



Suchergebnisse: Isartorplatz

Januar 1792 – Den Ausbau des Torweges am Isartor angeordnet

München-Isarvorstadt * Sir Benjamin Thompson Reichsgraf von Rumford ordnet den Ausbau des Torweges am Isartor an. Rund hundert Meter östlich des Isartors – an der heutigen Einmündung von Rumford- und Thierschstraße – soll ein neuer Torplatz entstehen. Er ist als Verkehrsknotenpunkt geplant, zugleich aber auch als Ausweich- und Sammelplatz im Brandfall sowie als möglicher Marktplatz. Gerade dieser letzte Zweck darf jedoch nicht offen kommuniziert werden. In der Bevölkerung kursiert bereits das Gerücht, der wöchentliche Getreidemarkt könne vom Schranneplatz auf den im Bau befindlichen Karlsplatz (Stachus) verlegt werden. Dieses Gerücht sorgt sowohl unter den Bürgern als auch in der Gemeindevertretung für Unmut und offenen Protest. Schließlich wird das Projekt am 5. April 1792 wieder eingestellt.

5. April 1792 – Der Ausbau des Torweges am Isartor wird wieder eingestellt

München-Isarvorstadt * Das Projekt „Ausbau des Torweges am Isartor“ wird wieder eingestellt, nachdem sich weite Bevölkerungskreise gegen die Entfestigungsmaßnahmen ausgesprochen haben und der Ausbruch der Koalitionskriege gegen das revolutionäre Frankreich das Vorhaben in einem neuen Licht erscheinen lässt.

1804 – Der „Ausbau des Torweges am Isartor“ wird wieder aufgegriffen

München-Isarvorstadt * Das Projekt „Ausbau des Torweges am Isartor“ wird wieder aufgegriffen. Der Grund liegt in dem seit dem Ende des 18. Jahrhunderts zunehmenden Verkehr durch das Isartor. Sowohl München als auch die Gemeinden rechts der Isar sind enorm angewachsen. Dem entsprechend erhöht sich auch der tägliche Pendelverkehr. War die Ausfallstraße zu Rumfords Zeiten noch mit 28 Fuß [ca. 8,40 Meter] geplant worden, so fordert man jetzt eine Breite von 48 Fuß [ca. 14,40 Meter]. Die Regierung erhöht die Straßenbreite am 1. September 1807 sogar auf 100 Fuß.

17. Februar 1808 – Die Regierung genehmigt die Ausfallstraße übers Isartor



München-Lehel - München-Isarvorstadt * Die Regierung genehmigt die Ausführung der Ausfallstraße übers Isartor. Denn seit der Erhebung Bayerns zum Königreich, am 1. Januar 1806, stellt man andere Anforderungen an die Stadteinfahrt zur Königlichen Haupt- und Residenzstadt München. Bislang stand die Verbesserung der Verkehrsführung durch Erweiterung und Begradigung der alten Torstraße im Vordergrund. Jetzt aber ist eine breit ausgebaute Via Triumphalis das Ziel. Vom Isartor selbst ist noch wenig die Rede. Doch zu einer würdigen Stadtzufahrt gehört auch ein entsprechendes Stadtportal, das wie ein Triumphtor die Straße überspannen und von Ferne sichtbar sein soll. Dazu muss das Isartor umgestaltet werden. Der hohe Mittelturm soll abgetragen werden, seine mittelalterliche Gestalt aber noch erhalten bleiben. Die Entscheidung über die dringend erforderliche Erweiterung des Isartores unterbleibt aber noch. Das liegt auch daran, dass die Stadt nicht über die erforderlichen Geldmittel verfügt und auch die vom Staat zur Verfügung gestellten Gelder nicht abrufen kann. Damit ist die gesamte Neugestaltung des Gebiets um das Isartor erneut gescheitert. Dennoch steht das Schicksal des Isartores auch weiterhin im Mittelpunkt zahlreicher Diskussionen. Für viele Zeitgenossen ist jedoch das inzwischen zur Ruine verkommene Stadttor ein ärgerliches Verkehrshindernis, das den Eingang in die Hauptstadt des Königreichs Bayern verschandelt. Auch wenn das Bauwerk als romantische Staffage und Motiv vieler Gemälde und Zeichnungen einen gewissen Reiz ausübt;

November 1883 – Die Bedeutung des Isarquaies für München

München-Lehel * Ein Artikel in den „Münchner Neuesten Nachrichten“ befasst sich mit der Bedeutung des Isarquaies für München. Der Verfasser betont darin die städtebaulich „unvergleichlich günstige Lage des Mariannenplatzes“, der sogar als Bauplatz für den Justizpalast in Erwägung gezogen worden ist. Der evangelischen Kirchenverwaltung erscheint der Bauplatz als sehr teuer, weshalb sie noch das Gelände der „I. Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung“ am Isartorplatz ins Gespräch bringt. Die Lokalbaukommission schlägt ihrerseits noch Standorte auf der südlichen beziehungsweise nördlichen Kohleninsel vor. Schließlich einigt man sich doch auf den Mariannenplatz als Standort für die Lukaskirche. Das Gotteshaus sollte eigentlich die protestantische Kirche für den Münchner Osten werden, doch bereits 1889 wurde am Preysingplatz in Haidhausen die Johanneskirche als evangelische Notkirche erbaut. Nun haben die Protestanten auch ihren Sammelpunkt jenseits der Isar. Doch das war bestimmt kein Zufall, denn der Architekt beider Kirchen ist Albert Schmidt, der gleichzeitig - heute kaum vorstellbar - den acht Mitgliedern der protestantischen



Kirchenverwaltung in München angehörte. „Der soziale Status der protestantischen Gemeindemitglieder lag deutlich über dem Durchschnitt. Viele gehörten der geistigen und finanziellen Oberschicht an“, weshalb die Gruppierung sehr selbstbewusst auftrat, was im fundamental katholischen Bayern ganz bestimmt auch nötig war [und ist?].

27. Juli 1888 – Die I. Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung

München-Lehel * Die erste Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung wird eröffnet. Parallel dazu wird die Deutsch-Nationale Kunstgewerbe-Ausstellung am Isarquai abgehalten. Sie markiert einen bedeutenden Meilenstein in der Industrialisierung Bayerns und dauert bis zum 16. Oktober 1888. Die Ausstellung steht unter dem Protektorat des Prinzregenten Luitpold von Bayern und wird von der Staatsregierung, der Stadt und dem polytechnischen Verein auch in finanzieller Hinsicht unterstützt. Sie wird aus Anlass des 40-jährigen Bestehens des Allgemeinen Gewerbevereins im Rahmen des Allgemeinen Deutschen und Bayerischen Handwerkertages abgehalten und ist eine Ausstellung von Kraft- und Arbeitsmaschinen für den Handwerksbetrieb. Der Ausstellungsbau steht am Isartorplatz und erhebt sich dort „mehr gemüthlich als prunkend“. Er ist „dem schlichten Handwerksmann gleichend, welcher ein braves und gutes Herz in sich trägt“. Die Pläne zum Ausstellungsgebäude hat der Architekt Franz Brochier gefertigt. Beteiligt sind an der Maschinen-Messe 217 Aussteller, welche eine Bodenfläche von 1.664 Quadratmeter und eine Wandfläche von 113 Quadratmeter belegt haben. Präsentiert werden 67 Motoren mit einer Gesamtkraft von 184 Pferdestärken und zwar 20 Dampfmaschinen, 13 Wassermotoren, 31 Gasmotoren und 3 Petroleummotoren. Die Zahl der ausgestellten Arbeitsmaschinen beträgt 563 und umfasst alle Gewerbebranchen. Nach Bundesstaaten verteilten sich die Aussteller folgendermaßen: Aus Bayern kommen 90, aus Preußen und Sachsen jeweils 44, aus Baden elf, aus Württemberg 16, aus Rußland sechs, aus Hamburg zwei und aus Hessen, Braunschweig, Elsass-Lothringen und Bremen jeweils ein Aussteller. An Flächenraum nimmt am meisten Sachsen mit 368 Boden- und 68 Quadratmeter Wandfläche ein, während die Freie Stadt Hamburg sich mit lediglich einem qm Bodenfläche begnügt. Insgesamt werden 136 Aussteller mit Diplomen und Medaillen ausgezeichnet.

12. September 1888 – Das erste serienmäßig gebaute Benzinautomobil der Welt

München-Lehel * Ein herausragendes Ereignis bei der ersten Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung ist die öffentliche Vorführung des „Benz Patent-Motorwagens Modell 3“ durch Carl Benz. Dieses erste serienmäßig gebaute Benzinautomobil der Welt wird mit einer Goldmedaille prämiert.



16. September 1888 – Probefahrten mit Carl Benz' benzinbetriebenen Automobil

München-Lehel * Die Neuesten Nachrichten berichten: „In der Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung finden seit gestern mehrere kurze Probefahrten mit dem patentierten Motorwagen der Firma Benz & Co. in Mannheim statt. Der Wagen ist eine viersitzige komfortable Kalesche mit umlegbarem Regendach und ruht auf drei Rädern, deren vorderes durch eine äußerst einfache Vorrichtung, ähnlich wie bei den Tricycles, gesteuert werden kann. Hinter dem Rücksitz im Wagenkasten ist ein kleiner zierlich gearbeiteter Benzinmotor angebracht, der mit den Hinterrädern in Verbindung steht. Durch einen Druck auf einen unter der Steuervorrichtung angebrachten Hebel setzt sich der Wagen in Bewegung. Derselbe kann auf verhältnismäßig kleiner Fläche umkehren und sofort zum Stehen gebracht werden. Seine größte Fahrschnelligkeit ist die eines in scharfen Trabe fahrenden Fuhrwerkes.“

18. September 1888 – Die Jugend bestaunt den Benz-Motorwagen

München-Lehel * Die Neuesten Nachrichten schreibt über die erste Probefahrt des Benz Patent-Motorwagens Modell 3 in den Straßen der Stadt: „Das seltsame Fahrzeug wurde allgemein angestaunt und die liebe Jugend verfolgte es in dichten Scharen. Von nun ab finden täglich von 2 bis 4 Uhr Probefahrten in den Straßen statt.“

16. Oktober 1888 – Die erste Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung endet

München-Lehel * Die erste Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung endet. Spätestens jetzt hat die Industrialisierung auch die Zwei-Mann-Handwerksbetriebe in den Hinterhöfen der Stadt erobert. Ziel der Ausstellung war es, dem Kleingewerbe und den Handwerksbetrieben moderne Maschinen und Technologien näherzubringen. Das ist geglückt.
