



Personen-Suchergebnisse: Hildebrand

13. Mai 1747 – Der Grundstein für das Palais Toerring-Jettenbach wird gelegt

München-Graggenau * Der Grundstein für das Palais Toerring-Jettenbach in der heutigen Residenzstraße 2 wird gelegt. Der Rokoko-Adelspalast entsteht in den Jahren von 1747 bis 1756 auf den Grundflächen einer ganzen Reihe von Häusern. Bauherr ist der 65-jährige Graf Ignaz Felix Joseph von Toerring-Jettenbach, der während seiner Auslandsaufenthalte die fremden Höfe und Adelspaläste begutachtet und so ganz nebenbei mit den bekanntesten Architekten Kontakt aufnehmen kann. Inzwischen liegen elf verschiedene Pläne für ein prächtiges Stadtpalais in seinem Schubladen, gezeichnet von dem Wiener Hofbaumeister Joann Lukas von Hildebrandt, dem französischen Adelsarchitekten Bottrand, dem Münchner Hofbaumeister François Cuvillies und den Gebrüdern Johann Baptist und Ignaz Anton Gunetzhainer. Der Graf nimmt schon während der Planungsphase und auch bei der Bauausführung regen Anteil und lässt sich selbst jede kleinste Kleinigkeit zur Genehmigung vorlegen.

1887 – Gründung der Zeitschrift Radfahr-Humor und Radfahr-Chronik

München * Der aus München stammende Kaufmann Heinrich Hildebrand ist in der Zweiradbranche tätig und gründet die sehr erfolgreiche Zeitschrift Radfahr-Humor und Radfahr-Chronik. Als Chefredakteur kann er ein beachtliches Vermögen anhäufen, das er zum größten Teil für seinen Traum eines Motor-Zweirades reinvestiert.

1889 – Ein Zweirad mit Dampfmotor wird entwickelt

München * Die Brüder Heinrich und Wilhelm Hildebrand beginnen mit der Konstruktion eines Zweirades mit Dampfmotor, nachdem Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach mit ihrem kleinen und schnell laufenden Benzinmotor in der 1880er-Jahren die Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Velocipedes zum Motorzweirad geschaffen hatten. Zur Verwirklichung ihres Dampf-Krafttrades wenden sich die Brüder Hildebrand an zahlreiche Fahrrad- und Motorfirmen, die ihr Projekt - eine Dampfmaschine mit Kessel, Wasser- und Kohlevorrat - allerdings immer wieder ablehnen. Wilhelm steigt schließlich aus Frust aus dem Projekt aus, doch Heinrich Hildebrand kann den Ingenieur Alois Wolfmüller gewinnen und mit ihm Zweiräder mit einem wassergekühlten Zweizylinder- Viertaktmotor ausstatten. Das ist der Durchbruch.



1893 – Alois Wolfmüller beschäftigt sich intensiv mit den Motorproblemen

Landsberg * Alois Wolfmüller beschäftigt sich in seiner Geburtsstadt Landsberg intensiv mit den Motorproblemen. Beim Lesen der Zeitschrift Radfahr-Humor und Radfahr-Chronik wird der Ingenieur auf den Münchner Chefredakteur und Sportjournalisten, aufmerksam. Es kommt zu einer geschäftlichen Vereinbarung zwischen Alois Wolfmüller und Heinrich Hildebrand. Unter Mithilfe seines Jugendfreundes aus Landsberg, des Ingenieurs Hans Geisenhof, entstehen die ersten Modelle. Die Tüftler mieten dafür den Stadel des Unterzethmayrhofes in der Münchner Straße 133 in Unterföhring an und bringen dort den neuartigen Motor zum Laufen. Doch bei den ersten Fahrversuchen „zeigte das Vehikel eine Neigung zum Krebsgang“, wie es Alois Wolfmüller ausdrückt. Das heißt, dass das Gefährt rückwärts läuft. Als er wenige Tage später vorwärts lief, ist die Beschleunigung so groß, dass der Motor abgestellt werden muss und danach einfach nicht mehr anspringen will. Die Zündung ist eines der noch nicht gelösten Probleme. Die Polizei untersagt zeitweise alle Fahrversuche, da wegen „der großen Schnelligkeit die Leute auf dem Trottoir (...) einen Nervenschock bekommen“ könnten. Alois Wolfmüllers Ansuchen, sein Motorrad auf dem Hauptplatz in Landsberg erproben und vorführen zu dürfen, wird abgelehnt, da man alles absperren und sämtliche Vierbeiner, vor allem Pferde und Kühe, aus der Stadt verbannen müsste, da keines dieser Tiere je ein mit einem Verbrennungsmotor angetriebenes Fahrzeug gehört, gerochen oder gesehen habe. Nachdem das Motorrad seine erste Einhundert-Kilometer-Strecke bestanden hat, reichen die Konstrukteure das Patent für ihr Zweirad mit Petroleum- oder Benzinmotorbetrieb ein.

20. Januar 1894 – Die Patentschrift für ein Motorrad

München * Das Reichspatent 78553 tritt in Kraft. In der Patentschrift wird erstmals das Wort Motorrad gebraucht. Der Patent-Mitinhaber Hans Geisenhof wird finanziell abgefunden. Nachdem die Versuche, das Patent zu verkaufen erfolglos bleiben, entschließen sich Heinrich Hildebrand und Alois Wolfmüller zur Eigenproduktion der Motorräder.

März 1894 – Die Motor-Fahrrad-Fabrik Hildebrand & Wolfmüller wird gegründet

München-Isarvorstadt * Die Motor-Fahrrad-Fabrik Hildebrand & Wolfmüller wird gegründet. In der Colosseumstraße 1 in München richten sie ihre erste Werkstätte ein.



Juni 1894 – Die Firma Hildebrand & Wolfmüller mietet eine Werkstatt für 150 Arbeiter

München * Die Firma Hildebrand & Wolfmüller mietet eine Werkstatt für 150 Arbeiter.

1895 – Das Wohn- und Atelierhaus für Adolf von Hildebrand wird gebaut

München-Bogenhausen * Bis 1898 entsteht das Wohn- und Atelierhaus für Adolf von Hildebrand in der Maria-Theresia-Straße 23.

1. März 1895 – Die Firma Hildebrand & Wolfmüller hat 850 Beschäftigte

München * Der Briefkopf der Firma Hildebrand & Wolfmüller weist folgende Fabrikationslokalitäten auf: Colosseumstraße 1, Müllerstraße 44, Müllerstraße 48, Baumstraße 4a und Zenettistraße 11. Im Frühjahr 1895 sind bereits 850 Beschäftigte in den über die Stadt verteilten Betrieben tätig. Die Zahl der Arbeiter steigt bis zum Konkurs der Firma noch auf 1.200 Arbeiter an.

12. Juni 1895 – Der Wittelsbacher Brunnen am Lenbachplatz wird eingeweiht

München-Maxvorstadt * Der vom Bildhauer Adolf von Hildebrand entworfene Wittelsbacher Brunnen am Lenbachplatz wird eingeweiht.

2. November 1895 – Das Konkursverfahren gegen die Firma Hildebrand & Wolfmüller beginnt

München * Das Konkursverfahren vor dem Königlichen Amtsgericht München I gegen die Firma Hildebrand & Wolfmüller wird eröffnet. Wie viele Motorräder wirklich produziert worden sind, lässt sich nicht mehr bestimmen; es waren aber kaum mehr als einhundert. Was war geschehen und warum wurde der kometenartige Aufstieg der Firma so jäh wieder beendet? Denn immerhin erreichte das Auftragsvolumen nur wenige Wochen nach der Firmengründung zwei Millionen Reichsmark, was die Unternehmer in die Lage versetzte, ihre Motorräder für einen Stückpreis von 650 Mark an die Händler abzugeben. Alois Wolfmüller und Heinrich Hildebrand wagten sich zu früh an die Öffentlichkeit. Der Konstrukteur musste sich - wie sein Geldgeber - um die Produktion kümmern, und fand schon deshalb keine Zeit, sich um die Verbesserung seiner sonst so fortschrittlichen Erfindung zu kümmern. Das Grundproblem des Hildebrand &



Wolfmüller-Motorrades war die ungenügende Funktion der Zündung. Das Anlassen der H&W-Maschine - ohne Kickstarter und ohne Batterie - war laut der Beschreibung für das Motorrad für einen Geübten in drei bis fünf Minuten zu bewerkstelligen. Heute wissen wir allerdings, dass der Vorwärm-Mechanismus - ähnlich wie bei Dieselfahrzeugen - viel Fingerspitzengefühl erforderte und sicherlich 13 bis 15 Minuten dauerte - oder gar nicht gelang. Die Unzufriedenheit der Kunden war also vorhersehbar und der Konkurs der Münchener Firma damit unabwendbar. Auch sonst war man bei diesem Pionierstück der Motorrad-Geschichte noch von vielen heute üblichen Lösungen weit entfernt. Beim Betrachten des H&W-Motorrades fällt sofort der an ein Lokomotivengestänge erinnernde Antrieb auf. Über zwei lange Pleuelstangen wurde die Kraft der beiden Kolben - wie bei einer Dampfmaschine - direkt auf das Hinterrad des H&W-Motorrades übertragen. Der gravierende Unterschied lag im Antrieb, der bei dem Motorrad über einen Benzinmotor erfolgte. Da bei einem Benzinmotor die Kraft durch die Explosion eines Gasgemisches erfolgt, war ohne Kupplung und Getriebe ein gefühlvolles und ruckfreies Anfahren überhaupt nicht möglich. Die mit einem für heutige Verhältnisse außergewöhnlich hohen Hubraum von 1.530 cm³ ausgestattete Maschine wurde bei jeder Zündung um 1½ Meter nach vorne „geworfen“. Um den Vorwärtsdrang dieses Hubraumriesen etwas geschmeidiger zu gestalten, kamen zwei starke Gummibänder zum Einsatz, die beidseitig am Motorrad angebracht wurden, einen Teil der Energie speicherten und diese dann während der Rückhubphase des Kolbens abgaben. Um mit dem H&W-Motorrad überhaupt in Fahrt zu kommen, musste der Fahrer - auf dem Sattel sitzend - beidseitig mit den Beinen so lange anschieben, bis der 2,5-PS-Motor seine Arbeit aufnahm, um in den Stillstand zu kommen, der Motor sogar „abgewürgt“ werden. Die einzige Bremse des Fahrzeugs bestand aus zwei Holzklötzen, die direkt auf die Lauffläche drückten. Dennoch konnte mit dem Motorrad eine Geschwindigkeit von dreißig bis vierzig Kilometern in der Stunde erreicht werden. Sonderanfertigungen brachten es sogar auf neunzig Stundenkilometern. Aus dieser - bei Weitem nicht vollständigen - Funktionsbeschreibung geht eindeutig hervor, dass die richtige Bedienung des Hildebrand & Wolfmüller-Motorrades durch einen Laien kaum zu bewerkstelligen war. Und genau das war auch der Grund, weshalb die H&W als Serien-Motorrad nicht erfolgreich war.

1904 – Adolf von Hildebrand entwirft den Neubau der Preußischen Gesandtschaft

München-Lehel * Adolf von Hildebrand entwirft im Auftrag des Preußischen Gesandten Friedrich Graf von Pourtalès den Plan für einen Neubau der der Preußischen Gesandtschaft und der Schack-Galerie genügend Platz bietet.



23. Mai 1927 – Dieter Hildebrandt kommt in Bunzlau (Schlesien) zur Welt

Bunzlau * Dieter Hildebrandt kommt in Bunzlau (Schlesien) zur Welt.

1950 – Dieter Hildebrandt studiert München

München-Maxvorstadt * Dieter Hildebrandt kommt nach München, um hier an der „Ludwigs-Maximilian-Universität“ Literatur- und Theaterwissenschaften sowie Kunstgeschichte zu studieren.

1953 – Dieter Hildebrandt legt am „Residenztheater“ die Prüfung ab

München-Graggenau * Dieter Hildebrandt legt am Münchner „Residenztheater“ die Prüfung der Schauspieler-Genossenschaft ab.

1955 – Dieter Hildebrandt gründet das Kabarett „Die Namenlosen“

München * Dieter Hildebrandt bricht seine Arbeiten an der Dissertation zur Erlangung des Dokortitels ohne Abschluss ab. Dafür gründet er das Kabarett „Die Namenlosen“ und hat damit erste Erfolge.

1956 – Dieter Hildebrandt gründet die „Münchner Lach- und Schießgesellschaft“

München-Schwabing * Dieter Hildebrandt gründet gemeinsam mit Sammy Drechsel die „Münchner Lach- und Schießgesellschaft“. Das erste Programm trägt den Titel „Denn sie müssen nicht, was sie tun“. Ihm folgen noch weitere 19.

31. Dezember 1963 – „Schimpf vor zwölf“

München-Schwabing * Zwischen 1963 und 1971 tritt Dieter Hildebrandt mit der Münchner Lach- und Schießgesellschaft im zweijährigen Abstand mit „Schimpf vor zwölf“ live im Silvesterprogramm der ARD auf. Das macht die Kabarettisten-Gruppe einer breiten Öffentlichkeit bekannt.



1964 – Hildebrandts Drehbuch zu „Doktor Murkes gesammeltes Schweigen“

München * Dieter Hildebrandt schreibt das Drehbuch zum Film „Doktor Murkes gesammeltes Schweigen“ nach einer Erzählung von Heinrich Böll. Hildebrandt spielt darin auch die Hauptrolle.

1972 – Die „Münchner Lach- und Schießgesellschaft“ löst sich als Ensemble auf

München-Schwabing * Die „Münchner Lach- und Schießgesellschaft“ löst sich als Ensemble auf.

26. August 1973 – Start der Satiresendung „Notizen aus der Provinz“

München * Start der Satiresendung „Notizen aus der Provinz“ im ZDF mit Dieter Hildebrandt.

1974 – Dieter Hildebrandt tritt gemeinsam mit Werner Schneyder auf

München * Dieter Hildebrandt tritt gemeinsam mit Werner Schneyder auf.

1976 – Die „Münchner Lach- und Schießgesellschaft“ wird wieder gegründet

München-Schwabing * Die „Münchner Lach- und Schießgesellschaft“ wird wieder gegründet und tritt in wechselnden Besetzungen auf.

22. November 1979 – 66 Folgen von Dieter Hildebrandts „Notizen aus der Provinz“ im ZDF

München * Zwischen 1973 und 1979 werden im ZDF 66 Folgen von Dieter Hildebrandts „Notizen aus der Provinz“ ausgestrahlt.

12. Juni 1980 – Dieter Hildebrandts Satiresendung „Der Scheibenwischer“ startet

Berlin * Im Jahr der Bundestagswahl verordnet der ZDF-Programmdirektor Dieter Stolte dem Dieter-Hildebrandt-Magazin Notizen aus der Provinz eine „Denkpause“. Das führt zum Wechsel Hildebrandts zur ARD. Im Sender Freies Berlin - SFB startet Dieter Hildebrandt die



Satiresendung „Der Scheibenwischer“.

20. Januar 1982 – Strauß bezeichnet „Scheibenwischer“ als politische Giftmischerei

München * Während sich Dieter Hildebrandt in seiner Satiresendung „Scheibenwischer“ über den Rhein-Main-Donau-Kanal lustig macht, geifert Franz Josef Strauß von „politischer Giftmischerei“.

1983 – Gerhard Polt und Dieter Hildebrandt spielen in „Kehraus“

München * Dieter Hildebrandt übernimmt im Gerhard-Polt-Film „Kehraus“ eine Schauspielrolle.

1986 – Die TV-Serie „Kir Royal“ mit Franz Xaver Kroetz und Dieter Hildebrandt

München * Dieter Hildebrandt spielt in Helmut Dietls TV-Serie „Kir Royal“ an der Seite von Franz Xaver Kroetz den schmierigen Klatschfotografen Herbie Fried.

22. Mai 1986 – Der Bayerische Rundfunk blendet den „Scheibenwischer“ aus

München * Nur wenige Tage nach den schweren Pflingstausschreitungen in Wackersdorf verweigert der Bayerische Rundfunk die Ausstrahlung einer atomkritischen Ausgabe der ARD-Kabarettssendung „Scheibenwischer“. Die Sendung unter der Leitung von Dieter Hildebrandt reagiert auf die Reaktorkatastrophe von Tschernobyl und setzt sich satirisch mit Kernenergie, radioaktiver Belastung und der Informationspolitik der Behörden auseinander. Besondere Kritik der BR-Führung richtet sich gegen den von Lisa Fitz vorgetragenen Sketch „Der verstrahlte Großvater“. BR-Fernsehdirektor Helmut Oeller fordert zunächst vergeblich, die Ausgabe im gesamten ARD-Programm abzusetzen. Nachdem sich die übrigen Rundfunkanstalten weigern, koppelt der Bayerische Rundfunk sein Fernsehprogramm für die gesamte Dauer der Sendung aus dem ARD-Gemeinschaftsprogramm aus. Die „Scheibenwischer“-Ausgabe ist deshalb in Bayern nicht zu sehen. Die Entscheidung löst heftige Proteste aus. Zahlreiche Zuschauer beschwerten sich telefonisch beim Sender; zeitweise sind die Leitungen überlastet. Videokopien der Sendung werden in Bayern verbreitet und bei öffentlichen Veranstaltungen vorgeführt. Medien, Künstler und Oppositionspolitiker bewerten das Vorgehen als Zensur und werfen dem Bayerischen Rundfunk politische Rücksichtnahme auf die atomkraftfreundliche Staatsregierung vor. Der BR weist diesen Vorwurf zurück und begründet die Nichtausstrahlung mit Inhalt und



Form der satirischen Beiträge. Der Vorgang verstärkt bei vielen WAA-Gegnern den Eindruck, dass nicht nur um ein Industrieprojekt, sondern auch um Meinungsfreiheit, unabhängige Berichterstattung und die demokratische Kontrolle staatlicher Entscheidungen gestritten wird.

10. Oktober 1987 – Letzte Großdemonstration gegen die WAA

Wackersdorf * Zwischen 20.000 und 25.000 Menschen versammeln sich auf dem Wackersdorfer Volksfestplatz zu einer Kundgebung gegen die Wiederaufarbeitungsanlage. Zu den Mitwirkenden gehört der Kabarettist Dieter Hildebrandt. Anschließend ziehen zahlreiche Demonstranten zum Baugelände. Es ist die letzte Großdemonstration mit mehreren Zehntausend Teilnehmern unmittelbar am WAA-Standort. Danach verlagert sich der Widerstand zunehmend auf kleinere, dezentrale und gewaltfreie Aktionen.

1988 – Polt - Schneeberger - Hildebrandt: „Man spricht deutsch“

München * Dieter Hildebrandt spielt an der Seite von Gerhard Polt und Gisela Schneeberger in dem Film „Man spricht deutsch“.

1992 – Dieter Hildebrandt erhält die Medaille „München leuchtet“ in Gold

München * Dieter Hildebrandt erhält die Medaille „München leuchtet“ in Gold.

2. Oktober 2003 – Dieter Hildebrandt ist letztmals Gastgeber im Scheibenwischer

München * Dieter Hildebrandt ist nach 145 Sendungen letztmals Gastgeber in der Satiresendung Scheibenwischer.

20. November 2013 – Dieter Hildebrandt stirbt in München

München * Der Kabarettist Dieter Hildebrandt stirbt in München.
