. Juni 1895. S. 3 [Im Folgenden: „Probefahrt“ 19. Juni 1895.]; „Von der Grünen Linie.“ In: Jugend 11 (1900). S. 190.

Es folgt ein Kapitel über „Die Münchner Trambahn-Actien-Gesellschaft“. Hier finden sich, ausgehend von den zögerlichen Anfängen der Trambahn<sup>63</sup> in den 1860er Jahren, detaillierte Forschungen über den infrastrukturellen Ausbau des Liniennetzes, den Pferdebestand und dessen Unterbringung und Pflege durch spezielles Personal. Die beengte städtische Umgebung stellte die Pferde und ihre Besitzer vor ein besonderes Platzproblem, das es einigermaßen „pferdegerecht“ zu lösen galt. Durch die Ausführungen wird sich zeigen, dass sich mit dem öffentlichen Verkehrsmittel ein Infrastrukturnetz über München legte, das in seinen Grundzügen noch heute erhalten ist. Des Weiteren lege ich in diesem Kapitel dar, inwieweit das Trambahnunternehmen für den Auf- und Ausbau von Straßenverkehrsvorschriften und Vorschriften für Straßenreinlichkeit verantwortlich war.<sup>64</sup>

Da die vorliegende Arbeit besonders der Frage nachgehen will, inwiefern die Trambahn Pferde als lebende Maschinen wahrgenommen wurden, widme ich mich im vierten Abschnitt dem Schutz der Münchner Pferde. Von besonderem Interesse ist hier, inwiefern sich der Münchner Tierschutzverein um den Schutz des städtischen Arbeitstiers Pferd bemühte und ob die Trambahn Pferde gegebenenfalls einen Sonderfall bezüglich Haltung und Behandlung darstellten.

In dem anschließenden fünften Kapitel geht es um die Ablösung der Trambahn Pferde durch „die Elektrische“. Hier verfestigen sich die vorher ausgeführten Thesen und es kann gezeigt werden, dass die Pferdebahn bei den Zeitgenossen ein gern gesehenes und genutztes Mittel der Fortbewegung war, von dem sie sich nur ungern trennten. Weiterhin gilt es hier zu zeigen, dass die Pferde durch „die Elektrische“ keineswegs aus dem Trambahnunternehmen verdrängt wurden und noch bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts einen festen Arbeitsplatz im Unternehmen hatten.

---

<sup>63</sup> In den Ausführungen werden die Begriffe Trambahn, Pferdebahn, Pferdestraßenbahn und Tramway synonym verwendet, da diese unterschiedlichen Bezeichnungen alle zeitgenössisch waren.

<sup>64</sup> Leider konnte ich trotz intensiver Archivrecherchen bisher nicht herauszufinden, welche Abläufe für den Abtransport der großen Mistmengen aus den Depots, in denen die Pferde lebten, entwickelt wurden. Zu vermuten ist, dass eventuell Bauern aus der nahen Umgebung oder Personen, die privat ein Feld bewirtschafteten, den Mist bei den Depots abholten. Anzunehmen ist, dass mit dem Abfall der Stallungen kein weiteres Geld verdient werden konnte und dieser deshalb nicht aktenkundig geworden ist.



## 2. Das Pferd in München

### 2.1 Nutztier der Industrialisierung und Urbanisierung

Das 19. Jahrhundert war ein Jahrhundert mit weitreichenden technischen Erfindungen durch den Menschen. Das schloss, wie bereits angedeutet, den Einsatz von Tieren als Arbeitskraft aber keineswegs aus. Ganz im Gegenteil, zahlreiche Erfindungen gewannen erst mit tierischer Hilfe ihre Bedeutung. Die Tiere konnten als „Prime Mover“<sup>65</sup> mit ihrer Kraft die Erfindungen bis ins 20. Jahrhundert so weit vorantreiben, dass die neuen Geräte schließlich irgendwann ohne ihre Hilfe arbeiteten. Meyer erkennt in dieser Zeit einen schmalen Grad zwischen Nutzung und Ausnutzung der Natur durch den Menschen und bezeichnet das Ende des 19. Jahrhunderts hinsichtlich des Mensch-Tier-Verhältnisses und der Nutzung des Tieres durch den Menschen als Epochengrenze. Die Umstellung auf den mechanischen Antrieb sei mit einer Entfernung von der „Sachlogik der Natur“ einhergegangen und habe die ausbeuterischen Einstellungen des Menschen gegenüber der Natur und auch das Tempo der technischen Bemächtigung der Natur gefördert.<sup>66</sup> Nutzten auch die Münchner „ihre“ Trambahnpferde rücksichtslos aus und warteten nur darauf, dass sie bald unabhängig von der tierischen Kraft waren? Dies gilt es in den folgenden Punkten herauszufinden.

Vor allem die Pferdekraft war treibender Faktor für technische Erfindungen auf dem Land, sowie im Personen- und Güterverkehr. Auch in den Metropolen übernahmen Pferde den Antrieb der Industrialisierung und Urbanisierung. Sie waren zweifellos die „bedeutendsten Stadttiere“<sup>67</sup> dieser Zeit, da sie in Ziegeleien, Fabriken und der Lebensmittelindustrie ihren Dienst verrichteten. Die Pferde sicherten letztendlich die Versorgung der Städter mit allen lebensnotwendigen Gütern. Es ist deshalb davon zu sprechen, dass die Pferde die Dienstleistungs- und Daseinsvorsorgeaufgaben der Städte, die in der zweiten Jahrhunderthälfte des 19.

---

<sup>65</sup> Tarr: Note. S. 438.

<sup>66</sup> Vgl. Meyer, Heinz: 19./20. Jahrhundert. In: Peter Dinzelbacher (Hrsg.): Mensch und Tier in der Geschichte Europas. Stuttgart 2000. S. 404-568. Hier S. 441f.

<sup>67</sup> Brantz: „animalische Stadt“. S. 88.

Jahrhunderts deutlich zunehmen, unterstützten.<sup>68</sup> Diese Daseinsvorsorgeaufgaben der Städte entstanden, da sich durch den Prozess der Urbanisierung der „Lebensraum“ für viele Menschen verengte und somit die Möglichkeit einer weitgehenden Selbstversorgung reduziert wurde. Deshalb musste fortan die Kommune die „Daseinsvorsorge“, auf die jede Person in der Stadt angewiesen war, übernehmen. Sie betraf die Bereiche Verkehr, Hygiene, Krankenhäuser, Gas- und Wasserversorgung und später die Versorgung mit elektrischer Energie.<sup>69</sup>

Gekennzeichnet sind Pferde durch Wesenseigenschaften, die sie nach Ansicht der Zeitgenossen besonders für das Arbeiten unter menschlicher Führung qualifizieren.<sup>70</sup> Sie sind groß genug, um harte Arbeit zu verrichten, aber nicht zu groß, um nicht mehr kontrollierbar für den Menschen zu sein. Weiterhin sind Pferde noncarnivore, das heißt keine fleischfressenden Tiere, die den Menschen hinsichtlich dieser Instinkte nicht gefährlich werden. Das Herdentier Pferd hat einen besonders ausgeprägten, sanftmütigen und gleichbleibend ruhigen Charakter und ist es gewohnt, in einem sozialen Verband zu leben, in dem es eine Rangfolge gibt, nach der es sich richtet.<sup>71</sup> So eignet es sich ganz besonders dafür, in der Hierarchie der menschlichen Gesellschaft zu agieren. Für den Einsatz in der Stadt war es weiterhin wichtig, dass Pferde ein ausgeglichenes „fight-flight“ Verhalten aufweisen.<sup>72</sup> Sie sind nicht besonders aggressiv und werden, sobald sie gut ausgebildet sind, zu furchtlosen Gefährten für den Menschen. Es ist außerdem möglich, Pferde auf relativ kleinem Raum zu halten, auch wenn diese Art der Haltung nicht besonders artgerecht ist.

---

<sup>68</sup> Vgl. dazu zusammenfassend, allerdings ohne jeden Hinweis auf Pferde: Siemann, Wolfram: Gesellschaft im Aufbruch. Deutschland 1849-1871. Frankfurt am Main 1990. S. 245-248; Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918. Erster Bd.: Arbeitswelt und Bürgergeist. München 1990. S. 340, 355.

<sup>69</sup> Ein ausführliches Konzept der „Daseinsfürsorge“ liefert: Hofmann, Wolfgang: Kommunale Daseinsvorsorge, Mittelstand und Städtebau 1871-1918 am Beispiel Charlottenburg. In: Ders.: Bürgerliche Repräsentanz und kommunale Daseinsfürsorge. Studien zur neueren Stadtgeschichte. Stuttgart 2012. S. 179-215; Ders.: Die Entwicklung der kommunalen Selbstverwaltung von 1848 bis 1918. In: Thomas Mann/Günter, Püttner (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Wissenschaft und Praxis. Bd. 1. Grundlagen und Kommunalverfassung. 3., völlig neu bearb. Aufl. Göttingen 2007. S. 73-91.

<sup>70</sup> Vgl. McShane/Tarr: Horse. S. 1.

<sup>71</sup> Vgl. Diacont, Kerstin: Mit System zum harmonischen Reiten. Das konsequente Ausbildungs- und Trainingskonzept. München 2002. Hier besonders Kapitel 3 „Psychologie und Kommunikation“ S. 42-65.

<sup>72</sup> Vgl. Greene: Horses. S. 13.

Pferde zogen aufgrund ihrer charakterlichen und kräftemäßigen Eignung deshalb in der Stadt die Feuerwehr- und Ambulanzwagen und dienten als unkomplizierte Kraftquelle auch Post und Polizei. Die Ver- und Entsorgung der Städte lief „über“ den Rücken der Pferde, indem sie Milch-, Heu- und Strohwagen genauso wie Müllabfuhrwagen zogen. Auch für die Bebauung des Stadtraumes eigneten sich Pferde besonders gut, da sie flexibel und wendig sind. Sie trieben zum einen die Einfuhr von Baugütern in die Stadt an und zum anderen bewegten sie die Baukräne und Lastenzüge auf den Baustellen. Brantz arbeitet deutlich heraus, dass die Urbanisierung des 19. Jahrhunderts undenkbar ohne die Antriebskraft der Pferde gewesen wäre.<sup>73</sup> Dabei scheinen die Pferde als „living machines“<sup>74</sup> vom Menschen eingesetzt worden zu sein, die sich perfekt in das neu entstehende Gefüge aus Fabriken, Maschinen und städtischem Leben einpassten. Indikator für diese These ist beispielsweise die Namensgebung für neue Maschinen und Kraftquellen, deren Leistung durch Tiernamen beschrieben wurde, um die Akzeptanz der mechanischen Kraft zu erhöhen.<sup>75</sup>

Die revolutionäre Neuerung nach unzähligen Jahrhunderten menschlicher Pferdedomestizierung, auf die besonders McShane hinweist, war, dass im fortschreitenden 19. Jahrhundert zunehmend ganze Pferdeherden in den Städten existierten, die selbst hochorganisiert und urbanisiert zusammenlebten. Es habe sich eine Wissenschaft über die Fütterung der tierischen „Arbeiderschaft“ entwickelt, die sich an Marktpreisen für Heu, Stroh und Hafer orientierte und es sei ein „Personalmanagement“ für die menschlichen und pferdischen Arbeiter entstanden, wie es heute aus großen Unternehmen bekannt ist.<sup>76</sup> Dabei vergrößerte sich die menschliche Abhängigkeit von den Tieren, was den Zeitgenossen meist erst bewusst wurde, wenn eine Katastrophe eintrat. Im Herbst 1872 kursierte in den amerikanischen Städten die Pferdeinfluenza und schwächte die städtischen Pferdeherden soweit, dass sie nicht mehr arbeitsfähig waren und deshalb das gesamte städtische Leben auf einen Schlag zum Erliegen kam. Es

---

<sup>73</sup> Vgl. Brantz: „animalische Stadt“. S. 88f.

<sup>74</sup> Greene: Horses. S. 15.

<sup>75</sup> Vgl. bspw. das Wort „Pferdestärken“ zur Beschreibung der Leistung von Motoren; Buchner, Jutta: Kultur mit Tieren. Zur Formierung des bürgerlichen Tierversständnisses im 19. Jahrhundert. Münster et al. 1996. S. 9.

<sup>76</sup> Vgl. McShane: Species. S. 15; McShane/Tarr: Pferdestärken. S. 41f.

handelte sich um eine „Energiekrise“, welche die Industrie und das Gewerbe sowie das soziale Leben komplett lähmte. Erst dieser harte Einschnitt weckte in den amerikanischen Metropolen das Interesse für das Schicksal und die Behandlung der Pferde. Die städtischen Lebensumstände und Haltungsbedingungen, wie die harte Arbeit, die besondere Pferdedichte in den Ställen und auf den Straßen, der Dreck und Mist überall in der Stadt, hatten die Tiere anfällig für Krankheiten gemacht.<sup>77</sup> Die Bürger begannen sich nach der Epidemie vermehrt für ihre städtischen Gefährten einzusetzen und in Zeitungen und Pamphleten für eine bessere Behandlung der Tiere zu kämpfen.<sup>78</sup>

Zum Münchner Stadtgebiet existieren nach der bisherigen Recherche keine Überlieferungen einer vergleichbar großen Epidemie unter den Pferden, gleichwohl tauchen in den Akten des Veterinäramtes relativ oft Angaben zu Krankheiten wie Pferderäude oder Influenza in einzelnen Betrieben auf, die von den städtischen Behörden jeweils für eine gewisse Zeit unter Quarantäne gestellt wurden, damit sich die Krankheiten nicht weiter ausbreiteten. In dieser Zeit durfte kein Wechsel zwischen den Pferden der Betriebe stattfinden und die Pferde mussten tierärztlich versorgt werden.<sup>79</sup>

Das gesamte Ausmaß „pferdischer“ Anwesenheit in urbanen Räumen soll nun statistisch verdeutlicht werden. Diese Erkenntnisse dokumentieren besonders die Allgegenwart der Pferde in den Städten des 19. Jahrhunderts. Aus zeitgenössischen Erhebungen zu Pferdepopulationen der europäischen und amerikanischen Welt geht hervor, dass in der amerikanischen Stadt des 19. Jahrhunderts circa ein Pferd 20 Einwohner versorgte, wobei dieses Verhältnis stetig sank, je mehr die Städte wuchsen. In Europa verhielten sich die Zahlen ähnlich. In Paris kam 1881 ein Pferd auf 31 Menschen, das bedeutete 79.000 Pferde innerhalb der Stadtgrenzen von Paris. 1901 lebten in Berlin 51.204 Pferde, dies entspricht dem Verhältnis Pferd zu Mensch von eins zu 37.<sup>80</sup> An der einzigen vorliegenden Viehzählung für die Innenstadt

---

<sup>77</sup> Vgl. Greene: Horses. S. 1-3.

<sup>78</sup> Vgl. bspw. „Position“ 31. Oktober 1872; „Horse“ 24. Juli 1881.

<sup>79</sup> Vgl. StadtAMü: Veterinäramt Nr. 60 bspw.: „Pferdereude bei Küssler in Milbersthoften festgestellt“ 7. August 1908; „Influenza unter den Pferden des Ökonomen Anton Tafelmaier in Milbertshofen ist erloschen.“ 16. Februar 1910; „Pferdebestand der Zementfabrik Simon Walser an Influenza erkrankt.“ 26. Mai 1911.

<sup>80</sup> Vgl. McShane: Species. S. 17.

Münchens zeigt sich, dass München, obgleich es noch relativ wenig Einwohner hatte, ebenfalls eine enorme Pferdedichte aufwies. Im Jahr 1873 lebten 3.481 Pferde innerhalb der Stadtgrenzen, von denen 2.407 für „gewerbliche oder Verkehrszwecke“ eingesetzt wurden.<sup>81</sup> Das bedeutet, dass von einem Verhältnis Pferd zu Mensch, bei einer Einwohnerzahl von circa 170.000<sup>82</sup>, von eins zu 48 auszugehen ist. Die Zahl unterstreicht, dass die Pferde gerade in wachsenden Städten besonders wichtig für die weitere Urbanisierung waren.

Allein anhand der genannten Zahlen liegt die Vermutung nahe, dass Pferde nicht lediglich als „Maschinen“ behandelt werden konnten, wie McShane und Tarr in ihrer Monografie darlegen, sondern als Lebewesen, da ihre Anwesenheit sehr deutlich für die Städter wahrzunehmen war. Zu denken ist dabei an eine gewisse tierische Geräuschkulisse, an Fütterungen der Tiere auf den Straßen oder den Mist, den sie stündlich in den Straßen hinterließen. Auch die Tatsache, dass man in München detailliert in die Viehzählung einfügte, welchen Alters und Geschlechts die Tiere waren und zu welchem Zweck sie in welchen Anwesen gehalten wurden, bestätigt diese Annahme, die es im folgenden weiter zu untermauern gilt.

Das industrialisierte und urbanisierte Tier wurde weltweit in allen Städten genutzt. Die „Evolution des Pferdes“ als eine städtische Kraftquelle war ein internationales Phänomen. Ideen, Experten und sogar die Pferde reisten von Land zu Land und von Stadt zu Stadt. Die beste Datenbasis existiert hierzu in den USA. Hier urbanisierten Pferde zwischen 1850 und 1900 schneller als Menschen. Laut McShane stellten 1850 Pferde 52,4 Prozent der gesamten Arbeitskraft in den USA. Davon trugen ungefähr die Hälfte die Stadttiere. Um 1900 hatte diese Arbeitskraft schon signifikant nachgelassen und betrug 21,5 Prozent der gesamten Energieleistung, jedoch trugen die städtischen Tiere davon immer noch 53,5 Prozent.<sup>83</sup>

Besonders nach der Einrichtung der Pferdestraßenbahnen in vielen Städten wuchsen die Pferdepopulationen signifikant an. 1890 gab es in New York City 12.000 Bahnpferde. Die hohe Zahl ist dadurch erklärbar, dass diese Art

---

<sup>81</sup> Vgl. Viehzählung.

<sup>82</sup> Vgl. Reulecke: Geschichte. S. 203.

<sup>83</sup> Vgl. Tarr: Note. S. 435.

von Arbeit Pferde besonders ermüdete und es deshalb schlichtweg günstiger für die Unternehmer war, viele Pferde zu halten und sie oft auszuwechseln, als ihr Lahmen oder ihren Tod in Kauf zu nehmen. Dies war für die Städte und Unternehmer eine einfache Kostenkalkulation über ihre „Angestellten“. Die Trambahnpferde arbeiteten im Schnitt drei bis fünf Jahre für die Unternehmen, danach waren sie gesundheitlich nicht mehr zu gebrauchen, kamen entweder zum Schlachter oder Fuhrwerksunternehmer kauften sie auf.<sup>84</sup>

Angetrieben durch die intensive Nutzung der städtischen Tiere, vollzog sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein tiefgreifender Wandel im menschlichen Umgang mit den Tieren, der nahezu alle Bereiche des Mensch-Tier-Kontaktes betraf und zu einem neuen Mensch-Tier-Verständnis führte.<sup>85</sup> Doch nicht nur die Anzahl der Pferde in der Stadt und der persönliche Umgang mit den Pferden änderte sich, man modifizierte sie überdies biologisch durch Züchtung, ganz gleich einer Gerätschaft, die man immer mehr verbessert, um immer mehr Gewinn zu erzielen. Die Anthropologen der Zeit sahen es als ihre ehrenvolle Aufgabe an, die Domestizierung und Züchtung voran zu treiben, um genau die Tiere aus der Masse „herauszuzüchten“, die am nützlichsten für den Menschen und seine Kultur sein würden.<sup>86</sup> Weitergezüchtet wurde mit den größten und stärksten Pferden.<sup>87</sup> Edmund Russel bezeichnet die Arbeitstiere des 19. Jahrhunderts im Gegensatz zu McShane und Tarr nicht als Maschinen, sondern als Biotechnologien. Sie seien „biological artifacts chaped by humans to serve human ends.“<sup>88</sup> Zusätzlich zum Eingriff in die „natural selection“<sup>89</sup> nutzte man besondere Geschirre und Gebisse, um die Probleme und Eigenschaften des Pferde auszugleichen, die durch Züchtung nicht überwunden werden

---

<sup>84</sup> Vgl. McShane/Tarr: Horse. S. 6.

<sup>85</sup> Vgl. Buchner: Kultur. S. 3.

<sup>86</sup> Vgl. Greene: Horses. S. 13.

<sup>87</sup> Vgl. McShane/Tarr: Horse. S. 57.

<sup>88</sup> Russel, Edmund: Introduction. The Garden in the Machine. Toward an Evolutionary History of Technology. In: Susan R. Schrepfer/Philip Scranton (Hrsg.): Industrializing Organisms. Introducing Evolutionary History. London 2004. S. 1-16. Hier: S. 1.

<sup>89</sup> Darwin, Charles: The Origin of Species. By Means of Natural Selection or the Preservation of favoured Races in the Struggle for Life. Ed. with an Introduction by J. W. Burrow. London 1985. S. 114. [Im Folgenden: Darwin: Origin.]

konnten.<sup>90</sup> Die Kombination aus natürlichem und mechanischem Fortschritt vergrößerte die Zugkraft eines jeden Pferdes ganz enorm.<sup>91</sup>

Wie aus den Beschreibungen hervorgeht, lebten in allen Städten des 19. Jahrhunderts Pferde. Auch in München nutzten Industrie, Gewerbe, Verkehr und Privatpersonen den Antriebsmotor Pferd, besonders in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in umfangreichem Maße. Pferde gehörten hier, ebenso wie in Paris, New York oder Rio de Janeiro<sup>92</sup> als Zugkräfte von Kutschen und Droschken, von Karren, Kränen und Lebensmittelwägen und letztendlich der Straßenbahn fest zum städtischen Leben. Die Anwesenheit der Pferde löste bei den Münchnern besondere Bedürfnisse und Gefühle aus, die im Rahmen der folgenden Kapitel behandelt werden. Zunächst folgen Ausführungen dazu, weshalb Dampfkraft und Elektrizität die Pferdekraft bis ins 20. Jahrhundert nicht komplett ablösten, da diese Erkenntnisse unverzichtbar für die Veranschaulichung der engen menschlichen Beziehungen zum städtischen Pferd sind.

## **2.2 Dampf – Elektrizität – Pferdestärken**

Im Laufe der menschlichen Geschichte und im Zuge immer innovativerer Erfindungen änderten sich die Energiequellen im menschlichen Alltag. Zunächst ersetzte die tierische Zugkraft die rein menschliche Bewegungskraft, bis die neuartigen Antriebsformen der Dampfmaschine, des Gasmotors und der Elektrizität zunehmend die animalische Energie im ausgehenden 19. Jahrhundert überholten. Aus der heutigen Perspektive und auch in der klassischen Industrialisierungshistoriographie<sup>93</sup>, erscheinen diese Veränderungen unvermeidlich, doch waren sie zu keinem Zeitpunkt der Geschichte sicher.<sup>94</sup> Gestützt wird diese Annahme erstens durch das gleichzeitige

---

<sup>90</sup> Vgl. Werbeanzeigen in der „Illustrierten Landwirtschaftlichen Zeitung“ vom 18. Januar 1905, die für Gebisse warben, welche das „Durchgehen der Pferde verhindern“ sollten. Auch die Tierschutzvereine interessierten sich in ihren Veröffentlichungen besonders für die Quälereien der Pferde: Vgl. bspw.: „Pferdequälereien“ 13. September 1896; „Ueber die Schädlichkeit der Scheuleder.“ In: Allgemeiner Bayerischer Thierfreund. 23. August 1896. S. 268 [Im Folgenden: „Schädlichkeit“ 23. August 1896.].

<sup>91</sup> Vgl. McShane: Species. S. 17.

<sup>92</sup> Vgl. hierzu: Blay, Jean-Pierre: Les élites urbaines et le monde hippique dans la ville de Rio de Janeiro (1848-1932). In: Revue d'histoire moderne et contemporaine 3 (1999). S. 514-531.

<sup>93</sup> Russel verweist darauf, dass in „classic story of industrialization“, Maschinen die menschlichen und animalischen Muskeln ersetzten. Vgl. Russel: Introduction. S. 1.

<sup>94</sup> Vgl. Tarr: Note. S. 434.

Vorkommen aller Antriebsformen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, zweitens durch den gegenseitigen Nutzen, welche die Energiequellen voneinander hatten und drittens auch durch deren jeweiligen flexiblen Austausch miteinander. Beispielsweise kamen dort, wo elektrische Trambahnen im Winter am Berg hängen blieben, Pferde als zusätzlicher Antrieb zum Einsatz.

Die Dampfmaschine regelte den Überland- und Überseeverkehr, während Pferde Hauptträger des Verkehrs in der Stadt, der Antrieb für Fähren über Flüsse und die Basisenergiequelle der Industrie und des Handels waren. Der Schluss liegt nahe, dass verschiedene Antriebsmotoren, bedingt durch ihre jeweiligen Leistungen, auch unterschiedliche Funktionen innerhalb der Gesellschaft einnahmen. Der Blick auf das Netz verschiedener Antriebsmotoren im ausgehenden 19. Jahrhundert ermöglicht es die Komplexität dieses technologischen Wandels dezidiert zu erkennen.

Dabei gilt es, die Vor- und Nachteile der Antriebskräfte herauszuarbeiten, um zu verdeutlichen, wie lange sich die Stärke und Zuverlässigkeit des lebendigen Motors Pferd in der Stadt gegenüber Dampfkraft und Elektrik bewährte und deshalb von einer Koexistenz der verschiedenen Energieformen in den wachsenden Metropolen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu sprechen ist. Weiterhin ist zu untersuchen, weshalb die Pferde und nicht die Elektrik oder die Dampfkraft in der wachsenden Stadt München der Hauptmotor für die Verstädterung waren.

Die Umstellung auf die Eisenbahn im Überlandverkehr bedeutete eine ungeheure Schubkraft für den Binnenhandel und auch den städtischen Wandel. Die Steigerung des überregionalen Personen- und Güterverkehrs machte Pferde als Verkehrsmittel besonders im lokalen Verkehr noch unentbehrlicher<sup>95</sup>, da

„the greater the increase of railways, the greater will be the use of the horse [...] because there is the work to be done to and fro. The horses have to work in connection with the railways; for every new railway you want fresh horses; fresh cab horses to begin with.“<sup>96</sup>

---

<sup>95</sup> Vgl. Wolff-Thüring: Pferdefuhrwerk; Buchner: Kultur. S. 11; Thompson, F. M. L.: Nineteenth-Century Horse Sense. In: The Economic History Review. New Series. 29 (1976). S. 60-81. Hier S. 64f.

<sup>96</sup> Zit. nach: Thompson: Horse Sense. S. 65.



Die Pferde übernahmen die Transportangelegenheiten, sobald die Eisenbahn in der Stadt angekommen war und blieben bis zum Ende des 19. Jahrhunderts als günstige und alt bewährte, sowie leicht zufrieden zu stellende Kraftquelle der favorisierte Antriebsmotor in der Stadt. Pferde garantierten relativ geringe Kosten<sup>97</sup> und ein hohes Maß an Flexibilität, was den Bedürfnissen einer städtischen Nutzung entsprach. Pferdestärken ermöglichten es beispielsweise vielen Geschäftsleuten in den Städten, ihre Firmen zu betreiben und auszubauen, ohne in sehr teure neue Kraftquellen investieren zu müssen.<sup>98</sup> Weiterhin nutzten Fuhrwerks- und Droschkenunternehmen Pferde für den Nahverkehr, der schnell, flexibel und möglichst kostengünstig laufen sollte. Dabei war ein besonderer Vorteil, dass Pferde ihr Futter schnell in Energie umsetzen und somit sofort nach einer kurzen Fütterungspause wieder zur Arbeit bereit sind.

Im Prinzip nutzte jeder Bürger einer Stadt des 19. Jahrhunderts direkt oder auch indirekt Pferde als Antriebsquelle für das Leben in seiner Stadt, indem er sie entweder direkt als Verkehrsmittel oder indirekt beispielsweise als Nahrungslieferant nutzte. Als Nachteile der immensen Pferdenutzung in der Stadt galten jedoch auch einige der genannten Vorteile. Pferde sind von Natur aus nur begrenzt leistungsfähig, sowohl was die Wagengröße und die Zahl der zu befördernden Personen betrifft als auch bezüglich ihrer Ausdauer. Das bedeutet, dass die Anzahl an beförderbaren Personen, zum Beispiel in einer Trambahn auf circa zwanzig Personen begrenzt war und dass die Pferde nach zwei bis drei Stunden Straßenbahnbetrieb ausgewechselt werden mussten. Ein nicht zu unterschätzender Nachteil, der jedoch auf lange Sicht zu einer beschleunigten Urbanisierung führte, wie später noch gezeigt wird<sup>99</sup>, war sicherlich auch das immense Mistaufkommen, das die Nutzung der Pferde verursachte und das es tagtäglich zu beseitigen galt. Des Weiteren benötigten die Pferde Unterkünfte, Fütterung und Pflege durch ein ganzes Personalaufgebot und das nicht nur an Werktagen. Dies machte die Kraftquelle „Pferd“ zu einer kostenintensiven

---

<sup>97</sup> Als „gering“ sind die Kosten deshalb einzuschätzen, weil die anderen Antriebsformen Dampfkraft und Elektrizität bis zu einem bestimmten Zeitpunkt schlichtweg noch teurer waren als der Unterhalt der Pferde.

<sup>98</sup> Vgl. Tarr: Note. S. 442.

<sup>99</sup> S. Kapitel 3.3 „Straßenverkehrsvorschriften für Fuhrwerke und Straßenbahnen“.

und relativ aufwendigen Angelegenheit.<sup>100</sup> Das verstärkte Pferd funktionierte eben nur durch differenziertes Training und entsprechende Behandlung und „Wartung“.

Der Dampfbetrieb, auf Überlandstrecken schon mehrere Jahrzehnte bewährt, konnte sich aufgrund verschiedener Defizite im Stadtverkehr nicht recht durchsetzen. Im Prinzip hätte alles, was bis dahin Pferde transportierten oder antrieben, schon 1850 durch die Dampfmaschine in der Stadt gezogen werden können. Doch die Verwendung der Dampfmaschine kostete den Unternehmer ungefähr vierzig Prozent mehr am Tag als der Pferdebetrieb.<sup>101</sup> McShane und Tarr resümieren hier, die Biologie habe über die reine Mechanik gesiegt.<sup>102</sup> Neben dem hohen Kostenfaktor erwiesen sich die Dampflokomotiven in den oft engen städtischen Straßen und beim häufigen Anhalten als besonders schwerfällig. Zudem sorgte neben einer hohen und unangenehmen Geräuschkulisse besonders die starke Rauch- und Rußentwicklung für Klagen bei der Anwohnerschaft und den Fahrgästen. Zur Diskussion stand deshalb oftmals, ob die Dampflinien nicht durch geräuschlosere und rußfreie Pferdelinien ersetzt werden sollten.<sup>103</sup> Die Nachteile des Dampfantriebs bedingten in München, dass es hier lediglich eine Dampftramlinie nach Nymphenburg gab, welche auch immer wieder hitzige Diskussionen für Stadtmagistrat<sup>104</sup>, Polizeidirektion und Anwohner bedeutete.<sup>105</sup>

Der elektrische Antrieb behob im Prinzip alle Probleme der anderen Antriebsarten. Er verursachte keinen Schmutz, belästigte die Einwohner nicht mit Rauch und Ruß und beförderte, ab einem gewissen Zeitpunkt, wesentlich mehr Passagiere als die Pferdebahn. Die Nachteile beziehungs-

---

<sup>100</sup> Vgl. Kaufhold, Karl Heinrich: Straßenbahnen im Deutschen Reich vor 1914. Wachstum, Verkehrsleistungen, wirtschaftliche Verhältnisse. In: Dietmar Petzina/Jürgen Reulecke (Hrsg.): Bevölkerung, Wirtschaft, Gesellschaft seit der Industrialisierung. Festschrift für Wolfgang Köllmann zum 65. Geburtstag. Dortmund 1990. S. 219-238. Hier: S. 222.

<sup>101</sup> Vgl. McShane/Tarr: Horse. S. 5.

<sup>102</sup> Ebd. S. 184.

<sup>103</sup> Vgl. Kaufhold: Straßenbahnen. S. 222.

<sup>104</sup> Die Gemeindeordnung von 1869 führte in Bayern eine „kommunale Selbstverwaltung“ mit eigenem Wirkungsbereich der Gemeinden und erweiterten Rechten der Gemeindebevollmächtigten ein. Diese wählten den Stadtmagistrat, der wiederum die Verwaltung der Stadt, u. a. das Stadtbauamt, betrieb. Vgl. Fisch: Stadtplanung. S. 36, 43, 50f.

<sup>105</sup> Vgl. bspw. MNN. 9. Juli 1890. S. 2.

weise die noch unausgereifte Technik überwogen zunächst allerdings die Vorteile des geräuschlosen Motors und die Zeitgenossen erlebten sie bis 1900 täglich. Probleme gab es vor allem bei der Übertragung der elektrischen Antriebskraft. In Berlin verkehrte ab 1881 die erste elektrische Straßenbahn der Welt. Die Firma von Werner von Siemens leitete den Strom zunächst über die Schienen zur Trambahn, eine Methode, welche störungsanfällig für Witterung und Schmutz, sowie beim Rangieren besonders unflexibel und zudem sehr gefährlich für Passanten war, da es immer wieder zu Funkenbildung kam. 1884 ging die Firma deshalb zur elektrischen Oberleitung über, deren Technik aber nicht ausgereift war und deren Anblick im Stadtbild keine Begeisterung bei der Bevölkerung auslöste. Da große Bedenken bezüglich einer Verunstaltung des Stadtbildes überwogen, suchten die Techniker weiterhin nach anderen Übertragungsmöglichkeiten. Erst die amerikanische Erfindung des Rollenstromabnehmers<sup>106</sup>, eines besonderen Verbindungsstückes zwischen Oberleitung und Bahnwagen, löste die technischen Probleme und half bei der endgültigen Entscheidung für die elektrische Oberleitung. Siemens & Halske setzte dann ab 1890 auch den Bügelstromabnehmer ein.<sup>107</sup>

In München eröffnete der Ingenieur August Ungerer aus privaten Mitteln am 1. Juli 1886 die dritte elektrische Straßenbahn im Deutschen Reich. Die „Ungererbahn“ verlief von der Freystraße nördlich der heutigen Münchner Freiheit auf einer 1,2 Kilometer langen Strecke zu seinem Schwimmbad im nördlichen Schwabing. Wie in Berlin verlief der Strom in den Gleisen. Die Gefahr dieser Stromübertragung hatte der Ingenieur geschickt auf die Art gelöst, dass der Anfangs- und Endpunkt der Strecke erhöht angelegt war, und die Bahn die ersten Meter „stromfrei“ losrollen konnte und erst zu einem späteren Zeitpunkt die Stromübertragung begann. Diese elektrische Bahn beförderte jährlich circa 150.000 Fahrgäste. Die Elektrik war jedoch der lebhaft wachsenden Nachfrage bald nicht mehr gewachsen. Im Juni 1895 stellte Ungerer den Betrieb ein, und ab dem 17. Juli verkehrte eine

---

<sup>106</sup> Ein Stromabnehmer ist eine Vorrichtung an Straßenbahnen, welcher der Übertragung von elektrischer Energie von einer fest montierten stromführenden Oberleitung zu den elektrischen Einrichtungen des Fahrzeugs dient.

<sup>107</sup> Vgl. Kaufhold: Straßenbahnen. S. 222f.

Pferdebahn auf dieser Strecke.<sup>108</sup> Die Vorteile der Pferdekraft setzten sich erneut gegen den elektrischen Antrieb durch.

Die Experten arbeiteten fieberhaft an einer weiteren Verbesserung der technischen Voraussetzungen der „Elektrischen“, während parallel, trotz aller Bedenken und Gefahren, in den 1890er Jahren die Elektrifizierung der deutschen Straßenbahnen begann. In großen Städten vollzog sich die Umstellung auf die „Elektrische“ schrittweise, Bahnlinie für Bahnlinie, in den Kleineren auf einmal.<sup>109</sup>

Unbestreitbar bleibt, dass die im Vergleich zu anderen Energiequellen günstige und flexible Pferdekraft eine sehr wichtige und große Nische in der Stadt des 19. Jahrhunderts füllte.<sup>110</sup> Das Pferd förderte durch seinen körperlichen Einsatz die Entwicklung neuer Technologien und sprang dort ein, wo die neue Technik noch nicht ausgereift war, Schwierigkeiten bereitete oder schlichtweg zu teuer war. Es verrichtete auch Arbeit an besonders unzugänglichen oder unebenen Stellen der Stadt und beförderte zuverlässig und wenig störungsanfällig Passagiere, Waren und Güter von A nach B.

## **2.3 Der Verkehr in München vor der Trambahn**

### **2.3.1 Bilder als historische Quellen**

Die vorliegende Arbeit stützt sich zu großen Teilen auf Bildquellen und Fotografien, welche in der Zeit zwischen 1865 und 1900 entstanden sind. Sowohl Fotografien der Münchner Innenstadt als auch Postkarten mit Bildern von der „Pferdetramway“<sup>111</sup> und Karikaturen derselben oder private Aufnahmen der Trambahngesellschaft stellen vorzügliches Material dar, um der immer stärker um sich greifenden Urbanisierung und deren Antriebsmotoren sowie den Gefühlen der Zeitgenossen gegenüber der Pferdebahn auf den Grund zu gehen. Dabei dienen die Bilder nicht nur als

---

<sup>108</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 15.

<sup>109</sup> Vgl. Kaufhold: Straßenbahnen. S. 222f.

<sup>110</sup> Vgl. Tarr: Note. S. 442f.

<sup>111</sup> Die „Tramway“ verdankt ihren Namen Benjamin Outram, der 1799 zuerst fischbauchförmige, freitragende Schienen anwandte und nach dem man diese ersten Bahnen „Outramways“, später kürzer „Tramways“ benannte. Vgl. „Pferdeeisenbahnen.“ In: Conversations-Lexikon. Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie. 12., umgearb., verb. und vermehrte Auflage. Band 11. Leipzig 1878. S. 688.

„zusätzliche Quellen“<sup>112</sup>, also als Ergänzung und Korrektiv zu bestehenden schriftlichen, sondern als „absolute Quellen“, die mit schriftlichen Quellen gleichgesetzt werden. Besondere Vorsicht ist bei der Analyse von Fotografien geboten, da die Suche nach einem direkten, unverzerrten und unmanipulierten und „wahren“ Abbild der Vergangenheit verlockend, jedoch wenig erfolgversprechend ist.<sup>113</sup>

Bisher habe sich laut Hartewig glücklicherweise kein fester Methodenkanon in der Geschichtswissenschaft zur Fotografieanalyse etabliert und es werde eher ein Methodenpluralismus praktiziert, der ikonografische Methoden, semiotische Ansätze und soziologische Verfahren nutze.<sup>114</sup> Auch im Rahmen dieser Arbeit werden unterschiedliche Methoden angewandt, um den Bildern geschichtswissenschaftlich auf den Grund zu gehen. Private Fotografien dienen als Quellen, die besonders deutlich die zeitgenössischen Wahrnehmungen der Pferdebahn und auch Selbstdarstellungsprozesse der Fotografen und von deren Auftraggeber zeigen. Bei dem vorliegenden Quellenmaterial der Trambahngesellschaft ist es eine besondere Herausforderung, den Zweck, die Konzeption und den Kontext der Fotografien zu ermitteln.

Die verwendeten Karikaturen und Bildpostkarten, die in Zeitschriften und Zeitungen öffentlich sichtbar waren, dienen der vorliegenden Arbeit als Abbild der zeitgenössischen Meinung über das Konstrukt Trambahn. Es gilt dabei, der jeweiligen Leserschaft dieser Medien Aufmerksamkeit zu widmen, um die unterschiedlichen Ansichten zur Pferdebahn in der Stadt aufzuzeigen. Beachtung findet in der vorliegenden Arbeit die Tatsache, dass Bilder „nicht nur Repräsentationen oder gar Spiegel von etwas Geschehenem sind und sie Geschichte nicht nur passivisch widerspiegeln, sondern [dass sie diese] selbst mitprägen, zum Teil erst generieren“<sup>115</sup>. Bezüglich des zu betrachtenden Zeitraumes herrscht zusätzlich zu der beschriebenen grundsätzlichen Quellenproblematik historische Bildmaterialien betreffend, eine fotografische Quellenarmut für die mittleren und unteren gesellschaft-

---

<sup>112</sup> Paul: Visual History. S. 4.

<sup>113</sup> Vgl. Jäger, Jens: Bilder der Neuzeit. Einführung in die historische Bildforschung. Tübingen 2000. S. 154.

<sup>114</sup> Vgl. Hartewig: Fotografien. S. 442.

<sup>115</sup> Paul: Visual History. S. 8.

lichen Schichten vor. Denn bis zur Jahrhundertwende gehörte das Medium des Fotoapparates nicht zur Alltagskultur der ärmeren Bevölkerungsteile und diese in der Regel auch nicht zu den Fotomotiven der gehobenen Milieus. Auch im Rahmen dieser Arbeit besteht folglich das Dilemma, die Beziehung aller gesellschaftlichen Milieus zu der Pferdebahn kaum abbilden zu können.<sup>116</sup>

### **2.3.2 Der Münchner Marienplatz 1865 und 1895**

Ein Vergleich von Fotografien des Münchner Marienplatz verdeutlicht besonders eindringlich die vielfältigen Veränderungen, die München in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfuhr. Durch rasant anwachsende Einwohnerzahlen und flächenmäßiges Wachstum der Stadt, entstand ein erhöhtes Bedürfnis an Mobilität, welche die Pferdebahn ab 1876 gewährleistete.<sup>117</sup> Eine kurze Fotografiebeschreibung und -analyse zweier Abbildungen des Marienplatzes aus dem Jahr 1865 und 1895 zu Anfang dieser Arbeit soll verdeutlichen, wie kleinstädtisch, unbewegt und unbelebt München kurz nach der Jahrhundertmitte war und welche deutliche Veränderungen im Stadtbild dreißig Jahre später festzustellen sind.

Abbildung 1 zeigt den Marienplatz gegen Westen im Jahr 1865. Im Vordergrund sieht der Betrachter den gepflasterten Marienplatz, in dessen Zentrum die Mariensäule emporragt. Diese ist durch einen niedrigen Zaun umgeben, vor dem drei Gestalten knien. Im linken unteren Bildrand und links neben der Mariensäule „parken“ vier Droschken. Den Hintergrund der Fotografie bilden die nördliche und die westliche, jeweils viergeschossige, Häuserreihe, die eine wird ab dem Jahr 1867 durch das „neue“ Rathaus ersetzt werden, die andere bleibt bis heute Laden- und Cafépassage. Am westlichen Rand überragen die Türme der Frauenkirche die Häuser. Der linke Bildhintergrund gibt den Blick frei auf die heutige Kaufingerstraße mit einigen Geschäften und ihren Sonnenmarkisen. Auf dem gesamten Foto befinden sich acht Personen, von denen nur zwei in Bewegung sind. Eine

---

<sup>116</sup> Auch Angermair und Bauer diskutieren die fotografische Quellenarmut zu München in diesem Zeitraum: Bauer, Richard unter Mitarb. v. Elisabeth Angermair, Eva Graf und Marita Krauss: Prinzregentenzeit. München und die Münchner in Fotografien. München 1988. S. 7.

<sup>117</sup> Die detaillierte Untersuchung zum Zusammenhang von Urbanisierung und Pferdebahn findet sich in Kapitel 3. „Ohne Pferd kein Nahverkehr“.

Person steht bei der Droschke am linken unteren Bildrand, drei knien an der Mariensäule, eine Frau sitzt zwischen Körben an der nördlichen Häuserfassade. Des Weiteren steht ein Mann auf einem der Droschkenkutschböcke, und zwei Personen bewegen sich vom Marienplatz weg in die Kaufingerstraße.

Es scheint sich am Aufnahmetag um einen besonders sonnigen oder heißen Tag gehandelt zu haben, da viele Markisen und Vorhänge an den Fenstern der Wohn- und Geschäftshäuser heruntergelassen sind. Die Pferde stehen mit gesenkten Kopf vor ihren Kutschen. Insgesamt wirkt das Bild durch das geringe Verkehrsaufkommen statisch und unbewegt. Nur die monumentalen Bauten am nördlichen und westlichen Rand des Marienplatzes, die Mariensäule in der Mitte des Platzes, die auf dessen herausragende Rolle in München verweist sowie die Türme der Frauenkirche, verraten, dass es sich bei dem abgelichteten Platz um den bedeutendsten einer werdenden Großstadt handelt.



**Abbildung 1: Marienplatz 1865** <sup>118</sup>

---

<sup>118</sup> Bauer, Richard/Graf, Eva: Stadtvergleich. Münchner Ansichten. Photographien von Einst mit Neuaufnahmen von Thomas Koller. 5. Aufl. München 1998. S. 86.



**Abbildung 2: Marienplatz 1895** <sup>119</sup>

Abbildung 2 zeigt den Marienplatz 1895 mit Blick nach Osten, auf das zu der Zeit bereits alte Rathaus und verdeutlicht die Veränderungen, welche in München in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stattfanden, sehr deutlich. Zum einen zeigen sich die Bautätigkeit und die städtebaulichen Veränderungen, welche die Gemeinde bis zur Jahrhundertwende durchführte. Das neue Rathaus, das ab 1867 in mehreren Bauabschnitten errichtet wurde, steht am nördlichen Rand des Marienplatzes, umrahmt von einem großzügigen Trottoir, der den Fischbrunnen einschließt und sich um den gesamten restlichen Platz erstreckt. Er verweist auf eine klare Trennung von fußläufigem und pferdebetriebenen Verkehr. Die Umzäunung der Mariensäule ist, höchstwahrscheinlich zu Gunsten einer Platzvergrößerung für den erhöhten Verkehrsbetrieb, entfernt. Durch das Erdgeschoss und den Turm des Rathauses verlaufen ein Fußgängerweg und zwei Verkehrspassagen. Darüber hinaus flankieren Laternen, in einem Abstand von ungefähr vierzig Metern, den Marienplatz.

Neben den baulichen Veränderungen ist auf der vorliegenden Fotografie weiterhin ein signifikanter Wandel im bewegten Verkehrsbild erkennbar. Eine

---

<sup>119</sup> Ebd. S. 92.



im Vergleich zu 1865 deutlich höhere Anzahl an Droschken und Pferdefuhrwerken verkehrt und verweilt auf dem Marienplatz. Darüber hinaus verlaufen vier Schienen für die Pferdetrambahn im südlichen Teil des Platzes, zwischen Kaufingerstraße und Tal, und am rechten unteren Bildrand „fährt“ auch gerade eine Pferdebahn aus dem Bild. Es befinden sich circa 130 Personen auf dem Marienplatz, die entweder geschäftig über den Platz verkehren, in Droschken oder der Pferdebahn sitzen oder diese lenken. Trotz anscheinend kühler Witterung (manche Pferde tragen Decken), sind die Gehwege und der Platz hochfrequentiert von Passanten genutzt, die flanieren und Geschäfte tätigen. Auch ein Fahrrad steht am Bordstein angelehnt und kann als Zeichen für das junge und wichtigste Individualverkehrsmittel ab der Jahrhundertwende angesehen werden.

In den folgenden Kapiteln gilt es, die auf den Fotografien des Marienplatzes beobachteten Veränderungen in Verkehr, Infrastruktur und Urbanität, auszuleuchten, zu erklären und auf das gesamte Münchner Stadtgebiet zu erweitern. Besonderer Fokus liegt dabei immer auf dem neuen Verkehrsmittel der Pferdebahn.

### **3. Ohne Pferd kein Nahverkehr –**

#### **„Die Münchner Trambahn-Actien-Gesellschaft“<sup>120</sup>**

#### **3.1 Zögerliche Anfänge**

Nachdem in München 1839 ein erster Eisenbahnhof am Marsfeld<sup>121</sup> entstanden war und 1844 alle bis dahin bestehenden Strecken in die königlich-bayerische Staatsbahn integriert waren, avancierte München zu einem Verkehrsknotenpunkt von „kontinentaler Bedeutung“<sup>122</sup> sowohl im Süd-Nord-Verkehr als auch im Ost-West-Netz. 1847 entstand der heutige Hauptbahnhof. Durch den Eisenbahnanschluss wurden Reisen ins Umland und in die Stadt ermöglicht und vor allem erleichterte der Bau der Eisenbahn den Gütertransport erheblich.<sup>123</sup> Reinhard Bauer und Ernst Piper halten fest,

---

<sup>120</sup> Geschäfts-Bericht 1882/83.

<sup>121</sup> Östlich der heutigen Donnersbergerbrücke gelegen.

<sup>122</sup> Vgl. Tibudd, Michael: Mit der Lokomotive in die Zukunft. In: Joachim Käppner et al. (Hrsg.): München. Die Geschichte der Stadt. München 2008. S. 239-240. Hier S. 239.

<sup>123</sup> Vgl. Bauer: München. S. 184.

dass erst diese Entwicklungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, das Wachstum Münchens zu einer Großstadt ermöglichten. Die Bahnverbindungen bewirkten die Entstehung oder Vergrößerung von Industriebetrieben wie beispielsweise Lokomotivenbau, Dampfkessel- und Dampfschiffbau, Schmiede- und Brauereiwesen, die auf den Bahnbetrieb angewiesen waren. Viele Menschen aus dem Münchner Umland zog es nun auf der Suche nach Arbeit in die Stadt. Die Zunahme von Industrie, Gewerbe und Handel zwischen 1830 und 1890 führte insgesamt zu einer Verfünffachung der Einwohnerzahl Münchens von 78.000 auf 350.000 Personen.<sup>124</sup>

Das schnell wachsende München stand zur Mitte des Jahrhunderts, wie andere deutsche Städte auch, vor einem neuartigen innerstädtischen Verkehrsproblem. Die flächenmäßige Ausdehnung der Stadt und die zunehmende Trennung von Wohn- und Industrievierteln bedeutete längere Arbeitswege für die Bevölkerung, die sie nicht mehr ohne weiteres zu Fuß bewältigte. Über die Möglichkeit, das neu entstehende Nahverkehrsproblem in der immer weiter wachsenden Stadt München durch eine Pferdebahn zu beheben, debattierten der Stadtmagistrat und verschiedene Ingenieure aus dem In- und Ausland bereits ab den 1860er Jahren. Es gab schon einige Vorbilder in Europa und vor allem in den USA, mit denen man sich beschäftigte.

Die Erfindung einer pferdegezogenen Straßenbahn auf Schienen stammte ursprünglich aus New Orleans. In den Vereinigten Staaten lief dann auch die erste Pferdebahn überhaupt, zwischen Harlem und New York.<sup>125</sup> Nach Europa kam die Erfindung 1853 durch einen französischen Investor. Er richtete in Paris die erste europäische Linie ein, die ab 1854 verkehrte.<sup>126</sup> In London ging 1860 die Pferdebahn ans Netz und auf deutschsprachigem Gebiet nahm 1865 Berlin die Vorreiterrolle ein.<sup>127</sup> Vor allem die Presse machte die neue Erfindung bei den Zeitgenossen bekannt, indem sie

---

<sup>124</sup> Ebd. S. 184f.

<sup>125</sup> Vgl. McKay, John P.: Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe. Princeton 1976. S. 13f.

<sup>126</sup> Vgl. Schattenhofer, Michael: Beiträge zur Geschichte der Stadt München. In: Oberbayerisches Archiv 109 (1984). S. 196.

<sup>127</sup> Vgl. Schmucki, Barbara: Machine in the City. Public Appropriation of the Tramway in Britain and Germany 1870-1915. In Journal of Urban History 38 (2012). S. 1060-1093. Hier S. 1061.

ausführlich über die Vor- und Nachteile der Bahnen berichtete. Zunächst zeigte sie eine gewisse Skepsis gegenüber der neuen Erfindung. Sie seien „expensive, slow, uncomfortable and annoying“<sup>128</sup>, einfach alles, was man in den Großstädten nicht gebrauchen konnte. In den 1870ern fürchteten Bewohner und Gemeinden in Großbritannien und im deutschsprachigen Raum, dass die Bahnen den urbanen Charakter der Straßen zerstören würden. Außerdem benötigten die Straßen stete Kontrollen und Erneuerungen, da die Pferdehufe den Belag stark angriffen. Weiterhin herrschte die Angst bei Politik und Polizei vor, dass der „normale“ Verkehr durch die befahrenen Schienen behindert würde.<sup>129</sup>

In den Anfangsjahren der Trambahnen nahmen folglich weder die Politik noch die städtischen Bewohner die Bahnen als Urbanisierungsmotor wahr. Die Ängste und Bedenken bezüglich der neuen Erfindung dominierten die Diskussionen und niemand dachte daran, dass die Trambahn timer sehr schnell zu besonders urbanen Wesen avancieren würden. Trotz aller Skepsis setzten sich die Investoren mit ihren wirtschaftlichen Interessen auch in Europa durch. Private, oft ausländische Kapitalinvestoren etablierten die neuen Pferdebahnen, auch wenn sie anfangs nicht besonders viel Profit abwarfen und es sich jedes Mal um eine ökonomisch riskante Investition handelte.<sup>130</sup>

Mit den Ideen des deutsch-amerikanischen Ingenieurs S.A. Beer aus New York entstanden am 27. September 1861 auch in München die ersten Planungen für eine Pferdebahn auf Schienen. An diesem Tag reichte der Ingenieur seine Bitte für die Konzession einer Pferdetram beim Stadtmagistrat ein, welche auf Rillenschienen und mit Rädern ohne Spurkränze<sup>131</sup> innerhalb der Stadtgrenzen verkehren sollte. Der Stadtmagistrat blockte dieses Ersuchen jedoch schnell ab, mit der Begründung, dass noch keine Stadt in Europa bisher eine Pferdebahn mit solcher Ausstattung habe und in München zudem überhaupt kein Bedarf für eine Trambahn bestehe, denn im Jahr 1861 hatte der Lohnkutscher Michael

---

<sup>128</sup> Ebd. S. 1062.

<sup>129</sup> Vgl. ebd. S. 1062f.

<sup>130</sup> Vgl. ebd. S. 1064.

<sup>131</sup> Spurkränze sind circa drei cm hohe vertikale Wulste am inneren Rand der Metallräder, welche eine sichere Spurführung gewährleisten.

Zechmeister hier ein Omnibusunternehmen eröffnet. Seine Pferdeomnibusse verkehrten auf drei Linien und deckten den Nahverkehrsbedarf der Münchner auf diese Weise. Die auf den geschotterten oder schlecht gepflasterten Straßen Münchens nur holprig laufenden Omnibuswagen erhielten von den Münchnern bald den Beinamen „Groschenwagen“, da ihre Nutzung mit einem Groschen möglich war. Das Unternehmen hielt sich mit wechselndem Erfolg bis 1882. In diesem Jahr stellte das Unternehmen mit einer Entschädigungszahlung der „Münchner Trambahn-Actien-Gesellschaft“ in Höhe von 15.000 Mark den Betrieb ein.<sup>132</sup>

1865 und 1866 eröffnete das Fuhrunternehmen Beeskow & Co. in Berlin und Hamburg eine Pferdetramway, welche jeweils vom Zentrum bis nach Charlottenburg und Wandsbek fuhren. 1868 zählte auch die Stadt Stuttgart zu den Pferdebahnbesitzern. Einen neuen Vorstoß wagte 1868 in München eine Vereinigung von Magdeburger Ingenieuren mit der Bewerbung für die Planung einer Pferdetram.<sup>133</sup> Dieses Gesuch lehnte der Magistrat jedoch ebenfalls ab, da eine Kommission des Münchner Magistrats zusammen mit dem Stadtbaurat Arnold Zenetti 1869 die Bahn in Stuttgart besichtigte und nach fachkundiger Beratung zu dem Schluss kam, dass die Stadt Stuttgart mit ihren sechzig Fuß breiten Straßen und schmalen Trottoirs bessere Voraussetzungen für Pferdebahnen als München habe. Allerdings einigte der Stadtmagistrat sich darauf, den Bau einer Linie, die außerhalb der Stadt verkehrte, an das Konsortium zu vergeben.<sup>134</sup> Die Strecke sollte vom Bahnhof zur Isar über das Sendlinger Tor mit Abzweigen nach Schwabing und Nymphenburg verlaufen. Weiterhin war der Bau einer Zirkelbahn um den südöstlichen Teil der Altstadt in Planung. Da das Magdeburger Konsortium 100.000 Gulden als Sicherheit für die Stadt hinterlegen musste, beauftragte man den Bankier Wild mit der Finanzierung des Unterfangens. Dieser brachte vehement auch seine eigenen Vorschläge mit in die Planungen für die Pferdebahn ein und stieß auf Ablehnung beim Magistrat. Es kam zu Streitigkeiten, in deren Folge sich die Mehrheit der Ingenieure aus dem

---

<sup>132</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 196.

<sup>133</sup> Vgl. Denkschrift.

<sup>134</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 9f.

Geschäft zurückzog und auf diese Weise das vorläufige Ende der Pferdebahn in München bewirkte.<sup>135</sup>

Nach Ende des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 erwartete das Deutsche Kaiserreich große Reparationszahlungen, die in den beginnenden Gründerjahren zunächst eine verbesserte Konjunktur bewirkten. In München machte sich die Gründerzeit auch durch zahllose Pferdebahngesuche bemerkbar. 1872 lagen allein zwölf Gesuche vor.<sup>136</sup> Der Stadtmagistrat setzte sich wieder ernsthaft mit dem Bau eines leistungsfähigen Verkehrsmittels für das immer weiter wachsende München auseinander, da durch die Industrialisierung und das Bevölkerungswachstum die Einwohnerzahlen Münchens in den 1870er Jahren auf circa 200.000 stiegen. Im Zeitraum bis 1900 sollte die Anzahl der Bewohner weiter auf beinahe eine halbe Million steigen und München wuchs zudem durch zahlreiche positiv beschiedene Eingemeindungsgesuche flächenmäßig.<sup>137</sup> Diese Veränderungen forderten von der Stadt eine angemessene Verkehrsanschließung, damit die Mobilität für die Münchner gewährleistet werden konnte.

Bis zu diesem Zeitpunkt waren in Wien, Elberfeld, Dresden und Leipzig Pferdebahnen entstanden und in München hatten sich diverse Fachleute und Unternehmen um die Genehmigung eines Trambahnbaus bemüht. Unter anderem die Berliner Internationale Pferde-Eisenbahngesellschaft, die Firma De la Hault & Donner aus Brüssel, und Goldsmith & Co. aus London und der Münchner Hofrat Dr. Simmel.<sup>138</sup>

Die Stadt München schickte erneut ihren Stadtbaurat Zenetti nach Dresden, Elberfeld und Hamburg, um die Straßenbahnsysteme zu begutachten.<sup>139</sup> Er befürwortete nach der Besichtigung den Bau einer Pferdebahn in München, wobei die Altstadt umfahren werden und unbedingt ein zweigleisiger Streckenbau angestrebt werden sollte, damit die Pferdebahnwagen nicht umständlich umgesetzt werden müssten.<sup>140</sup> Des Weiteren hielt Joseph Neuß,

---

<sup>135</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 197; Lippmann: Eröffnung. S. 4.

<sup>136</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 197.

<sup>137</sup> Vgl. Bauer: Geschichte. S. 123.

<sup>138</sup> Vgl. Lippmann: Eröffnung. S. 5.

<sup>139</sup> Wobei solche Reisen in dieser Zeit im gesamten Kaiserreich völlig normal waren. Neben Straßenbahnbesichtigungen begutachteten die Konsortien auch Schlachthöfe und die Gas- und Elektrizitätsversorgung. Die Reisen waren Teil der kommunalen Professionalisierung.

<sup>140</sup> Vgl. Lippmann: Eröffnung. 5.

Mitglied des Technischen Aufsichtsrates der internationalen Pferdebahn-Aktien-Gesellschaft in Berlin, 1872 einen Vortrag vor einer Deputation des Münchner Magistrates über die Vorteile einer Pferdebahn.<sup>141</sup> Mit den Anfangsworten des Vortrags, „was die Lokomotivbahnen für den Weltverkehr, das sind die sogenannten Pferdebahnen für den kleineren Verkehr“<sup>142</sup>, verdeutlichte er, welche Bedeutung eine Pferdebahn für den innerstädtischen Verkehr in München haben würde. Es handle sich um das vorteilhafteste Verkehrsmittel für Personen und Güter, da man annehmen könne, dass ein Pferd eine zwanzigmal größere Last mit doppelter Geschwindigkeit auf Schienen bewegen könne als auf einer Chaussee. Außerdem sei der Verschleiß an Pferd und Wagen ungefähr auf ein Zehntel reduziert. Er betonte weiterhin, dass in Europa zu diesem Zeitpunkt beinahe keine größere Stadt ohne Pferdebahn mehr existiere.<sup>143</sup> München hinkte aus seiner Sicht folglich bereits 1872 hinterher.

Auch der Magistrat befürwortete im Jahr 1872 „das Eingehen auf die Pferdebahnfrage mit dem Hinweise auf das Gefühl der Unzulänglichkeit der damals vorhandenen Verkehrsmittel, auf das Verlangen nach rascheren, geregelteren und vor allem wohlfeileren Transport-Einrichtungen.“<sup>144</sup> Die Notwendigkeit einer geregelten und durchgehenden Linienführung durch München war zu diesem Zeitpunkt also schon unstrittig. Deshalb genehmigte der Stadtmagistrat im Januar 1873 den Vertragsentwurf des Advokaten und Hofrates Dr. Simmel.<sup>145</sup> An die königliche Polizeidirektion als zusätzliche Aufsichtsbehörde schickte man das Vertragswerk aber erst im Mai 1873 zur Bearbeitung, und durch weitere bürokratische Vorgänge nahm die königliche Polizeidirektion ein Jahr später zu den Vorschlägen Stellung. Gegen die Pferdebahn sei technisch gesehen nichts einzuwenden, doch eine Ausdehnung der Tram bis in die Innenstadt könne man aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zulassen, da durch den Betrieb der Tram zum einen die Belieferung von ortsansässigen Industriellen gestört werden könnte und

---

<sup>141</sup> Vgl. Resumé.

<sup>142</sup> Ebd.

<sup>143</sup> Vgl. ebd.

<sup>144</sup> Denkschrift. S. 15.

<sup>145</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 197.

die Straßen zum anderen zum Holzmachen und zur Entleerung von Abortgruben benötigt würden.<sup>146</sup>

Weit verbreitet war tatsächlich die Angst, dass die Pferdebahnen und ihre Schienen den alltäglichen Stadtbetrieb stören würden. Man befürchtete eine Beeinträchtigung des Verkehrs, der die Schienen passieren musste und dafür nicht ausgelegt war. Neuß betonte in seinem Vortrag, dass diese Bedenken bei einer guten Planung der Strecken und Schienen schnell behoben seien. Vielmehr müsse man die Straßenbahn als einen Antrieb für die Sicherheit des Verkehrs ansehen, da ihre Fahrweise, im Gegensatz zu Fuhrwerken und Omnibussen, berechenbar sei und jeder andere Verkehrsteilnehmer genau vorhersagen könne, wo die Pferdebahn entlang fahre. Außerdem regule die Pferdebahn den Verkehr, indem sie alle übrigen Fuhrwerke zwingt, auf der richtigen Seite zu fahren, während der Omnibus durch beständiges Hin- und Herfahren und Anhalten alle übrigen Fuhrwerke verwirrt.<sup>147</sup>

Der Magistrat stritt aufgrund der diversen Vor- und Nachteile einer Trambahn erneut über die Linienführung und auch im Jahr 1874 konnte er sich nicht einigen, obwohl mittlerweile zusätzlich Kaufleute für die Errichtung einer Pferdebahn in der Innenstadt plädierten.<sup>148</sup>

Ein neues Konsortium, dem auch der Sohn des Omnibusunternehmers Zechmeister angehörte, dessen Netz sich mittlerweile auf fünf Linien vergrößert hatte, scheiterte 1875 an technischen und finanziellen Schwierigkeiten. Der Magistrat entschied sich danach, aufgrund einer gewachsenen Skepsis gegenüber einheimischen Unternehmen dazu, den Auftrag für den Bau einer Pferdetram an ausländische Ingenieure zu vergeben, die schon Erfahrung im Trambahnbau hatten. Ein weiterer Vorteil und wahrscheinlich auch das Hauptargument, den Bau nach außen zu vergeben, bestand darin, dass sich die Stadt völlig auf die Sanierungen, die nach den Cholera-Epidemien 1836, 1854 und 1873 anstanden, konzentrieren konnte. Die Neuerungen in München, das zu den gesundheitsschädlichsten Städten im Deutschen Reich zählte<sup>149</sup>, betrafen, angeregt durch den Hygieniker Max von

---

<sup>146</sup> Vgl. Lippmann: Eröffnung. S. 6.

<sup>147</sup> Vgl. Resumé.

<sup>148</sup> Vgl. Lippmann: Eröffnung. S. 6.

<sup>149</sup> Vgl. Heydenreiter, Reinhard: Kleine Münchner Stadtgeschichte. München 2007. S. 92.

Pettenkofer, die Einrichtung eines Vieh- und Schlachthofes außerhalb der Stadt, eine Schwemmkanalisation und die Wasserversorgung Münchens aus dem Mangfallgebiet<sup>150</sup>, da die „desolaten hygienischen Zustände“<sup>151</sup> der Stadt eine rasche Lösung verlangten.

Die engagierten ausländischen Investoren für die Pferdebahn waren die „Société Generale des Tramways“ und Edouard Otlet aus Brüssel, der als Rechtsnachfolger der Internationalen Pferdeeisenbahn-Gesellschaft Berlin auftrat und bereits die Bahnen in Prag und Wiesbaden erfolgreich gebaut hatte.<sup>152</sup> Am 26. März 1876 schloss der Erste Bürgermeister von Erhardt und der Magistrat mit Otlet einen Vertrag über dreißig Jahre für den Bau eines Liniennetzes mit zwei Linien.<sup>153</sup> Es waren eine Ost-West-Linie und eine Nord-Süd-Linie geplant, die zum einen das Nymphenburger Schloß mit dem Bahnhof in Haidhausen, über den Stiglmaierplatz, Hauptbahnhof, Stachus, Sendlinger-Tor-Platz, Gärtnerplatz und Ludwigsbrücke und zum anderen Schwabing mit der Theresienhöhe, über die Leopold- und Ludwigstraße, den Odeons- und Maximiliansplatz zum Promenadeplatz verbinden sollten. Da zum Bau und Betrieb der Bahn außerhalb der Burgfriedensgrenze nach Nymphenburg und Schwabing die Genehmigung Dritter, nämlich der Grundbesitzer, einzuholen war, schrieb der Vertrag Otlet vor, die Linien zunächst innerhalb der Stadtgrenzen fertigzustellen und sich unterdessen um Konzessionen für die anderen Wegstrecken zu bemühen.<sup>154</sup> Die Bahnen sollten im Zehn-Minuten Takt verkehren, und an den Bahnhöfen musste für die Reisenden der Anschluss an die Züge gewährleistet sein. Für die Benutzung des städtischen Grundes sollte ein Prozent der Bruttoeinnahmen an die Stadt gezahlt werden.<sup>155</sup> Da die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Pferdebahn zu diesem Zeitpunkt nicht in ganz München gegeben waren, verpflichtete sich Otlet weiterhin, die Fahrbahnen, dort wo sie zu eng waren, auf eigene Kosten auf neun Meter Breite zu vergrößern und ein

---

<sup>150</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 196, eine detaillierte historische Untersuchung zur Stadthygiene Münchens liefert: Münch, Peter: Stadthygiene im 19. und 20. Jahrhundert. Die Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallbeseitigung unter besonderer Berücksichtigung Münchens. Göttingen 1993.

<sup>151</sup> Hofmann: Entwicklung. S. 86.

<sup>152</sup> Vgl. Lippmann: Eröffnung. S. 7; Schattenhofer: Beiträge. S. 197.

<sup>153</sup> Vgl. StadtAMü: Verkehrsbetriebe Nr. 29 „Vertrag über die Errichtung einer Pferdeeisenbahn in München.“ 1876. [Im Folgenden: Vertrag Pferde-Eisenbahn.]

<sup>154</sup> Vgl. Vertrag Pferde-Eisenbahn. S. 1.

<sup>155</sup> Ebd. S. 3f.



Trottoir anzulegen.<sup>156</sup> Am 20. Mai 1876 unterzeichnete König Ludwig II. die Urkunde und gestattete den Pferdebahnbetrieb. Am 23. Juni 1876 fand die Vertragsunterzeichnung mit der Gemeinde München statt, sodass im Juli die Bauarbeiten beginnen konnten.<sup>157</sup> Bis zu diesem Zeitpunkt existierte im Kaiserreich in den meisten Städten, beispielsweise verkehrten auch in Hannover seit 1872 Pferdebahnen<sup>158</sup>, bereits eine ansehnliche Zahl von Pferdebahnen, und München begann als Nachzügler mit dem Bau einer solchen. Planungsschwierigkeiten und die Tatsache, dass Magistrat und Königshaus keinen besonderen Gewinn für die Stadt München in einer Pferdebahn erkannten, hatten diese Verzögerungen bewirkt. Der späte Baubeginn hatte aber auch den Vorteil, dass München viel Know-How übernehmen konnte und keine großen Technikpannen mehr entstanden. Das Vertragswerk leitete einen rasanten Infrastrukturausbau in München ein. Die Stadt ließ Otlet nur fünfzehn Monate Zeit, die Anfangsstrecken der Achsenlinien zu bauen und München, verkehrstechnisch gesehen, wieder auf die Höhe der Zeit zu bringen.<sup>159</sup> Überraschenderweise war die Pferdebahn, was den zehnminütigen Fahrbetrieb anbelangt, fast schon attraktiver als manche Linie im 20. Jahrhundert.<sup>160</sup> Dementsprechend hoch ist der Einfluss der Pferdebahn auf die Urbanisierung der Münchner einzuschätzen, die sich so schnell und flexibel wie noch nie in der Stadt bewegen konnten. Die bis in die 1870er Jahre noch etwas geruhssame Lebensart änderte sich durch den Bau der Straßenbahn innerhalb weniger Jahre und verhalf den Bewohnern zu einem besonders urbanen Lebensgefühl. Mit der Pferdebahn stellten Otlet und die Stadt München öffentliche Infrastruktur bereit, sodass die innerstädtische Mobilität nicht mehr nur für einzelne, wohlhabende Personen möglich war, sondern prinzipiell jede Person in der Stadt diese Leistung nutzen konnte.

---

<sup>156</sup> Vgl. ebd. S. 2.

<sup>157</sup> Vgl. Schattehofer: Beiträge. S. 198.

<sup>158</sup> Vgl. Birkefeld, Richard/Jung, Martina: Das Wagensingen sausebraust, es schwillt! Anfänge der städtischen Verkehrsgeräusche (1850-1900). In: Dies.: Die Stadt der Lärm und das Licht. Die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung. Hannover 1994. S. 30-40. Hier S. 33.

<sup>159</sup> Vgl. Vertrag Pferde-Eisenbahn. S. 3.

<sup>160</sup> Vgl. Wilhelm, Hermann: „Die Trambahn ist für jeden da!“ Münchner Alltagsgeschichten im Spiegel der „Tram“. Ein literarisches Münchner Trambahnbuch mit fünfzig Trambahngeschichten von 1876 bis 1970. München 2001. S. 8.

Um den folgenden Kapiteln etwas vorzugreifen, kann an dieser Stelle gesagt werden, dass die Münchner Pferdebahn ein Verkehrsnetz über München legte, welches die kommunale Aufgabe der räumlichen Beweglichkeit löste.

Nach anfänglicher Skepsis und Angst schwenkten bald auch die Gemüter der Zeitgenossen bei dem Gedanken an die Pferdebahnen um. Sie galten binnen kurzem als besonders luxuriös, komfortabel, schnell und wasserdicht. Die Fahrten in den Bahnen beschrieben die Passagiere als „emotionale Ereignisse“.<sup>161</sup> Ab den 1880er Jahren war die Pferdebahn akzeptierter Teil des urbanen Lebens. Gleichzeitig setzte ein gesteigertes öffentliches Interesse am Wohlergehen der Tiere ein, welches sich um die Arbeitsbedingungen für die Pferde sorgte und oftmals schockiert war von der Behandlung der Pferde, die manchmal noch auf der Straße an Überanstrengung starben.<sup>162</sup> Der Mitbewohner Pferd avancierte demnach zu einem wesentlichen Teil der städtischen Gesellschaft, um dessen Wohlergehen die Zeitgenossen sich sorgten. Dies ist ein Indiz dafür, dass die Trambahn Pferde sehr wohl nicht nur als lebende Maschinen, sondern als fühlende Lebewesen wahrgenommen wurden.

### **3.2 Stadtmagistrat, Eingemeindungen und Einwohnerzahlen**

Um zu erklären, weshalb immer wieder der bayerische König oder königliche Verwaltungsorgane in den Prozess des Pferdebahnbaus involviert waren<sup>163</sup>, ist es im Rahmen der Darstellung nötig, knapp die Entwicklungen der bayerischen Gemeindeordnung in der zweiten Jahrhunderthälfte aufzuzeigen. Darüber hinaus gibt das vorliegende Kapitel grundlegende Informationen über die Gemeinden, die München bis 1900 eingegliederte und über den Wandel der Einwohnerzahlen, sodass eine umfassende Einordnung der beschriebenen Vorgänge in den Prozess der Verstädterung möglich ist.

Die bayerische Gemeindeordnung vom 29. April 1869 hatte die Selbstverwaltung der Gemeinden als allgemeinen Grundsatz gesetzlich anerkannt und weiter ausgebaut. Das Gesetz ersetzte die staatliche Vormundschaft

---

<sup>161</sup> Vgl. Schmucki: Machine. S. 1065.

<sup>162</sup> Ebd. S. 1067.

<sup>163</sup> Dies geschah meist in Form von Konzessionen oder Unterschriften auf Verträgen mit den Pferdebahnunternehmen.

über die Kommunen<sup>164</sup> durch die gemeindliche Aufsicht über genau definierte eigene Wirkungskreise. In diesem Wirkungskreis erhielten die Gemeinden die Zuständigkeit beispielsweise über das Schulwesen, das Heimatrecht, die Armenpflege und die Unterstützung Hilfsbedürftiger und die Stadtplanung sowie den Verkehrsausbau.<sup>165</sup> Die Gemeinden waren mit dieser Regelung „öffentliche Körperschaften mit dem Recht der Selbstverwaltung nach Maßgabe der Gesetze“.<sup>166</sup> Als Verwaltungsbehörde in den bayerischen Stadtgemeinden fungierte der Magistrat, der durch Gemeindebevollmächtigte gewählt wurde. Diese wiederum wählten die wahlberechtigten städtischen Bürger.

München nahm als Haupt- und Residenzstadt des Königreiches Bayern eine Sonderrolle ein. Die Macht des hauptsächlich aus Kaufleuten und Bankiers bestehenden Magistrates blieb auch nach 1869 eingeschränkt, da seine Beschlüsse der königlichen Bestätigung bedurften und er die Verwaltung Münchens im Auftrag des Staates durchführte.<sup>167</sup> Obwohl also die Gemeindeordnung einerseits eine relativ liberale Handhabung des kommunalen Aufgabenkreises in München ermöglichte, unterstand der Magistrat andererseits der Rechtsaufsicht der Regierung von Oberbayern. Bauer spricht im Falle Münchens davon, dass der Magistrat abweichend von seinem „tatsächlichen politischen Gewicht“ in seiner „protokollarischen Position“ nach dem Regierungspräsidenten rangiere.<sup>168</sup> Trotz der Sonderstellung der Stadt München agierte der Münchner Stadtmagistrat bei der Planung des neuen Verkehrsmittels jedoch weitgehend eigenständig. Dies zeigt sich in den weiteren Ausführungen.

München dehnte sich ab 1850 durch Eingemeindung der selbständigen Gemeinden im Umland immer weiter aus. Der Bau von Ludwigs- und

---

<sup>164</sup> Die bayerische Gemeindeordnung von 1818 hatte die Gemeinden unter das besondere „Curatel und die Aufsicht des Staates“ gestellt. Vgl. hierzu: Zerback, Ralf: Unter Kuratel des Staates – Die Stadt zwischen dem Gemeindeedikt von 1818 und der Gemeindeordnung von 1869. In: Richard Bauer (Hrsg.): Die Geschichte der Stadt München. München 1992. S. 274-306; Lenger, Friedrich: Stadt-Geschichten. Deutschland, Europa und die USA seit 1800. Frankfurt/Main 2009. S. 141.

<sup>165</sup> Vgl. Angermair: München. S. 316.

<sup>166</sup> Zit. nach Volkert, Wilhelm: Die politische Entwicklung von 1848 bis zur Reichsgründung 1871. In: Alois Schmid (Hrsg.): Handbuch der Bayerischen Geschichte. 4. Bd. Das neue Bayern von 1800 bis zur Gegenwart. 1. Teilbd. Staat und Politik. 2., völlig neu bearb. Aufl. München 2003. S. 237-317. Hier S. 303.

<sup>167</sup> Vgl. Lenger: Stadt-Geschichten S. 141f.

<sup>168</sup> Bauer: Geschichte. S. 122.

Reichenbachbrücke über die Isar ermöglichte die Erweiterung der Stadt nach Osten. Die Vorstädte Haidhausen, Au und Giesing wurden 1854 eingemeindet. Mit diesen drei Gemeinden verdoppelte sich das Münchner Stadtgebiet schlagartig.<sup>169</sup> Weitere Eingemeindungen folgten 1864 mit Ramersdorf, 1877 mit Sendling, Neuhausen und Schwabing 1890, Bogenhausen 1892, Nymphenburg 1899 sowie Laim und Thalkirchen 1900.<sup>170</sup> Als Gründe für die Eingemeindungen können die jeweils hohen Einwohnerzahlen, gekoppelt mit defizitären Infrastrukturen und der ungenügenden Daseinsvorsorge in den Gemeinden angesehen werden. Schulwesen, Wohnungsbau, Kanalisation und Verkehrsanbindung ließen sich durch ein großes Gemeinwesen besser umsetzen. Schott nennt diesen Prozess die „technologische Eingemeindung“<sup>171</sup>. Überdies ging die Wohnbevölkerung in der Altstadt im ausgehenden 19. Jahrhundert bereits zurück, die „Citybildung“<sup>172</sup> setzte durch die verbesserten Verkehrsverhältnisse und die zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten ein, sodass die Gemeinden Haidhausen, Schwabing, Neuhausen, Nymphenburg und Laim die wichtigsten Wachstumsbezirke für München darstellten.<sup>173</sup>

Der Blick auf die Einwohnerzahlen Münchens, die signifikant mit den Eingemeindungen in Verbindung stehen, belegt, dass München sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer schneller zu einer Metropole wandelte. Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten wie etwa Berlin geschah dies zwar gemächlicher, doch ebenfalls deutlich. Um 1800 wohnten circa 40.000 Menschen in München. Die Zahlen stiegen stetig an, sodass München 1852 bereits 96.400, 1880 circa 230.000, 1900 fast 500.000 und

---

<sup>169</sup> Vgl. Bauer: München. S. 196.

<sup>170</sup> Vgl. ebd. S. 199f.

<sup>171</sup> Schott, Dieter: Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die „Produktion“ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz. 1880-1918. Darmstadt 1999. S. 1.

<sup>172</sup> Vgl. Krabbe, Wolfgang R.: Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Eine Einführung. Göttingen 1989. S. 88; Bauer: Geschichte. S. 125.

<sup>173</sup> Vgl. Bauer: München. S. 200; Neumeier, Gerhard: München um 1900. Wohnen und Arbeiten, Familie und Haushalt, Stadtteile und Sozialstrukturen, Hausbesitzer und Fabrikarbeiter, Demographie und Mobilität – Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte einer deutschen Großstadt vor dem Ersten Weltkrieg. Diss. Frankfurt et al. 1995. S. 188; zur Entwicklung der Arbeiterviertel und Wachstumsbezirke: Hardtwig: Räume. S. 65-82.

1910 596.000 Bewohner hatte. In hundert Jahren wuchs die Bevölkerung folglich auf das 12,5 fache. Von 1880 bis 1910 um 159 Prozent.<sup>174</sup>

Selbstverständlich schlugen sich die wachsenden Einwohnerzahlen in der Nutzung der Pferdebahnen nieder. Im Geschäftsjahr 1883/84 beförderte die Bahn 9.462.890 Personen, im Jahr 1884/85 9.865.542 Personen. Dies ist ein Zuwachs innerhalb eines Geschäftsjahres von 4,3 Prozent.<sup>175</sup> Die Einnahmen der Pferdebahnlinie beliefen sich im Jahr 1884/85 auf 1.035.639 Mark, die der Dampftram auf 89.845 Mark. Um die beschriebenen Zahlenverhältnisse auszuleuchten, zeichnet das folgende Kapitel den weiteren Linienausbau des Pferdebahnunternehmens und dessen Einnahmen nach.

### **3.3 Linienausbau zwischen 1876 und 1900**

Nur fünf Monate nach der Vertragsunterzeichnung konnte die Gesellschaft die erste, 2,8 Kilometer lange Trambahnstrecke Münchens in Betrieb nehmen. Die Münchner Tagespresse feierte die Trambahneröffnung am 21. Oktober 1876 sehr ausführlich als herausragendes Ereignis, welches für die Stadtbewohner Münchens von besonderem Interesse war. Zunächst besichtigte eine speziell geladene Gesellschaft, bestehend aus dem ersten Bürgermeister Erhardt, dem königlichen Polizeidirektor von Feilitzsch, verschiedenen Mitgliedern der städtischen Kollegien, Beamten, Journalisten und Technikern die neue Pferdebahn und unternahmen die allererste Fahrt auf der Strecke vom Promenadeplatz zur Endstation an der Burgfriedensgrenze an der Maillingerstraße. In den Münchner Neuesten Nachrichten heißt es zu diesem Ereignis: „Es rollten sieben mit sehr hübschen muthigen Pferden bespannte elegante Waggonen heran, in welche sich die Versammlung vertheilte.“<sup>176</sup>

Ab 10.45 Uhr begann der aktive Publikumsverkehr. Die Münchner stürzten sich förmlich auf die Waggonen und die Schaffner hatten Mühe, für Ordnung zu sorgen.<sup>177</sup> Ein einfacher Trambahnfahrschein kostete zehn Pfennig, ein

---

<sup>174</sup> Vgl. Piper, Ernst: Industrialisierung und Modernisierung. In: Reinhard Bauer/Ernst Piper: München. Die Geschichte einer Stadt. München 1993. S. 204-215. Hier: S. 205; Korsch, Martin: Die Münchner Trambahn von 1877 bis 1900. In: Die Münchner Tram einst und jetzt 1 (1990). S. 12- 23; Bauer/Graf: Stadtvergleich. S. 12.

<sup>175</sup> Vgl. Geschäfts-Bericht 1884/85. S. 4

<sup>176</sup> Vgl. MNN. 22. Oktober 1876. S. 1. Vgl. hierzu auch den Bericht zur Trambahneröffnung im Münchner Jahrbuch 1888. S. 296/97.

<sup>177</sup> Vgl. Malchow: Trambahn. S. 6.

kombinierter Trambahn- und Omnibusfahrtschein zwanzig Pfennig.<sup>178</sup> Im Sommer begann der Betrieb um 7:30 Uhr, im Winter um 8:00 Uhr und er endete jeweils um 21:30 Uhr.<sup>179</sup>

Die Münchner Neuesten Nachrichten berichteten am selben Tag in einem weiteren Artikel kritisch über die Bedeutung, welche die Eröffnung der Pferdebahn für die Stadt habe. Die Pferdebahn werde „entschieden eine ganze Umwälzung in den Gewohnheiten des öffentlichen Verkehrs“<sup>180</sup> hervorrufen. Sie bedeute Fortschritt im städtischen Verkehr, wie die Eisenbahn im Überlandverkehr. Sie sei revolutionär, entferne veraltete Gewohnheiten und bringe an deren Stelle nützlichere und volkstümlichere, die dem Zeitbedürfnis mehr entsprächen. „Der Tramway ist die rasch fahrende Kutsche des Bürgerthums geworden, das sich nicht in Königswagen wiegen kann.“<sup>181</sup> Der Autor bemerkte, dass die Bahn natürlich auch gegen Interessen und Gewohnheiten verstoße. Hier nennt er besonders die erzwungene Anpassung anderer Vehikel an das neue Fortbewegungsmittel. Die Trambahn avanciere zum Verkehrsmittel, welches Vorrang vor anderen habe. Andererseits bemerkt der Autor, dass alle Aufregung über das neuartige Fortbewegungsmittel mit der Zeit abklingen werde. Als Belege dienten ihm dabei sowohl die Pariser Pferdeomnibusse als auch die Eisenbahn, die zunächst „allgemeines Anstaunen, aber bald darauf [...] größte Gleichgültigkeit“ hervorgerufen hätten. Letzteres Beispiel nutzte der Autor ebenso als Beweis für den Nutzen der Pferde in Verkehrsbelangen. Bei der Einführung der Eisenbahn schien das Pferd abgelöst, aber das genaue Gegenteil sei passiert. Der Gebrauch der Pferde habe sich sogar durch die Eisenbahn erhöht. Sie mussten die Passagiere zu den Bahnhöfen befördern. Abschließend resümiert der Artikel, dass auch die neue Trambahn dazu führen werde, dass „die Fiaker [...] besser, bequemer, schneller und billiger werden [...], die Omnibusse [...], wie das sich so wohl machen dürfte, mit der Pferdebahn verschmelzen und alle Welt [...] bei dem neuen System gewonnen haben [werde].“ Allerdings müsse die Pferdebahn

---

<sup>178</sup> Für einen Kilometer (eine Sektionsgrenze) zahlte man zehn Pfennig, für jede weitere Sektion fünf Pfennig. Für Kinder unter drei Jahren und kleineres Gepäck war die Fahrt kostenfrei; Vgl. Lippmann: Eröffnung. S. 8.

<sup>179</sup> Ebd. S. 9.

<sup>180</sup> MNN. Beilage: Münchner Anzeiger. 21. Oktober 1876. S. 3.

<sup>181</sup> Ebd.

wie alles, was neu sei, überwacht und eingeschränkt werden, damit die Unordnung, die sie in der Straße bringe, „nicht die Dienste bedauern lassen, welche sie dem Publikum zu leisten berufen ist.“<sup>182</sup>

Den Zeitgenossen war schon am Eröffnungstag der Pferdebahn deren innovativer und verkehrstechnisch gesehen revolutionärer Charakter bewusst. Durch die Pferde und die Straßenbahnwagen setzte sich ein neues Regelwerk<sup>183</sup> auf den Straßen in München durch, welches nicht alle Passanten und Anwohner als angenehm empfanden. Das städtische Dasein musste sich zunächst an die neue Geräuschkulisse<sup>184</sup>, die veränderten Verkehrsregeln, die Verkürzung der Reisezeit und die zusätzlichen Pferde gewöhnen.

Im ersten Betriebsjahr beförderte die „Weiße Linie“ rund 390.000 Fahrgäste, das bedeutet circa 5.000 Personen täglich, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von drei Stundenkilometern. Otlet nahm 39.233 Mark ein und sah damit seine Erwartungen übertroffen. Die Investition in eine Münchner Bahn hatte sich damit bereits ausgezahlt.<sup>185</sup> Rasch führte Otlet den Bau weiterer Linien durch, sodass im Jahr 1877 drei weitere Linien ans Netz gehen konnten. Sie verbanden den Stiglmaierplatz mit dem Sendlingertorplatz, den Bahnhof mit der Zweibrückenstraße und Schwabing mit der Theresienhöhe. Feste Haltestellen, wie sie aus dem heutigen Verkehrsnetz bekannt sind, gab es in den Anfangsjahren der Pferdebahn in München nicht. Das Ein- und Aussteigen geschah an jedem beliebigen Punkt während der Fahrt. Immer wieder berichteten die Münchner Neuesten Nachrichten von schlimmen Unfällen, die bei dieser Zu- und Ausstiegsart passierten: „Gestern Nachmittag versuchte die Privatiersfrau Maria Reiß an der äußerst frequenten Ecke nächst dem Gasthofe zum „Stachus“ einen

---

<sup>182</sup> Ebd.

<sup>183</sup> Vgl. Kapitel 3.3 Straßenverkehrsvorschriften und Straßenreinigung.

<sup>184</sup> Geschichtswissenschaftliche Forschung zu Lärm und Geräuschen in den Städten betreibt bspw.: Morat, Daniel: Zwischen Lärmpest und Lustbarkeit. Die Klanglandschaft der Großstadt in umwelt- und kulturhistorischer Perspektive. In: Bernd Herrmann (Hrsg.): Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2009 – 2010. Göttingen 2010. S. 173-190; Payer, Peter: Unerwünschte Geräusche. Lärm und Großstadt im 20. Jahrhundert. In: Blätter für Technikgeschichte 66/67 (2004). S. 69-94; Saul, Klaus: Wider die „Lärmpest“. Lärmkritik und Lärmbekämpfung im Deutschen Kaiserreich. In: Dittmar Machule/Olaf Mischler/Arnold Sywottek (Hrsg.): Macht Stadt krank? Vom Umgang mit Gesundheit und Krankheit. Hamburg 1996. S. 151-192.

<sup>185</sup> Vgl. Lippmann: Eröffnung. S. 9; Schattenhofer: Beiträge. S. 198.

Tramway-Waggon zu besteigen, fiel zu Boden und wurde durch einen unmittelbar hinterher fahrenden Stadtnimbus überfahren; leider erlitt die Unglückliche hierbei [sic!] so schwere Verletzungen, dass sie, in ihre Wohnung an der Dachauerstraße verbracht, nach einer Stunde starb.“<sup>186</sup> Bei dieser Gelegenheit bemängelte die Zeitungsredaktion, dass diese Praxis, an jedem beliebigen Punkt der Fahrt ein- und auszusteigen, schwere Gefährdungen herbeiführe. Sie empfahl, Haltestellen einzuführen, wie es bereits in anderen Städten der Fall war.<sup>187</sup>

Selbstverständlich waren die Geschehnisse rund um die Trambahn auch Anlass für Satiriker, sich eingehend mit diversen komischen und tragischen Situationen zu befassen. In den „Fliegenden Blättern“, einem Münchner Satiremagazin, erschienen beispielsweise die „Tramway-Studien“, die in regelmäßigen Abständen die Missgeschicke bebilderten und kommentierten:



**Abbildung 3: "Tramway-Studien"** <sup>188</sup>

Die „Fliegenden Blätter“ und deren namhafte Illustratoren, wie Wilhelm Busch und Franz Graf von Pocci, nahmen besonders humorvoll und mit Liebe für das Detail nahezu alle Berufe, Gesellschaftsschichten und Lebensbereiche in München unter die Lupe. Charakteristisch für die Arbeit des Verlages war, dass er auf die bestmögliche Drucktechnik und damit auf

<sup>186</sup> MNN. 29. August 1877. S. 1.

<sup>187</sup> Vgl. ebd.

<sup>188</sup> „Tramway-Studien“. In: Fliegende Blätter 69 (1878). S. 134.



eine große Ausdrucksfähigkeit der Blätter achtete.<sup>189</sup> Es ist davon auszugehen, dass sich besonders die Münchner Schichten mit den Zeichnungen und satirischen Bemerkungen identifizierten, die selbst das Verkehrsmittel nutzten.

„Mit der Mehrung der Linien mehrte sich das Verlangen nach neuen, mit der Möglichkeit, die bequeme und billige Verkehrsgelegenheit zu benützen, die Erkenntniß des Bedürfnisses.“<sup>190</sup> Der Verfasser der Denkschrift bündelte den Wunsch der Zeitgenossen, die Pferdebahn schnellstmöglich auszubauen und zu vergrößern. Man traf sich als Bürger oder Unternehmer bei Versammlungen und beratschlagte, welches Ersuchen als nächstes an den Magistrat gestellt werden sollte, selbstredend mit dem größtmöglichen Nutzen für die Münchner Gesellschaft. Nach Erkenntnissen aus dieser Quelle scheinen besonders die Münchner Kaufleute, Fabrikanten und Ökonomen den Trambahnausbau und nicht etwa der Stadtmagistrat signifikant vorangetrieben zu haben. Sie erkannten die Schubkraft, welche diese neue Art der Mobilität für ihre Betriebe und für die gesamte Verstädterung Münchens bedeutete.

Im Jahr 1878, nachdem Otlet das vertraglich vereinbarte Straßenbahnnetz vollendet hatte, gründete er die belgische Gesellschaft „Société anonyme des Tramways in Munich“ in Brüssel, welcher er alle Rechte und Pflichten der Münchner Gesellschaft übertragen wollte. Der Münchner Magistrat billigte diesen Schritt allerdings nicht, da er das investierte Aktienkapital als zu hoch bewertete und vielleicht auch, weil er begriffen hatte, was für eine Verbesserung der Münchner Verkehr durch die Bahn erfahren hatte. Außerdem war die ausländische Gesellschaft, deren Inhaber Herr Otlet so gut wie kein Deutsch verstand und deren Direktor Herr Treize-Drens aus Frankreich nur gebrochen Deutsch sprach, wenig beliebt.<sup>191</sup> Der Magistrat forderte die Auflösung der Gesellschaft und an Stelle dieser die Einrichtung

---

<sup>189</sup> <http://www.ub.uni-heidelberg.de/helios/fachinfo/www/kunst/digilit/fliegendeblaetter.html>, eingesehen am 2. Februar 2014.

<sup>190</sup> Denkschrift. S. 1.

<sup>191</sup> Vgl. FMTM e.V.: Direktion der städtischen Straßenbahnen in München: 50 Jahre Münchener Straßenbahn 1876-1926. München 1926. S. 15. [Im Folgenden: 50 Jahre Münchener Straßenbahn.]

einer bayerischen Gesellschaft mit dem Sitz in München.<sup>192</sup> Die Münchner Gesellschaft verpflichtete sich in dem Vertrag mit der Stadt dazu, das Liniennetz zu erweitern und visierte dafür zwei Bauetappen in den Jahren 1882/83 und 1888 bis 1897 an.<sup>193</sup> Durch diesen Vorgang schritt der Kommunalisierungsprozess der Straßenbahn weiter voran.

Die „Münchner Trambahn-Actien-Gesellschaft“ konstituierte sich am 27. Juli 1882 mit einem genau festgelegtem Vertragswerk.<sup>194</sup> Durch vorangegangene Verhandlungen mit dem belgischen Unternehmen erreichte die Münchner Gesellschaft eine vollständige Übernahme der bestehenden belgischen. Man erwarb das Geschäft für 4.000.000 Mark und erhielt die gesamten Bahnanlagen, Immobilien, Pferde und Wagen, sowie die Kautions in Höhe von 44.000 Mark. Der Vertrag trat am 1. August 1882 in Kraft und war bis zum 1. Juli 1907 begrenzt.<sup>195</sup> Als Direktor berief die Gesellschaft den Italiener Herkules Graziadei. Später übernahm der Ingenieur Georg Hippe, der bereits seit dem Jahr 1877 dem Unternehmen angehörte, die Direktionsgeschäfte. Den Vorsitz im Aufsichtsrat hatte bis 1885 der Kaufmann Gerdeiß und danach bis 1907 der Justizrat Th. Riegel inne.<sup>196</sup>

Zu der Übernahme und den weiteren Plänen des Linienausbaus äußern sich die Geschäftsberichte folgendermaßen: „wir [hielten] es für unsere Pflicht und Aufgabe, dafür zu sorgen, dem deutlich ausgesprochenen Wunsche der Münchner Einwohnerschaft entsprechend, wenn auch ohne vertragsmäßig verbunden zu sein, den Bau sämtlicher neuen Linien kräftigst zu fördern und auszuführen.“<sup>197</sup>

Auch andere Quellen bestätigen das Verlangen der Münchner Einwohner nach immer weiterem Ausbau des Liniennetzes. Lebhaft und ausführlich scheinen die Auseinandersetzungen diverser Agitationskomitees über

---

<sup>192</sup> Vgl. FMTM e.V. Archiv: Geschäfts-Bericht für das Jahr 1882/83. S. 4 [Im Folgenden: Geschäfts-Bericht 1882/83.]; Pabst, Martin: Die Münchner Tram. Bayerns Metropole und ihre Straßenbahn. München 2000. S. 11.

<sup>193</sup> Vgl. Pabst, Martin: Die Münchner Tram. Geschichte – Linien – Fahrzeuge. München 2010. S. 10.

<sup>194</sup> Vgl. StadtAMü: Verkehrsbetriebe Nr. 38 „Statuten der Münchener Trambahn-Actien-Gesellschaft.“ 1882. [Im Folgenden: Statuten.]

<sup>195</sup> Vgl. Geschäfts-Bericht 1882/83. S. 4.

<sup>196</sup> Vgl. 50 Jahre Münchener Straßenbahn. S. 15; die Recherche nach Aktien der Trambahngesellschaft ergab Treffer in historischen Wertpapierhäusern, in denen Aktien der Münchener Gesellschaft als historische Aktien versteigert werden. Siehe Anhang S. 116f.

<sup>197</sup> Geschäfts-Bericht 1882/83. S. 5.

einzelne Verlängerungen der bestehenden Linien gewesen zu sein.<sup>198</sup> Beispielsweise hatte sich ein Haidhauser Komitee 1882 nach Fertigstellung der Linie in der Maximilianstraße dafür stark gemacht, die Linie, die bis dato keine durchgehende war und deshalb von den Passagieren verlangte, einen Fußweg in der Perusastraße von circa 400 Metern zurückzulegen, um weiter zu fahren, zu verlängern, damit alle „höheren Lehranstalten, Universität, Klinik, Polytechnikum, Akademie, Industrieschule, die Kunstschulen, das Lehrerinnenseminar, die Kreisrealschule, Kriegsschule und Kriegsakademie im Westen und Norden der Stadt [...]“ von den Bewohnern der Stadtteile rechts der Isar bequem und schnell zu erreichen seien.<sup>199</sup> Die Kommission stellte fest, „die Lücke ist ein ganz unleidlicher Zustand, das Einzelinteresse muß dem allgemeinen Interesse weichen.“<sup>200</sup> Auch die Münchner Neuesten Nachrichten als größte und wichtigste Tageszeitung Münchens bestätigen dieses Linienstück als „Naturnothwendigkeit“ und „Lebensbedürfnis der ganzen Stadt“.<sup>201</sup>

Und bereits im Jahr 1878 verlangten Neuhausen und Nymphenburg, lange vor ihrer Eingemeindung, nach einem Anschluss. Die Gemeinden argumentierten selbstbewusst, „was Versailles für Paris, Schönbrunn für Wien, sei Nymphenburg für München.“<sup>202</sup> Man müsse weiterhin bedenken, dass dieser Stadtteil ohne Verkehrsanbindung vollkommen entvölkere.<sup>203</sup> Und auch bezüglich des bis 1888 unerschlossenen Altstadt-kerns kam es zu lebhaften Forderungen durch Bürgerversammlungen und Agitationen, die eine Petition mit über 9.000 Unterschriften für die Verbindung Promenadeplatz – Maximilianstraße an Innenminister Crailsheim überreichten.<sup>204</sup>

Die diversen Petitionen und Schriften belegen, dass die Pferdebahn und ihre Pferde von ihren Anfängen an stark genutzt wurden und damit zum festen Teil der Infrastruktur gehörten. Unbestreitbar erschien den Zeitgenossen eine Trambahnanbindung als wichtiger Faktor und vor allem Antrieb für eine

---

<sup>198</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 202.

<sup>199</sup> Denkschrift. S. 16 und 23.

<sup>200</sup> Ebd. S. 16.

<sup>201</sup> MNN. 30. Mai 1888. S. 3.

<sup>202</sup> Zit. nach Schattenhofer: Beiträge. S. 202.

<sup>203</sup> Nach ebd.

<sup>204</sup> Vgl. ebd. S. 205.

weitere Verstädterung und Metropolisierung der Stadt München. Anhand des Fallbeispiels Haidhausen, das in den 1880er Jahren noch relativ unbebaut war, wird deutlich, dass die Stadt München davon ausging, dass, sobald die Verbindung mit den übrigen Stadtteilen gewährleistet war, „dort die Bauluft sehr bald [...] rege“ werde, und für viele Familien die Möglichkeit schaffe, freundliche und billige Wohnungen zu erwerben, um sich problemlos und schnell zum Arbeitsplatz bewegen zu können.<sup>205</sup>

Die Aktiengesellschaft setzte sich unter anderem auch mit dem Plan auseinander, die Linie zur Maillingerstraße bis nach Nymphenburg zu verlängern. Seit 1879 war das Trambahnnetz kontinuierlich vergrößert worden, lediglich die bis 1900 selbstständige Gemeinde Nymphenburg blieb unangeschlossen.<sup>206</sup> Als Vergnügungststätten wie der Volksgarten in Planung waren und der allgemeine Ausflugsverkehr am Wochenende immer mehr zunahm, war jedoch schnell klar, dass eine Pferdebahn mit nur einem Wagen den Passagieransturm nicht bewältigen können würde. Deshalb beschloss der Magistrat, eine leistungsfähigere Dampftrambahn einzusetzen. Das Oberhofmarschallamt als königliche Instanz genehmigte das Vorhaben am 9. April 1883.<sup>207</sup> Nach nur acht Wochen Bauzeit konnte die Aktiengesellschaft die erste Dampflinie Süddeutschlands in Betrieb nehmen. Die Innovation, schwefelfreien Koks zu verwenden, verhalf zu besonders geringer Rauchbelastung für die Anwohner. Die Strecke der Dampftram verlief vom Stiglmaierplatz zur Romanstraße. Die Dampftrambahn verkehrte von 7:30 am Morgen bis 21.00 Uhr am Abend, vormittags stündlich, nachmittags halbstündlich, an Sonntagen alle zwanzig Minuten. Die Geschwindigkeit begrenzte das königliche Ministerium zunächst auf 8 km/h, ab dem Jahr 1886 erlaubte es 16 km/h,<sup>208</sup> obwohl der außerordentlich starke Ausflugsverkehr durch Kutschen, Fußgänger und der im Vergleich sehr schnellen Dampftrambahn immer wieder nicht unerhebliche Zusammenstöße zwischen Trambahn und Mensch verursachte.<sup>209</sup>

---

<sup>205</sup> Denkschrift. S. 24.

<sup>206</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 12.

<sup>207</sup> Vgl. Malchow: Trambahn. S. 6.

<sup>208</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 13.

<sup>209</sup> Vgl. Malchow: Trambahn. S. 7f.

Nach der ersten großen Etappe der Linienenerweiterung 1882/83 und der Erschließung des Münchner Stadtraumes in alle Himmelsrichtungen<sup>210</sup>, mit Ausnahme der Kernstadt, bemerkte die Trambahngesellschaft, dass „die volle Einwirkung der Linien auf die Gesellschaft“<sup>211</sup> begonnen habe. Abbildung 4 zeigt eine zeitgenössische Karte, welche die Trambahngesellschaft an den Geschäftsbericht des Jahres 1883/84 angehängt hatte. Dass eine vergleichbare Karte jedem Geschäftsbericht des Unternehmens beiliegt, belegt, dass das Unternehmen der Öffentlichkeit die jährliche Ausweitung des Liniennetzes nicht nur schriftlich sondern auch visuell präsentieren wollte. Die Gesellschaft sah sich selbst als Motor für Münchens Verstädterung an.



**Abbildung 4: Das Tramnetz im Jahr 1883/84**<sup>212</sup>

Neben einer gewissen Gefährdung des Fußgängerverkehrs hatten die Bahnen jedoch positive Effekte auf die neuen Infrastrukturen und die Verbreitung städtischer Lebensweisen, da auf die Einhaltung von Fußwegen und des Rechtsverkehrs, auch für Fußgänger, geachtet wurde. Besonders von Vorteil sei dabei auch die Rechtsführung der Trambahn, sie erleichtere den übrigen Fuhrwerken das Ausweichen, zwingt sie zur Einhaltung der

<sup>210</sup> Siehe Abbildung 4.

<sup>211</sup> Geschäfts-Bericht 1882/83. S. 5.

<sup>212</sup> Geschäfts-Bericht 1883/84. Anhang.

Fahrordnung und bringe somit in „den sonst häufig regellosen Fuhrwerkverkehr in unseren Straßen eine wohlthuende Ordnung.“<sup>213</sup>

Das Unternehmen Trambahn bewirkte folglich die Ordnung der städtischen Infrastruktur und trieb die gemeindlichen Regelungen für die Verstädterung stets aktiv durch den Bau neuer Linien voran. Da ebenfalls durch den Vertrag zwischen der Stadtgemeinde München und der Aktiengesellschaft vorgeschrieben war, dass die Verkehrsteilnehmer gegenüber den Trambahn-pferden Abstand zu halten hatten, sorgte besonders die Anwesenheit der Trambahnpferde für einen geregelten Straßenverkehr. Die Aktiengesellschaft errichtete auf Verlangen des Magistrats und der Polizeibehörde auch Wartehäuschen und Haltestellentafeln, um den Betrieb und die Nutzung der Bahnen für die Münchner zu erleichtern und bequemer zu machen.<sup>214</sup>

Zusätzlich zu diesen innerstädtischen Fortschritten galt die Trambahn als Motor für eine weitere Entwicklung Münchens zu einer Großstadt, denn wenn München Großstadt werden wolle, so der Autor der Denkschrift, müsse es sich an die Forderungen gewöhnen, welche Verkehr und Leben in einer solchen forderten.<sup>215</sup> Ohne große Rücksicht auf die Anwohnerschaft trieb man die Erweiterung des Verkehrsnetzes deshalb in München weiter voran.

Für den weiteren Linienausbau der Münchner Trambahn bedeutete die Zunahme an Stadtfläche und Bevölkerungszahl wichtige Änderungen. Aufs Nachdrücklichste forderte man „Verkehrsrgelegenheiten, wie sie der großen Stadt [...] würdig sind“.<sup>216</sup> Das immer weiter wachsende Trambahnnetz entsprach dem zeitgenössischen Bedürfnis nach Mobilität. Dabei ist besonders hervorzuheben, dass die Trambahn das „billigste Verkehrsmittel“ darstellte und deshalb „das Verkehrsmittel der geringer bemittelten Bevölkerungsklasse, des Kleinbürgers, und des kleinen Beamten, des Arbeiters“ sei, da auch „diese Bevölkerungsklassen sich einer solchen Verkehrserleichterung bedienen müssen.“<sup>217</sup> Der Verfasser der Denkschrift hatte zwar Recht mit der Aussage, dass die Trambahn bis dahin das

---

<sup>213</sup> Denkschrift. S. 12.

<sup>214</sup> Vgl. StadtAMü: Verkehrsbetriebe Nr. 38 „Grundvertrag über den Bau und Betrieb der Münchener Trambahnen vom 25. August 1882.“ § 15. [Im Folgenden: Grundvertrag.]; Geschäfts-Bericht 1883/84. S. 6.

<sup>215</sup> Denkschrift. S. 12.

<sup>216</sup> Denkschrift. S. 17.

<sup>217</sup> Ebd. S. 22.

günstigste Nahverkehrsmittel war, jedoch war sie immer noch zu teuer, als dass wirklich jeder Münchner Bewohner sie hätte nutzen können. Dies bewiesen auch die Planungen der Gesellschaft über neue Streckenabschnitte, bei denen die Gesellschaft immer wieder Kosten und Nutzen abwog. Ein Beispiel stellen die Verhandlungen zur Linienführung durch die Arnulfstraße dar, an der die Trambahngesellschaft nicht interessiert gewesen sei, da „die dort wohnenden Arbeiter sie nicht benutzen würden.“<sup>218</sup>

Der durch Bevölkerungswachstum und beschleunigte Urbanisierung hervorgerufene Ausbau des Streckennetzes bedingte eine Verdopplung der Streckenlänge innerhalb von zehn Jahren. Hatte die Streckenlänge im ersten Betriebsjahr der Münchner Gesellschaft noch 20,1 Kilometer betragen, vergrößerte sich dieser Wert sehr schnell, sodass im Betriebsjahr 1892/93 39,8 Kilometer Streckennetz zur Verfügung standen. Die anwachsende Münchner Stadtbevölkerung verursachte dem Unternehmen 1882/83 7,7 Millionen „Beförderungsfälle“, 1892/93 bereits 20,2 Millionen.<sup>219</sup>

Doch nicht nur die Erweiterung in Außenbezirke veränderte die Physiognomie Münchens in dieser Zeit. Hinzuweisen ist auch auf das Bestreben der Stadtverwaltung, innerhalb der Altstadt Plätze und Straßen aufzuweiten, um eine bessere Verkehrsanbindung einzuleiten. Dies betraf zum Beispiel den Marienplatz, auf dem sich die beiden Hauptverkehrsachsen kreuzten. Hier kursierte zunächst der Vorschlag, den restaurierten Rathausturm abzureißen, um die zu enge Passage zwischen Tal und Marienplatz zu erweitern. Man wählte letztendlich die Variante, eine Fahrstraße und einen Gehweg durch das Erdgeschoss des Alten Rathauses zu bauen.<sup>220</sup>

Weiterhin drehten sich die Diskussionen um dicht befahrene Plätze und Straßen wie beispielsweise den Max-Josephs-Platz. Als angestammter Stehplatz für Droschken- und Fiakerwagen, befürchtete man bei einer Errichtung von Trambahngleisen eine Einschränkung der bisherigen Nutzung des Platzes. Die Anwohner hatten diesbezüglich wenig Mitspracherecht, und auch das Interesse der Hausbesitzer fiel „gegenüber dem Interesse von

---

<sup>218</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 21.

<sup>219</sup> Ebd. S. 136.

<sup>220</sup> Vgl. Bauer/Graf: Stadtvergleich. S. 14.

tausenden von Einwohnern der Stadt“ nicht ins Gewicht. Man müsse sich eben die kleinen Unannehmlichkeiten gefallen lassen, wolle man die ganzen Annehmlichkeiten des neuen Verkehrsmittels nutzen.<sup>221</sup>

Verstärkte Verstädterung und rasanter Infrastrukturausbau führten zu Änderungen im Straßenbau- und verlauf sowie einer Änderung der Nutzung des gemeindlichen Grundes, an die sich manche Unternehmen nur umständlich anpassten. Für die Fiaker und Droschkenunternehmen bedeutete das neue Verkehrsmittel beispielsweise besonders drastische Veränderungen.<sup>222</sup>

Seit der Eröffnung der Dampftrambahn debattierten die Münchner Anwohner über diese laute und schmutzige Neuanschaffung und über die Verlegung der Linie. Im Juli 1890 berichteten die Münchner Neuesten Nachrichten, dass die Gemeinde nach einigen Diskussionen kein Interesse an einer solchen Verlegung habe und deshalb auch der Antrag nicht an die königliche Polizeidirektion weitergeleitet worden sei.<sup>223</sup> Als geraume Zeit später jedoch die Pferde der königlichen Kutsche bei Begegnung mit der lauten und Ruß ausstoßenden Trambahn scheuten, entschloss man sich rasch zu einer Verlegung der Schienen in verkehrsärmere Straßen. Ab 1. November 1890 fuhr die Dampftram dann auf veränderter Linie über die Spaten-, Blumenburg-, Donnersberger-, Schlör- und Winthirstraße zum Volksgarten.<sup>224</sup>

In der zweiten Bauetappe vollzogen sich ab 1895 der Bau der letzten Pferdebahnstrecken und die Elektrifizierung des Netzes parallel. Erst 1888 hatte der Magistrat seinen Widerstand gegen eine Pferdebahn vom Karlsplatz über den Marienplatz zum Isartor aufgegeben. Im Sommer 1890 war die „Ringlinie“ fertig gestellt, die vom Bahnhof über das Sendlinger Tor, das Isartor, das Maxmonument, die Galeriestraße, Ludwigstraße,

---

<sup>221</sup> Vgl. Denkschrift. S. 13f.

<sup>222</sup> Die Veränderungen für andere Verkehrsmittel durch die Pferdebahn sollten in folgenden Nachforschungen weiter untersucht werden, sodass die Tragweite des neuen Infrastrukturnetzes noch deutlicher wird.

<sup>223</sup> Vgl. MNN. 9. Juli 1890. S. 2.

<sup>224</sup> Vgl. Malchow: Trambahn. S. 7f; StadtAMü: Verkehrsbetriebe Nr. 29 „Nachtragsvertrag abgeschlossenen zwischen der Münchener Trambahn-Aktiengesellschaft und der Stadtgemeinde München. Die Verlegung des Dampftrambahnbetriebes von der Trambahnstrecke Stieglmayerplatz – Nymphenburgerstraße in die Arnulf-, Spaten-, Blumenburg-, Uhlmann- und Winthirstraße betreffend.“ 23. April 1891. [Im Folgenden: Nachtragsvertrag.]



Theresienstraße und Augustenstraße verkehrte. Ab 1892 baute die Stadt München auf eigene Kosten Streckenabschnitte. Erste gemeindliche Abschnitte waren die vom Färbergraben zum Isarhalbahnhof und vom Hauptbahnhof nach Giesing.<sup>225</sup> In den letzten Betriebsjahren vor der Elektrifizierung betrug die Streckenlänge des Gesamtnetzes 93 Kilometer, und zwölf Linien verkehrten innerhalb Münchens. Davon gehörten 28 Kilometer der Gemeinde München und 65 Kilometer der Trambahngesellschaft. Man hielt trotz elektrischen Betriebs vieler Streckenabschnitte noch 666 Pferde und beförderte insgesamt 33.526.637 Fahrgäste.<sup>226</sup>

Im gesamten Kaiserreich lagen die Pferdebahnen bis in die 1890er Jahre in Händen privater Aktiengesellschaften<sup>227</sup>, in denen oft ausländisches Kapital und Know-How eine Rolle spielte.<sup>228</sup> Dies war auch in München mit der Gesellschaft von E. Otlet der Fall. In einigen deutschen Städten konkurrierten sogar zwei oder mehr Unternehmen, und es kam zu Fusionen.<sup>229</sup> Obwohl die Straßenbahnen privaten Unternehmen gehörten, hatten die Gemeinden meist starken Einfluss auf das Straßenbahnwesen, da ja der öffentliche Grund von dem Bau einer Trambahn betroffen war.<sup>230</sup> Es bedurfte immer einer Konzession durch die Gemeinde für die Nutzung der öffentlichen Straßen, bevor überhaupt eine Bahn geplant werden konnte.<sup>231</sup> Die Unternehmen waren zudem meist gezwungen, den Gemeinden weitreichende Einflussnahme auf den eigenen Betrieb zuzugestehen, da, neben dem Bau neuer Strecken und der Betriebsführung, oft sogar die Höhe der Tarife der Genehmigung der Gemeinden bedurften. Oftmals ließen sich die Kommunen auch am Gewinn der Firmen beteiligen und schlussendlich

---

<sup>225</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 10ff.

<sup>226</sup> Vgl. Geschäfts-Bericht 1898/99.

<sup>227</sup> Begründet werden kann diese Rechtsform durch den hohen Kapitalbedarf einer solchen Unternehmung.

<sup>228</sup> Vgl. Schmucki/Dienel: Aufstieg. S. 9.

<sup>229</sup> Vgl. Kaufhold: Straßenbahnen. S. 230.

<sup>230</sup> Vgl. McKay: Tramways. S. 18f.

<sup>231</sup> Vgl. Schmucki/Dienel: Aufstieg. S. 10; Schott, Dieter/Skroblies, Hanni: Die ursprüngliche Vernetzung. Die Industrialisierung der Städte durch Infrastrukturtechnologien und ihre Auswirkungen auf Stadtentwicklung und Städtebau. Eine Forschungsskizze. In: Die alte Stadt 14 (1987). S. 72-99. Hier S. 79.

enthielten die meisten Verträge mit den Gemeinden eine Klausel, dass die Straßenbahnen nach einer gewissen Frist in städtische Hand übergingen.<sup>232</sup>

Die Vorkommnisse in München entsprachen diesem Vorgehen in vollem Umfang. Von Anfang an nahm der Stadtmagistrat starken Einfluss zunächst auf Otlets Unternehmen und später auf die bayerische Aktiengesellschaft. Über die Auszahlung von zwei Prozent der Bruttoeinnahmen der Aktiengesellschaft an die Gemeinde hinaus<sup>233</sup>, gestatteten die Verträge der Münchner Kommune den Bau und Betrieb von eigenen Streckenabschnitten in den 1890er Jahren, bis das Unternehmen 1907 vollends in städtische Regie überging.

Die verstärkten kommunalen Aktivitäten bei den Straßenbahnunternehmen und deren Übernahme durch die Städte ab Anfang der 1890er Jahre geschahen parallel zur Übernahme der Daseinsvorsorge in Form der Gas- und Wasserversorgung und der Errichtung von Schlachthöfen<sup>234</sup> durch die Kommunen. Laut Kaufhold ist von einem „deutlich hervortretenden Straßenbahnsozialismus“ zu reden. Das Vorrücken der Gemeinden stand dabei in engem Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Bahnen.<sup>235</sup> Im Zuge dieser weiteten sich die bestehenden Nahverkehrsnetze nochmals deutlich aus, und viele private Unternehmen konnten die Kosten allein nicht mehr stemmen, so dass sich die Kommunalisierung bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges fortsetzte.<sup>236</sup>

### **3.4 Straßenverkehrsvorschriften und Straßenreinigung**

Am Anfang des 19. Jahrhunderts beherrschten unbestreitbar die Fußgänger die städtischen Straßen. Sie konkurrierten nur hin und wieder mit eleganten Kutschen oder berittenen Offizieren und Pferdekarren, die auf dem Weg zum Markt waren. Verkehrsregeln gab es in den Städten keine. Wenn nötig,

---

<sup>232</sup> Vgl. Kaufhold: Straßenbahnen. S. 229f.

<sup>233</sup> Vgl. Grundvertrag. S. 6.

<sup>234</sup> Vgl. Lackner, Helmut: Ein „blutiges Geschäft“ – Kommunale Vieh- und Schlachthöfe im Urbanisierungsprozess des 19. Jahrhunderts: Ein Beitrag zur Geschichte der städtischen Infrastruktur. In: Technikgeschichte 71 (2004) 2. S. 89-138.

<sup>235</sup> Vgl. Kaufhold: Straßenbahnen. S. 231.

<sup>236</sup> Vgl. Kandler, Jakob: Die wirtschaftliche Entwicklung von Verkehrsunternehmen (ab ca. 1850 bis zur Gegenwart). In: Hans Pohl (Hrsg.): Kommunale Unternehmen. Geschichte und Gegenwart. Referate und Diskussionsbeiträge des 9. Wissenschaftlichen Symposiums der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte e. V. am 17./18. Januar 1985 in Köln. Stuttgart 1987. S. 154-167. Hier S. 160.

regelte man den Verkehr durch lautes Zurufen, Peitschenknallen und Klingeln.<sup>237</sup>

Je mehr die Stadt im 19. Jahrhundert wuchs, desto belebter wurden die Straßen. Durch das Wachsen der Stadt in alle Richtungen verlängerten sich die zurückzulegenden Wege für die Bewohner. Seit den 1830er Jahren kam das Droschkenwesen auf, das zunächst den wohlhabenden Bewohnern die Mobilität erleichterte. Bis in die 1850er Jahre erfuhren die Droschken als bürgerliches Fortbewegungsmittel einen regen Ausbau.<sup>238</sup> Dieses Individualverkehrsmittel unterlag einer festen Reglementierung durch die Städte in Form behördlicher Festlegung der Fahrtaxe und Dienstzeit der Kutscher sowie der Droschkenverordnungen, die Umgangston und Preise genauestens vorgaben. Wie allerdings die Pferde behandelt werden sollten, geht aus den Verordnungen nicht hervor.<sup>239</sup>

Mit dem systematischen Ausbau des Nahverkehrsnetzes in München, zunächst durch Droschken, Kutschen und das Omnibuswesen, später durch die Straßenbahn, Fahrräder und motorisierte Gefährte, entstand auch hier ein immer stärkeres Verkehrsaufkommen, das es zu ordnen galt.<sup>240</sup> Bereits vor der Pferdebahneröffnung regelten die Vorschriften den Verkehr der Droschken und Fiaker akribisch. So heißt es in den „Vorschriften über den Straßenverkehr und über den Schutz öffentlicher Anlagen“<sup>241</sup> vom 1. September 1874, als höchstes Maß für Wagen gelte eine Breite von zweieinhalb und eine Länge von sieben Metern. Bei Eintritt der Dunkelheit müssten alle Fuhrwerke mit Laternen ausgestattet werden. Genau geregelt war auch, wie die Kutschpferde einzuspannen waren. Beispielsweise mussten Einspänner mit doppelten Leinen und Zweispänner mit Kreuzzügeln

---

<sup>237</sup> Vgl. Birkefeld/Jung: Wagensingen. S. 30.

<sup>238</sup> Ebd.

<sup>239</sup> Vgl. Buchner: Kultur. S. 26ff.

<sup>240</sup> Vgl. Schott/Skroblies: Vernetzung. S. 90; die neuen Verkehrsmittel Fahrrad und Automobil sind historisch fundiert untersucht bei: Ebert, Anne K.: Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940. Frankfurt/Main 2010; Borscheid, Peter: Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung. Frankfurt/Main/New York 2004; Geisthövel, Alexa: Das Auto. In: Dies./Habbo Knoch (Hrsg.): Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt/Main/New York 2005. S. 37-46; Fraunholz, Uwe: Polizei und Automobilverkehr in Kaiserreich und Weimarer Republik. In: Technikgeschichte 70 (2003) 2. S. 103-134; Merki, Christoph Maria: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wien/Köln/Weimar 2002.

<sup>241</sup> StadtAMü: Polizeidirektion Nr. 125 „Ortspolizeiliche Vorschriften für den Straßenverkehr“. 1. September 1874. [Im Folgenden: Ortspolizeiliche Vorschrift 1874.]

gefahren werden. Außerdem war das Anhängen „lediger Zugtiere“ an das Fuhrwerk nicht gestattet.<sup>242</sup> Bei Schnee und Eis musste Schellengeläute angebracht sein. Das Ladungsmaximalgewicht sollte im „richtigen Verhältnis“ zur Leistungsfähigkeit des Gespannes stehen. Zur Leitung und Beaufsichtigung der Gespanne heißt es in Paragraph zwölf, „Personen, welche des Fahrens unkundig, sowie Personen, welche in Folge körperlicher Gebrechen oder wegen zu hohen oder zu jugendlichen Alters zur Führung von Gespannen nicht befähigt sind, dürfen sich mit der Leitung oder Beaufsichtigung eines Gespannes nicht befassen.“ Der Fuhrwerksverkehr hatte sich ausschließlich auf die dafür bestimmten Fahrbahnen zu beschränken. Es galt Rechtsverkehr. Auch das Reiten spielte sich ausschließlich nach diesem Reglement ab.

Mit diesen Regelungen beugte man einer Überfüllung der Straßen durch zu große Vehikel und einer Gefährdung des Verkehrs in der Nacht und im Winter vor. Besonders die Sicherheit von Pferd und Gespann rückte in den Fokus der Vorschriften, da die Polizeidirektion auf die geregelte Einspannung der Pferde und das Fahrvermögen der Kutscher achtete.

Die polizeilichen Vorschriften für den Betrieb der Pferdebahn in München basierten auf den Verkehrsregeln für Droschken und Fuhrwerke. Kondukteure und Kutscher durfte die Gesellschaft nur beschäftigen, wenn diese eine Bestätigung der königlichen Polizeidirektion, einen „Fahrschein“, vorweisen konnten.<sup>243</sup> Die Waggon der Bahn sollten das „Ein- und Aussteigen gefahrlos und bequem“ gewährleisten und mussten auch mit Laternen und Klingel versehen sein. Bevor überhaupt ein Waggon in Betrieb genommen werden konnte, musste er sich einer eingehenden Kontrolle durch die Polizeidirektion unterziehen. Weiterhin fielen in den Polizeivorschriften unter die Rubrik des „Betriebs-Materials“ die Pferde und deren Geschirre. „Die Pferde müssen vollkommen diensttauglich sein“, das heißt,

---

<sup>242</sup> Vgl. ebd. § 1-3.

<sup>243</sup> Vgl. StadtAMü: Verkehrsbetriebe Nr. 29 „Münchener Amtsblatt Nr. 33“. 12. Mai 1886. [Im Folgenden: Münchner Amtsblatt.]

sie mussten frei von Krankheiten, äußerlich sichtbaren Schäden wie Schwäche oder Lahmheit sein.<sup>244</sup>

Diese Vorschriften stellten eine Erweiterung dar. Offensichtlich kontrollierte die Stadt München das neue Unternehmen nachdrücklich und stand ihm zunächst mit einer gewissen Skepsis gegenüber, da sie den ersten Führerschein für Kutscher einführte und die Wagen der Gesellschaft auf ihre Straßenverkehrseignung hin prüfte. Sie achtete vermehrt auf die Tauglichkeit der Pferde für den Straßenverkehr und auch auf deren Gesundheitszustand. Dies ist ein Novum, da alle anderen Fuhrwerkspferde nicht von öffentlicher Seite auf ihren Gesundheitszustand geprüft wurden. Hinsichtlich dieser Regelungen können die Trambahn und deren Pferde als Wegbereiter für eine städtische Kontrolle der „Verkehrsteilnehmer“ angesehen werden.

Der Stadtmagistrat hielt in den Verträgen mit den Pferdebahnunternehmern auch fest, wie sich diese bezüglich des Gemeindegrundes, den sie nutzten, zu verhalten hatten. Etwaige Reparaturen an der Pflasterung musste das Unternehmen selbst tragen sowie selbstverständlich auch die Reinigung der Schienen von Schmutz, Mist und Schnee und Eis.<sup>245</sup>

Sobald in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in München Straßen oder Plätze gepflastert oder mit Abzugskanälen versehen waren, waren die Anwohner dazu angehalten, vorschriftsmäßige Trottoirs herzustellen und für deren Unterhalt, Reinheit und Sicherheit zu sorgen.<sup>246</sup> In den „Ortspolizeilichen Vorschriften“ über die Straßenreinlichkeit vom 3. Februar 1891<sup>247</sup> heißt es darüber hinaus, dass die Anwohner und Geschäftsinhaber für die Reinlichkeit der Straßen und Trottoirs zu sorgen haben. Die „Kerichthaufen“ seien aufzuhäufen und für den Kerichtabfuhrwagen der Stadt bereitzustellen.<sup>248</sup> In den von einer Trambahn oder Lokalbahn berührten Straßen sei der Kehrriem, „der sich bei der Reinigung der Flächen zwischen

---

<sup>244</sup> Vgl. StadtAMü: Verkehrsbetriebe Nr. 29 „Ortspolizeiliche Vorschrift den Betrieb der Pferdebahn in München betreffend.“ vom 30. November 1877. [Im Folgenden: Ortspolizeiliche Vorschrift 1877.]

<sup>245</sup> Vgl. Vertrag Pferde-Eisenbahn. § 6 und 9.

<sup>246</sup> Vgl. StadtAMü: Tiefbauamt Nr. 884 „Bekanntmachung des Magistrats der k. Haupt- und Residenzstadt München. Ortspolizeiliche Vorschriften über Straßenreinlichkeit.“ 25. Mai 1877. [Im Folgenden: Bekanntmachung.]

<sup>247</sup> StadtAMü: Polizeidirektion Nr. 125 „Ortspolizeiliche Vorschriften über Straßenreinlichkeit“ vom 3. Februar 1891. [Im Folgenden: Ortspolizeiliche Vorschriften 1891.]

<sup>248</sup> Vgl. ebd. § 1-12.

den Geleisen einschließlich der Spurrillen und eines rechts und links der äußersten Schiene liegenden Streifens von je 0,40 M. Breite ergibt [...] sofort abzuführen.“<sup>249</sup> Für die Erfüllung der fraglichen Verpflichtungen konnten die Inhaber, je nach Umständen auch die von ihnen mit dem Vollzug betrauten Personen verantwortlich gemacht werden.<sup>250</sup> Nur in seltenen Fällen übernahm die Stadtgemeinde München die Reinigung der Straßen selbst. Eine Ausnahme bildete zum Beispiel die besonders breite Ludwigstraße. Das Trambahnunternehmen stellte für diese Arbeiten Schienenputzerinnen an, welche für die Einhaltung der Vorschriften zu sorgen hatten.<sup>251</sup>

Der Ausbau der Pferdebahn führte in München folglich zu einer besonderen Organisation des Straßenverkehrs und zu einer Änderung der bisherigen Straßenreinigungspraxis. Die Stadt prüfte die Tauglichkeit der Trambahngespanne eingehend und erleichterte den Anwohnern durch die Vorschriften über Reinhaltung der Schienen durch die Trambahngesellschaft die Säuberung der Straßen. Das Pferdebahnunternehmen entlastete sie bei der mühevollen Kerichtbeseitigung und unterstützte durch die sorgfältige Reinigung der Straßen die Reinhaltung der Münchner Innenstadt.

### **3.5 Das „Pferde- und Wagenmaterial“<sup>252</sup> der Gesellschaft**

Auch an diesem Untersuchungsgegenstand zeigt sich deutlich ein Netz von Arbeitskräften, Maschinenteilen und menschlicher wie tierischer Zusammenarbeit, innerhalb der Stadtgrenzen Münchens und über diese hinaus, welches Indikator für eine durch die Pferdebahn angetriebene Verstädterung ist.

Das erste Depot der Trambahngesellschaft, welches Stallungen für neunzig Pferde bereit stellte, eine Werkstatt, eine Hufschmiede und Wohnungen für das Personal beherbergte und außerdem noch für vierzig Wagen Platz bot, befand sich an der Endstation Maillingerstraße in der Nymphenburgerstraße 81/83 auf einer Fläche von 3.300 m<sup>2</sup>. Die Büros der Gesellschaft verlegte

---

<sup>249</sup> StadtAMü: Verkehrsbetriebe Nr. 38 „Grund-Vertrag über den Bau und Betrieb der Münchener Trambahnen.“ 25. August 1882. [Im Folgenden: Grund-Vertrag.]; StadtAMü: Tiefbauamt Nr. 178 „Instruction für die städtischen Wegmacher.“ 29. Januar 1878. Paragraph C. [Im Folgenden: Instruction.]

<sup>250</sup> Vgl. Grund-Vertrag.

<sup>251</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 204.

<sup>252</sup> Geschäftsbericht 1882/83. S. 9.

man erst 1877 in dieses Depot, vorher befanden sie sich im Café Metropol am Frauenplatz 6.<sup>253</sup> Da die „Münchener Trambahn-Actien-Gesellschaft“ nach der Übernahme der Trambahn im Jahr 1882 den Ausbau des Liniennetzes besonders forcierte, erweiterte sie ihren Wagen- und Pferdebestand und erbaute zur Lagerung und Unterbringung desselben ein neues Depot. Zwar hatte die Gesellschaft die bestehenden Depots an der Nymphenburgerstraße, mit Platz für neunzig Pferde, in Schwabing an der Wilhelmstraße, mit einer Aufnahmekapazität für achtzig Pferde und jeweils eine Stallung an der Lindwurmstraße für dreißig Pferde, sowie an der Türkenstraße für vierzehn Pferde übernommen, der Platz reichte jedoch bei Weitem nicht für die neuen Anschaffungen im Pferd- und Wagenpark, die wegen des anstehenden Linienausbaus unerlässlich waren. Das neue Depot lag in der Fabrikstraße 20 und umfasste Betriebsstallungen für 144 Pferde und weitere zwölf „gewölbte Krankenstallungen und Laufstände“<sup>254</sup>. Des Weiteren befanden sich im Depot Hufschmiede, Reperaturwerkstätten für die Trambahnwagen, Schlosserei, Schreinerei, Sattlerei, sowie im ersten Stock Wohnungen für Beamte und sämtliche Büros der Gesellschaft.<sup>255</sup>

E. Otlet hatte die ersten achtundvierzig Trambahnpferde seinerzeit aus Prag kommen lassen. Er schätzte die ungarischen Kaltblüter als besonders geeignete Pferde für den Trambahnbetrieb.<sup>256</sup> Auch als das Unternehmen bereits in einheimischer Hand lag, kaufte es aus dem Ausland die besten und geeignetsten Pferderassen, damit ein reibungsloser Betrieb gewährleistet war. Den Mehraufwand, welchen der Ankauf von ausländischen Pferden bedeutete, scheute es dabei nicht. „Um die stärksten befahrenen Linien im Sommer durchweg mit offenen Wagen betreiben zu können, werden stärkere Pferde notwendig. Deshalb wurden 27 sog. Ardenner Pferde gekauft, die den erhöhten Kaufpreis bedingten.“<sup>257</sup> Im Durchschnitt kosteten die Pferde zwischen 700 und 800 Mark.<sup>258</sup> Neben einer besonderen Vorbildfunktion des Unternehmens gegenüber anderen

---

<sup>253</sup> Vgl. Lippmann: Eröffnung. S. 9.

<sup>254</sup> Geschäfts-Bericht 1882/83. S. 6.

<sup>255</sup> Vgl. ebd. S. 6-9.

<sup>256</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 195.

<sup>257</sup> Geschäfts-Bericht 1885/86. S. 8.

<sup>258</sup> Vgl. Vergleich der Anschaffungskosten für Pferde in den Geschäfts-Berichten 1883/84; 1884/85; 1885/86.

Pferdenutzern bedingte vermutlich vor allem der hohe Ankaufspreis die außerordentliche Pflege der Pferde.

Schon in den Anfangsjahren mussten sich die Pferde, Wagen und Betriebsmaterialien, sowie das Personal auf engstem städtischem Raum einrichten. Mit bestimmten Mechanismen regelte das Unternehmen das Platzproblem und baute beispielsweise doppelstöckige Pferdestallungen, in denen die Pferde per Rampe ins obere Stockwerk gelangten. „Pferd und Material“ der Gesellschaft lebten hochorganisiert in den Depots zusammen.<sup>259</sup>



**Abbildung 5: Trambahnpferde auf dem Balkon des Direktionsgebäudes**<sup>260</sup>

Abbildung 5 zeigt einige der Trambahnpferde auf dem Balkon im ersten Stock des Direktionsgebäudes der Trambahngesellschaft. Es handelt sich mutmaßlich um eine spontane Aufnahme der Pferdepfleger beim Putzen einiger Pferde. Über die Intention des Fotografen kann nur gemutmaßt werden, dass er eventuell die Situation im Direktionsgebäude festzuhalten suchte. Die Pferde machen trotz der eigentümlichen „Wohnverhältnisse“ einen entspannten und zufriedenen Eindruck. Dies liegt bestimmt auch daran, dass sie die eingehende Körperpflege durch den Menschen

---

<sup>259</sup> Weitere Arbeiten sollten den Einkauf und die Lagerung von Heu und Stroh untersuchen, denn nicht nur die Pferde und die Trambahnwagen benötigten eine Menge Platz in der Münchner Innenstadt, sondern auch die Futtermaterialien.

<sup>260</sup> FMTM e.V. Archiv: Ordner 1 „Direktion“. Das Direktionsgebäude befand sich in der Wienerstraße (heutige Einsteinstraße). Im Hintergrund ist die Kirche am Johannesplatz zu sehen.



genießen. Ihre Körperhaltung ist entspannt, die Köpfe sind nicht hoch aufgerichtet und die Schweifrübe hängt locker zum Boden. Auf dieser Fotografie ist auch zu erkennen, dass die Trambahngesellschaft ihren Pferden die Schweife kupierte. Dazu folgen Ausführungen im Kapitel 4.

Aus den Geschäftsberichten der Trambahngesellschaft ging einvernehmlich der Gedanke über Pferde als „Material“ hervor, welches so lange genutzt wurde, wie es in Abhängigkeit von einer bestimmten Kosten-Nutzen-Relation eine möglichst optimale Leistung erbrachte. Gestützt wird die Annahme über die Behandlung als reines „Pferdematerial“ von jährlichen Berechnungen der „Pferdekrankentage“<sup>261</sup> durch die Gesellschaft. Akkurat hielt sie jeden Tag die Summe der erkrankten Pferde fest, dies waren bei knapp über 500 Pferden im Jahr 1889/90 durchschnittlich pro Tag zwölf kranke Pferde. Ob diese Zahl besonders hoch ist, bleibt schwer zu beurteilen und bedarf weiterer Nachforschungen. Angesichts der besonders anstrengenden und auslaugenden Arbeit in der Stadt, die mit vielen Gefahren verbunden war, scheint es, dass die Zahl der kranken Pferde bei relativ hoher Belastung vergleichsweise gering war.

Bei den Geschäftsberichten handelt es sich um die jährliche Veröffentlichung der Gesellschaft, in der sie gegenüber den Aktionären und der interessierten Öffentlichkeit ihre Bilanz darlegte. Es ist selbstverständlich, dass in einer solchen Veröffentlichung keine emotionalen Äußerungen über den Pferdebestand zu finden sind. Für die Beantwortung der Frage, ob die Trambahngesellschaft in ihren Pferden lebende Maschinen sah oder sie als fühlende Lebewesen mit Bedürfnissen achtete, gilt es deshalb „zwischen den Zeilen“ zu lesen. In jedem Geschäftsbericht legte die Gesellschaft Rechenschaft über den bestehenden Pferdebestand, über neu gekaufte und veräußerte alte Pferde, die Fütterung der Tiere, deren Krankheiten und Krankentage und Unfälle oder Todesfälle ab.<sup>262</sup> Zudem finden sich detaillierte Angaben zum Personal, das für die Pferde zuständig war. Das „Betriebspersonal“ bestand im Jahr 1882/83 beispielsweise unter anderem aus drei Depot-Stallmeistern, einem Tierarzt, vier Futtermeistern, 69

---

<sup>261</sup> Siehe Anhang S. 115: „Zusammenstellung der Pferdekrankentage nach Monaten vom 1. Juli 1889 bis incl. 30. Juni 1890.“

<sup>262</sup> Siehe Anhang S. 116.

Kutschern, 79 Kondukteuren, 62 Pferdewärtern und einem Krankenstallwärter.<sup>263</sup> Die Trambahngesellschaft beschäftigte somit ausreichend Personal, was einen reibungslosen Alltag für die Trambahn Pferde sichern konnte. Die Futtermeister ermöglichten eine ausgewogene Fütterung von Hafer und Heu, ein Tierarzt überprüfte den Gesundheitszustand der Tiere und die Pferdewärter und der Krankenstallwart putzten und pflegten sie und kümmerten sich um die Instandhaltung der Geschirre und die Materialien rund ums Pferd.

Festzuhalten ist an dieser Stelle, dass die Trambahngesellschaft ihre Pferde nach den Möglichkeiten, welche eine Pferdehaltung in der Stadt bot, ihren Bedürfnissen nach behandelte. Die Gesellschaft gewährleistete den Tieren einen gewissen Komfort, bestehend aus ausreichend Futter, einer gepflegten Box und ausgiebiger Pflege durch das Personal und somit auch Bezugspersonen. Besonders die vertrauten Personen, die täglich Umgang mit denselben Pferden haben und ein geregelter Tagesablauf bedeuten für das Gewohnheitstier Pferd ein angenehmes Erlebnis.<sup>264</sup> Signifikant „städtische“ Pferdekrankheiten traten jedoch auch unter den Pferden der Trambahngesellschaft auf. „Darmverschlingungen“<sup>265</sup> oder „Lungen- und Brustfellentzündungen“ sind typische Anzeichen für Stress und zu hohe Anstrengungen bei Pferden. Koliken werden durch zu schnelles Schlingen bei der Futteraufnahme, Streß oder Überanstrengung hervorgerufen.<sup>266</sup> Dies alles traf auf den Alltag der Trambahn Pferde zu. Weiterhin musste die Gesellschaft auch immer wieder Tiere notschlachten, die sich im Verkehr die Beine gebrochen hatten. Der Urbanisierungsmotor Trambahn war also nicht nur für menschliche Passanten gefährlich, sondern auch für deren Hauptantrieb, das Pferd.

Aus anderen Quellen geht hervor, dass die Kutscher der Straßenbahnen ein besonderes Verhältnis zu ihren Pferden hatten und ihnen die, bis zu dieser

---

<sup>263</sup> Vgl. bspw. Geschäfts-Bericht 1882/83.

<sup>264</sup> Vgl. Schacht, Christian: Pferdekrankheiten. Vorbeugen, erkennen und richtig handeln. 2., aktualisierte und erweiterte Aufl. Stuttgart 1999. S. 6-9.

<sup>265</sup> Damit sind Koliken gemeint. Die Darstellung der Pferdekrankheiten finden sich im Anhang jedes Geschäfts-Berichtes der Gesellschaft. Beispielfhaft ist in dieser Arbeit ein „Krankenbericht“ im Anhang S. 116 abgedruckt.

<sup>266</sup> Vgl. Schacht: Pferdekrankheiten. S. 71ff.

Zeit wissenschaftlich nicht belegten, menschlichen Eigenschaft des Denkens und Fühlens zusprachen:



Abbildung 6: "Ambition" <sup>267</sup>

Auch wenn diese Karikatur satirischen Charakter hat, steckt doch die Aussage dahinter, dass dem Künstler und Zeitgenossen bewusst war, dass immer eine enge Beziehung zwischen Kutscher und Pferd bestand. Die heutige Verhaltensforschung zum Bewusstsein und zu Emotionen von Tieren konnte durch Studien beweisen, dass sie bestimmte Verhaltensweisen des Menschen, wie Lob oder Kritik verstehen und mit besonderen Handlungsweisen reagieren.<sup>268</sup> Den Zeitgenossen war dies intuitiv klar und sie sprachen den Stadtpferden die Charaktereigenschaften der Intelligenz, der Merkfähigkeit und der Lernfähigkeit zu. Man war sich sicher, dass sie sich an alle Gefahren und urbanen Besonderheiten gewöhnen könnten, würde man sie nur einem guten Training unterziehen.<sup>269</sup>

<sup>267</sup> „Ambition.“ In: Fliegende Blätter 88 (1888). S. 161.

<sup>268</sup> Bos, Ruud van den et al.: Cognition and Emotion in Concert in Human and Nonhuman Animals. In: Marc Bekoff et al. (Hrsg.): The Cognitive Animal. Empirical and Theoretical Perspectives on Animal Cognition. Massachusetts 2002. S. 97-102. Hier S. 97.

<sup>269</sup> „Die Schule des Pferdes.“ In: Allgemeine Automobil-Zeitung. 7. Januar 1900. S. 25.

Diese Erkenntnisse sind hilfreich, um das Verhalten der Kutscher zu analysieren. Sie hielten besonders über ihre Stimme eine vertrauensvolle Beziehung zu dem circa zweieinhalb Meter vor ihnen laufenden Pferd. Nur ein solides Vertrauen und eine funktionierende Kommunikation ohne Kraftaufwand konnte dem Unternehmen Trambahn die größtmögliche Sicherheit garantieren. Die Pferde konnten durch Lautstärke, Stimmfarbe und Betonung „verstehen“, was der Kutscher von ihnen verlangte. Bei Kutscher und Trambahnpferd musste es sich um eine Gemeinschaft handeln, in der kein Teil an den Fähigkeiten zur Kommunikation und zum Gefühlsempfindens des anderen zweifelte.

Eine Tatsache, die besonders der Münchner Tierschutzverein als lobenswert hervorhob, war, dass die Trambahnpferde alle zwei Stunden ausgewechselt wurden. Dies hatte zur Folge, dass ein Straßenbahnwagen pro Tag sechs Pferde benötigte.<sup>270</sup> Sicherlich hätte man die Pferde auch eine Stunde länger arbeiten lassen können, um mehr Gewinn zu erzielen, ohne dass man dies deutlich an einem schlechteren Gesundheitszustand der Tiere hätte erkennen können. Zu der Annahme, dass die Gesellschaft besonders auf ihr lebendiges Material Acht gab, passt eine Regelung, die ab 1883 zur weiteren Schonung der Pferde das außerplanmäßige Anhalten bei Wirtshäusern untersagte.<sup>271</sup> Weiterhin verlegte die Gesellschaft sehr bald zur Schonung der Pferdegesundheit Eisenschienen, anstelle von Holzschienen, da der Rollwiderstand auf diesen geringer und die Belastung für die Pferdebeine somit gemindert war.<sup>272</sup>

Wie sehr die Münchner Infrastruktur von der besonderen Achtung der tierischen Bedürfnisse durch die Aktiengesellschaft profitierte, zeigt sich ebenfalls an steten Reparaturen und Fahrbahnverbesserungen von Seiten des Unternehmens. Da „die Pferde [...] auf ungenügenden Gleisen mehr angestrengt [werden] und die fortwährenden Reparaturen [...] theuer zu stehen [kommen]“, sei es notwendig, dass die Erneuerungen nicht erst nach Jahren, sondern sofort und in kürzester Zeit und ohne Unterbrechung durchzuführen sei.<sup>273</sup> Der gesamte Stadtverkehr profitierte von den schnellen

---

<sup>270</sup> Vgl. Lippmann: Eröffnung. S. 9.

<sup>271</sup> Ebd.

<sup>272</sup> Vgl. Geschäfts-Bericht 1884/85. S. 12f.

<sup>273</sup> Geschäfts-Bericht 1883/84. S. 9.

Baumaßnahmen, die vor allem der Pferde wegen unternommen wurden. Weiterhin verlegte die Gesellschaft in den riesigen Depots, die am Scheitelpunkt des Pferdebestandes 1894 Platz für 758 Pferde bereitstellten, Wasserleitungen und förderte damit den Infrastrukturausbau innerhalb ihres eigenen Unternehmens.<sup>274</sup>

### **3.6 Fuhrmänner, Stallmeister, Tierärzte und Hufschmiede**

Wie im vorherigen Kapitel bereits angedeutet, erforderten die städtischen Trambahn Pferde ein großes Personalaufgebot. Zum einen benötigte das riesige Unternehmen Verwaltungsangestellte, welche die Kalkulationen und die Buchhaltung führten, sowie eine Unternehmensleitung, die den Betrieb überwachte und die Kommunikation nach außen zum Magistrat und in andere Städte pflegte. Zusätzlich beschäftigte die Aktiengesellschaft eine große Menge an „Betriebspersonal“, welches sich um den Zustand der Schienen und Straßen, der Pferdebahnwagen und der Trambahn Pferde kümmerte.

Um die Trambahn Pferde etablierten sich diverse Berufsgruppen, die sich, angetrieben durch die städtischen Verordnungen und Voraussetzungen, immer weiter entwickelten. Das Hufbeschlagswesen regelte die Reichsgewerbeordnung von 1884 völlig neu, indem sie eine amtliche Ausbildung für Hufschmiede einführte und dafür spezielle Hufbeschlagschulen in München und Würzburg einrichtete.<sup>275</sup> Die Tierärzte mussten sich mit den städtischen Pferdekrankheitsbildern auseinandersetzen und deren Ursachen erforschen<sup>276</sup>, und die Futtermeister des Betriebes mussten die neuesten Erkenntnisse zu Pferdefütterung und Haltung den städtischen Möglichkeiten entsprechend anwenden. Nicht zuletzt die „Schienenputzerinnen“ hatten mit der Reinhaltung der Gleise eine der bedeutungsvollsten Aufgaben in dieser Zeit. Im Jahr 1898/99 waren es 44 Frauen.<sup>277</sup> Dies alles verlangte hochorganisierte Strukturen innerhalb der

---

<sup>274</sup> Vgl. Geschäfts-Bericht 1884/85. S. 12f.

<sup>275</sup> Vgl. Volkert, Wilhelm (Hrsg.): Handbuch der bayerischen Ämter, Gemeinden und Gerichte. 1799-1980. München 1983. S. 269 f.

<sup>276</sup> Vgl. StadtAMü: Veterinäramt Nr. 10 „Tierärztliches-Zeugnis von praktischen Tierarzt Schleicher am 9. Juni 1888 an Ökonomen Josef Einheuser über ein an Darmverschlingung verendetes Pferd.“; „Anzeige der pathologischen Abteilung der k. Zentraltierarzneischule über ein mit Milzbrand geimpftes Schaf.“ 13. Juni 1890.

<sup>277</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 204.

Straßenbahngesellschaft, die es auch zu einem vorbildhaften Unternehmen der Zeit avancieren ließen.

Das Fahrpersonal hatte Mittagspausen, die jedoch nur durch verfrühtes Ankommen und verspätetes Abfahren an den Endhaltestellen ermöglicht wurden. Es war üblich, dass der Kutscher bei einer Gaststätte vor der Endhaltestelle ausstieg und der Kondukteur den Rest der Strecke allein weiter fuhr. Die folgende Runde verließ dann der Schaffner den Wagen. Die Kutscher mussten mit wenigen Pausen von fünf Uhr morgens bis ein Uhr Nachts arbeiten. Pro Tag bezahlte die Gesellschaft ihnen 2,40 Mark.<sup>278</sup> Das war nicht besonders viel, wenn man bedenkt, dass ein Fahrschein für die Trambahn allein schon zehn Pfennig kostete.

## **4. Schutz der Pferde – Ein Privileg der Aktiengesellschaft**

### **4.1 Anthropozentrischer und ethischer Tierschutz**

Der Tierschutzgedanke, wie er in seiner Bedeutung heute im deutschen Sprachgebrauch geläufig ist, besagt, dass das Tier an sich als schützenswertes Wesen zu erachten ist. Er wird als „ethischer“ Tierschutz bezeichnet und ist ein Produkt des 19. Jahrhunderts.

In diesem Jahrhundert veränderte sich die Natur- und Tierauffassung der Menschen durch neue naturwissenschaftliche Erkenntnisse<sup>279</sup> und durch geisteswissenschaftliche Strömungen<sup>280</sup> grundlegend. Das bisher nur den Menschen zugeschriebene Vermögen des Denkens wurde auf Tiere übertragen, das Gefälle zwischen Mensch und Tier reduziert und eine

---

<sup>278</sup> Vgl. Lippmann: Eröffnung. S. 9.

<sup>279</sup> Charles Darwin belegte 1859 mit seiner Evolutionstheorie erstmals die Abstammung des Menschen vom Tier und definierte damit das Mensch-Tier-Verhältnis grundlegend neu. Erstmals kursierte nun der Gedanke, dass der Mensch nicht natürlicherweise hierarchisch über dem Tier angeordnet war. Vgl. hierzu: Darwin: Origin; Ders.: The Expression of the Emotions in Man and Animals. London 1872; Zerbel, Miriam: Tierschutz und Antivivisektion. In: Diethart Kerbs/Jürgen Reulecke (Hrsg.): Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880-1933. Wuppertal 1998. S. 35-46. Hier S. 37.

<sup>280</sup> Aufklärung und Pietismus setzten sich für Tiere als Geschöpfe Gottes ein, die ein Leben ohne Misshandlungen, wohl aber zum Nutzen des Menschen verdient hätten. Vgl. hierzu: Jung, Martin H.: Die Anfänge der deutschen Tierschutzbewegung im 19. Jahrhundert. Mössingen – Tübingen – Stuttgart – Dresden – München. In: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte 56 (1997). S. 205-239. Hier S. 206; Münch, Paul in Verb. mit Rainer Walz: Tiere und Menschen. Geschichte und Aktualität eines prekären Verhältnisses. Paderborn et al. 1998.

Wesensgleichheit zwischen beiden anerkannt.<sup>281</sup> Gleichzeitig lebten zunehmend mehr Menschen aufgrund von Urbanisierung und Industrialisierung in Städten und kamen zum einen immer weniger in Berührung mit der Natur und Tieren, nutzten einige Tiere und die Natur zum anderen trotzdem umso intensiver<sup>282</sup>. Eine Konsequenz der Trennung von Natur und menschlichem Dasein und der zunehmenden Technisierung des Alltags im urbanen Raum, war die Haltung von Haustieren in den bürgerlichen Häusern der Stadt. Sie dienten dem anonymisierten und individualisierten Menschen dazu, die Belastungen der Urbanisierung durch emotionalen Halt zu kompensieren und nahmen zudem die Rolle einer symbolischen Verbindung zum Land und zur Natur ein.<sup>283</sup>

Weitere Konsequenz der zunehmenden Differenzierung von urbanen und ländlichen Räumen war eine Beschäftigung mit dem Tier aus wissenschaftlicher und emotionaler Sicht. Bereits die Zeitgenossen setzten sich in Abhandlungen eingehend damit auseinander, was den Stadttieren schadete und nutzte. Der britische Forscher W. J. Gordon<sup>284</sup> konnte 1893 herausfinden, dass es schädigend für Pferde ist, abrupt den Untergrund zu wechseln, zum Beispiel von Steinpflaster auf Holz. Er appellierte in seinen Artikeln nachdrücklich an die Fähigkeit des Menschen, sich in das Pferd hineinzusetzen. Der Pferdenutzer müsse sich vorstellen, wie es sich für das Pferd anfühle, Lasten zu tragen und zu ziehen. Auf jeden Fall ging er davon aus, dass Pferde über eine sehr komplexe Persönlichkeit und mehrere Ebenen der Emotionen verfügen<sup>285</sup>, eine für das 19. Jahrhundert fast revolutionäre, auf jeden Fall neuartige Auffassung. Viele weitere Abhandlungen unterstreichen die Fähigkeit des Gefühlsempfindens bei Pferden. Sie seien in der Lage, wenngleich sie auch die Worte des Menschen an sich nicht verstehen könnten, deren Betonung zu verstehen.

---

<sup>281</sup> Vgl. Meyer: Jahrhundert. S. 523; Miele, Katryn: Horse-Sense. Understanding the working Horse in victorian London. In: Victorian Literature and Culture 1 (2009). S. 129-140. Hier S. 129.

<sup>282</sup> Bspw. stieg der Fleischkonsum der industrialisierten Gesellschaft im 19. Jahrhundert rapide an und förderte die industrielle Massentierhaltung und -schlachtung in den Städten.

<sup>283</sup> Vgl. Zerbel: Antivivisektion. S. 35; Pollack, Ulrike: Die städtische Mensch-Tier-Beziehung. Ambivalenzen, Chancen und Risiken. Berlin 2009. S. 1.

<sup>284</sup> Gordon: Horse.

<sup>285</sup> Vgl. Miele: Horse-Sense. S. 130f.

Sie könnten Lob und Ärger in der Stimme der Menschen erkennen und fühlten darüber entweder Freude oder Traurigkeit.<sup>286</sup>

Miele weist in ihrer Studie über die Identifikation der Zeitgenossen mit dem Stadtpferd des 19. Jahrhunderts nach, dass jedoch nicht nur Einzelne auf diese Art und Weise über Pferde dachten, sondern dass eine Vielzahl von Personen dem Pferd Emotionen, Denkfähigkeit und Entscheidungsfähigkeit zuschrieben. Es sei im Stande, richtige und falsche Entscheidungen zu treffen. Weiterhin sei den Menschen klar gewesen, dass die Pferde die menschliche Sprache verstünden und von dem Gedanken geleitet und angetrieben würden, es ihren Besitzern möglichst recht zu machen und sich immer weiter zu verbessern. Die Verfasser der Artikel setzten sich erstaunlicher Weise bereits dafür ein, die Pferde nicht in dunklen Boxen, sondern an der frischen Luft mit viel Auslauf leben zu lassen und sie nicht durch spezielle Ausbindezügel und scharfe Gebisse zu quälen.<sup>287</sup> Eine sehr artgerechte Einstellung, die sich leider bis heute in der Pferdehaltung nicht komplett durchsetzen konnte. Die Ausführungen von Miele belegen, dass in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Wissen über das Gefühlsempfinden von Pferden vorhanden war und sich ein Teil der Bevölkerung dafür einsetzte, die Pferde als Lebewesen, mit eigenem Charakter und Bedürfnissen wahrzunehmen und zu achten.

Die immer intensiver werdende Nutzung und Ausbeutung der Nutz-, Zug- und Antriebstiere, die sich verändernden Emotionen gegenüber Tieren im Allgemeinen und die öffentliche Empörung über Tierquälerei waren die Grundlage für die ersten Tierschutzvereinsgründungen ab 1837 auf deutschem Territorium.<sup>288</sup> Den Tierschützern des 19. Jahrhunderts, oftmals

---

<sup>286</sup> Vgl. Curling, Henry A.: A Lashing fort he Lashers: Being an Exposition of the Cruelties, Practiced upon the Cab and Omnibus Horses of London. London 1851. S. 4. Zit. aus: Miele, Kathryn: Representing Empathy: Speaking for Vulnerable Bodies in Victorian Medicine and Culture. Diss. Warwick 2007; zur britischen Tierrechtsbewegung siehe besonders: Roscher, Mieke: Ein Königreich für Tiere: die Geschichte der britischen Tierrechtsbewegung. Marburg 2009.

<sup>287</sup> Vgl. Miele: Horse-Sense. S. 132, 134f.

<sup>288</sup> Vgl. Roscher, Mieke: Tierschutz- und Tierrechtsbewegung – ein historischer Abriss. In: Aus Politik und Zeitgeschichte 62 (2012). S. 34-40. Hier S. 35f; Buchner: Kultur. S. 29; Meyer: Jahrhundert. S. 549. Der erste Tierschutzverein auf deutschem Boden war der in Stuttgart; Für eine detaillierte Beschreibung der Formierung der Tierschutzbewegung im 19. Jahrhundert siehe: Przyrembel, Alexandra: Haben Tiere eine Geschichte? Europäische Zivilisierungsmissionen zum Schutze des Tiers im 19. Jahrhundert. In: Geschichte in Wissenschaft und Unterricht 64 (2013). S. 90-103.



waren es Geistliche, dienten die neuen biologischen Erkenntnisse und die Feststellung der Wesensgleichheit zwischen Mensch und Tier als entscheidende Argumentationsstütze, um ihr Gedankengut in der urbanen Gesellschaft zu verbreiten. Sie sorgten sich zunächst über schädliche Konsequenzen für die menschlichen Gemüter, wenn diese Zeuge von Tiermisshandlungen wurden. Dies führe „zur Verrohung des zivilisierten Menschen und zur Verletzung der Sittlichkeit der Gesellschaft und des Volkes“.<sup>289</sup> Bei diesem zunächst „anthropozentrischen“ Tierschutzgedanken stand der Schutz des Menschen im Vordergrund. Erst durch zunehmende Emotionalisierung der Mensch-Tier-Beziehung im fortschreitenden 19. Jahrhundert wandelte sich der „anthropozentrische“ Tierschutzgedanke zu einem „ethischen“, der sich vor allem auf die Sensibilität der Gesellschaft stützte und Mitleid für Tiere erzeugen wollte.<sup>290</sup> Der alltägliche Blick auf die urbanisierten Tiere auf dem Weg zu den Märkten, zum Schlachthof oder bei der Arbeit als misshandelte Droschken- und Zugpferde ließ die Bewohner der Städte die Grausamkeiten und Tierquälereien intensiv wahrnehmen und verabscheuen. Genau diese Emotionen nutzten die Tierschutzvereine, um ihre propagandistische und emotionalisierende Arbeit auszuführen.

## 4.2 Der Münchner Tierschutzverein

Miriam Zerbel erklärt in ihrer Monografie über den Tierschutz im Kaiserreich plausibel, dass besonders der „Münchner Thierschutz-Verein“ als Tierschutzorganisation mit europäischem Ruf einzuschätzen ist. Er wurde am 10. März 1842 als „Verein gegen Thierquälerei“ durch den königlichen Hofrat Ignaz Perner<sup>291</sup> gegründet. Dieser wollte mit der Vereinsgründung zur „sittlichen Hebung des Volkes“ beitragen.<sup>292</sup>

---

<sup>289</sup> Vgl. Zelinger, Amir: Erinnerungsort "Tierquälerei". URL:

<http://www.umweltunderinnerung.de/index.php/kapitelseiten/geschuetzte-natur/53-tierquaelerei>. eingesehen am 13.11.2013.

<sup>290</sup> Vgl. Eitler, Pascal: Weil sie fühlen, was wir fühlen. Menschen, Tiere und die Genealogie der Emotionen im 19. Jahrhundert. In: Historische Anthropologie 19 (2011). S. 211-228. Hier S. 216; vgl. auch Meyer, Heinz: 19./20. Jahrhundert. In: Peter Dinzelbacher (Hrsg.): Mensch und Tier in der Geschichte Europas. Stuttgart 2000. S. 404-569. Hier S. 493; vgl. außerdem Buchner-Fuhs: Tier. S. 282.

<sup>291</sup> Zur Person: Ignaz Perner war ein erfolgreicher Münchner Anwalt und konnte zur Zeit der Gründung des Tierschutzvereins bereits als Privatier leben. Für weitere Informationen siehe: Tierschutzverein München e. V. (Hrsg.): Festschrift. 150 Jahre Tierschutzverein München. 1842-1992. München 1992. S. 14f.

<sup>292</sup> Vgl. Zerbel: Tierschutz. S. 57; Tierschutzverein: Festschrift. S. 15.

Ab der Gründung des Kaiserreichs änderte sich das Verhältnis des Staates zur Tierquälerei. Laut Reichsstrafgesetzbuch von 1871 machte sich gemäß § 360 Nr. 13 derjenige strafbar, welcher "öffentlich oder in Ärgernis erregender Weise Thiere boshaft quält oder roh mißhandelt".<sup>293</sup> Der Tierschutzgedanke hatte zu dieser Zeit bereits einen festen Platz in der Gesellschaft eingenommen, wie sich an diversen Veröffentlichungen bezüglich der Strafgesetzgebung zeigt.<sup>294</sup> Empörung bei den Tierschützern rief vor allem der Wortlaut „öffentlich“ und „in Ärgernis erregender Weise“ hervor, da Tierquälerei laut Gesetz nicht strafbar war, wenn sie im Geheimen oder auf nicht Ärgernis erregende Weise ausgeführt wurde. Des Weiteren seien die Geld- und Haftstrafen viel zu gering, weshalb die Tierschützer sich stets um eine Änderung des Paragraphen bemühten.<sup>295</sup> Besonders die städtischen Pferde fanden in den Beanstandungen fast immer Erwähnung:

„Wer ein Tier verhungern und verdursten läßt, um eine Versicherungssumme zu erhalten, oder wer seine Pferde stundenlang in der Kälte unbedeckt draußen stehen läßt, weil es ihm in der Kneipe so gut gefällt, oder wer Haustiere an den qualvollen Krankheiten langsam hinsiechen läßt, weil er zu nachlässig oder zu geizig ist, die Tiere ordentlich zu verpflegen [...]“, müsse mit bis zu einem Jahr Gefängnis oder tausend Mark Strafe belangt werden.<sup>296</sup>

Im Vergleich zu anderen Vereinen, die in der Hochphase der Urbanisierung im 19. Jahrhundert als städtisches Phänomen einen regelrechten Boom verzeichneten, erscheinen besonders die Mitgliederzahlen und -struktur beim Münchner Tierschutzverein außergewöhnlich. Rasant stiegen hier die Zahlen zwischen 1879 und 1886. In diesem Jahr hatte die Mitgliederzahl mit 11.382 Personen ihren Höhepunkt erreicht.<sup>297</sup> Die Mitglieder stammten aus allen möglichen Berufsbranchen, Einkommenssparten und, besonders bemerkenswert, auch aus dem weiblichen Teil der Münchner Gesellschaft.<sup>298</sup>

---

<sup>293</sup> Zit. nach Bucher: Kultur. S. 29.

<sup>294</sup> Vgl. bspw. Hippel, Robert von: Die Tierquälerei in der Strafgesetzgebung. Berlin 1891.

<sup>295</sup> Vgl. StadtAMü: Veterinäramt Nr. 144 „Schwantje, Magnus: Der Tierschutz im deutschen Strafgesetz. In: Frankfurter Zeitung. 22. Januar 1910.“ [Im Folgenden: Schwantje: Tierschutz.]

<sup>296</sup> Vgl. Schwantje: Tierschutz.

<sup>297</sup> Vgl. Zerbel: Tierschutz. S. 62.

<sup>298</sup> Vgl. Tierschutzverein: Festschrift. S. 20.

Die Tätigkeit des Vereins lässt sich laut Zerbel in unterschiedliche Phasen einteilen. Die erste Phase erstreckt sich von 1842 bis 1864, dem Jahr der Auflösung des „Vereins gegen Thierquälerei“. In dieser Zeit verschrieb man sich vor allem der Aufklärungsarbeit über die Idee des Tierschutzes, wobei bereits in den Vereinszielen die Missstände im Umgang mit Tieren aufgedeckt wurden:

„Der Zweck des Vereins ist, die nutzlosen und unnöthigen, grausamen, oft schauerhaften, insbesondere die in allerhöchsten Verordnungen und Polizey-Vorschriften verbotenen Mißhandlungen und Quälereien der Thierte zu verhindern oder wenigstens möglichst zu mindern.“<sup>299</sup>

In dieser Phase existierte ein reger Korrespondenzverkehr mit anderen Tierschutzvereinen auch über Europa hinaus. Im Jahr 1864 musste Perner aufgrund von Altersgründen zurücktreten und zunächst fand sich kein Nachfolger für ihn.<sup>300</sup>

Am 15. Dezember 1867 gründete sich durch die Initiative des Tierarztes Alfred Sondermann der „Münchener Thierschutz-Verein“. Dieser existiert bis heute mit leichter Namensveränderung als „Tierschutzverein München e.V.“. In dieser zweiten Phase des Vereins folgte der theoretischen Aufklärungsarbeit ein vermehrt praktisch orientierter Tierschutz. Der Verein legte den Fokus nun auf das Aufdecken und Beheben lokaler Missstände. Die Vereinsarbeit schlug sich in einer regen Korrespondenz des Vereins mit der Münchner Polizeidirektion und dem Stadtmagistrat nieder. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass heute noch zahlreiche Anzeigen über Tierquälerei an Arbeitspferden vorliegen.<sup>301</sup>

Auch die Soforthilfe für gequälte Tiere kam durch die Einstellung zweier Tierärzte im Jahr 1868, die kostenlos die Tiere armer Leute behandelten, nicht zu kurz.<sup>302</sup> Über das praktische Eingreifen hinaus richteten die Tierschützer das Interesse zugleich auf einen präventiven Tierschutz. Jedes Mitglied des Vereins sollte seine Umwelt individuell beeinflussen und sich

---

<sup>299</sup> MTSV Jahresbericht 1842.

<sup>300</sup> Vgl. Zerbel: Tierschutz. S. 57.

<sup>301</sup> Vgl. bspw. StadtAMü: Polizeidirektion Nr. 313 „Anzeige des verpflichteten Thierschutzvereins-Aufsehers Johann Rittmayer Thierquälerei betreffend.“ Vom 6. September 1894.

<sup>302</sup> Vgl. Tierschutzverein: Festschrift. S. 44.

aktiv für den Tierschutz einsetzen, denn, so Zerbel, ohne das Betreiben des Vereins wäre es in dieser Zeit niemanden eingefallen, Tierquälereien zu unterbinden.<sup>303</sup>

Um die Wirkung der Vereinsarbeit zu erweitern, bediente man sich, neben der Belohnung einzelner verdienter Bürger mit Medaillen und Geldgewinnen, auch diverser Printmedien. Neben Jahreskalendern, Zeitschriften und Pamphleten extra für Kinder<sup>304</sup>, waren es vor allem Flugblätter, mit denen man die Münchner erreichen wollte. Oftmals richteten sich diese an eine bestimmte Zielgruppe. So zum Beispiel in dem „Noth- und Hilferuf der Thiere. Ein dringlicher Bittbrief an die gesammte Frauenwelt“<sup>305</sup>, in dem die Tiere selbst ihre Wünsche an die Frauenwelt richteten. Bei den Frauen erhofften sich die Tiere besonderen Zuspruch, da in den weiblichen „Herzen vor Allem ist der ganze Reichthum von Sanftmuth und Zartgefühl vom Schöpfer niedergelegt.“<sup>306</sup> Die Schlachtthiere bitten hierin um weniger grausame Behandlung bei ihrer Schlachtung, die Zug- und Lasttiere um ausreichend Futter und Ruhezeit, sowie das Unterlassen unnötiger Peitschenhiebe und die gefiederten Tiere flehen zuletzt darum, die wilden Singvögel nicht einzufangen und diese besser in kalten Wintern zu füttern.<sup>307</sup>

Bemerkenswert, jedoch nicht unüblich für das 19. Jahrhundert, ist, dass der Münchner Tierschutzverein von Anfang an vor allem durch gehobene Gesellschaftsschichten repräsentiert wurde. Die Aristokratie, die in Bayern 1842 nur 0,2 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmachte, war mit 266 Mitgliedern im Jahr 1842 überdurchschnittlich hoch vertreten. Darüber hinaus stammten die Mitglieder aber aus sehr heterogenen Berufssparten. Sowohl das Bürgertum als auch einfachere soziale Schichten, waren beispielsweise durch Ärzte und Anwälte sowie Köche und Wirte vertreten. Dies war durch einen niedrigen Jahresbeitrag von 30 Kreuzern möglich. Eine Besonderheit des Münchner Tierschutzvereins war die offene Mitgliederregelung. Egal welchem Geschlecht, welchem Stand oder welcher Religion man angehörte,

---

<sup>303</sup> Vgl. Zerbel: Tierschutz. S. 58f.

<sup>304</sup> Bspw. die Zeitschrift: „Der kleine Thierfreund“; StadtAMü: Polizeidirektion Nr. 312 „Egger, Sebastian: Pflichten gegen die Thiere. Ein praktischer Unterricht für Kinder. München 1847.“

<sup>305</sup> MTSV Jahresberichte für die Jahre 1887, 1888, 1889. Flugblatt beiliegend.

<sup>306</sup> Ebd.

<sup>307</sup> Eine spezielle Untersuchung zu Vögeln und Vogelschutz findet sich bei: Schmoll, Friedemann: Erinnerung an die Natur. Die Geschichte des Naturschutzes im deutschen Kaiserreich. Frankfurt/Main 2004.

eine Mitgliedschaft war möglich.<sup>308</sup> Zu betonen ist weiterhin, dass der Verein bis 1914 immer ein einflussreiches Mitglied des bayerischen Königshauses als ersten Vorsitzenden beauftragen konnte, denn seit 1868 stand der Verein unter der Schirmherrschaft des bayerischen Königs. Dies brachte dem Verein eine besondere Sogwirkung und Durchsetzungsfähigkeit bei der Bevölkerung und den Behörden ein.<sup>309</sup> Aber auch dieses Phänomen stellte wiederum kein Spezifikum des Münchner Tierschutzvereins dar. Viele andere Tierschutzvereine konnten einflussreiche Schutzherren gewinnen. So zum Beispiel der Regensburger Verein mit dem Fürsten Thurn und Taxis oder der Londoner Verein mit der Königin von England.<sup>310</sup>

Die nächste Phase der Vereinstätigkeit verankert Zerbel ab 1871. Nach der Reichsgründung bemühte sich der Münchner Tierschutzverein verstärkt um Korporationsrechte, welche ihm Ludwig II. Anfang des Jahres 1872 auch verlieh, sodass der Verein seinen eigenen Rechtsstatus aufwerten konnte.<sup>311</sup>

Die volle Bandbreite der Tierschutzarbeit präsentieren die Jahresberichte des Münchner Tierschutzvereins. Der Verein setzte sich nicht nur für bessere Tierschutzgesetze ein, sondern er bemühte sich auch, die Lebens- und Arbeitsverhältnisse für Nutz- und Dienstleistungstiere in München zu verbessern und konkrete Tiermisshandlungen bei der Polizei anzuzeigen. 1869 stellte der Verein zur besseren Kontrolle einen Tierschutzaufseher für München an, der die Tierquälereien bemerken und bestenfalls verhüten, wenn dies nicht möglich war, anzeigen sollte. 1896 kam ein Zweiter hinzu.<sup>312</sup>

Ein Hauptaugenmerk lag auf der Beseitigung der Missstände bei der Behandlung von Pferden.<sup>313</sup> Die stete Nennung von Pferdemisshandlungen in den Jahresberichten und Anzeigen des Vereins macht die Bedeutung der Pferde für die Stadt München unübersehbar. In jedem Bereich der wachsenden Stadt standen Pferdemisshandlungen auf der Tagesordnung. Ohne Rücksicht auf das Wohl und die Bedürfnisse der Pferde setzte man deren Zugkraft ein. Sie dienten sowohl in den Kiesgruben und im

---

<sup>308</sup> Vgl. Zerbel: Tierschutz. S. 60.

<sup>309</sup> Vgl. Tierschutzverein: Festschrift. S. 22ff.

<sup>310</sup> Vgl. Zerbel: Tierschutz. S. 62.

<sup>311</sup> Ebd.

<sup>312</sup> Ebd. S. 75.

<sup>313</sup> Ebd. S. 73.

Baugewerbe, wie auch im Omnibusbetrieb, im sonstigen Fuhrgewerbe und natürlich bei der Münchner Trambahngesellschaft.<sup>314</sup>

### 4.3 Die Behandlung der Münchner Pferde

Dem Münchner Tierschutzverein ging es bezüglich der Pferdebehandlung vor allem darum, die im 19. Jahrhundert bekannten Grundbedürfnisse der Pferde bei ihrer Nutzung zu berücksichtigen. Nie ist die Rede davon, und das lässt sich auf alle Nutz- und Haustiere übertragen, den Gebrauch ihrer Arbeitskraft oder die Nutzung ihres Fleisches und ihrer Haut zu unterbinden. L. Hörmann betont in seinem Tierschutzkatechismus aus dem Jahr 1872, „Zug- und Arbeitstiere sollten im Besondern nicht über ihre Kraft angestrengt oder beladen, reinlich gehalten, mit Futter und Trank wohl versorgt, gegen Hitze und Kälte möglichst geschützt, nicht übermäßig mit der Peitsche angetrieben oder muthwillig geschlagen werden.“<sup>315</sup>

Ein Indiz dafür, dass es auch besonders im Interesse der Münchner Bürgerschaft war, Tierquälerei an Pferden zu unterbinden, stellen Zeitungsberichte dar, die Pferdemisshandlungen und das Verhalten von Passanten schildern. So prangten nicht selten auf den Titelseiten der Münchner Neuesten Nachrichten folgende oder ähnliche Schlagzeilen:

„Tierquälerei. Auf dem rechten Isarufer zwischen Reichenbach- und Isarbrücke wird zur Zeit Steinmaterial zum Wasserbau angefahren. Hierbei werden die Pferde in einer Weise angestrengt, und durch Peitschenhiebe mißhandelt, daß am Donnerstag Nachmittag Spaziergänger ihrer hochgradigen Entrüstung lauten Ausdruck verliehen. Namentlich wurde ein Schimmelpaar in barbarischer Weise geschlagen [...]. Dabei knallten die Treibschnüre, dass man es auf eine Viertelstunde Entfernung hören konnte, denn um die Ortspolizeiliche Vorschrift, dass den Führern von Lastwagen die Benutzung der Treibschnürl verboten ist, kümmert sich nicht ein einziger Fuhrmann mehr.“<sup>316</sup>

Aufgrund solcher Anzeigen oder Bemängelungen des Tierschutzvereins ergriff oftmals der Stadtmagistrat die Initiative und ließ die Missstände beheben.<sup>317</sup>

---

<sup>314</sup> Vgl. bspw. MTSV Jahresberichte für die Jahre 1877, 1878 und 1879, sowie 1902, 1903 und 1904.

<sup>315</sup> Hörmann: Tierschutzkatechismus. S. 6.

<sup>316</sup> „Tierquälerei.“ 22. Januar 1894.

<sup>317</sup> Vgl. StadtAMü: Polizeidirektion Nr. 313 Handschriftlicher Vermerk über Weitergabe an Stadtbauamt auf dem Zeitungsartikel „Tierquälerei.“ 22. Januar 1894.

Der Tierschutzverein bemühte sich weiterhin darum, die Pferdebesitzer über verschiedene falsche Ansichten aufzuklären. So setzte er sich gegen das sogenannte Gaumenstechen bei Pferden ein, von dem man annahm, dass die Tiere anschließend wieder besser fressen könnten.

„Ausserdem können wir nicht umhin vor nachfolgenden leider nicht selten vorkommenden Arten von Thierquälereien noch besonders zu warnen: a) Pferde werden oft gequält durch das tolle „Froschbrennen“ und „Gaumenstechen“; sie haben oft sehr zu leiden durch unpassende Geschirre (Kummete und vgl.).“<sup>318</sup>

Weiterhin verurteilte der Verein das „Englisieren“<sup>319</sup> der Pferde als widernatürlichen Modeunsinn, der die Pferde daran hindere, sich mit ihrem Schweif der vielen Insekten zu erwehren.<sup>320</sup> Dagegen empfahl der Verein für den Winter ausdrücklich das Scheren des Pferdefells.<sup>321</sup> Für besonders bedürftige Droschken- und Kutschenunternehmer stellte der Tierschutzverein im Winter deshalb kostenlos Decken für die Pferde bereit, die ihnen bei längerem Halten aufgelegt wurden, sodass keine Gefahr für Erkältungen bestand.<sup>322</sup> Durch die starken Anstrengungen, welchen die Pferde ausgesetzt waren, gerieten sie auch im Winter ins Schwitzen und hätten sich schnell erkältet, sobald sie länger im kalten Winterwetter gearbeitet hätten. Ab dem Jahr 1872 gehörte dem Verein auch ein spezieller Wagen, mit dem verunglückte Tiere vom Unfallort abtransportiert werden konnten. Der Wagen stand mitten in der Stadt bei einem Fuhrwerksunternehmer ein, der bei Benachrichtigung über einen Unfall, die Pferde einzuspannen hatte und zum Unfallort fuhr. Dieser Dienst war kostenlos.<sup>323</sup>

Neben diversen Fuhrwerksunternehmern und Droschkenfahrern, welche der Tierschutzverein in den Jahresberichten immer wieder an den Pranger stellte, nahm die Münchner Trambahn Aktiengesellschaft eine Sonderrolle in der Behandlung ihrer Pferde ein. Zu den öffentlichen Fuhrwerksunternehmen heißt es zunächst:

„Der Zustand der zur Bespannung der Stadt-Omnibuse verwendeten Pferde, gibt fortwährenden Klagen zur Veranlassung.

---

<sup>318</sup> Hörmann: Tierschutzkatechismus. S. 7.

<sup>319</sup> Kupieren der Pferdeschweife.

<sup>320</sup> Vgl. MTSV Jahresbericht für die Jahre 1877, 78 und 79. S. 100.

<sup>321</sup> Vgl. ebd. S. 99.f.

<sup>322</sup> Vgl. Tierschutzverein: Festschrift. S. 34.

<sup>323</sup> Ebd. S. 33f.

Diese Abteilung war nie in einem annäherungsweise zufriedenstellenden Zustand. Die Pferde sehen zumeist schlecht aus und sind nicht leistungsfähig. Sie müssen mit 10 Personen und noch mehr besetzte Omnibusse schleppen, sind kaum imstande zu traben.“<sup>324</sup>

Dagegen sei die Münchener Tramway nicht nur gut bespannt, sondern Fütterung und „Diensteintheilung“ seien so verständig, dass sämtliche Pferde „gut aussehen und frisch und tüchtig jederzeit ihrem Dienste vorstehen.“<sup>325</sup>

An Streckenabschnitten, die besonders steil anstiegen, beispielsweise am Sendlinger Berg oder der Hackerbrücke, standen Vorspannpferde bereit, um die einspännigen Pferdebahnen zu unterstützen und zu schonen.<sup>326</sup> Lahme Pferde sehe man nur äußerst selten, und wenn Pferde während der Fahrt lahm würden, erfolge deren „baldige Ablösung“. Der Tierschutzverein sprach dem Unternehmen bezüglich der Fütterung der Pferde, der Stallpflege, sowie für Pünktlichkeit und Ordnung im Dienste der Pferde alles Lob aus. Besitzer von Fuhrwerken und Omnibussen sollten sich ein Vorbild an der Pferdehaltung und -behandlung der Trambahngesellschaft nehmen.<sup>327</sup>

Auf Abbildung 5 im Kapitel „Das Pferde- und Wagenmaterial der Gesellschaft“ lässt sich erkennen, dass auch die Trambahn Pferde kupierte Schweife trugen. In dieser Hinsicht befolgte die Aktiengesellschaft demnach nicht die Vorschläge der Tierschützer. Diese Tatsache findet keinerlei Erwähnung in den Jahresberichten des Tierschutzvereins, allerdings beanstandete er das Verhalten der „Tramway“ in anderen Belangen. Er sprach sich gegen die Verwendung von Steinsalz zur Freimachung der Gleise im Winter aus. Durch das Salzstreuen würden die Schuhe des Publikums „geschädigt“, es entstünden unreine Straßen und die Schlittenbahnen würden zerstört. Zudem greife die Salzlösung die Pfoten und Hufe von Hund und Pferd an und verursache schmerzhaftes Brennen. Zur Lösung der Schneeproblematik schlug man dem Unternehmen die Einstellung von arbeitslosen Bürgern zur Räumung der Gleise vor.<sup>328</sup> Aufgrund der Einwände, welche der Tierschutzverein vorbrachte, entschied sich die Polizeidirektion München tatsächlich, auf verkehrsreichen Strecken das

---

<sup>324</sup> MTSV Jahresbericht für die Jahre 1877, 78 und 79. S. 96.

<sup>325</sup> Ebd. S. 97.

<sup>326</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 12.

<sup>327</sup> Vgl. MTSV Jahresbericht für die Jahre 1877, 78 und 79. S. 97.

<sup>328</sup> Ebd. S. 97f.



Streuen von Salz zu verbieten. Stattdessen streute man Sand, und den Pferden mussten spitze Stollen an die Hufeisen geschraubt werden, sodass ein Ausrutschen verhindert werden konnte.<sup>329</sup>

Das Urteil des Münchner Tierschutzvereins bestätigt die Annahme über die pflegliche und rücksichtsvolle Behandlung der Münchner Trambahnpferde durch die Aktiengesellschaft. Es scheint, als sei das „Pferdematerial“, ähnlich einer menschlichen Belegschaft, als wertvolle Arbeitskraft angesehen worden, welche ausreichende und gute Verpflegung und Ruhezeiten für optimale Leistung benötigte. Um den Gesundheitszustand der einzelnen Tiere auch wissenschaftlich zu verifizieren, fanden in sämtlichen Depots jeden Monat Gesundheitsvisitationen der Pferde durch Tierärzte statt.<sup>330</sup> Wenn nötig, befanden sich in jedem Depot auch Krankenstallungen, in denen lahme Pferde versorgt und für einige Zeit ruhig gestellt werden konnten. Im Vergleich zu anderen „Pferdenutzern“ in der Zeit des 19. Jahrhunderts stellte die Münchner Trambahn Aktiengesellschaft folglich einen Sonderfall dar. Erklärbar ist die spezielle Pferdepflege eventuell mit der Tatsache, dass das Unternehmen „Pferdebahn“ von Anfang an unter laufender und eingehender Beobachtung durch den Magistrat und die Öffentlichkeit stand. Da der Magistrat und das Königshaus sich erst relativ spät für die Innovation einer Pferdebahn entschieden, ist anzunehmen, dass diese Unternehmung auf keinen Fall, auch nicht bezüglich der Pferdebehandlung, misslingen oder öffentliches Ärgernis hervorrufen durfte. Deshalb hielt die Stadt München in den Straßenverkehrsvorschriften für die Pferdebahn fest, dass es verboten sei, lahme und kranke Pferde oder Pferde, die den Eindruck machten, krank zu sein, zu nutzen.<sup>331</sup> Und auch die Münchner Einwohnerschaft war zum Beginn der Pferdebahnzeit bereits eingehend emotional für den Gedanken „Tierschutz“ sensibilisiert und hätte ausgemergelte und kranke Pferde vor den Waggonen nicht toleriert.

Vergessen werden darf dabei jedoch nicht, dass auch dieses Unternehmen dienstuntaugliche Pferde an andere Unternehmen, die weniger Ansprüche an ihre Tiere hatten oder an den Schlachter veräußerte. Ab einem gewissen

---

<sup>329</sup> Ebd. S. 98.

<sup>330</sup> Vgl. Geschäfts-Bericht 1893/94.

<sup>331</sup> Vgl. Münchner Jahrbuch 1899. S. 497ff.

Punkt war die Kostenkalkulation ausschlaggebend und das „Pferdematerial“ auch bei der Aktiengesellschaft ein Gebrauchsgegenstand, der bei Krankheits- und Schwächeerscheinungen in die „Werkstatt“ kam, bei wenig Genesungschancen jedoch ausrangiert wurde.

## 5. Die Ablösung des Pferdes durch die „Elektrische“

*„Wie ist mir? Bin ich noch in München?  
Stehn noch die Frauentürme stad?  
[...]  
Man fährt nach Schwabing nun per Draht!*

*Wo bist du, Roß der grünen Linie,  
hinschreitend, ähnlich einer Ruh,  
durch den Morast der Ludwigstraße  
Mit echter Münchner Seelenruh?*

*[...]*

*Mir scheint dies Rasen unnatürlich,  
unmünchnerisch und ganz verpreußt  
Doch sieh, am Schillermonumente  
Ein Hindernis den Weg verschleußt.*

*Als wie im Schlamm festgefahren  
hält träumerisch der Wagen still:  
Der alte Dreck, die alte Ruhe  
Das alte Pferdebahnidyll.*

*Denn das Unmögliche ward möglich,  
Der Funke, der sonst blitzschnell irrt,  
Ward mit sechs Akkumulatoren  
Zur ruh gebracht, monarchisiert.*

*Sie fahren hin, sie fahren wieder,  
man koppelt an, man koppelt los,  
klein ist die Hoffnung fortzukommen,  
denn der Rangierbahnhof ist groß.*

*[...]*

*Schon hör ich rufen: Nehmt zurücke  
Die Münchner Elektrizität  
Und gebt uns unsere Rösser wieder.  
Man kommt natürlicher zu spät.“*

Auszüge aus: „Die Grüne Linie.“ In:  
Jugend 11 (1900). S. 190.

Bei den vorliegenden Zeilen handelt es sich um Auszüge eines Gedichtes, welches die Münchner illustrierte Wochenschrift für Kunst und Leben, die „Jugend“, 1900 abdruckte. Inhaltlich setzt sich der anonyme Autor mit der neuesten Verkehrserrungenschaft der Stadt München, der „Elektrischen“, auseinander. Er schien das neue öffentliche Verkehrsmittel schon des Öfteren genutzt zu haben und berichtet hier rückblickend von seinen Erlebnissen und Gefühlen bezüglich des neuartigen Antriebsmotors im Vergleich zum altbewährten Pferdeantrieb der Trambahn. Ihn schien eine innere Unruhe beim körperlichen und sinnlichen Erfahren der neuen Schnelligkeit zu erfassen, denn er befürchtete, München würde durch den elektrischen Antrieb, die Oberleitungen und die neue Unruhe „ganz verpreußt“, für ihn wohl das unvorteilhafteste, was der Stadt geschehen könnte. Der Verfasser sinniert über die vergangenen Zeiten, in dem das „Pferdebahnidyll“ den Münchnern so manchen unvorhergesehenen Halt

aufgrund von Schlamm und Schmutz bescherte und resümiert, dass ihm diese Art der Verspätung deutlich „natürlicher“ vorkam und ihm lieber war, als das Herumhantieren mit den elektrischen Funken auf dem Rangierbahnhof am Schillermonument.

In den Jahrgängen bis 1900 veröffentlichten in der „Jugend“ zu der Zeit überwiegend unbekannte Künstler, die einen unmittelbaren Bezug zu München hatten. Fest steht dennoch, dass die „Jugend“ eine der bedeutendsten deutschen Organe für die Kunst und Literatur der Jahrhundertwende darstellte und mit ihren abwechslungsreichen Artikeln breite Leserschichten des Bürgertums erreichte.<sup>332</sup> Wiederum gilt für die Leserschaft des Gedichtes und die Identifikation mit den beschriebenen Emotionen, dass wahrscheinlich weniger die schlecht verdienenden Arbeiter, sondern eher die besser verdienende Mittelschicht auf die Art und Weise über die Ablösung des Pferdes dachten und fühlten.

Die Umwandlung des Pferde- und Dampfbetriebes in elektrischen Betrieb beschloss der Stadtmagistrat bereits am 17. Februar 1892. Eine Übereinkunft mit der Trambahngesellschaft kam allerdings wieder erst Jahre später, am 25. Oktober 1897 zustande.<sup>333</sup> Zu fragen gilt es erneut, was die Gründe für die späte Realisierung der neuen technischen Innovation waren. Wehrten sich die Zeitgenossen und Pferdebahnnutzer lange Zeit erfolgreich gegen die „Verpreußung“ Münchens oder gab es andere Faktoren, wie technische oder finanzielle Probleme, die lange Zeit nicht zu einer Einigung beitrugen?

Überlegungen und Testfahrten und erste Elektrifizierungen von Gesamtnetzen gab es in deutschen Städten ab den 1890er Jahren. Die Technik bei der Elektrizität und der Bau von Gas- und Elektrizitätswerken in den Städten, ermöglichte die Nutzung der neuen Energiequelle. Sie verbesserte

---

<sup>332</sup> Vgl. <http://www.ub.uni-heidelberg.de/helios/fachinfo/www/kunst/digilit/artjournals/jugend.html>, eingesehen am 2. Februar 2014.

<sup>333</sup> Vgl. StadtAMü: Verkehrsbetriebe Nr. 38 „Betriebsvertrag über die von der Münchener Trambahn-Aktiengesellschaft für Rechnung der Stadtgemeinde München vorzunehmenden künftigen Erweiterungen des Münchener Trambahnnetzes sowie über die Umwandlung des Pferde- und Dampfbetriebes auf dem gesamten Münchener Trambahnnetz in elektrischen Betrieb.“

beispielsweise die Beleuchtung in den Städten und stand als leistungsfähige Kraftquelle zur Verfügung.

Als Gründe für die Elektrifizierungsbestrebungen sehen Birkenfeld und Jung das niedrige Tempo und die geringe Streckenleistung an, die bei den Pferden von ihren natürlichen Energiegrenzen abhingen.<sup>334</sup> Zudem versprach „die Elektrizität [...] eine unerschöpfliche Energiequelle zu sein, der man sich jederzeit per Knopfdruck bedienen konnte.“<sup>335</sup> Gegen eine Elektrifizierung sprachen, dass Magistrat und Einwohner die Elektrizität in der Innenstadt für zu gefährlich hielten und zudem befürchteten, das Flair der Innenstadt würde durch die Oberleitungen zerstört.<sup>336</sup>

In München nahm man im Jahr 1891 und 1893 die Wasserwerke an der Westenrieder- und Muffatstraße in Betrieb. 1899 folgte beim Isartalbahnnhof ein Dampfkraftwerk.<sup>337</sup> Erst Ende der 1890er Jahre waren damit die Voraussetzungen für den sicheren elektrischen Betrieb der Münchner Straßenbahn geschaffen.

Seit 1891 befasste sich die Trambahngesellschaft mit Elektrifizierungsplänen. In diesem Jahr stellte es dem Magistrat ein Modell der Straßenbahn zwischen Nürnberg und Fürth vor. Am 25. Juni 1894 beantragte der Verwaltungsrat der gemeindlichen Linien die probeweise Einführung einer elektrischen Bahn auf dem Abschnitt zwischen Färbergraben und Isartalbahnnhof. Dem Vorhaben stimmten der Magistrat und das königliche Staatsministerium 1895 zu, unter dem Vorbehalt, dass letzteres jederzeit die Umstellung von Oberleitungs- auf Akkumulatorenbetrieb verlangen dürfte. Zwischen März und Juni 1895 errichtete man die Oberleitungsanlage.<sup>338</sup>

Vom 17. bis 22. Juni 1895 fuhren die Wagen ohne Passagiere Probe und das Personal wurde eingehend geschult. Der Fahrgastbetrieb begann am 23. Juni auf die Weise, dass vier Wagen elektrischer Bauart und zur Sicherheit vier Pferdewagen auf dieser Strecke verkehrten. Am 27. Juni begann der elektrische Vollbetrieb, ab 29. Juni führte man Pferdebahnwagen als

---

<sup>334</sup> Vgl. Birkenfeld/Jung: Wagensingen. S. 35.

<sup>335</sup> Vgl. Birkenfeld/Jung: Einleitung. In: Dies.: Die Stadt, der Lärm und das Licht. Die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung. Hannover 1994. S. 14.

<sup>336</sup> Vgl. Birkenfeld/Jung: Wagensingen. S. 36.

<sup>337</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 17.

<sup>338</sup> Vgl. Pabst: Tram. S. 21.

Anhänger mit.<sup>339</sup> Diese Praxis sollte sich in den kommenden Jahren durchsetzen.<sup>340</sup>

Wie bei der allerersten Testfahrt auf der Pferdestraßenbahn 1876 berichteten die Münchner Neuesten Nachrichten über Szenen der Inbetriebnahme der „Elektrischen“. Sie veranlasste, „eine dichtgedrängte Menge Neugieriger“, die Strecke zu „belagern [...]“, um das erstmalige, interessante Schauspiel zu sehen.“<sup>341</sup> Eine Regierungskommission, ähnlich der aus dem Jahr 1876, durfte die erste elektrische Fahrt in München unternehmen. Die Trambahnwagen aus der Wagenfabrik des J. Rathgeber seien mit Girlanden und Fähnchen in den Münchner Stadtfarben geschmückt gewesen. Die Probefahrt endete zünftig in einem Münchner Gasthaus, wo man sich „dann bei vorzüglichem Stoff und ausgezeichnete kalter Küche über die neue elektrische Trambahn, welche nun auch in München Zeugnis ablegt von der Thätigkeit und den Leistungen des menschlichen Geistes, der den elektrischen Strom entfesselt, ihn wieder bändigt und gebändigt in den Dienst des Menschen und des Verkehrs stellt [unterhielt].“<sup>342</sup>

Dieser Bericht repräsentierte die Meinung der offiziellen Seite gegenüber der Umstellung auf den elektrischen Betrieb. Die Vertreter der Stadt präsentierten die neue technische Errungenschaft stolz und sahen sie als Symbol für ein modernes München, das seinen Bewohnern die höchstmögliche Mobilität garantierte. Vertreter aus Fürth und Nürnberg bestätigten durch ihre Anwesenheit bei der Probefahrt deren immense Bedeutung für die wachsende Metropole. Im Jahrzehnt vor der Jahrhundertwende und bis circa in die 1930er Jahre war Elektrizität eine zentrale Metapher für Fortschritt und Modernität. Die Beziehung der Menschen zur Natur änderte sich unter den Einwirkungen des neuen Antriebes weiter stetig. Er wurde als Motor für den weiteren gesellschaftlichen Transformationsprozess gedeutet.<sup>343</sup> In dem Bericht versteckt sich mit dem Vermerk über die Wagenfabrik Rathgeber ebenfalls noch ein Indiz für

---

<sup>339</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 207; Pabst: Münchner Tram. S. 17f.

<sup>340</sup> Vgl. Wilhelm: Trambahn. S. 9.

<sup>341</sup> „Probefahrt“ 19. Juni 1895.

<sup>342</sup> Ebd.

<sup>343</sup> Vgl. Binder, Beate: Elektrifizierung als Vision. Zur Symbolgeschichte einer Technik im Alltag. Tübingen 1999. S. 11f.

die, durch den Bau der Pferdestraßenbahn angeregte, Ansiedlung und Entwicklung industrieller Betriebe in München.

Noch im Jahr 1895 konzipierte die Stadt das künftige Straßenbahnnetz, welches aus „Diagonallinien“, „Isarparallelen“ und „Ringbahnen“ bestehen sollte.<sup>344</sup> Dabei war die „äußere Ringlinie“ ein neues Bauvorhaben, während die „Innere Ringlinie“ der Streckenführung der bestehenden Pferdebahn folgte. Bis 1895/96 elektrifizierte die Gesellschaft die „Weiße“ Pferdebahnlinie vom Bahnhof zum Ostfriedhof. Die Gesellschaft sträubte sich jedoch weiterhin aufgrund der sehr hohen Investitionen gegen eine vollständige Elektrifizierung des Netzes, ohne eine Verlängerung ihrer Betriebskonzession durch den Magistrat. Schließlich beteiligte sich die Stadt 1897 mit einem Zuschuss und erhielt dafür Einfluss auf die Betriebsführung. In diesem Jahr liefen in München drei Linien; I. Färbergraben – Isarthalbahnhof, II. Bahnhof – Ostfriedhof, III. Heiliggeistkirche – Freibadstraße unter elektrischem Antrieb.<sup>345</sup>

Die Elektrifizierung gestaltete sich mit acht Millionen Mark ungefähr doppelt so teuer wie es die Gesellschaft erwartet hatte<sup>346</sup>, und die Stadt sah sich aufgrund des Betriebsvertrages aus dem Jahr 1897 gezwungen, die Aktiengesellschaft mit Krediten in Höhe von 7.133.586 Mark zu unterstützen. Die Zinsen für die hohe Summe und der mit der Elektrifizierung eingeführte Einheitstarif von zehn Pfennig für alle Strecken, brachten der Gesellschaft beträchtliche und einschneidende Verluste. Deshalb sollte man 1904 wieder zum Teilstreckentarif zurückkehren.<sup>347</sup>

Künstler, Architekten und Ingenieure, darunter Franz von Lenbach, erhoben leidenschaftlichen Widerspruch gegen die „Aufhängung vieler Drähte“ und die „Verschandelung des Stadtbildes“<sup>348</sup> und forderten ein grundsätzliches Verbot von Oberleitungen. Auch der königliche Hofrat sah die „Verdrahtung Münchens“ mit Missbilligung. Prinzregent Luitpold wehrte sich gegen die „Verschandelung der Luft“ und gegen Gefährdungen seiner prunkvollen

---

<sup>344</sup> Vgl. Pabst: Tram. S. 22.

<sup>345</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 18.

<sup>346</sup> Ebd. S. 20.

<sup>347</sup> Vgl. Schattenhofer: Beiträge. S. 207.

<sup>348</sup> Zit. nach: Pabst: Münchner Tram. S. 19.

Paraden auf dem Odeonsplatz, bei denen die Reiter der Kavallerie mit senkrecht erhobenen Lanzen an die Oberleitungen stoßen würden.<sup>349</sup>

Die Aufsichtsbehörden verboten deshalb auf dem Abschnitt zwischen Schillerdenkmal, Odeonsplatz und Galeriestraße die Errichtung einer Oberleitung. Auf Beschluss der Stadtkollegien betrieb man dort im Jahr 1899 einen umständlichen Schleppbetrieb mit sechs Akkumulatoren. Im Jahr 1899 genehmigte man dann aber doch eine durchgehende Fahrleitung, da diese „Kupperei“, die auch im Gedicht „Die Grüne Linie“ Grund zum Spott gab, zu anfällig war.<sup>350</sup> Im Rathaus ging man dazu über, pragmatische Argumente für die „Elektrische“ zu finden und den Zeitgenossen den „Abschied“<sup>351</sup> von der Pferdebahn zu erleichtern. „Wenn die Oberleitungsdrähte als unschön empfunden werden, dann muß man doch sagen, daß der Pferdemit auf den Straßen auch nicht gerade zur Verschönerung der Stadt beiträgt.“<sup>352</sup>

Die Dampftrambahnlinie nach Nymphenburg stellte ihren Betrieb am 15. Juli 1900 ein. Dies war noch vor der letzten Pferdebahn.<sup>353</sup> Die Gleisanlagen mussten für die Nutzung durch die elektrische Trambahn umgebaut werden.<sup>354</sup> Am 16. Juli nahm hier die erste elektrische Trambahnlinie vom Ostbahnhof über das Hoftheater nach Nymphenburg den Betrieb auf. Die neue Linie 1 verkehrte im Fünfminutentakt vom Stachus über den Stiglmaierplatz und die Notburgastraße zum Volksgarten.<sup>355</sup>

Am 15. August 1900 verabschiedete man feierlich die letzte Münchner Pferdebahn der Strecke Promenadeplatz – Barer Straße – Hohenzollern- und Leopoldstraße. In Schwabing pendelte noch bis zum 1. November eine Pferdebahn zwischen Großem Wirt und Nordfriedhof.<sup>356</sup> Die Ablösung der letzten Pferdebahn bedeutete jedoch nicht, dass die Aktiengesellschaft keinerlei Pferde mehr hielt und nutzte. Noch bis ins Jahr 1951 arbeiteten Pferde im Betrieb der Straßenbahn als Zugtiere für die sogenannten

---

<sup>349</sup> Vgl. Wilhelm: Trambahn. S. 10.

<sup>350</sup> Vgl. Pabst: Tram. S. 23f.

<sup>351</sup> Im Anhang auf S. 114 findet sich eine veröffentlichte Bildpostkarte „Begräbnis der Pferdebahn“, welche die beschriebenen Empfindungen der Münchner beim Gedanken an deren Ablösung einfangen sollte.

<sup>352</sup> Zit. nach: Wilhelm: Trambahn. S. 10.

<sup>353</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 14.

<sup>354</sup> Vgl. Malchow: Trambahn. S. 8.

<sup>355</sup> Ebd. S. 10.

<sup>356</sup> Vgl. Pabst: Münchner Tram. S. 12.

„Turmwägen“<sup>357</sup>. Diese setzte man bei Oberleitungsreparaturen oder der Aufstellung neuer Oberleitungsmasten ein. Die Wägen konnten flexibel aus den Schienen fahren, weil ihre Spurrillen deutlich kleiner waren als die der Straßenbahn. Erst in der Mitte des 20. Jahrhunderts verkaufte die Gesellschaft die letzten Pferde „Fritz, Jackl, Muggl und Hans“, die bis dahin in München gelebt und gearbeitet hatten.<sup>358</sup>

Resümierend ergibt sich das Bild, dass sich zwischen den Jahren 1897 und 1900 Pferdebahn, Dampftram und die „Elektrische“ die Straßen Münchens teilten. Die endgültige Dominanz des elektrischen Betriebes setzte sich erst ab dem Jahr 1901 bis zum Jahr 1906 durch, bis danach Motorbusse zum zweiten Standbein des öffentlichen Personennahverkehrs aufstiegen.<sup>359</sup> Das bedeutet, dass sich die übrigen Verkehrsteilnehmer, wie die weiterhin durch Pferde gezogenen Fuhrwerke und Droschken oder auch Fußgänger, in ihrem Rhythmus an die deutlich schnelleren Bahnen anpassen mussten. Die Zeitungsberichte über Zusammenstöße mit der Elektrischen belegen, dass es zunächst nicht immer gelang, sich auf das neuartige Verkehrsmittel einzustellen. Ein Schutzmann der Polizeidirektion berichtete am 13. November 1900 anschaulich, dass das Pferd eines zweispännigen Fuhrwerks mit dem Vorderfuß im Trambahngleis hängen geblieben sei und stürzte. Sogleich sei eine elektrische Bahn der Ringlinie angekommen und habe dem Pferd den Vorderfuß abgefahren.<sup>360</sup> Die Stadtpferde waren erneut in ihrem Anpassungsvermögen gefordert und mussten sich an eine neue Geräusch- und für sie auch Gefahrenkulisse gewöhnen. Ob auch bei der Einführung des elektrischen Betriebes auf die Verträglichkeit von Passanten, Pferden und Verkehr geachtet wurde, bleibt zu untersuchen. Auch das Ziel der „geräuschlosen“ Straßenbahn konnte durch die Elektrifizierung nur teilweise erreicht werden. Zwar blieb ab 1900 das Hufgetrappel der Trambahn Pferde aus, doch bereiteten die übrigen Stadtpferde und weitere Geräuschquellen den Münchnern eine konstante Lärmkulisse. Trotz reibungsloser Schienenführung quietschen auch die Räder der „Elektrischen“

---

<sup>357</sup> Siehe Anhang S. 117.

<sup>358</sup> Vgl. FMTM e.V. Archiv: Ordner 36 „Spezial-Wagen“; sowie Auskunft des Archivars Klaus Onnich.

<sup>359</sup> Vgl. Schmucki/Dienel: Aufstieg. S. 10; Pabst: Münchner Tram. S. 20.

<sup>360</sup> Vgl. StadtAMü: Polizeidirektion Nr. 313. „Schutzmann Johann Scarbath an k. Polizeidirektion.“ 13. November 1900.



enorm, wenn sie Kurven oder Weichen durchliefen und dies umso mehr, je höher die Geschwindigkeit der Bahn war.<sup>361</sup>

München elektrifizierte seine Straßenbahnen im Vergleich zu anderen deutschen Städten<sup>362</sup> zeitlich relativ deckungsgleich. Von nun an begannen die Stadt und die Trambahngesellschaft das Verkehrsnetz noch systematischer räumlich und zeitlich zu planen.

Am 30. Juni 1907 endete das Verhältnis zwischen Stadtgemeinde München und der Trambahnaktiengesellschaft. Mit dem 1. Juli 1907 ging das Straßenbahnunternehmen in das alleinige Eigentum der Stadtgemeinde München über und wurde seitdem in städtischer Regie betrieben.<sup>363</sup> Den Aktionären wurde eine Rückzahlungsquote von 157,50% ausgeschüttet.<sup>364</sup> Für sie hatte sich die Investition in das moderne Verkehrsmittel ausgezahlt.

Mit der Einverleibung des Nahverkehrsnetzes durch die Gemeinde befand sich München im Rahmen der im Kaiserreich vor sich gehenden Veränderungen. Die Kommune als städtische Betreiberin der öffentlichen Transportmittel schaltete sich flächendeckend in den deutschen Städten ein. Schmucki und Dienel sind der Ansicht, dass die elektrischen Straßenbahnen als Ausdruck einer sich neu etablierenden Organisationsform der städtischen Leistungsverwaltung, gleichzeitig aber auch als Leitsektor der elektrotechnischen Industrie zu sehen sind.<sup>365</sup>

Die neue „Elektrische“ katapultierte die Stadtgesellschaft in die Moderne. Die Zeitgenossen bewerteten die sie als „Allheilmittel der sozialen Frage“. Sie sei das „wirklich soziale Transportmittel nach Preis, Zeit und Gelegenheit.“<sup>366</sup> Schon bald ließ das neue und schnelle Fortbewegungsmittel die Gedanken an die geruhsam dahin zuckelnden Pferdebahnen verschwinden.<sup>367</sup>

---

<sup>361</sup> Vgl. Birkenfeld/Jung: Wagensing. S. 35.

<sup>362</sup> Auch Hannover (1893) und Berlin elektrifizierten in den 1890er Jahren.

<sup>363</sup> Vgl. FMTM e.V. Archiv: Verwaltungs- und Baubericht 1908. S. 1.

<sup>364</sup> Siehe Stempel auf den Aktien im Anhang S. 116f.

<sup>365</sup> Vgl. Schmucki/Dienel: Aufstieg. S. 11.

<sup>366</sup> Zit. nach: Schott/Skroblies: Vernetzung. S. 90.

<sup>367</sup> Vgl. FMTM e.V. Archiv: „Die Unverrostbaren. Ein Verkehrsmärchen.“ In: MNN. ? 1929.

## 6. Resümee

Für München fehlte es bisher an einer interdisziplinären historiografischen Untersuchung, welche den Urbanisierungsprozess im 19. Jahrhundert mit dem Infrastrukturausbau und vor allem mit den Hauptträgern beider Prozesse, den Pferden, verknüpfte. Obwohl die städtischen Pferde dieser Zeit bedeutende Akteure in vielen Prozessen waren, blendete die Geschichtswissenschaft sie bisher weitestgehend aus. Durch ihre Anwesenheit und Zugkraft veränderten sie das Bild der Städte im ausgehenden 19. Jahrhundert in vielen Belangen sehr deutlich. Ich griff im Rahmen dieser Arbeit auf das Beispiel München und dessen Pferdestraßenbahn zwischen 1860 und 1900 zurück, da diese Stadt mit der zögerlichen Einführung des bedeutenden öffentlichen Nahverkehrsmittels und dessen später Ablösung durch die „Elektrische“ einen Sonderfall im Kaiserreich darstellte. Weiterhin geschah die Industrialisierung und Urbanisierung in der Residenzstadt unter anderen Vorzeichen als in den wachsenden Industriestädten des Deutschen Kaiserreiches. Dies ermöglichte besondere Einblicke in die Bedeutsamkeit von Pferden über die industrielle Arbeit hinaus. Bezüglich der Analyse der Mensch-Pferd-Beziehungen eignete sich München außerdem hervorragend, da der Münchner Tierschutzverein als der größte im Kaiserreich mit seiner ausgeprägten Vereinsarbeit, eine hohe Sensibilität für das Schicksal der städtischen Pferde vermittelte. Dies schlug sich in zahlreichen zeitgenössischen Fotografien, Karikaturen und Pamphleten nieder, die ich gewinnbringend auswerten konnte.

Um dem Stadtbewohner Pferd besondere Beachtung zu schenken, stützte ich mich in der vorliegenden Arbeit auf die neuesten Erkenntnissen der Human-Animal-Studies, indem ich den Pferden einen Akteurscharakter zuschrieb. Diese Vorgehensweise half, die übliche Trennung zwischen menschlicher Gesellschaft, Technik und Natur aufzubrechen und den Verstädterungsprozess auf neue Art und Weise auszuleuchten. Zur Analyse der engen Mensch-Pferd Verflechtungen in München eignete sich besonders der jüngere Bereich der Emotionengeschichte. In München setzten Gefühle bestimmte Teile der Bevölkerung kollektiv bei der Formierung von Tierschutzinitiativen in Bewegung. Sie schufen auf diese Weise eine

Gemeinschaft, die sich besonders um das Wohlergehen der städtischen Pferde sorgte.

Das Hauptinteresse lag bei der Frage, inwieweit den Pferden das Charakteristikum eines Antriebsmotors für den Ausbau der Münchner Infrastruktur und den Verstädterungsprozess in der Zeit zwischen 1850 und 1900 zuzuschreiben ist. Im Besonderen interessierte ich mich hierbei für die Frage, ob das Konstrukt „Trambahn“ oder eher deren Pferde als infrastruktureller Mittelpunkt im sich urbanisierenden München einzustufen sind.

Aufgrund ihrer herausragenden Eigenschaften waren besonders Pferde für die Arbeit in der Stadt nützlich. Vor allem ihren Herdeninstinkt und das damit verbundene Agieren in sozialen Verbänden nutzten die Zeitgenossen, um das Pferd in die menschliche Gesellschaftshierarchie einzuordnen. Durch ihre Lernfähigkeit und ihren sanftmütigen Charakter eigneten sich Pferde für die täglichen Arbeiten in der Stadt. Die Zeitgenossen modifizierten die Tiere dabei, neben der Nutzung von speziellen Gebissen auch durch Züchtung, um die Leistung jedes einzelnen Tieres zu erhöhen.

Die bisherigen Arbeiten stellten die städtischen Arbeitspferde lediglich als „living machines“ dar, die vom Menschen in das neu entstehende Gefüge aus Fabriken, Menschen und Maschinen eingesetzt wurden. Ich stellte dagegen fest, dass die Münchner die städtischen Pferde nicht allein als Maschinen betrachteten.

Durch die Ausarbeitungen ist darüber hinaus deutlich geworden, dass die Pferde bis um 1900 und in manchen Bereichen noch ins 20. Jahrhundert hinein den Wettstreit zwischen Dampf, Elektrik und Pferdestärken für sich entschieden. Das Pferd hatte gegenüber den anderen Antriebsarten viele Vorteile, die es in München zur lukrativeren, effektiveren und flexibleren Arbeitskraft machte. Die Pferde waren deshalb auch in München omnipräsent und fungierten als sogenannte „Prime Mover“. Sie sind zweifelsohne zu den bedeutendsten Stadttieren der Jahrzehnte vor 1900 zu zählen, da nur ihre Kraft die Ver- und Entsorgung von München sicherte. Obwohl die Pferdekraft ungefährlicher und sauberer als die anderen Motoren war, ist trotzdem vor allem gegen Ende des 19. Jahrhunderts von einer Koexistenz der Energieformen in München zu sprechen.

Über die Entstehung und den Betrieb der „Münchner Trambahn Aktiengesellschaft“ zeigte sich, dass diese erst nach fünfzehn Jahren komplizierter und zögerlicher Anlaufarbeit eröffnet werden konnte. Im Vergleich zu anderen deutschen Städten, die das neuartige Verkehrsmittel bereits in den 1860er Jahren einführten, stellte München ein Schlusslicht dar. Zu den Faktoren, welche diese Entwicklung hervorriefen, gehörten die finanziellen Schwierigkeiten der Investoren, anfängliche Skepsis und Desinteresse des Stadtmagistrates und der Polizeibehörde bezüglich einer Pferdebahn innerhalb der Stadtgrenzen und das Hauptinteresse der Stadt, hygienische Sanierungsmaßnahmen im choleraeplagten München durchzuführen. Die Untersuchung der 1860er Jahre ergab, dass weder die Bewohner noch die Kommune die Errichtung einer Trambahn als Motor für eine weitere Metropolisierung und Urbanisierung Münchens wahrnahmen. Besonders mit der Reichsgründung 1870/71 rückte auch in München der Fokus bald wieder auf das zunehmende Mobilitätsbedürfnis. Die Stadt wuchs durch Eingemeindungen und Zuzug von Menschen aus dem Umland unaufhaltsam und die Strecken zwischen Arbeitsplatz und Wohnung vergrößerten sich immer weiter. Der Vortrag von Joseph Neuß, einem Mitglied des technischen Aufsichtsrates der internationalen Pferdebahn-Aktiengesellschaft, stimmte den Münchner Stadtmagistrat 1872 schließlich zugunsten einer Pferdebahn um. Neuß betonte die ungeheure Bedeutung, die eine Pferdebahn für München und dessen Wachstum haben würde. Durch erneute bürokratische Schwierigkeiten verzögerte sich der Bau jedoch bis 1876. Der Vertrag mit dem belgischen Unternehmer Otlet leitete dann einen rasanten Infrastrukturausbau innerhalb von nur fünfzehn Monaten in München ein. Besonders die kurze zehn Minuten-Taktung des Wagenverkehrs und die langen Fahrzeiten von 7:30 Uhr bis 21:30 Uhr sorgten im bis dato geruhsamen München für eine Beschleunigung des Lebens und ein besonders urbanes Lebensgefühl. Die Münchner konnten sich so schnell und flexibel in der Stadt bewegen wie nie zuvor. Die Trambahn Pferde übernahmen einen Teil der entstehenden Daseinsfürsorgeaufgaben, in dem sie einen öffentlichen Nahverkehr ermöglichten, den sich nicht mehr nur wohlhabende Menschen leisten konnten. Die Pferdetrambahn trug also wesentlich dazu bei, München zur Metropole und

Großstadt werden zu lassen. Dies ist bisher in der Forschung weitgehend unbeachtet geblieben.

Die Quellenauswertung zeigte darüber hinaus, dass die Zeitgenossen die Pferdebahnen nach anfänglicher Angst als luxuriöses und komfortables Fortbewegungsmittel schätzten. Die Passagierzahlen und Einnahmen der Trambahngesellschaft verwiesen auf den durchschlagenden Erfolg des neuen Fortbewegungsmittels.

Die Trambahn erzwang durch ihre starre Linienführung eine Regelung des Münchner Verkehrs, in dem bis dahin zwar schon Rechtsfahrgebot geherrscht hatte, dieses aber offensichtlich selten eingehalten wurde. Das neue strenge Regelwerk, welches auch einen Sicherheitsabstand zu den Pferden vorschrieb, zwang auch die übrigen Verkehrsteilnehmer zur Rücksichtnahme. Über die Einhaltung bestehender Reglements hinaus, kamen durch das Fortbewegungsmittel neue Straßenverkehrsvorschriften und Straßenreinigungsmechanismen für die Stadt München auf. Die Kutscher mussten eine Art Führerschein besitzen, um überhaupt beim Trambahnunternehmen arbeiten zu können und die Wagen unterzog die Münchner Polizei vor Inbetriebnahme eingehender Kontrollen. Da die Gesellschaft ihren Teil der Straße selbst reinigen musste, etablierte sich der Beruf der Schienenputzerinnen und der städtische Abtransport durch Kerichtwagen erlebte einen regen Ausbau. Das Verkehrsunternehmen trieb die Urbanisierung folglich sowohl im Bereich der Mobilität der Städter als auch in Sachen Verkehrsvorschriften und Straßenreinlichkeit rasant voran.

Dass besonders die Münchner Geschäftsinhaber an einem schnellen Wachstum des öffentlichen Verkehrsnetzes interessiert waren, zeigten Quellenfunde im Münchner Stadtarchiv. Zahlreiche Kaufleuten, Fabrikanten und Ökonomen versuchten durch Petitionen Verlängerungen und Zwischenstücke für bestimmte Linien zu erreichen. Das neue Infrastrukturnetz bedeutete also ebenso für das Münchner Gewerbe und die Industrie einen Gewinn.

Dass das neue Verkehrsmittel auch eine besondere Gefahrenquelle für die restlichen Verkehrsteilnehmer darstellte, zeigten zahlreiche Berichte der Münchner Neuesten Nachrichten über Zusammenstöße der Trambahn mit Personen oder anderen Wagen, die manchmal mit dem Tode eines

Beteiligten endeten. Ein solcher Fall bewegte die Trambahngesellschaft dazu, die Praxis während der Fahrt ein- und auszusteigen einzustellen und stattdessen Haltestellen und Wartehäuschen einzurichten. Auch diese Handlung stützt meine These, dass der infrastrukturelle Ausbau des Münchner Verkehrsnetzes zu großen Teilen auf der Pferdebahn beruhte.

Was bisher leider nicht vollständig aus den Quellen herausgearbeitet werden konnte, ist die Frage, welche Gesellschaftsschichten die Pferdebahn bis 1900 nutzten. Die Zeitungsberichte und den Karikaturen in satirischen Wochenschriften legen die These nahe, dass es sich um die gut verdienenden Schichten handelte. Auch die Tatsache, dass eine Teilstreckenfahrt zehn Pfennig kostete, ist Anzeichen dafür, dass sich einfache Arbeiter das neue Verkehrsmittel zunächst nicht leisten konnten. In einer zeitgenössischen Denkschrift wurde die Bahn jedoch als „billige“ Verkehrsgelegenheit beschrieben, welche die Mobilität auch für den einfachen Arbeiter gewährleistete. Dies zu klären wäre Aufgabe weiterer Forschungen.

Ganz deutlich zu sehen waren die Veränderungen, welche die Trambahn Pferde und ihre breiten Wagen herbeiführten, auch städtebaulich. In der Zeit bis 1900 ging es in Verhandlungen des Magistrats immer wieder darum, Teile der mittelalterlichen Burgfriedensgrenze zugunsten einer Aufweitung Münchens für den Verkehr abzureißen. Auch am Marienplatz nahm die Stadt große Einschnitte vor, indem sie durch das Erdgeschoss des „Alten Rathauses“ einen Gehweg und eine Fahrstraße baute, um den zunehmenden Verkehr, der auch durch die Pferdebahnlinie entstand, auf dem Marienplatz in Fluss zu halten. Die großen Trambahnwagen und die Pferde, die eine gewisse Straßenbreite für die sichere Bewegung von zwanzig Passagieren benötigten, bewirkten folglich auch die Veränderung des Münchner Stadtbildes und einen vermehrten Straßenbau.

Parallel zum Netzausbau der Münchner Gesellschaft vollzog sich ab 1895 die schrittweise Elektrifizierung der Straßenbahnen. Zunächst testete die Stadt auf ihren eigenen Teilabschnitten die neue „Elektrische“, bis im Jahr 1900 die letzte Pferdebahn verabschiedet wurde. Die Kommune erweiterte in München ab den 1890er Jahren ihren Einfluss auf das öffentliche Verkehrsmittel stetig, indem sie Gelder zur Verfügung stellte und eigene

Teilstrecken baute und betrieb. Mit dem vermehrten Eingreifen der Kommunen in den öffentlichen Nahverkehr, befand sich München im Vergleich zu den restlichen deutschen Städten gleichauf.

Die Untersuchungen zu den Depots und Pferdezahlen sowie zum Pflege- und Kutschpersonal ergaben, dass das Unternehmen den Pferden komfortable Boxen und ausreichend Futter und Ruhezeiten, sowie eigene Pfleger zur Verfügung stellte. Für das Gewohnheitstier Pferd waren diese Faktoren angenehm. Auch Tierärzte, Hufschmiede und Futtermeister sorgten sich um das Wohl der Pferde. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Gesellschaft durchaus das „Tier“ im Pferd achtete. Es konnte nachgewiesen werden, dass zwischen den Kutschern und ihren Pferden vielfach ein inniges Verhältnis bestand und sie ihnen menschliche Eigenschaften zusprachen. Auch durch die tierischen Bedürfnisse angeregt, bemühte sich die Gesellschaft um einen beschleunigten Infrastrukturausbau. In diesen Belangen trieb also das Trambahnpferd als Motor den Infrastrukturausbau voran.

Auch der Münchner Tierschutzverein hob den vorbildhaften Charakter der Pferdepflege bei dem Bahnunternehmen immer wieder in seinen Jahresberichten hervor. Die Gesellschaft galt in „tierischen“ Belangen als Vorzeigunternehmen im Gegensatz zu der sonst oft grausamen Fuhrwerkspraxis in München. Weiterhin ist den Trambahnpferden zu verdanken, dass das Streuen von Salz im Winter unterlassen und fortan Sand genutzt wurde. Dies griff das Fuß- und Schuhwerk von Stadthunden, -pferden und Menschen weniger an.

Dennoch führte auch die Pferdebahngesellschaft, das modische Kupieren der Pferdeschwänze durch. Ebenso traten typische Streß- und Überanstrengungserkrankungen wie Koliken oder Influenza bei den Pferden der Gesellschaft auf. Das Unternehmen musste auch immer wieder Pferde notschlachten, die sich im Verkehr verletzt hatten. Weiterhin veräußerte die Trambahngesellschaft jährlich zahlreiche Pferde, die für den Stadtdienst nicht mehr tauglich waren. Ab einem gewissen Punkt rechnete sich ihre Haltung nicht mehr und das „Pferdematerial“ wurde als „defekter Motor“ verkauft.

Auf die Ablösung durch die „Elektrische“ reagierte die Bevölkerung voller Emotionen. In Gedichten und Zeichnungen widmeten sie den „Rössern“ ihre Gedanken. Einher ging die Ablösung durch die neue Technik wieder mit Ängsten und Gefahren und einer deutlichen Beschleunigung des Verkehrs, sodass sich die Zeitgenossen schnell die geruhenden Pferdebahnen zurückwünschten. Namhafte Künstler und Architekten und nicht zuletzt der Prinzregent wehrten sich gegen die „Aufhängung vieler Drähte“, da sie eine „Verschandlung“ des Stadtbildes befürchteten.

Nach den ersten Betriebsjahren der „Elektrischen“ verblassten diese Emotionen und die Münchner erfreuten sich an der überaus modernen Technik. Es verwundert daher nicht, dass schon 29 Jahre nach der Pferdebahngeneration, in den Münchner Neuesten Nachrichten von einem „Verkehrsmärchen“ berichtet wird, in dem der Autor etwas wehmütig von den „Unverrostbaren“ und deren Dienst beim Straßenbahnunternehmen schrieb, die von den Zeitgenossen schon vergessen waren.<sup>368</sup> Die Ablösung der Pferde vor den Straßenbahnen bedeutete 1900 allerdings nicht, dass das Straßenbahnunternehmen überhaupt keine Pferde mehr besaß. Noch bis 1951 betrieben Zugtiere die „Turmwägen“ die bei Oberleitungsreparaturen eingesetzt wurden. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts blieben Pferde in der Stadt besonders durch Fuhrwerke und Kutschen, sowie durch das Militär sehr präsent.

Resümierend ist der Bau und Betrieb der Pferdebahnen als zentraler Faktor im Münchner Urbanisierungsprozess einzuordnen. Sowohl die Trambahn-pferde als auch das gesamte Unternehmen „Trambahn“ trieben die Stadt-entwicklung und die Verstädterung signifikant voran. Die Pferdebahn hatte die alte Ordnung des Verkehrs und des Personentransportes verändert und förderte die Verdichtung Münchens zu einer Großstadt. Das Stadtzentrum war mit der ständigen Erweiterung des Liniennetzes immer besser und schneller zu erreichen. Durch die Pferdebahn entstand ein Infrastrukturnetz, das in seinen Grundzügen bis heute Bestand hat. Auch stadtauswärts zeigte das Trambahnnetz Wirkung. Für die Münchner war es leichter geworden, beliebte Ausflugsziele an der städtischen Peripherie, wie den Volksgarten, zu

---

<sup>368</sup> Ebd.



erreichen, um eine kurze Auszeit vom Stadtleben zu nehmen. Die Trambahnpferde ermöglichten folglich wesentlich die qualitative Verstädterung und trugen zur Achtung der Verkehrsregeln entscheidend bei. In diesem Prozess achtete die Trambahn Aktiengesellschaft überraschenderweise und im Gegensatz zu anderen Pferdebesitzern die tierischen Bedürfnisse ihrer Arbeitspferde, soweit dies die Möglichkeiten des Stadtlebens gestatteten.

In fortführenden Untersuchungen sollte erforscht werden, wie weit sich das Netz des „Pferdemotors“ auch über München hinaus in das Umland ausweitete. Wo kaufte die Trambahngesellschaft ihre Pferde und woher bezog sie die Futtermaterialien? Des Weiteren sollten detaillierte Forschungen zur Nutzung der Pferdebahn vorgenommen werden. Neue Quellenfunde könnten die Aussage, dass die Pferdebahn die Mobilität für alle Münchner bereitstellte, überprüfen. Gewinnbringend für eine weitere Erschließung der Thematik aus tiergeschichtlicher Sicht wäre es sicherlich auch, die anderen Stadtpferde einzubeziehen, die lange Zeit vor und nach der Pferdebahn in München lebten. Hier ist an Droschkenpferde und Pferde von Industrie- und Handwerksbetrieben, aber auch an Pferde des königlichen Hofes oder Militärpferde zu denken. Mit weiteren Nachforschungen zu ihrer Behandlung könnten die Aussagen über die Trambahn als „pferdegerechten“ Arbeitgeber unterstrichen werden.

## 7. Quellen- und Literaturverzeichnis

### I. Quellenverzeichnis

#### Archivalische Quellen

##### Stadtarchiv München

- Polizeidirektion Nr. 125 „Verkehrsvorschriften“:
  - „Ortspolizeiliche Vorschriften für den Straßenverkehr.“ 1. September 1874.
  - „Ortspolizeiliche Vorschriften über Straßenreinlichkeit.“ 3. Februar 1891.
- Polizeidirektion Nr. 312 „Tierquälerei“:
  - MTSV Jahresbericht 1842.
  - Egger, Sebastian: Pflichten gegen die Thiere. Ein praktischer Unterricht für Kinder. München 1847.
- Polizeidirektion Nr. 313 „Tierquälerei“:
  - „Anzeige des verpflichteten Thierschutzvereins-Aufsehers Johann Rittmayer Thierquälerei betreffend.“ 6. September 1894.
  - Handschriftlicher Vermerk über Weitergabe an Stadtbauamt auf dem Zeitungsartikel „Thierquälerei.“ In: MNN. 22. Januar 1894.
  - „Schutzmann Johann Scarbath an k. Polizeidirektion.“ 13. November 1900.
- Statistisches Amt Nr. 43:
  - „Viehzählung 10. Jänner 1873.“
- Tiefbauamt Nr. 178 „Straßenbau, Straßendurchlässe“:
  - „Instruction für die städtischen Wegmacher.“ 29. Januar 1878.
- Tiefbauamt Nr. 884 „Polizeivorschriften, Vollzug“:
  - „Bekanntmachung des Magistrats der k. Haupt- und Residenzstadt München. Ortspolizeiliche Vorschriften über Straßenreinlichkeit.“ 25. Mai 1877.
- Verkehrsbetriebe Nr. 29 „Streckenbuch 1876-1908“:
  - „Münchener Amtsblatt Nr. 33.“ 12. Mai 1886.
  - „Denkschrift für die Fortsetzung der Tramway in München vom Promenade-Platz zur Maximilian-Straße.“ 1888.

- „Nachtragsvertrag abgeschlossen zwischen der Münchener Trambahn-Aktiengesellschaft und der Stadtgemeinde München. Die Verlegung des Dampfbahnbetriebes von der Trambahnreststrecke Stieglmayerplatz – Nymphenburgerstraße in die Arnulf-, Spaten-, Blumenburg-, Uhlmann- und Winthirstraße betreffend.“ 23. April 1891.
- „Vertrag über die Errichtung einer Pferde-Eisenbahn in München.“ 1876.
- „Resumé des Vortrages gehalten von Herrn Joseph Neuß, technisches Mitglied des Aufsichtsrathes der großen Internationalen Pferdebahn-Aktien-Gesellschaft in Berlin vor einer Deputation des Magistrates München.“ 1872.
- „Ortspolizeiliche Vorschrift den Betrieb der Pferdebahn in München betreffend.“ 30. November 1877.
- Verkehrsbetriebe Nr. 38 „Pferdebahnen 1876-1895“:
  - „Statuten der Münchener Trambahn-Actien-Gesellschaft.“ 1882.
  - „Grundvertrag über den Bau und Betrieb der Münchener Trambahnen vom 25. August 1882 abgeschlossen zwischen der Münchener Trambahn-Aktiengesellschaft und der Stadtgemeinde München.“
  - „Betriebsvertrag über die von der Münchener Trambahn-Aktiengesellschaft für Rechnung der Stadtgemeinde München vorzunehmenden künftigen Erweiterungen des Münchener Trambahnnetzes sowie über die Umwandlung des Pferde- und Dampfbetriebes auf dem gesamten Münchener Trambahnnetz in elektrischen Betrieb.“
- Veterinäramt Nr. 10 „Kadaverbeseitigung“:
  - „Tierärztliches-Zeugnis von praktischen Tierarzt Schleicher am 9. Juni 1888 an Ökonomen Josef Einheuser über ein an Darmverschlingung verendetes Pferd.“
  - „Anzeige der pathologischen Abteilung der k. Zentraltierarzneischule über ein mit Milzbrand geimpftes Schaf.“ 13. Juni 1890.

- Veterinäramt Nr. 60:
  - „Pferdereude bei Küssler in Milbersthoven festgestellt.“ 7. August 1908.
  - „Influenza unter den Pferden des Ökonomen Anton Tafelmaier in Milbertshofen ist erloschen.“ 16. Februar 1910.
  - „Pferdebestand der Zementfabrik Simon Walser an Influenza erkrankt.“ 26. Mai 1911.
- Veterinäramt Nr. 144 „Tierschutz“:
  - Schwantje, Magnus: Der Tierschutz im deutschen Strafgesetz. In: Frankfurter Zeitung. 22. Januar 1910.
- Münchner Jahrbuch 1888.
- Münchner Jahrbuch 1899.

#### **Archiv der Freunde des Münchner Trambahn Museums e.V.**

- Direktion der städtischen Straßenbahnen in München: 50 Jahre Münchener Straßenbahn 1876-1926. München 1926.
- Geschäfts-Bericht für das Jahr 1882/83.
- Geschäfts-Bericht für das Jahr 1883/84.
- Geschäfts-Bericht für das Jahr 1884/85.
- Geschäfts-Bericht für das Jahr 1885/86.
- Geschäfts-Bericht für das Jahr 1889/90.
- Geschäfts-Bericht für das Jahr 1893/94.
- Geschäfts-Bericht für das Jahr 1898/99.
- Verwaltungs- und Baubericht 1908.
- „Die Unverrostbaren. Ein Verkehrsmärchen.“ In: MNN. ? 1929.
- Ordner 1 „Direktion“.
- Ordner 31 „Verschiedenes III“.
- Ordner 36 „Spezial-Wagen“.

### **Gedruckte Quellen:**

- „Ambition.“ In: Fliegende Blätter 88 (1888). S. 161.
- “Cruelty to Horses.” In: New York Times. 28. Juni 1863.
- Curling, Henry. A: Lashing for the Lashers. Being an Exposition of the Cruelties, Practiced upon the Cab and Omnibus Horses of London. London 1851.
- Darwin, Charles: The Origin of Species. By Means of Natural Selection or the Preservation of favoured Races in the Struggle for Life. Ed. with an Introduction by J. W. Burrow. London 1985. (Darwin: Origin.)
- Ders.: The Expression of the Emotions in Man and Animals. London 1872.
- „Die Schule des Pferdes.“ In: Allgemeine Automobil-Zeitung. 7. Januar 1900. S. 25.
- „Fluch dem Tramway!“ In: Jugend 45 (1898). S. 756.
- Gordon, W. J.: The Horse World of London. London 1893.
- „Gut, daß Orpheus nicht in unserer Zeit lebte.“ In: Fliegende Blätter 2827 (1899). S. 158.
- Hippel, Robert von: Die Tierquälerei in der Strafgesetzgebung. Berlin 1891.
- Hörmann, L.: Tierschutzkatechismus. München 1872.
- MNN. Beilage: Münchner Anzeiger. 21. Oktober 1876.
- MNN. 22. Oktober 1876. S. 1.
- MNN. 29. August 1877. S. 1.
- MNN. 30. Mai 1888. S. 3.
- MNN. 9. Juli 1890. S. 2.
- „Thierquälerei.“ In: MNN. 22. Januar 1894. S. 1.
- „Probefahrt auf der elektrischen Trambahn.“ In: MNN. 19. Juni 1895. S. 3.
- MTSV Jahresberichte für die Jahre 1877, 1878 und 1879.
- MTSV Jahresberichte für die Jahre 1887, 1888 und 1889.
- MTSV Jahresberichte für die Jahre 1902, 1903 und 1904.

- „Pferdeeisenbahnen.“ In: Conversations-Lexikon. Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie. 12., umgearb., verb. und vermehrte Auflage. Band 11. Leipzig 1878. S. 688.
- „Pferdequälerein durch Gebisse.“ In: Allgemeiner Bayerischer Thierfreund. 13. September 1896. S. 290.
- „The horse in Cities.“ In: The New York Times. 24. Juli 1881.
- „The Position of the Horse in Modern Society.“ In: The Nation. 31. Oktober 1872. S. 277-278.
- „Tramway-Studien.“ In: Fliegende Blätter 68 (1878). S. 190-191.
- „Ueber die Schädlichkeit der Scheuleder.“ In: Allgemeiner Bayerischer Thierfreund. 23. August 1896. S. 268.
- „Von der Grünen Linie.“ In: Jugend 11 (1900). S. 190.
- Wolff-Thüring, Theodor: Pferdefuhrwerk oder Automobil in der Landwirtschaft. In: Illustrierte Landwirtschaftliche Zeitung. 19. April 1905.

## II. Literaturverzeichnis

- ANGERMAIR, ELISABETH: München als süddeutsche Metropole – Die Organisation des Großstadtausbaus 1870 bis 1914. In: Richard Bauer (Hrsg.): Die Geschichte der Stadt München. München 1992. S. 307-335.
- BAUER, RICHARD: Geschichte Münchens. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart. München 2003.
- BAUER, RICHARD/GRAF, EVA: Stadtvergleich. Münchener Ansichten. Photographien von Einst mit Neuaufnahmen von Thomas Koller. 5. Aufl. München 1998.
- BAUER, REINHARD/PIPER, ERNST: München. Die Geschichte einer Stadt. Unter Mitarb. v. Elisabeth Lukas-Götz. München 1993.
- BAUER, REINHARD: Das neue München. In: Reinhard Bauer/Ernst Piper (Hrsg.): München. Die Geschichte einer Stadt. Unter Mitarb. v. Elisabeth Lukas-Götz. München 1993. S. 149-203.
- BELLANGER, SILKE/HÜRLIMANN, KATJA/STEINBRECHER, ALINE: Tiere – eine andere Geschichte? In: Traverse: Zeitschrift für Geschichte 3 (2008). S. 7-11.

- BERNHARDT, CHRISTOPH: Urbanisierung im 20. Jahrhundert – Perspektiven und Positionen. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2 (2012). S. 5-12.
- BINDER, BEATE: Elektrifizierung als Vision. Zur Symbolgeschichte einer Technik im Alltag. Tübingen 1999.
- BIRKEFELD, RICHARD/JUNG, MARTINA: Einleitung. In: Dies.: Die Stadt, der Lärm und das Licht. die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung. Hannover 1994.
- DIES.: Das Wagensingen sausebraust, es schwillt! Anfänge der städtischen Verkehrsgeräusche (1850-1900). In: Dies.: Die Stadt der Lärm und das Licht. Die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung. Hannover 1994. S. 30-40.
- BLAY, JEAN-PIERRE: Les élites urbaines et le monde hippique dans la ville de Rio de Janeiro (1848-1932). In: Revue d'histoire moderne et contemporaine 3 (1999). S. 514-531.
- BLEEK, STEPHAN: Quartierbildung in der Urbanisierung. Das Münchner Westend 1890-1933. München 1991.
- DERS.: Das Stadtviertel als Sozialraum. Innerstädtische Mobilität in München 1890 bis 1933. In: Wolfgang Hardtwig/Klaus Tenfelde (Hrsg.): Soziale Räume in der Urbanisierung. Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933. München 1990. S. 217-234.
- BORSCHIED, PETER: Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung. Frankfurt/Main/New York 2004.
- BOS, RUUD VAN DEN ET AL.: Cognition and Emotion in Concert in Human and Nonhuman Animals. In: Marc Bekoff et al. (Hrsg.): The Cognitive Animal. Empirical and Theoretical Perspectives on Animal Cognition. Massachusetts 2002. S. 97-102.
- BUCHNER-FUHS, JUTTA: Das Tier als Freund. Überlegungen zur Gefühlsgeschichte im 19. Jahrhundert. In: Paul Münch (Hrsg.) in Verbindung mit Rainer Walz: Tiere und Menschen. Geschichte und Aktualität eines prekären Verhältnisses. Paderborn et al. 1998. S. 275-294.
- BUCHNER, JUTTA: Kultur mit Tieren. Zur Formierung des bürgerlichen Tierversständnisses. Münster/New York 1996.

- BRANTZ, DOROTHEE: Die „animalische Stadt“: Die Mensch-Tier-Beziehung in der Urbanisierungsforschung. In: Informationen zur Modernen Stadtgeschichte 1 (2008). S. 86-100.
- DIACONT, KERSTIN: Mit System zum harmonischen Reiten. Das konsequente Ausbildungs- und Trainingskonzept. München 2002.
- DIENEL, HANS-LIUDGER/SCHMUCKI, BARBARA (HRSG.): Mobilität für Alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht. Stuttgart 1997.
- DUDEN. Das Herkunftswörterbuch. Etymologie der deutschen Sprache. 4., neu bearb. Aufl. Mannheim et al. 2007.
- EITLER, PASCAL: Tierliebe und Menschenführung. Eine genealogische Perspektive auf das 19. und 20. Jahrhundert. In: Tierstudien 2 (2013) Heft 3. S. 40-50.
- DERS.: „Weil sie fühlen, was wir fühlen.“ Menschen, Tiere und die Genealogie der Emotionen im 19. Jahrhundert. In: Historische Anthropologie 19 (2011). S. 211-228.
- DERS.: Der „Ursprung“ der Gefühle – reizbare Menschen und reizbare Tiere. In: Ute Frevert, Monique Scheer et al.: Gefühlswissen. Eine lexikalische Spurensuche in der Moderne, Frankfurt/Main 2011. S. 93-119.
- DERS.: In tierischer Gesellschaft. Ein Literaturbericht zum Mensch-Tier-Verhältnis im 19. und 20. Jahrhundert. In: Neue Politische Literatur 54 (2009). S. 207-224.
- DERS./MÖHRING, MAREN: Eine Tiergeschichte der Moderne. Theoretische Perspektiven. In: Traverse – Zeitschrift für Geschichte 3 (2008). S. 91-106.
- FISCH, STEFAN: Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer. München 1988.
- FRAUNHOLZ, UWE: Polizei und Automobilverkehr in Kaiserreich und Weimarer Republik. In: Technikgeschichte 70 (2003) 2. S. 103-134.
- FREVERT, UTE: Was haben Gefühle in der Geschichte zu suchen? In: Geschichte und Gesellschaft 35 (2009). S. 183-208.
- GAEBE, WOLF: Urbane Räume. Stuttgart 2004.



- GALL, LOTHAR/POHL, MANFRED (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland von den Anfängen bis zur Gegenwart. München 1999.
- GEISTHÖVEL, ALEXA: Das Auto. In: Dies./Habbo Knoch (Hrsg.): Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt/Main/New York 2005. S. 37-46.
- GREENE, ANN N.: Horses at Work. Harnessing Power in Industrial America. Cambridge/London 2008
- HARTEWIG, KARIN: Fotografien. In: Michael Maurer (Hrsg.): Aufriß der historischen Wissenschaften. Bd. 4. Leipzig 2002. S. 427-448.
- HARDTWIG, WOLFGANG: Soziale Räume und politische Herrschaft. Leistungsverwaltung, Stadterweiterung und Architektur in München 1870 bis 1914. In: Ders./Klaus Tenfelde (Hrsg.): Soziale Räume in der Urbanisierung. Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933. München 1990. S. 59-153.
- HASCHER, MICHAEL/ZEILINGER, STEFAN: Verkehrsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert: Verkehr auf Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen. Ein Literaturbericht über die jüngsten Forschungen. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1 (2001). S. 165-183.
- HEINEBERG, HEINZ: Grundriß Allgemeine Geographie: Stadtgeographie. Paderborn et al. 2000.
- HELBIG, BERND/KORSCH, MARTIN: Vorwort. In: Die Münchner Tram einst und jetzt 1 (1990). S. 2.
- HEYDENREITER, REINHARD: Kleine Münchner Stadtgeschichte. München 2007.
- HOFMANN, WOLFGANG: Kommunale Daseinsvorsorge, Mittelstand und Städtebau 1871-1918 am Beispiel Charlottenburg. In: Ders.: Bürgerliche Repräsentanz und kommunale Daseinsfürsorge. Studien zur neueren Stadtgeschichte. Stuttgart 2012. S. 179-215.
- DERS.: Die Entwicklung der kommunalen Selbstverwaltung von 1848 bis 1918. In: Thomas Mann/Günter Püttner (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Wissenschaft und Praxis. Bd. 1. Grundlagen und Kommunalverfassung. 3., völlig neu bearb. Aufl. Göttingen 2007. S. 73-91.

- HRIBAL, JASON C.: Animals, Agency, and Class. Writing the History of Animals from Below. In: Human Ecology Review 14 (2007) 1. S. 101-112.
- JÄGER, JENS: Photographie: Bilder der Neuzeit. Einführung in die Historische Bildforschung. Tübingen 2000.
- JUNG, MARTIN H.: Die Anfänge der deutschen Tierschutzbewegung im 19. Jahrhundert. Mössingen – Tübingen – Stuttgart – Dresden – München. In: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte 56 (1997). S. 205-239.
- KANDLER, JAKOB: Die wirtschaftliche Entwicklung von Verkehrsunternehmen (ab ca. 1850 bis zur Gegenwart). In: Hans Pohl (Hrsg.): Kommunale Unternehmen. Geschichte und Gegenwart. Stuttgart 1987. S. 154-167.
- KAUFHOLD, KARL HEINRICH: Straßenbahnen im Deutschen Reich vor 1914. Wachstum, Verkehrsleistungen, wirtschaftliche Verhältnisse. In: Dietmar Petzina/Jürgen Reulecke (Hrsg.): Bevölkerung, Wirtschaft, Gesellschaft seit der Industrialisierung. Festschrift für Wolfgang Köllmann zum 65. Geburtstag. Dortmund 1990. S. 219-238.
- KORSCH, MARTIN: Die Münchner Trambahn von 1877 bis 1900. In: Die Münchner Tram einst und jetzt 1 (1990). S. 12- 23.
- KRABBE, WOLFGANG R.: Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert.. Eine Einführung. Göttingen 1989.
- LAAK, DIRK VAN: Verkehr und Infrastruktur in der Zeit der beiden Weltkriege. In: Ralf Roth/Karl Schlögel (Hrsg.): Neue Wege in eine neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert. Frankfurt/Main 2009. S. 141-155.
- DERS.: Imperiale Infrastruktur deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960. Paderborn et al. 2004.
- DERS.: Infra-Strukturgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft 27 (2001). S. 367-393.
- LACKNER, HELMUT: Ein „blutiges Geschäft“ – Kommunale Vieh- und Schlachthöfe im Urbanisierungsprozess des 19. Jahrhunderts: Ein Beitrag zur Geschichte der städtischen Infrastruktur. In: Technikgeschichte 71 (2004) 2. S. 89-138.

- LATOUR, BRUNO: Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie. Aus d. Engl. von Gustav Roßler. Frankfurt/Main 2008.
- LINGER, FRIEDRICH: Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850. München 2013.
- DERS.: Stadt-Geschichten. Deutschland, Europa und die USA seit 1800. Frankfurt/Main 2009.
- LIPPMANN, CHRISTIAN VON: Eröffnung und Beginn des Betriebs der Münchner Trambahn. In: Die Münchner Tram einst und jetzt 1 (1990). S. 4-10.
- MALCHOW, KLAUS-PETER: Die Trambahn in Neuhausen. In: Neuhauser Nymphenburger Hefte 8 (1998). S. 3-38.
- MCKAY, JOHN P.: Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe. Princeton 1976.
- MCSHANE, CLAY/TARR, JOEL A.: Pferdestärken als Motor der Urbanisierung: Das Pferd in der amerikanischen Großstadt im 19. Jahrhundert. In: Dorothee Brantz/Christof Mauch (Hrsg.): Tierische Geschichte: Beziehung von Mensch und Tier in der Kultur der Moderne. Paderborn 2010. S. 39-57.
- DIES.: The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century. Baltimore 2007.
- MCSCHANE, CLAY: The ignored urban Species. Horses in Berlin, Paris, and New York. 1850-1900. In: Informationen zur Modernen Stadtgeschichte 2 (2006). S. 15-27.
- DERS.: Transforming the Use of Urban Space: A Look at the Revolution in Street Pavements, 1880 –1924. In: Journal of Urban History 5 (1979). S. 279-307.
- MERKI, CHRISTOPH MARIA: Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart 2008.
- DERS.: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wien/Köln/Weimar 2002.
- DERS.: Der Umstieg von der Postkutsche aufs Postauto. Zur Motorisierung des öffentlichen Überlandverkehrs in der Schweiz. In:

- Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 85 (1998). S. 94-112.
- DERS.: Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte. In: Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte 45 (1995). S. 444-457.
  - MEYER, HEINZ: 19./20. Jahrhundert. In: Peter Dinzelbacher (Hrsg.): Mensch und Tier in der Geschichte Europas. Stuttgart 2000. S. 404-568.
  - MIELE, KATRYN: Horse-Sense. Understanding the Working Horse in Victorian London. In: Victorian Literature and Culture 1 (2009). S. 129-140.
  - DIES.: Representing Empathy: Speaking for Vulnerable Bodies in Victorian Medicine and Culture. Diss. Warwick 2007.
  - MÜNCH, PAUL in Verb. mit Rainer Walz: Tiere und Menschen. Geschichte und Aktualität eines prekären Verhältnisses. Paderborn et al. 1998.
  - MÜNCH, PETER: Stadthygiene im 19. und 20. Jahrhundert. Die Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallbeseitigung unter besonderer Berücksichtigung Münchens. Göttingen 1993.
  - MORAT, DANIEL: Zwischen Lärmpest und Lustbarkeit. Die Klanglandschaft der Großstadt in umwelt- und kulturhistorischer Perspektive. In: Bernd Herrmann (Hrsg.): Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2009 – 2010. Göttingen 2010. S. 173-190.
  - NEUMEIER, GERHARD: München um 1900. Wohnen und Arbeiten, Familie und Haushalt, Stadtteile und Sozialstrukturen, Hausbesitzer und Fabrikarbeiter, Demographie und Mobilität – Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte einer deutschen Großstadt vor dem Ersten Weltkrieg. Diss. Frankfurt et al. 1995.
  - NIPPERDEY, THOMAS: Deutsche Geschichte 1866-1918. Erster Bd.: Arbeitswelt und Bürgergeist. München 1990.
  - OSTERHAMMEL, JÜRGEN: Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. München 2009.
  - PABST, MARTIN: Die Münchner Tram. Geschichte – Linien – Fahrzeuge. München 2010.

- DERS.: Die Münchner Tram. Bayerns Metropole und ihre Straßenbahn. München 2000.
- PAYER, PETER: Unerwünschte Geräusche. Lärm und Großstadt im 20. Jahrhundert. In: Blätter für Technikgeschichte 66/67 (2004). S. 69-94.
- PAUL, GERHARD: Visual History. Version: 1.0. In: Docupedia-Zeitgeschichte, 11.2.2010. URL: <http://docupedia.de/zg/>.
- PIPER, ERNST: Industrialisierung und Modernisierung. In: Reinhard Bauer/Ernst Piper: München. Die Geschichte einer Stadt. München 1993. S. 204-215.
- PLAMPER, JAN: Geschichte und Gefühl. Grundlagen der Emotionsgeschichte. München 2012.
- PÖPPINGHEGE, RAINER (HRSG.): Tiere im Krieg. Von der Antike bis zur Gegenwart. Paderborn 2009.
- POLLACK, ULRIKE: Die städtische Mensch-Tier-Beziehung. Ambivalenzen, Chancen, Risiken. Berlin 2009.
- POROMBKA, Wiebke: Medialität urbaner Infrastrukturen. Der öffentliche Nahverkehr, 1870-1933. Bielefeld 2013.
- PRZYREMBEL, ALEXANDRA: Haben Tiere eine Geschichte? Europäische Zivilisierungsmission zum Schutze des Tiers im 19. Jahrhundert. In: GWU 64 (2013) H. 1/2. S. 90-103.
- RADICKE, DIETER: Öffentlicher Nahverkehr und Stadterweiterung. In: Gerhard Fehl/Juan Rodriguez-Lores (Hrsg.): Stadterweiterungen 1800-1874. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland. Hamburg 1983. S. 343-357.
- REULECKE, JÜRGEN: Geschichte der Urbanisierung in Deutschland. Frankfurt am Main 1985.
- ROSCHER, MIEKE: Tierschutz- und Tierrechtsbewegung – ein historischer Abriss. In: Aus Politik und Zeitgeschichte 62 (2012). S. 34-40. (Roscher: Tierschutz.) Nr. 08/20.02.2012. <http://www.das-parlament.de/2012/08-09/Beilage/006.html>, eingesehen am 13.11.2013.
- DIES.: Human-Animal-Studies. Version: 1.0. In: Docupedia-Zeitgeschichte. 25.01.2012. URL: <http://docupedia.de/zg/>, eingesehen am 18. Februar 2014.

- DIES.: Ein Königreich für Tiere: die Geschichte der britischen Tierrechtsbewegung. Marburg 2009.
- ROTH, RALF: Allgemeine Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte. In: Ders./Karl Schlögel (Hrsg.): Neue Wege in eine neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert. Frankfurt/Main 2009. S. 47-64.
- RUSSEL, EDMUND: Introduction. The Garden in the Machine. Toward an Evolutionary History of Technology. In: Susan R. Schrepfer/Philip Scranton (Hrsg.): Industrializing Organisms. Introducing Evolutionary History. London 2004. S. 1-16.
- SALDERN, ADELHEID VON: Urbanisierung in disziplinübergreifender Perspektive. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2 (2012). S. 69–76.
- DIES.: Stadt und Öffentlichkeit in urbanisierten Gesellschaften. Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2 (2000). S. 3-14.
- DIES./AUFFARTH SID: Die Geschwindigkeit und die Stadt. Der Aufbruch in die Moderne. In: Richard Birkefeld/Martina Jung: Die Stadt, der Lärm und das Licht. die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung. Hannover 1994. S. 7-11.
- SAUL, KLAUS: Wider die „Lärmpest“. Lärmkritik und Lärmbekämpfung im Deutschen Kaiserreich. In: Dittmar Machule/Olaf Mischler/Arnold Sywottek (Hrsg.): Macht Stadt krank? Vom Umgang mit Gesundheit und Krankheit. Hamburg 1996. S. 151-192.
- SCHACHT, CHRISTIAN: Pferdekrankheiten. Vorbeugen, erkennen und richtig handeln. 2., aktualisierte und erweiterte Aufl. Stuttgart 1999.
- SCHATTHOFER, MICHAEL: Beiträge zur Geschichte der Stadt München. In: Oberbayerisches Archiv 109 (1984).
- SCHMOLL, FRIEDEMANN: Erinnerung an die Natur. Die Geschichte des Naturschutzes im deutschen Kaiserreich. Frankfurt/Main 2004.
- SCHMUCKI, BARBARA: The Machine in the City: Public Appropriation of the Tramway in Britain and Germany, 1870 –1915. In: Journal of Urban History 38 (2012). S. 1060-1093.

- DIES./DIENEL, LIUDGER: Aufstieg und Fall des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland bis heute. In: Dies. (Hrsg.): Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht. Stuttgart 1997 S. 7-27.
- SCHOTT, DIETER: Lichter und Ströme der Großstadt. Technische Vernetzung als Handlungsfeld für die Stadt-Umland-Beziehungen um 1900. In: Zimmermann, Clemens/Reulecke, Jürgen (Hrsg.): Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900. Basel et al. 1999. S. 117-140.
- DERS.: Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die „Produktion“ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz. 1880-1918. Darmstadt 1999.
- SCHOTT, DIETMAR/SKROBLIES, HANNI: Die ursprüngliche Vernetzung. Die Industrialisierung der Städte durch Infrastrukturtechnologien und ihre Auswirkungen auf Stadtentwicklung und Städtebau. Eine Forschungsskizze. In: Die alte Stadt 14 (1987). S. 72-99.
- SIEMANN, WOLFRAM: Gesellschaft im Aufbruch. Deutschland 1849-1871. Frankfurt/Main 1990.
- TARR, JOEL A.: A Note on the Horse as an Urban Power Source. In: Journal of urban history 25 (1999). S. 434-448.
- THOMPSON, F. M. L.: Nineteenth-Century Horse Sense. In: The Economic History Review. New Series. 29 (1976). S. 60-81.
- TIBUDD, MICHAEL: Mit der Lokomotive in die Zukunft. In: Joachim Käppner et al. (Hrsg.): München. Die Geschichte der Stadt. München 2008. S. 239-240.
- TIERSCHUTZVEREIN MÜNCHEN E. V. (Hrsg.): Festschrift. 150 Jahre Tierschutzverein München. 1842-1992. München 1992.
- UEKÖTTER, FRANK: Consigning Environmentalism to History? Remarks on the Place of the environmental Movement in modern History. München 2011.
- DERS.: Umweltgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert. München 2007.
- VOLKERT, WILHELM: Die politische Entwicklung von 1848 bis zur Reichsgründung 1871. In: Alois Schmid (Hrsg.): Handbuch der

Bayerischen Geschichte. 4. Bd. Das neue Bayern von 1800 bis zur Gegenwart. 1. Teilbd. Staat und Politik. 2., völlig neu bearb. Aufl. München 2003. S. 237-317.

- DERS. (Hrsg.): Handbuch der bayerischen Ämter, Gemeinden und Gerichte. 1799-1980. München 1983.
- WILHELM, HERMANN: „Die Trambahn ist für jeden da!“ Münchner Alltagsgeschichten im Spiegel der „Tram“. Ein literarisches Münchner Trambahnbuch mit fünfzig Trambahngeschichten von 1876 bis 1970. München 2001.
- WINIWARTER, VERENA/KNOLL, MARTIN: Umweltgeschichte. Eine Einführung. Köln 2007.
- ZELINGER, AMIR: Erinnerungsort "Tierquälerei". URL: <http://www.umweltunderinnerung.de/index.php/kapitelseiten/geschuetzte-natur/53-tierquaelerei>, eingesehen am 13.11.2013.
- ZERBACK, RALF: Unter Kuratel des Staates – Die Stadt zwischen dem Gemeindeedikt von 1818 und der Gemeindeordnung von 1869. In: Richard Bauer (Hrsg.): Die Geschichte der Stadt München. München 1992. S. 274-306.
- ZERBEL, MIRIAM: Tierschutz und Antivivisektion. In: Diethart Kerbs/Jürgen Reulecke (Hrsg.): Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880-1933. Wuppertal 1998. S. 35-46.
- DIES.: Tierschutz im Kaiserreich. Ein Beitrag zur Geschichte des Vereinswesens. Frankfurt 1993.
- ZIMMERMANN, CLEMENS/REULECKE, JÜRGEN: Einleitung. In: Dies. (Hrsg.): Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900. Basel et al. 1999. S. 7-20.

### Internetadressen

- <http://www.ub.uni-heidelberg.de/helios/fachinfo/www/kunst/digilit/artjournals/jugend.html>, eingesehen am 2. Februar 2014.



- <http://www.ub.uni-heidelberg.de/helios/fachinfo/www/kunst/digilit/fliegendeblaetter.html>, eingesehen am 2. Februar 2014.
- <http://www.gutowski.de/katalog-37/PDFs/Lose-751-781.pdf>, eingesehen am 20. Februar 2014.
- <http://www.hwph.de/historische-wertpapiere/losnr-auktnr-pa17-380.html>, eingesehen am 20. Februar 2014.

## **8. Abkürzungsverzeichnis**

FMTM e.V.: Freunde des Münchner Trambahnmuseums e.V.

HAS: Human-Animal-Studies

MNN: Münchner Neueste Nachrichten

MTSV: Münchner Tierschutz Verein

StadtAMü: Stadtarchiv München

## **9. Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Marienplatz 1865	30
Abbildung 2: Marienplatz 1895	31
Abbildung 3: "Tramway-Studien"	47
Abbildung 4: Das Tramnetz im Jahr 1883/84	52
Abbildung 5: Trambahnpferde auf dem Balkon des Direktionsgebäudes	63
Abbildung 6: "Ambition"	66

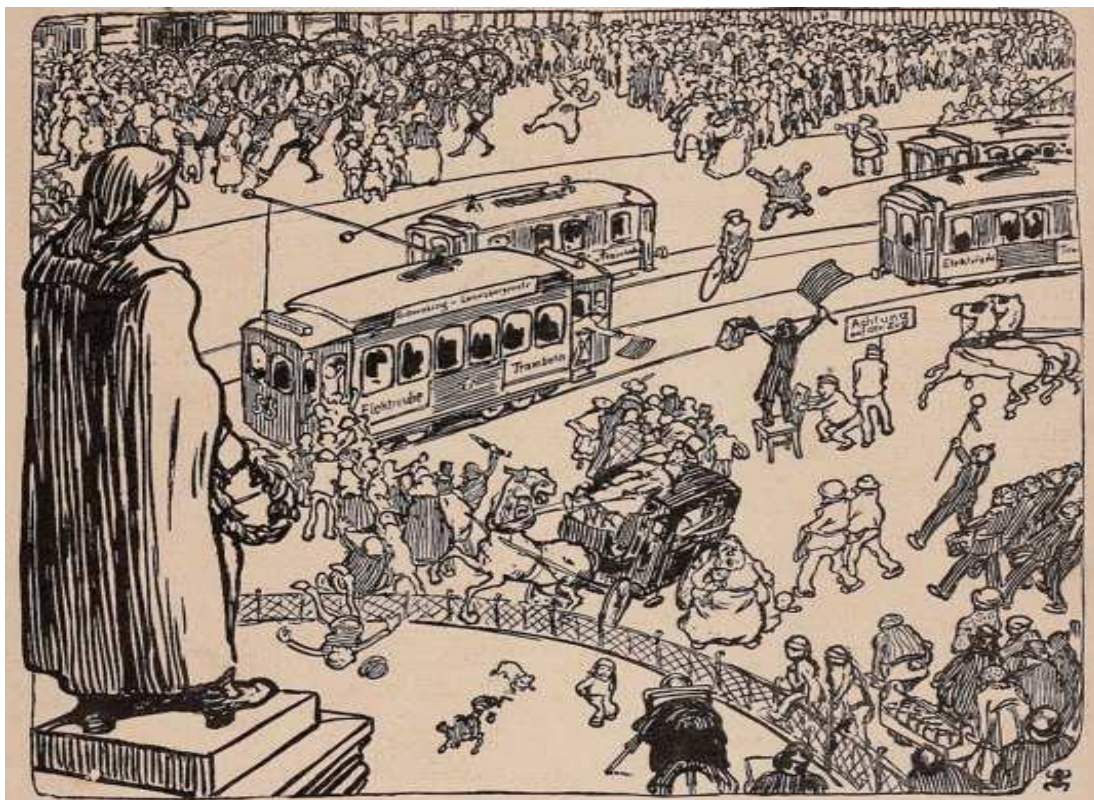
## 10. Anhang

Aus den „Tramway-Studien“ über einen Zusammenstoß der Pferdebahn mit einem Bierwagen und dessen Kaltblutpferd:



369

Die „Jugend“ kommentierte die elektrischen Bahnen als Verkehrschaos am Schillermonument:



370

<sup>369</sup> „Tramway-Studien.“ In: Fliegende Blätter 68 (1878). S. 190.

<sup>370</sup> Jugend 11 (1900). S. 196.

Stolz präsentieren Kutscher ihre sehr gepflegten Trambahnpferde:



371

Zum „Begräbnis der Pferdebahn“ veröffentlichte Postkarte:



372

<sup>371</sup> FMTM e.V. Archiv: Ordner 1 „Direktion“.

<sup>372</sup> FMTM e.V. Archiv: Ordner 31 „Verschiedenes III“.



Zusammenstellung des gesamten Trambahnpferdebestandes aus dem Jahr 1889/90:

Tabelle des Pferdebestandes nach Jahren ausgeschieden:									
	76/77-82/83	83/84	84/85	85/86	86/87	87/88	88/89	89/90	Bestand am 1. Juli 1890
Übernommen aus den Anschaffungen des Geschäftsjahres	1876/77-82/83	304	270	222	174	142	117	86	59
	1883/84		45	42	39	35	33	25	20
	1884/85			52	48	41	36	34	31
	1885/86				46	39	32	27	26
	1886/87					56	48	45	44
	1887/88						149	139	132
	1888/89							79	76
	1889/90								122
Neu angekauft . . . . .	526	47	55	48	59	152	81	129	
Zusammen . . . . .	526	351	370	364	366	465	496	562	
Abgang . . . . .	222	36	54	57	55	50	63	52	
Bestand am 30. Juni . . . . .	304	315	316	307	313	415	433	510	510

373

Zusammenstellung der „Pferdekrankentage“ im Geschäftsjahr 1889/90:

Zusammenstellung der Pferdekrankentage nach Monaten vom 1. Juli 1889 bis incl. 30. Juni 1890. (8. Geschäftsjahr.)				
Monat	Jahr	Anzahl im Monat	Monatliche Durch- schnitts-Zahl	Bemerkungen
Juli . . . . .	1889	278	9	9 Pferde in Haritsch (Arbeitspferde).
August . . . . .	"	291	9	
September . . . . .	"	247	8	
October . . . . .	"	425	14	
November . . . . .	"	508	17	
December . . . . .	"	580	19	
Januar . . . . .	1890	572	18	
Februar . . . . .	"	459	16	
März . . . . .	"	395	13	
April . . . . .	"	204	7	
Mai . . . . .	"	183	6	
Juni . . . . .	"	120	4	
		4262		

Bei 4262 Pferdekrankentagen entfallen auf 1 Tag 12 Pferde.  
9 Arbeitspferde entziffern für das verflossene Jahr 3285 Pferdetage.

374

<sup>373</sup> FMTM e.V. Archiv: Geschäfts-Bericht für das Jahr 1889/90. Anhang.

<sup>374</sup> Ebd.

## Bericht über kranke Trambahnpferde im Geschäftsjahr 1889/90:

Krankenbericht.	
Der Gesundheitsstand war in diesem Geschäftsjahre der gleich gute wie im vergangenen Jahre.	verhältnissmässig kurzer Zeit seinen vollen Dienst wieder aufnehmen.
Bei Beginn des Winters hatten die Remonten der letzten Zugänge ziemlich stark mit Rotlauf und Mauke zu leiden.	Sämmtliche Pferde in allen Depôts wurden in jedem Monat zur Visitation vorgeführt.
Im Monat Oktober traten einige Fälle von Lungenentzündungen auf, die sich bis Dezember immer mehrten; im Januar aber verschwanden diese Erscheinungen wieder, um mit Monat März gänzlich zu erlöschen.	Durch Tod verloren wir:
Ganz auffallend war heuer das öftere Wiederkehren der Hämoglobinämie, der sog. schwarzen Harnwinde — eine Krankheit, die in unseren Beständen selten auftrat. Diesem höchstgefährlichen Uebel erlagen einige Patienten.	A. Nr. 806 an Darmverschlingung,
Die äusserlichen Krankheiten waren nur im Dienste der Trambahn häufig vorkommende: Sohlenquetschungen, Entzündung der Weichtheile des Hufes, Krongelenks-Beugesehenentzündungen, Spat, Hüftlähme.	» » 951 » Gehirnentzündung,
Eine normännische Stute wurde wegen Bildung einer Hornsäule nach Guttenäcker'scher Methode mit grossem Erfolge operirt und konnte das Pferd nach	» » 22 » brandiger Mauke,
	» » 992 » Lungen-, Brustfellentzündung,
	» » 59 » Lungenentzündung,
	» » 909 » Hämoglobinämie (schwarze Harnwinde),
	» » 994 » Hämoglobinämie (schwarze Harnwinde),
	» » 31 » Hämoglobinämie (schwarze Harnwinde).
	An den Pferdeschlächter wurde verkauft:
	A. Nr. 961 wegen Bruch des hinteren rechten Schienbeines,
	» » 881 wegen Lähmung des Hintertheils.

375

2.000 Mark Actie der „Münchener Trambahn-Actien-Gesellschaft“ mit Stempel über Abschlags-Quote von 157%:



376

<sup>375</sup> Ebd.

<sup>376</sup> <http://www.hwph.de/historische-wertpapiere/losnr-auktnr-pa17-380.html>, eingesehen am 20. Februar 2014.

400 Mark Actie der „Münchener Trambahn-Actien-Gesellschaft“ mit Stempel über Abschlagsquote von 157%:



377

Die Pferde der Verkehrsgesellschaft vor dem Turmwagen für Oberleitungsreparaturen im Jahr 1950:



378

<sup>377</sup> <http://www.gutowski.de/katalog-37/PDFs/Lose-751-781.pdf>, eingesehen am 20. Februar 2014.

<sup>378</sup> FMTM e.V. Archiv: Ordner 36 „Spezial-Wagen“.