



## **Suchergebnisse: Fuhrpark**

### **18. Oktober 1848 – Plünderung und Verwüstung der Pschorrbrauerei**

München-Hackenviertel \* Die Aufständischen verwüsten Pschorrs Wirtshaus, die Brauerei und den Fuhrpark. Während aus geöffneten Fässern Freibier fließt, dringen kleinere Gruppen in die oberen Stockwerke ein und plündern die Privatwohnung des über München hinaus bekannten Brauers. Aus acht aufgerissenen Fenstern werfen sie Geschäftsbücher, Schmuck, Bilder und nahezu den gesamten biedermeierlichen Hausrat auf die Straße: eine Wiege, eine Standuhr, Tische, Stühle, ein Kanapee, einen Flügel, Bücher und Bettzeug. Auf der Straße kommt es zu Kämpfen um das Plündergut. Alles, was sich noch verwenden oder verkaufen lässt, wird fortgetragen. Etwa eine Stunde lang können die Plünderer nahezu ungehindert vorgehen. Auf der zeitgenössischen Darstellung ist die Familie Pschorr nicht zu sehen. Sie versteckt sich noch vor dem ersten Ansturm unter einer Treppe und entgeht so den Angreifern. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite, nahe dem Karlstor, steht währenddessen Leutnant Moritz Freyschlag mit 25 bewaffneten Liniensoldaten. Die Einheit greift nicht ein. Der Offizier erklärt später, es sei „kein anderweitiger Befehl vorhanden“ gewesen. Ähnlich zurückhaltend verhalten sich die fünf in München stationierten Linienregimenter sowie Tausende Angehörige der Bürgerwehr und der Freikorps. Auch sie erhalten nach eigener Aussage „keinerlei diesbezügliche Befehle“. Erst eine entschlossen vorrückende Einheit der Landwehr beendet die Plünderung. Dabei widersetzt sich ein Schuhmachergeselle gewaltsam dem Eingreifen der Soldaten. Ein Kopfschuss trifft ihn tödlich; er stirbt noch am Ort des Geschehens. Pschorr beziffert den entstandenen Schaden auf 23.000 Gulden. Nach einer groben Kaufkraftschätzung entspricht dies heute einem Betrag von mehr als einer halben Million Euro. Infolge der schweren Verwüstungen verliert die Pschorrbrauerei ihre führende Stellung unter den Münchner Brauereien.

### **9. Juni 1883 – Die erste Dampftrambahn Süddeutschlands fährt nach Nymphenburg**

München-Maxvorstadt - Nymphenburg \* Die erste Dampftrambahn Süddeutschlands fährt vom Stiglmaierplatz nach Nymphenburg. Die mit schwefelfreiem Koks beheizte Lok rast mit acht Stundenkilometern bis zur Notburgastraße und endete vor Hoch's Sommerkeller. Der Fuhrpark umfasste sieben Lokomotiven. An Sonn- und Feiertagen fährt die Dampftramway alle 15 Minuten.

### **5. Januar 1921 – Löwenbräu und Unionsbrauerei schließen sich zusammen**



München \* Die Aktionäre der Löwenbräu AG stimmen der Fusion mit der Unionsbrauerei rückwirkend zum 1. Oktober 1919 zu. Durch den Zusammenschluss entsteht eines der größten Brauereiunternehmen Münchens. Den Vorstandsvorsitz übernimmt Friedrich Ritter von Mildner, während Dr. Hermann Schüle in die operative Entwicklung des Unternehmens maßgeblich prägt. Joseph Schüle in wird Mitglied des Aufsichtsrats. Auslöser für die Fusion ist der weitgehende Verlust der von Löwenbräu aufgebauten Auslandsmärkte infolge des verlorenen Ersten Weltkriegs. Für Löwenbräu sind daher insbesondere die umfangreichen Immobilien und Gaststätten der Unionsbrauerei von großem Wert. Zum Besitz gehören mehr als 30 Wirtschaftsanwesen, mehrere Bauplätze, ein Torfwerk in Deining sowie zwei weitere Torfwerke in Gemeinschaft mit einer Münchner Brauerei. Darüber hinaus verfügt die Unionsbrauerei über drei Doppelsudwerke, moderne Mälzereien, eine umfangreiche Flaschenfüllerei und Eisfabrikation, fünf Dampfmaschinen mit rund 800 PS sowie vollständig elektrifizierte Betriebsanlagen. Zum Unternehmen gehören außerdem umfangreiche Lager- und Transporteinrichtungen, 34 Eisenbahnwagen und ein gut ausgestatteter Fuhrpark. Die Brauerei bringt damit erhebliche Produktions- und Logistikkapazitäten in das neue Unternehmen ein. Die Aktionäre der Löwenbräu AG stimmen der Fusion mit der Unionsbrauerei rückwirkend zum 1. Oktober 1919 zu. Durch den Zusammenschluss entsteht eines der größten Brauereiunternehmen Münchens. Den Vorsitz des Vorstands übernimmt offiziell Friedrich Ritter von Mildner, während Dr. Hermann Schüle in die operative Leitung des Unternehmens maßgeblich prägt.

---

### **April 1947 – Aus den „Müllkutschern“ werden „Kraftfahrer“**

München \* Der Münchner Stadtrat beschließt, einen Teil des Fuhrparks zu motorisieren. Die „Müllkutscher“ stellen ihre Peitsche in die Ecke; an ihre Stelle treten „Kraftfahrer“.

---