



Suchergebnisse: Kilo

August 1095 – Papst Urban II. reist 3.000 Kilometer durch Frankreich

Frankreich * Zwischen August 1095 und September 1096 unternimmt der damals etwas über sechzig Jahre alte Papst Urban II. eine mehr als dreitausend Kilometer lange Reise durch Frankreich. Er wird dabei von einer Eskorte von Erzbischöfen und Bischöfen begleitet. Man nimmt an, dass die im Gefolge angeschlossenen Haushalte den Zug auf mehrere Kilometer anwachsen ließen. Die Reiseroute ist zuvor so festgelegt worden, dass das Eintreffen des Papstes in den Städten mit den Ehrentagen wichtiger Schutzpatrone zusammenfällt.

Juli 1158 – München hat noch keine Brücke

München * Es ist sehr unwahrscheinlich, dass im Jahr 1158 eine Brücke über die Isar führt. Gerade zur Gründungszeit Münchens gleicht das knapp zwei Kilometer breite Isarbett einer unfruchtbaren Kieswüste, die von Flussarmen und Rinnsalen durchflossen ist und die bei normalem Wasserstand weder für Reiter noch für Wagen ein Hindernis darstellen. Bei Hochwasser ist das Überqueren des Flusses allerdings sehr gefährlich, da sich nicht nur der Wasserstand, sondern auch die Fließgeschwindigkeit und damit die Erosionswirkung und Zerstörungskraft des Wassers um ein Vielfaches erhöht.

1171 – Die Karmeliter erhalten eine Ordensregel

Jerusalem * Nach der im Jahr 1171 vom Patriarchen Albert zu Jerusalem gegebenen Ordensregel müssen die Karmeliter in abgewandten Zellen leben, sich abwechselnd bei Tag und in der Nacht mit Handarbeiten und Gebet beschäftigen, dürfen nichts Eigenes besitzen, niemals Fleisch essen und haben zu bestimmten Stunden gänzlich zu schweigen. Der Orden der Brüder der Seligen Jungfrau Maria vom Berge Karmel ist - neben den Franziskanern, Dominikanern und den Augustiner-Eremiten - einer der vier großen Bettelorden der katholischen Kirche. Die Bezeichnung Karmelit leitet sich von Karmel, einer rund fünfzig Kilometer langen, aus dem Meer auf eine Höhe von bis zu 552 Metern aufragende Gebirgskette in Palästina, ab. Karmel bedeutet Baumgarten und bezieht sich auf den vorhandenen Wasserreichtum, der einen fruchtbaren Bergwald entstehen ließ. In den zahlreichen Klüften und Höhlen des Bergmassivs siedelten sich bereits im Altertum Propheten an. Nach der Eroberung Palästinas



durch die Kreuzritter ließen sich auf den heiligen Bergen Einsiedler und Mönche nieder, um hier - nach dem Ideal weltabgewandter Askese und in strengster Armut - zu leben.

1318 – Das Speditionswesen ist durch die Rott organisiert

Mittenwald * Das Speditionswesen ist in Mittenwald durch den Verein der bürgerlichen Fuhrleute, der sogenannten Rott, organisiert. Die „Strata inferior“, die Untere Straße, die über den Brenner durch die Grafschaft Werdenfels führt, ist eine der Haupttransitstrecken. Zahlreiche Ortschaften entlang dieses Verkehrsweges verdanken ihren Aufschwung diesem spätmittelalterlichen Handel und Verkehr. Neben den Städten Bozen, Meran, Innsbruck oder Schongau, sind dies in der Grafschaft Werdenfels Mittenwald und Partenkirchen. Für diesen Handel bildet sich ein Frachtwesen heraus, das unter dem Namen Rottfuhrwesen bekannt ist. Und so ist die Rott organisiert: An der Handelsstraße werden in Tagesabständen [20 bis 30 Kilometer] Rottstationen [= Niederlagen] errichtet. Den Rottfuhrleuten dieser Stationen steht das alleinige und ausschließliche Recht zu, Rottgüter gegen Niederlagegeld und Fuhrlohn von ihrer Station zur nächsten zu befördern. Außerdem wird bereits von einem regen Floßverkehr auf der ab Mittenwald floßbaren Isar berichtet.

10. September 1319 – Die Grafschaft auf dem Yserrain entsteht

München - Freising * König Ludwig IV. der Baier verkauft um 100 Mark Silber, was dem Wert von 24.000 Pfennigen entspricht, die Herrschaft über die Orte Ismaning, Niederföhring (heute Unterföhring), Oberföhring, Engelschalking und Daglfing an das Hochstift Freising. Die Freisinger Bischöfe sind in diesem Gebiet schon begütert, weshalb es sich bei diesem Vertrag nicht um den Verkauf von Grundbesitz handelt, sondern um die Übertragung der juristischen Macht über ein Gebiet. Die Besitzverhältnisse der anderen Eigentümer bleiben durch diese Abkommen vollkommen unberührt. Fürstbischof Konrad III. der Sendlinger von Freising wird damit auf diesem 30 Kilometer langen und fünf Kilometer breiten Gebiet den Gerichtsban übertragen bekommen. Er ist damit der erste Landesherr der aus diesen Orten gebildeten Grafschaft auf dem Yserrain, der späteren Grafschaft Ismaning. Ohne die Übertragung der hohen Gerichtsbarkeit „mit Stock und Galgen“ hätte der Bischof den Galgen nicht aufrichten, niemanden im Gefängnis festhalten, noch dazu wegen Diebstahl, Brandstiftung, Notzucht, Totschlag oder Körperverletzung aburteilen können. Mit der Übertragung des Gerichtsbanns kann der Bischof nun nicht nur über Leben und Tod urteilen, sondern er besitzt damit auch die Regierungsgewalt.



2. April 1553 – Das berühmte Bier aus Einbeck kommt in München an

München * Die Lieferung mit dem berühmten Bier aus Einbeck kommt in München an. Sie ist seit dem 2. März auf 600 Kilometer lange Wegstrecke. Als Spediteure fungieren Nürnberger Handelshäuser, die damit gutes Geld verdienen. Die lange Reise des Edelstoffes aus dem protestantischen Norden ändert nichts an der dunklen Farbe des Bieres; auch der kräftige Geschmack bleibt erhalten und selbst die nicht geringen Alkoholprozentage kommen unverändert in München an. Doch eines hat sich während der langen Reise massiv verändert: der Preis. Das Bier verteuert sich durch die weiteren Belastungen an Zehrung für die Mannschaft und die Pferde sowie durch die Zölle und Mauten auf etwa das Dreifache.

1554 – Philipp Apian soll das Herzogtum Baiern kartographisch erfassen

Ingolstadt * Herzog Albrecht V. erteilt Philipp Apian den Auftrag, das Herzogtum Bayern kartographisch zu erfassen. Der Herzog gefällt sich als Förderer der Wissenschaft, weshalb er seinen Ingolstädter Studienkollegen mit diesem Mammutprojekt betraut. Die Karten sollen die 1526 bis 1533 entstandene Bairische Chronik des Johannes Aventinus ergänzen. „Sechs oder schier sieben Summer“, von 1554 bis 1561, reitet Philipp Apian mit seinem Bruder Timotheus und einem Vermessungsgehilfen Ober- und Niederbayern, die Oberpfalz, das Erzbistum und Hochstift Salzburg und das Bistum Eichstätt und führt Landvermessungen durch. Das zu bearbeitende Gebiet umfasst rund 50.000 Quadratkilometer.

Februar 1559 – Johann Tserclaes Graf von Tilly wird geboren

Schloss Tilly * Johann Tserclaes Graf von Tilly wird in Brüssel oder in dem 35 Kilometer südlich der Hauptstadt gelegenen Schloss Tilly geboren.

1565 – Markt Schwaben statt Bogenhausen

Bogenhausen - Markt Schwaben * Die Georgskirche in Bogenhausen ist lange Zeit im Gespräch für die Abgabe des sogenannten Laienkelchs. Doch nun liegt sie Herzog Albrecht V. zu nahe an der Residenzstadt, weshalb die Kommunion in beiderlei Gestalt nur im über zwanzig Kilometer entfernten Ort Markt Schwaben gestattet wird.

August 1619 – Die älteste Pipeline der Welt geht in Betrieb



Reichenhall - Traunstein * Die Soleleitung von Reichenhall zur neuen Saline in Traunstein wird in Betrieb genommen. Sie ist eine technische Meisterleistung. Die Sole fließt von Reichenhall durch eine hölzerne Leitung nach Traunstein. Dabei muss sie auf ihren 32 Kilometern einen Höhenunterschied von 260 Metern überwinden. Hofbaumeister Hans Reiffenstuel und sein Sohn Simon haben dazu ein System von sieben Pumpstationen entwickelt. Im österreichischen Salzkammergut gibt es zwar eine noch ältere Soleleitung. Diese folgt aber nur dem natürlichen Gefälle. Deshalb wird die bayerische Soleleitung als die älteste Pipeline der Welt bezeichnet.

17. September 1631 – Bei Breitenfeld werden die Kaiserlichen vernichtend geschlagen

Breitenfeld * In der Schlacht bei Breitenfeld [6 Kilometer von Leipzig entfernt] besiegen die Truppen des schwedischen Königs Gustav II. Adolf die Kaiserlichen vernichtend. 12.000 Kaiserliche bleiben tot auf dem Schlachtfeld, 7.000 geben sich gefangen und werden ohne weiteres in die Reihen der Schweden aufgenommen. Außerdem gehen die Kriegskasse und sämtliche Geschütze verloren. Die schwedischen Verbündeten verlieren etwa 3.000 Mann.

1. September 1683 – Baierische Soldaten machen der Landbevölkerung Angst

Österreich - Tulln * Die baierischen Truppen haben sich auf den Weg nach Wien gemacht. Die bunt zusammengewürfelte Soldateska verübt beträchtliche Exzesse. Haben die Wiener angesichts der Belagerung ihrer Stadt berechnete Angst vor den Türken, so fürchtet sich die Landbevölkerung mehr vor den durchziehenden befreundeten Soldaten, die sich nehmen, was sie begehren. Und wer den Forderungen der baierischen Soldaten nicht freiwillig nachkommt, der wird mit Schlägen dazu gebracht. Die harte Behandlung der durchziehenden Soldaten und die zusätzliche Belastung der Bevölkerung führen zwar zu Protesten, die jedoch vergeblich sind. Bis Anfang September sammeln sich die Verteidigungstruppen im Tullner Becken, etwa 25 Kilometer von Wien entfernt.

13. Dezember 1705 – Vorbereitung des Aufstands

Tölz * Tölzer und Benediktbeurer Bauern treffen sich in Stallau, drei Kilometer entfernt von Tölz, zur Vorbereitung des Aufstands. Anwesend sind auch der Tölzer Pflégskommissär Johann Ferdinand Dänkel und der Benediktbeurer Klosterrichter Wendenschlegel.



19. Dezember 1705 – Die Chur-Bairische Landts-Defension Oberlandt erlässt das Tölzer Patent

Tölz * Die „Chur-Bairische Landts-Defension Oberlandt“ erlässt das Tölzer Patent. Es beinhaltet den Aufruf zur Versammlung der Mannschaften für den 22. Dezember 1705 in Hohenschäftlarn, 18 Kilometer südlich von München.

1790 – Der zwei Kilometer lange Isardamm ist fertig gestellt

München-Englischer Garten - Lehel * Der vom Geometer Adrian von Riedl geplante, etwa 2 Kilometer lange Isardamm ist fertig gestellt. Er schützt den Englischen Garten nicht nur vor Hochwasser, sondern ermöglicht auch die Entwässerung des Parkgeländes.

5. Dezember 1791 – Wolfgang Amadeus Mozart stirbt in Wien

Wien * Wolfgang Amadeus Mozart stirbt im Beisein seiner Frau Constanze, im Alter von 35 Jahren, in Wien. Der geniale Komponist wird auf dem einige Kilometer vor der Stadt gelegenen Sankt-Marxer-Friedhof beigesetzt. Da nach den damals gültigen Begräbnisvorschriften weder Pomp noch Grabkreuze erlaubt sind und der Sarg erst nach sechs Uhr abends, also bereits während der Dunkelheit, überführt werden darf gehen kaum Trauergäste mit. Deshalb geht die Grabstelle Mozarts bis zum heutigen Tag in der Anonymität verloren.

17. Oktober 1810 – Ein Siebenbürgener Apfelschimmel gewinnt das 1. Oktoberfest-Pferderennen

München-Theresienwiese * Nachdem die hohen Herrschaften ein kleines Dejeuner eingenommen haben, kann das Pferderennen gestartet werden. Dreißig Pferde werden zur Startlinie geführt. Der dann folgende Startschuss gibt das Rennen über drei Runden frei. Diese drei Runden entsprechen ziemlich exakt einer Strecke von zehn Kilometern. Die Pferde werden - ohne Sattel - von Rennbuben geritten. Diese sind in der Regel unter zwanzig Jahre. Der Jüngste bei diesem Wettkampf ist gerade einmal zehn Jahre alt. Allerdings werden die Rennknaben, die Jockeys, als derart nebensächlich betrachtet, dass sie teilweise nicht einmal in den Rennbüchern namentlich auftauchen. Als Rennrichter fungieren Johann Schwangart, der Bierbrauer Cajetan Trappentreu und der Bäcker Anton Seidl. Gewonnen wird das erste Oktoberfest-Pferderennen von dem Münchner Lohnkutscher und Erfinder des Oktoberfest-Pferderennens, Franz Baumgartner, oder besser gesagt von seinem zwölfjährigen Rennbuben, der auf einem Siebenbürger Apfelschimmel nach 18 Minuten und 14 Sekunden als



Erster durchs Ziel reitet. Franz Baumgartner erhält 20 von 98 Gulden. Mit der Preisverleihung endet das Fest.

5. April 1815 – Der Vulkan Tambora in Indonesien bricht aus

Indonesien * Am Abend des 5. April 1815 bricht im 12.000 Kilometer entfernten indonesischen Insel Sumbawa der Vulkan Tambora mit einer so apokalyptischen Gewalt aus, dass der ursprünglich 4.000 Meter hohe Vulkan 150 Megatonnen Gestein, Asche und Schwefelverbindungen in die Luft sprengt und nach dem Ausbruch 1.300 Meter niedriger ist. Die Verunreinigung der Atmosphäre führen zu einem Schleier, der den gesamten Erdball umfasst und das Weltklima abkühlen lässt. Der Temperaturrückgang hält bis 1819 an. Eine gigantische Aschewolke zieht über die nördliche Erdhalbkugel und bringt im Frühjahr 1816 mit Hunger und Tod das Elend über Bayern.

1833 – Das Max-Joseph-Denkmal wird fertig gestellt

München-Maxvorstadt * Der nun in mehrere Teile aufgetrennte Guss für das Max-Joseph-Denkmal kann doch noch hergestellt werden. Das letzte Sockelrelief wird anno 1835 fertig. Vermutlich werden jetzt alle Teile im Sandgussverfahren hergestellt, da das Denkmal aus vielen, zum Teil beachtlich großen Einzelgussstücken besteht. Das Denkmal wird in der Erzgießerei komplett zusammengebaut und danach in der Gänze auf den Max-Joseph-Platz gebracht. Das ist eine enorme Leistung, denn alleine die Königsfigur wiegt 7.800 Kilogramm.

Juli 1834 – Die Vermessungsarbeiten für die Eisenbahn Nürnberg - Fürth beginnen

Nürnberg - Fürth * Nachdem die Aktien schnell verkauft sind, kann der Königlich-Bayerische Bezirksingenieur Paul Denis mit den notwendigen Vermessungsarbeiten zur Errichtung der Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth beginnen. Aufgrund eines trockenen Sommers kommen die Schienenverlegungsarbeiten für die 6,05 Kilometer lange Strecke zwischen Nürnberg und Fürth schnell voran.

7. Dezember 1835 – Mit der Adler erstmals zwischen Nürnberg und Fürth



Nürnberg - Fürth * Der englische Lokomotivführer Wilson befährt auf seiner ebenfalls aus England stammenden 10-PS-Lokomotive Adler erstmals die Strecke zwischen Nürnberg und Fürth mit einer Geschwindigkeit von knapp zwanzig Stundenkilometern. Der Lokomotiv-Führer verdient - mit einem Jahresgehalt von 2.571 Mark - mehr als der Eisenbahndirektor.

15. Dezember 1835 – Zustimmung zur Bahnlinie München - Augsburg

München - Augsburg * Nach dem Erfolg des „Adlers“ gibt König Ludwig I. die Zustimmung zum Bau der sechzig Kilometer langen Strecke zwischen München und Augsburg. Mit den Planungen der Neubaustrecke wird erneut Paul Denis beauftragt. Noch während man in Nürnberg die Schienen nach Fürth verlegt, treffen sich in München und Augsburg vermögende Herren, um den Bau einer Eisenbahn zwischen den beiden Städten zu planen. Als Probleme mit verkaufsunwilligen Grundstückseigentümern auftreten, beschließt der Landtag ein Gesetz, das Enteignungen erlaubt.

4. Oktober 1840 – Die Bahnlinie von München nach Augsburg geht in Betrieb

München - Augsburg * Die rund 60 Kilometer lange Eisenbahn-Gesamtstrecke von München nach Augsburg kann erstmals der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Auf der vorerst eingleisigen Strecke braucht der Reisende - trotz der acht Zwischenstationen - eine Fahrzeit von nur 2 Stunden 45 Minuten. Auf der Straße benötigt die Kutsche 17 Poststunden bis sie in der Banken- und Handelsmetropole am Lech ankommt. In der Anfangszeit verkehren zwischen München und Augsburg täglich zwei Züge. Sie fahren um 8 Uhr und um 15 Uhr an ihren Endpunkten ab. Während der Sommermonate werden drei, gelegentlich vier Züge eingesetzt. Neben dem Lokomotivbetrieb werden „Nacht-Fahrten mit Pferde-Kraft“ durchgeführt. Bei diesen Fahrten ziehen neben den Schienen herlaufende Pferde die Wagen. Die Reisenden brauchen - bei fünfmaligem Pferdewechsel - acht Stunden bis ans Ziel. Da diese Fahrten nicht rentabel sind und der Bahndamm dabei Schaden nimmt, werden sie nach kurzer Zeit wieder eingestellt.

13. Oktober 1841 – „Der Münchner“ erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 59 km/h

München-Englischer Garten - Hirschau * „Der Münchner“, die von dem englischen Ingenieur Joseph Hall in der Münchner Hirschau gefertigte Lokomotive absolviert erfolgreich ihre Probefahrt



auf der Strecke München - Augsburg. Die Lokomotive ist noch vollständig einem englischen Vorbild nachgebaut. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 32 km/h auf der Horizontalen bei 161 Tonnen Anhängelast übertrifft sie jedoch die Leistung der englischen Vorbilder. „Der Münchner“ erreicht bei Probefahrten sogar eine Spitzengeschwindigkeit von 59 Stundenkilometern.

1. November 1849 – Der Schwarze Einser wird herausgegeben

München-Graggenau * Der königliche Postbeamte am Münchner Hauptpostamt gibt die erste deutsche Briefmarke, den „Schwarzen Einser“, heraus. Erst einen Tag nach der Ausgabe der ersten Bayern-Marke werden die Münchner über die Neuerung im Intelligenzblatt informiert. „Die Marken“, so kann man lesen, „sind jedesmal von dem Absender auf der Adreßseite des Briefes etc. im oberen Eck links durch Befeuchten des auf denselben befindlichen Klebstoffes gut zu befestigen“. Geregelt werden in dem königlichen Erlass auch die Gebühren, Taxen genannt. Ein Brief innerhalb Münchens kostet einen Kreuzer [„Schwarzer Einser“]. Für Briefe, die nicht weiter als zwölf Meilen [knappe 20 Kilometer] verschickt werden, muss man drei Kreuzer berappen, sonst das Doppelte. Ein kleiner Preisvergleich: Für einen Kreuzer erhält man im Jahr 1849 ein Pfund Roggenbrot. Ein Pfund Schweinefleisch kostete zehn Mal soviel. Die Herstellung des Spezialpapiers bereitet solche Probleme, dass die ersten bayerischen Briefmarken vier Wochen später als ursprünglich vorgesehen in die Postämter kommen. Peter Hasenay, der im Hauptberuf Geldscheine zeichnet, muss nur drei Werte entwerfen: „1 Kreuzer schwarz“, „3 Kreuzer blau“ und „6 Kreuzer braunrot“; erst im darauffolgenden Jahr kommt noch eine weitere Marke hinzu: die „9 Kreuzer grün“. Zu dieser Zeit ist die erste Marke, der „Schwarze Einser“, schon wieder aus dem Handel gezogen. Der Schwärze wegen, denn sie macht die Stempel unleserlich. Die General-Verwaltung der königl. Posten und Eisenbahnen gibt eine neue, weniger schwarze Einser heraus. Von der ursprünglichen Marke werden rund 725.000 Stück verkauft.

24. Juni 1854 – Die Bahnstrecke ist bis „nach dem Belustigungsorte Hesseloh“ fertig

Großhesseloh * Der 10,7 Kilometer lange Streckenabschnitt der Bahnverbindung von München über Rosenheim nach Salzburg ist bis „nach dem Belustigungsorte Hesseloh“ fertiggestellt.

31. Oktober 1857 – Die Eisenbahn-Strecke bis Rosenheim ist fertiggestellt



München-Großhesselohe * Der 62,9 Kilometer lange Eisenbahn-Streckenabschnitt von dem Belustigungsorte Hesselohe bis Rosenheim ist fertiggestellt.

5. August 1858 – Die Eisenbahnstrecke von Rosenheim bis Kufstein ist fertig

Rosenheim - Kufstein * Die 31,9 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Rosenheim bis zur Grenze bei Kufstein ist fertiggestellt.

1859 – Bis zu 17.000 Arbeiterinnen und Arbeiter bauen an der Ostbahn

Geiselhöring - Passau - Regensburg * Ab dem Verkehrsknotenpunkt Geiselhöring wird auf zwei Strecken die Ostbahn weitergebaut. Die eine Strecke führte nach Passau, die andere nach Regensburg, Amberg und Nürnberg. Mit einem Aufgebot von bis zu 17.000 Arbeiterinnen und Arbeitern wird das 453 Kilometer umfassende Grundnetz der Bayerischen Ostbahnen fertiggestellt werden. Paul Camille von Denis schafft das in einer fünfeinhalbjährigen Bauzeit. Der Direktor der Ostbahngesellschaft unterschreitet damit nicht nur die zeitliche Vorgabe der staatlichen Eisenbahn-Commission, die dafür eine Bauzeit von sieben Jahren vorgesehen hatte, sondern auch die Baukosten gegenüber dem Voranschlag von 46,5 Millionen Gulden um 12,8 Millionen Gulden. Das sind nahezu dreißig Prozent. Damit ist Paul Camille von Denis, dem „Altmeister des Eisenbahnbaus“, die allgemeine Anerkennung sicher. In Zeitungsartikeln halten sich die Zeitgenossen mit ihrer Bewunderung für diese Leistung nicht zurück: „Der Erfahrungssatz, der leider bei uns in Deutschland viel zu wenig bekannt oder anerkannt scheint - ‚Zeit ist Geld‘ -, spricht sich in allen Anordnungen der Ostbahn-Direction aus.“

7. Mai 1860 – Die Eisenbahnstrecke von Rosenheim nach Traunstein ist fertig

Rosenheim - Traunstein * Die 53,3 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Rosenheim bis nach Traunstein ist fertiggestellt.

1. August 1860 – Die Eisenbahnstrecke von Traunstein bis Salzburg ist fertiggestellt

Traunstein - Salzburg * Die 29,5 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Traunstein bis zur Grenze bei Salzburg ist fertiggestellt.



12. August 1860 – Die Eisenbahn-Strecke München - Salzburg wird erstmals befahren

München - Salzburg * Die in fünf Teilabschnitten erbaute und insgesamt 188 Kilometer lange Eisenbahn-Strecke von München nach Salzburg kann erstmals befahren werden. Ab Salzburg führt die Bahnlinie weiter nach Wien. Kaiser Franz Joseph I. von Österreich trifft aus Wien mit der k.k. privilegierten Kaiserin-Elisabeth-Bahn ein, König Max II. von Bayern in Salzburg in seinem Hofzug an. Der bayerische Zug wird von zwei Maffei-Lokomotiven gezogen. Mit dieser Zugverbindung liegt München genau zwischen den zwei großen europäischen Metropolen Wien und Paris.

1862 – Die systematische Kanalisierung Münchens wird in Angriff genommen

München * Die Stadtverwaltung nimmt die systematische Kanalisierung Münchens in Angriff. Das unterirdische Röhrensystem wächst bis zur Jahrhundertwende auf eine Länge von 225 Kilometern an.

10. Oktober 1863 – Eisenbahnstrecke über Mühldorf nach Österreich genehmigt

München-Kreuzviertel * Der Bayerische Landtag genehmigt die für die Stadtviertel des Münchner Ostens so wichtig werdende Eisenbahnstrecke über Mühldorf zur österreichischen Landesgrenze. Zeitgleich bewilligt er 15,4 Millionen Gulden für den Bau der Linie. Die genaue Streckenführung ist zu diesem Zeitpunkt allerdings an mindestens zwei Stellen noch offen. Einmal, weil auf österreichischer Seite die rund fünfzig Kilometer lange Teilstrecke von der Grenze in Richtung Linz nicht von der Eisenbahnverwaltung, sondern von einem privaten Konsortium aus Großgrundbesitzern, Unternehmern und Bankiers finanziert wird und sich als Alternativen der Grenzübergang bei Braunau oder das vierzig Kilometer innabwärts gelegene Scharding anbieten. Von einem dieser Grenzübergänge soll die Eisenbahn das oberösterreichische Neumarkt und darüber hinaus Linz erreichen. Die zweite ungeklärte Streckenführung war gleich am Beginn der Bahnlinie. Die Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen - als zuständige Planungsbehörde - will jedenfalls die Strecke unmittelbar nach der Großhesseloher Brücke - der seit dem Jahr 1858 bestehenden Hauptverkehrsstrecke München - Holzkirchen - Rosenheim - Salzburg - abzweigen lassen. In einem weiten Bogen soll die Bahntrasse dann durch den Perlacher Forst, weiter über das Obergiesinger Feld, südlich an Haidhausen vorbeiführend das Stadtgebiet in östlicher Richtung verlassen. So jedenfalls sieht die grobe Planung lange Zeit aus. Nun ist aber in Obergiesing, östlich der Tegernseer Landstraße, ein großes Neubaugebiet geplant. Und um zu verhindern,



dass die Bahnverwaltung baureife oder möglicherweise schon bebaute Grundstücke teuer erwerben muss, verweigert das Ministerium des Inneren, das bei allen Bauvorhaben in der Haupt- und Residenzstadt ein Planungs- und Einspruchsrecht besitzt, ihre Zustimmung zum Wohnungsbau so lange, bis eine detaillierte Bahnplanung vorliegt. Erst danach will das Innenministerium den künftigen Baulinien zustimmen.

10. November 1865 – Ein neuer Streckenverlauf wird festgelegt

München-Untergiesing * Nur wenige Monate vor dem Ende des dreijährigen österreichischen Verhandlungsmarathons, legt sich die Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf einen anderen Streckenverlauf fest. Nach diesem sollte, um den Umweg über die Großhesseloher Brücke zu umgehen, bereits in Friedenheim eine Trasse von der Hauptstrecke München - Augsburg abzweigen und über Untersending und einer neu zu erbauenden Isarbrücke nach Untergiesing und von dort weiter nach Haidhausen führen. Diese Streckenführung ist gar nicht so revolutionär, da schon bei der Projektierung der Strecke München - Salzburg in der 1850er-Jahren dieser Verlauf zum Teil angedacht worden war. Allerdings würde die neue Bahntrasse doppelt so teuer wie die ursprüngliche sein. Die Planer können aber darstellen, dass die Bahnstrecke zehn Kilometer kürzer ist und außerdem weniger Steigungen überwinden muss. Dadurch entsteht nicht nur eine enorme Zeitersparnis, sondern gleichzeitig ein beträchtlich verringerter Energieverbrauch. Den Mehraufwand für die neue Brücke von 800.000 Gulden kann man in Kauf nehmen, da sich die erhöhten Baukosten bereits innerhalb weniger Jahre wieder amortisieren.

Februar 1867 – Eine weitere Interessengruppe meldet sich zu Wort

München-Haidhausen * Eine weitere Interessengruppe meldet sich zur Standortfrage des Ostbahnhofs zu Wort. Diese Gruppierung hat für den Bahnhof ebenfalls einen Standort in Haidhausen vorgesehen. Dieser liegt aber etwa einen Kilometer östlicher, bei einem Kuisl genannten alleinstehenden landwirtschaftlichen Anwesen, das dem Perlacher Gärtneriebetreiber Peter Ballauf gehört. Das ist der Platz, auf dem sich heute der Ostbahnhof befindet. Der genannten Interessengemeinschaft gehören - neben Peter Ballauf - ausschließlich Personen an, die in der Nachbarschaft des Kuisl-Anwesens ausgedehnte Grundstücke besitzen. Sprecher und Vorsitzender dieses Konsortiums ist der Hofbankier Carl von Eichthal, der kurz zuvor ein riesiges und unbebautes, Auf der Ramersdorfer Lüften bezeichnetes Gelände erworben hat.



29. April 1869 – Bayern beschließt eine neue Maß- und Gewichtsordnung

Königreich Bayern * Bayern beschließt eine neue Maß- und Gewichtsordnung. Meter, Kilogramm und Liter sollen den Handel erleichtern und die zahlreichen regionalen Maße ersetzen. Die Umstellung tritt am 1. Januar 1872 in Kraft. Damit verdrängt der Liter die bisherige bayerische Mass.

29. April 1869 – Meter und Kilogramm werden eingeführt

München * Meter und Kilogramm werden als einheitliche Maße eingeführt.

16. August 1870 – Siegreiche Kämpfe auch in Mars-la-Tour

Vionville - Mars-la-Tour * Eine weitere Schlacht des Deutsch-Französischen Krieges wird bei Mars-la-Tour, im Nordosten Frankreichs, etwa zwanzig Kilometer westlich von Metz, geschlagen. Zwei preußische Korps besiegen die zahlenmäßig deutlich überlegene komplette Französische Rheinarmee und zwingt diese zum Rückzug in die Festung Metz. Die Schlacht ist ein großer strategischer Sieg für die Preußen. Frankreichs Truppen können nicht mehr nach Verdun flüchten, sondern müssen den Rückzug in die Festung Metz antreten. Gründe hierfür sind neben den hohen Menschen-Verlusten auch der Mangel an Munition.

19. September 1870 – Der Belagerungsring um Paris ist geschlossen

Paris * Der Belagerungsring um Paris ist geschlossen. Paris gilt zu diesem Zeitpunkt als „die am stärksten befestigte Stadt der Welt“. Die Stadt ist von einer zehn Meter hohen und sechs Meter breiten Mauer umgeben, die unter dem Bürgerkönig Louis Philipp nach 1830 erneuert worden war. Aber noch viel wichtiger als die Mauern sind die 16 Forts, die mit ihren Artilleriestellungen einen Schutzring von 53 Kilometern Länge um die Stadt bilden. Für die belagernde Armee bedeutete das, dass sie einen Einschließungsring von mindestens achtzig Kilometer bilden muss.

Nun kappen die Belagerer die Telegraphenleitungen nach Paris, sodass die Kommunikation mit dem restlichen Land nur mit Brieftauben aufrecht erhalten werden kann. Es kommen keine Vorräte mehr in die Stadt, in der sich über zwei Millionen Menschen befinden. Die deutsche Heeresführung geht davon aus, dass die Versorgung der Stadt sechs Wochen hält, danach muss Paris kapitulieren. Die Belagerung mit preußischen und süddeutschen Truppen wird bis zum 28. Januar 1871 dauern.



16. April 1871 – Die Reichsverfassung wird rechtskräftig

Deutsches Reich - Königreich Bayern * Die Reichsverfassung wird rechtskräftig. Das Zweite Deutsche Kaiserreich ist ein Bundesstaat, dem - unter preußischer Hegemonie - 25 Einzelstaaten angehören. Der preußische Ministerpräsident ist gleichzeitig Reichskanzler. Das Deutsche Reich ist nach der Präambel seiner Verfassung ein „ewiger Bund zum Schutze des deutschen Bundesgebietes und des innerhalb desselben gültigen Rechtes, sowie zur Pflege der Wohlfahrt des Deutschen Volkes“. Diesen Bund schließen die 22 Repräsentanten: der vier Königreiche Preußen, Bayern, Württemberg und Sachsen; der sechs Großherzogtümer Baden, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Hessen-Darmstadt, Oldenburg und Sachsen-Weimar; der fünf Herzogtümer Braunschweig, Anhalt, Sachsen-Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg; der sieben Fürstentümer Schwarzburg-Sonderhausen, Schwarzburg-Rudolstadt, Waldeck, Reuss ältere Linie, Reuss jüngere Linie, Lippe-Detmold und Schaumburg-Lippe, des mitregierten Reichslandes Elsass-Lothringen sowie der Regierenden Bürgermeister der drei Freien Städte Hamburg, Bremen und Lübeck. Dieser Bundesstaat wird durch zwei Institutionen - Bundesrat und Reichstag - repräsentiert. Verfassungsrechtlich ist der Bundesrat das höchste Reichsorgan, in dem Preußen aufgrund seiner Größe und seiner hegemonialen Stellung dominiert. In diesem Gremium sind die einzelnen Länder entsprechend ihrer Größe mit unterschiedlichen Stimmenzahlen ausgestattet vertreten: Preußen 17, Bayern 6, Sachsen und Württemberg je 4, Baden und Hessen je 3, die kleineren je 2 oder 1 - insgesamt 58 Stimmen. Bis im Rahmen der Reichsgründung auch in Bayern das metrische Maß eingeführt wird, fasst die Bayerische Mass 1.069 Kubikzentimeter. Durch die Preußische Maß- und Gewichtsordnung wird das Bayerische Maaß abgeschafft. Als gesamtdeutsche Maßeinheit gilt nun der Liter. Und dieser ist auf 1.000 Kubikzentimeter festgelegt worden.

1. Januar 1872 – Der Liter ersetzt die bayerische Mass

Königreich Bayern * Die Vereinheitlichung der Maße und Gewichte im Deutschen Reich tritt in Bayern in Kraft. Grundlage ist die bereits am 29. April 1869 beschlossene bayerische Maß- und Gewichtsordnung. Das metrische System mit Meter, Kilogramm und Liter ersetzt die bisherigen Landesmaße. Davon ist auch der Bierausschank betroffen. Die traditionelle bayerische Mass fasst 1.069 Kubikzentimeter beziehungsweise 1,069 Liter. Der neue Liter enthält dagegen nur 1.000 Kubikzentimeter. Die ausgeschenkte Menge verringert sich somit um 69 Milliliter oder rund 6,5 Prozent. Viele Bayern bezeichnen die neue Einheit spöttisch als „Preußenmass“. Der Unmut richtet sich vor allem dagegen, dass die Biermenge schrumpft, der Preis aber nicht entsprechend sinkt. Teilweise verlangen die Wirte sogar sieben Kreuzer je Liter, nachdem die größere



bayerische Maß zuvor sechseinhalb Kreuzer gekostet hat. Die Verbraucher erhalten damit weniger Bier und müssen zugleich mehr bezahlen. Auch die vorhandenen Masskrüge müssen an die neue Einheit angepasst werden. Eichbeamte ermitteln den Füllstand von genau einem Liter im Inneren des Kruges und übertragen ihn mithilfe eines besonderen Messwerkzeugs auf die Außenwand. Dort bringen sie einen neuen, tiefer liegenden Eichstrich an. Die Kosten dieser Nacheichung entsprechen ungefähr dem Preis einer halben Maß Bier und müssen von den Besitzern der Krüge getragen werden. Neu hergestellte Krüge erhalten den Literfüllstand bereits während der Fertigung. Die alte Bezeichnung verschwindet dennoch nicht: Im alltäglichen Sprachgebrauch heißt auch der Einliterkrug weiterhin „Mass“. Aus einer historischen Maßeinheit wird damit die bis heute gebräuchliche Bezeichnung für einen Liter Bier.

1. Januar 1872 – Das Gesetz, die Maß- und Gewichtsordnung betreffend tritt in Kraft

München * Das Gesetz, die Maß- und Gewichtsordnung betreffend tritt in Kraft. Damit wird das metrische System mit seinen dezimalen Teilungen und Vielfachen im Königreich Bayern eingeführt. Eine Ausnahme bildet das Pfund, das gesetzlich auf ein halbes Kilogramm festgelegt wird.

Oktober 1873 – Die erste „Velociped-Wettfahrt“ in der Landeshauptstadt München

München * An einem nebeligen Herbsttag treten dreizehn Mitglieder des „Münchner Velociped-Klubs“ zur ersten „Velociped-Wettfahrt“ der Landeshauptstadt an. Die Herren müssen schon hart gegen sich selbst sein, denn sehr leicht und bequem lassen sich die Maschinen aus Holz mit ihren eisenbeschlagenen Rädern nicht fortbewegen. Die Strecke beträgt circa neun Kilometer und beginnt am Sendlingertorplatz. Der Sieger benötigt 42 Minuten.

Er hatte Glück, da sein wichtigster Konkurrent unterwegs durch „eine unfreiwillig wichtige Besprechung mit einem Gensdarm“ an der Weiterfahrt gehindert wurde.

1875 – Die Münchner Trinkwasserversorgung

München * Die städtischen Brunnwerke speisen 60 öffentliche Brunnen und 2.203 Häuser. Auf die Hofbrunnwerke fallen neun öffentliche Brunnen und 960 Häuser. Das Rohrsystem ist 120 Kilometer lang. Davon entfallen 80 Kilometer auf die Stadt und 40 Kilometer auf den Hof. Von den 7.382 Anwesen der Stadt sind 4.219, also 57 Prozent, ohne laufendes Wasser.



1882 – Oskar von Miller organisiert die Internationale Elektrizitäts-Ausstellung

München-Maxvorstadt * Oskar von Miller organisiert die Internationale Elektrizitäts-Ausstellung. Sie findet im Glaspalast statt. Die Sensation ist die Übertragung von Gleichstrom von Miesbach nach München. Der in 57 Kilometern erzeugte Strom treibt im Ausstellungsgebäude einen Motor an, der wiederum einen Wasserfall in Gang setzt.

1. Mai 1883 – Heinrich Vogelsang erwirbt die heutige Lüderitzbucht

Deutsch-Südwestafrika * Der 22 Jahre alte Kaufmannsgehilfe Heinrich Vogelsang erwirbt im Auftrag des Bremer Tabakhändlers Adolf Lüderitz die Bucht von Angra Pequena, die heutige Lüderitzbucht in Deutsch-Südwestafrika, und ein zirka 40 Meilen langes und 20 Meilen tiefes Landstück, um darauf einen Handelsposten zu errichten. Das Land gehörte bis dahin dem Volk der Nama in Bethanien. Vogelsangs Verhandlungspartner war Josef Frederiks II.. Der vereinbarte Kaufpreis für das circa 70 mal 35 Kilometer große Gebiet beträgt 250 alte Gewehre und 100 englische Pfund. Adolf Lüderitz hoffte auf dem - allgemein als wertlos angesehenen - Land, das sich um die Bucht herum erstreckte, Bodenschätze zu finden. Nach dem Vertragsabschluss wird dem Verkäufer jedoch erklärt, dass es sich nicht um englische Meilen [= 1,609 Kilometer], sondern selbstverständlich um preußische Meilen zu 7,532 Kilometer handelte. Josef Frederik II. hatte damit einen Großteil seines Stammesgebietes von rund 300 mal 150 Kilometer an Heinrich Vogelsang verkauft. Adolf Lüderitz beansprucht fortan ein um das sechszehnfache größeres Gebiet. Die Nama fühlten sich von den Deutschen zurecht getäuscht, konnten sich aber trotz ihrer Proteste nicht durchsetzen. Dieser Handel ging als „Meilenschwindel“ in die Geschichte ein.

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.

1884 – Neuguinea erhält einen kaiserlichen Schutz



Neuguinea - Berlin * Mehrere Erwerbsverträge für den Erwerb von Neuguinea werden abgeschlossen, mit denen ein Gebiet von mehr als 200.000 Quadratkilometern für die Gesellschaft abgesichert werden können. Es erhält einen kaiserlichen Schutz, weshalb die deutsche Flagge über Neuguinea gehisst werden kann.

Juni 1886 – Der Münchner Radrennsportler Heinrich Roth gewinnt das Rennen

München - Freising * Für den Münchner Radrennsportler Heinrich Roth ergibt sich eine erste sportliche Herausforderung, nachdem sich Mitglieder des Freisinger Trabrennvereins mit den Hochrad-Fahrern aus München messen wollen. An einem Junimorgen steht der 17-jährige Heinrich Roth mit seinem 1,37 Meter über den Boden ragenden Hochrad vor dem Großen Wirt in Schwabing - gemeinsam mit fünf anderen Radfahrern - am Start zum Rennen nach Freising. Für die dreißig Kilometer lange Strecke braucht damals ein guter Traber rund zwei Stunden, die neuartige Eisenbahn bewältigt die Entfernung in siebzig Minuten. Der Renn-Radler legte die Strecke in exakt einer Stunde und vier Minuten zurück. Heinrich Roth siegt damit nicht nur mit einer halben Stunde Vorsprung vor seinen Konkurrenten, sondern unterbietet auch noch die Fahrzeit der Eisenbahn um sechs Minuten. Die Sensation ist damit perfekt. Doch das war erst der Anfang der Karriere des ambitionierten Rennfahrers und es sollte weiter steil nach oben gehen.

31. Juli 1888 – Die Elefanten-Katastrophe

München * Zum Höhepunkt der Centenarfeier, dem drei Kilometer langen Festzug, formieren sich tausende Menschen und Tiere. Der „Künstler- und Handwerkerzug“ beginnt am Karlsplatz-Stachus, führt zum Marienplatz und von da durch die Dienerstraße zum Max-Joseph-Platz. Von hier aus bewegte er sich über den Odeonsplatz zum Siegestor, wo der Zug wendet, um auf der westlichen Straßenseite wieder zurück zur Briennerstraße zu gelangen, von wo aus der Weg weiter zum Königsplatz führen soll. Die Festzugsgruppe der „Kauf- und Handelsleute“ präsentiert sich dabei mit einem Wagen, zu dem acht indische Elefanten gehören. Diese entstammen einer Leihgabe des Zirkusdirektors Carl Hagenbeck. Beim Umzug durch die Ludwigstraße trotten die exotischen Tiere gelassen und brav einher. Als der Festzug jedoch am Siegestor eine Schleife macht, treffen die von Berbern berittenen Elefanten auf die als feuerspeienden Drachen dekorierte Straßenlokomotive in der Gruppe der Eisenindustrie. Die Elefanten erschrecken durch ein unachtsames Dampfablassen und von dem Rattern und Gezische des grotesken Vehikels derart, dass sie scheuten und wild trompetend davonrasen. Die aufgescheuchten Elefanten lösen wiederum eine Massenpanik unter den Besuchern aus. Den Anfang macht ein Elefantenbulle, der wild zu trompeten beginnt, durch die Ludwigstraße nach



Norden trampelt und vor der Staatsbibliothek randaliert. Drei Tiere folgen ihm, Panik bricht aus, im Gedränge sterben Menschen. Die Zirkuswärter brauchen die Hilfe der schweren Reiterei, um die Elefanten zu bändigen. Vier weitere Elefanten nehmen in die entgegengesetzte Richtung Reißaus und verbreiten Angst und Schrecken. Im ungezügelten Galopp rennen sie über die Ludwig- in die Maximilianstraße, steuern den Hofgraben zu, wo sie an der Königlichen Münze das Hauptportal einrennen. Über den Alten Hof laufen sie weiter zum Viktualienmarkt und richten unter den Verkaufsständen verheerende Verwüstungen an. Ein Elefant soll sogar ins Hofbräuhaus gerannt sein, bei denen Münchner Wirtshausbrüder und Elefanten einander Rüssel an Nase begegnen. Ihr weiterer Weg führt zum Gärtnerplatztheater und von dort zur Auenstraße 46, wo sie sich im Hof einfangen und beruhigen lassen. Später bringt man einen an die Vorgänge erinnernden Gedenkstein an. Immerhin verlieren durch die „Elefanten-Katastrophe“ und der damit verbundenen Massenpanik zwei, nach anderer Quelle vier Menschen ihr Leben. Zudem verursacht sie 42 Verletzte.

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 Unterzethetmayrhofes 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.



15. August 1894 – Ein spektakulärer Wettkampf zwischen einem Ross und einem Stahlross

München-Untergiesing * Auf der Radrennbahn am Schyrenplatz findet wieder ein spektakulärer Wettkampf zwischen einem Ross und einem Stahlross statt. Der aus den Vereinigten Staaten von Amerika kommende Reiter ist angeblich der Sohn von Buffalo Bill: Samuel Franklin Cody. Doch weder der Wild-West-Weltstar William Frederick Cody alias Buffalo Bill noch dessen Sohn traten bei dem Radl-Pferde-Rennats am Schyrenplatz an den Start. Der Reiter ist vielmehr ein US-amerikanischer Wildwest-Show-Darsteller, der sein Vorbild Buffalo Bill nicht nur in Sachen Kleidung und Auftreten kopiert, sondern auch über die Angleichung an den berühmten Namen sogar bewusst mit einer Verwechslung spekuliert. Denn der Mann, der sich immer wieder Samuel Franklin Cody oder Captain Cody nennt, heißt in Wirklichkeit Samuel Franklin Cowdery. Der Rennradler ist der aus dem Westend stammende Josef Fischer. Das Radl-Pferde-Rennats findet an mehreren Tagen (15., 17. und 19. August) - über insgesamt sieben Stunden - statt. „Zu diesem Schauspiel hatte sich am ersten Tag eine kolossale Menschenmenge auf dem Rennplatz des Münchner Velozipedclubs eingefunden“. Die Bahnlänge beträgt für den Radler 500, für den Reiter 494 Meter. S. F. Cody benutzt von seinen zehn Pferden sechs und beweist sich als ausgezeichneter Reiter, verliert beim Wechsel der Pferde aber jedes Mal sechzig Meter. Fischer kann das Rennen nur deshalb für sich entscheiden, weil die Ausgangslage für die beiden Rivalen ungleich ist. So ist die Veloziped-Bahn eigens für Radrennen hergestellt worden, während die Reitbahn für ein Pferderennen ungeeignet ist. Die Kurven sind zu eng und die Längsseiten zu wenig lang, sodass Cody seine Pferde gar nicht richtig ausreiten kann. Wäre eine bessere Bahn vorhanden gewesen, hätte Cody den Dauerradfahrer auch geschlagen, so wie er in Paris, Pest und anderen Orten bis dahin alle Rennradfahrer besiegt hatte. Zum Schluss schlägt Fischer den Texaner - bei einer Gesamtrennstrecke von 259 Kilometer - mit einem Vorsprung von knapp fünfzig Kilometern. Die Bezahlung für die sieben Rennstunden soll 350 Mark betragen haben.

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 kometengleiche 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.

1906 – München hat die geringste Straßenbahn-Verkehrsdichte

München * Die Zeit der Münchner Trambahn Aktiengesellschaft nähert sich langsam ihrem Ende, da die Stadt - aufgrund der sich abzeichnenden veränderten politischen Verhältnisse - eine



Verlängerung des Vertrages ablehnt. Das aber auch deshalb, weil München im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten die geringste Straßenbahn-Verkehrsdichte aufweist. So treffen hier im Jahr 1904 auf 10.000 Einwohner lediglich 0,97 Kilometer Tramstrecke, während es in Hamburg 1,89 und in Dresden sogar 3,09 Kilometer sind.

1906 – Die größte, beste und schnellste Radrennbahn der Welt in Milbertshofen

Milbertshofen * Die Münchner bauen die größte, beste und schnellste Radrennbahn der Welt in Milbertshofen. Auf ihr fährt der Franzose Paul Guignard mit 101,2 Stundenkilometern einen Aufsehen erregenden Weltrekord.

18. Januar 1906 – Münchens erste Automobildroschke

München * Die erste Automobildroschke fährt auf Münchens Straßen. Bis dahin erledigten die Aufgabe der Personenbeförderung rund 500 Pferdedroschken. Für die Kraftdroschken wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 15 Stundenkilometer festgelegt. Doch schon bald beschwerten sich die Kutscher, dass sich ihre motorisierten Kollegen nicht an die Höchstgeschwindigkeit hielten und rücksichtslos die Kurven schneiden.

1908 – Der von der Maffei-Maschinenfabrik entwickelte neue Lokomotiventyp

München-Englischer Garten - Hirschau * Der von der Maffei'schen Maschinenfabrik entwickelte neue Lokomotiventyp S3/6 ist mit einer Heißdampfmaschine ausgerüstet. Sie kommt mit wesentlich weniger Kohle aus als vergleichbare Lokomotiven mit Nassdampfmaschinen und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern.

1. November 1911 – Die ersten Zwei-Kilo-Bomben auf lebende Ziele

Tripolis * Der italienische Leutnant Giulio Cavotti lässt über zwei Oasen bei Tripolis die ersten Zwei-Kilo-Bomben auf lebende Ziele abwerfen. Der Angriff dient keinem militärischen Zweck, sondern geschieht im Rahmen der Vergeltungsaktionen gegen die arabische Bevölkerung.

1913 – Deutschland führt vier Millionen Kilo Rohseide ein



Deutsches Reich * Deutschland führt im Jahr 1913 vier Millionen Kilo Rohseide im Wert von 158 Millionen Mark ein.

14. August 1914 – Der französische Vorstoß beginnt

Lothringen * Der französische Vorstoß beginnt. Durch den Rückzug der Bayern dringen die Franzosen vierzig Kilometer ins Reichsgebiet vor. Plangemäß können die beiden angreifenden französischen Armeen von einander getrennt werden.

15. August 1914 – 10.000 Gläubige pilgern nach Maria Eich in Planegg

Planegg * An Maria Himmelfahrt pilgern etwa 10.000 Gläubige nach Maria Eich in Planegg. Sie nehmen den 20 Kilometer langen Weg auf sich, um dafür zu beten, dass die „Gottesmutter ihren Mantel ausbreiten [möge] über all die Hunderttausende von Gatten und Vätern, von Brüdern und Söhnen, die jetzt draußen kämpfen um unsere heiligsten Güter“.

25. August 1914 – Das deutsche Heer setzt ihren Vormarsch fort

Namur - Charleroi - Mons * Das deutsche Heer setzt ihren Vormarsch durch Belgien und Nordfrankreich fort. Die ersten großen Schlachten bei Namur, Charleroi und Mons werden mit Bravour geschlagen. Die französischen Einheiten und das aus etwa 50.000 Mann bestehende britische Expeditionskorps treten - angesichts der deutschen Übermacht - überstürzt den Rückzug an. Die deutschen Armeeführer sind der Überzeugung, dass die Flüchtenden sich ungeordnet zurückziehen und verfolgen den Feind, um ihn endgültig zu schlagen und damit den Krieg zu beenden. Doch die Einheiten des Generaloberst Karl von Bülow sind derartig schnell unterwegs, dass das von Generaloberst Alexander von Kluck befehligte Heer nicht so schnell folgen kann und schon bald zwischen den beiden deutschen Armeen ein vierzig Kilometer breiter Spalt klafft.

6. September 1914 – Mit dem Taxi zum Schlachtfeld an der Marne

Marne * Ein Ereignis, das zwar keinen entscheidenden Einfluss auf den Ausgang der Marne-Schlacht hat, wird aber zu einem die Franzosen stark motivierenden Angriffsschub. Nachdem die Kämpfe an der Marne beginnen, lässt der französische Generalstabschef Joseph



Joffre sämtliche Taxen von Paris requirieren und je zweimal mit jeweils fünf Soldaten von Meaux an die 50 Kilometer entfernte Front vor Paris an die Marne bringen.

10. November 1914 – Aus einem verunglückten Angriff wird ein Mythos gemacht

Berlin - Langemarck - Ypern * Die Oberste Heeresleitung - OHL macht aus einem verunglückten Angriff einen Mythos: „Westlich Langemarck brachen junge Regimenter unter dem Gesange ‚Deutschland, Deutschland über alles‘ gegen die erste Linie der feindlichen Stellungen vor und nahmen sie.“ Dabei stimmt nicht einmal der Name der Ortschaft, denn das Dorf Langemarck liegt weiter weg, klingt aber markant und teutonisch, und auf jeden Fall besser als Bixschote oder Ypern. Gesungen haben die Soldaten bestimmt nicht. Sie mussten mit ihrer 30 Kilo schweren Ausrüstung über den nassen schweren Lehm Boden rennen und fühlten sich zu Recht als Kanonenfutter.

21. Februar 1916 – Ein monatelanger, zermürender Stellungskrieg entwickelt sich

Verdun - Westfront * Acht bayerische Divisionen sind im Verbund mit der 5. Armee am Angriff auf die französische Festung Verdun beteiligt. Nach anfänglichen Erfolgen kommt der auf einer Breite von fast 20 Kilometern vorgetragene Angriff nur langsam voran. Es entwickelt sich ein monatelanger, zermürender Stellungskrieg.

16. Juni 1916 – Die Nahrungsmittelknappheit treibt die Münchner auf die Straßen

München * Die Nahrungsmittelknappheit treibt die Münchner auf die Straßen. Bei diesen Hungerdemonstrationen kommt es zu Krawallen, da die Behörden unfähig sind, die Lebensmittelversorgung sinnvoll zu organisieren. Die dringend benötigten Nahrungsmittel erreichen häufig die Empfänger nicht, weil durch verzwickte bürokratische Regelungen häufig Brot, Fett und Fleisch oft tagelang kreuz und quer durchs Land gefahren werden - und verderben.

Jedem Münchner Bürger stehen täglich Nahrungsmittel zu, die einen Nährwert von 1.380,4 Kilokalorien entsprechen. Nach Ansicht des Ärztlichen Beirats der Stadt München für Lebensmittelangelegenheiten ist es „vollständig ausgeschlossen, dass ein gesunder Mensch bei diesen knappen Ernährungsmengen arbeitsfähig bleibt und [...] auf die Dauer eine Schädigung der Gesundheit vermieden wird“.



21. März 1918 – Die Große deutsche Frühjahrsoffensive beginnt

Bapaume - Nordfrankreich * Mit einem mehrstündigen, für die Gegenseite in seiner Massivität vollkommen unerwarteten „Sturm aus Feuer und Stahl“, wie man ihn bis dahin noch nicht erlebt hat, beginnen die deutschen Truppen die „Operation Michael“. Es ist die erste von fünf Schlachten der deutschen Frühjahrsoffensive, die zugleich der letzte Versuch des Deutschen Kaiserreichs ist, an der Westfront einen für die Mittelmächte günstigen Kriegsausgang zu erreichen. Was die Briten in der Flandernschlacht in zwei Wochen verschossen hatten, verbrauchen die Deutschen in nur wenigen Stunden. Es werden nicht nur Sprenggranaten, sondern auch Giftgas-Granaten verschossen. Schon am ersten Tag des Unternehmens kann die Verteidigung des Gegners durchbrochen werden. In den Folgetagen dringen die deutschen Truppen auf einer Breite von 80 Kilometern etwa 65 Kilometer tief in französisches Territorium ein. Die Entente soll zurückgeschlagen werden, ehe die US-Amerikaner in Europa landen. Dies würde, so die Überlegung Erich von Ludendorffs, das Deutsche Reich in eine gute Ausgangsposition bei den Friedensverhandlungen setzen. Die Offensive wird nur am Anfang erfolgreich sein, aber kein Triumphlauf werden. Die Übermacht der alliierten Streitkräfte, erhebliche Versorgungsprobleme und große Verluste sind Ursachen für den Untergang der deutschen Truppen. Am ersten Tag der „Michael-Offensive“ werden auf deutscher Seite von 39.929 Mann 10.851 getötet, 28.778 verwundet und 300 Mann gefangen genommen. Von den eingesetzten 38.512 Briten fallen 7.512, etwa 10.000 werden verwundet und 21.000 gehen in Gefangenschaft.

9. April 1918 – Die zweite Frühjahrsoffensive beginnt nahe Lille

Armentières - Nordfrankreich * Nach dem Festlaufen der „Operation Michael“ Anfang April führt man die ursprünglich „Georg“ genannte Vierte Flandernschlacht in reduziertem Umfang durch. Generalquartiermeister Erich Ludendorff nennt die Vierte Schlacht um Ypern deshalb „Georgette“. Diese Zweite Frühjahrsoffensive beginnt rund 15 Kilometer von Lille entfernt nach dem Muster der „Operation Michael“ mit schlagartigem Artilleriefeuer.

27. Mai 1918 – Die Operation Blücher-Yorck beginnt

Soissons - Nordfrankreich * Gemäß seiner „Hammerschlag-Direktive“ lässt Generalquartiermeister Erich Ludendorff die deutschen Truppen im Raum Soissons als dritte Frühjahrsoffensive als „Operation Blücher-Yorck“ in Kriegshandlungen eintreten. Die Deutschen können schließlich die Marne erreichen, weshalb die Franzosen von der „Zweiten Marneschlacht“



sprechen. Die Deutschen rücken bis auf 92 Kilometer an Paris heran und beschießen die französische Hauptstadt mit dem „Paris-Geschütz“. Das hat zwar keinen militärischen Nutzen, löst aber eine Panik in der Zivilbevölkerung aus. 256 Zivilisten sterben. Die deutschen Geländegewinne sind zwar bedeutungslos, dennoch glauben viele an der Heimatfront, dass der entscheidende Sieg jetzt unmittelbar bevor steht.

15. September 1918 – Der amerikanisch-französische Vorstoß ist beendet

Nordfrankreich - Saint-Mihiel bei Verdun * Der amerikanisch-französische Vorstoß gegen die deutschen Truppen ist beendet. Die Angreifer haben die deutsche Front auf mehr als 20 Kilometer „eingedrückt“.

20. März 1919 – Der ungarische Ministerpräsident Graf Mihály Károlyi tritt zurück

Budapest * Die Alliierten fordern nach dem Zusammenbruch der k.u.k-Monarchie in einem Ultimatum zum Rückzug der ungarischen Armee in Transsylvanien um weitere 80 Kilometer zu Gunsten Rumäniens auf. Das Ultimatum soll einen Tag später in Kraft treten. Der ungarische Ministerpräsident Graf Mihály Károlyi verweigert die Annahme und tritt zurück.

1920 – Die Bayerische Staatsbahn wird vom Reich übernommen

Berlin * Die Bayerische Staatsbahn wird vom Reich übernommen. Ihr Streckennetz umfasst mehr als 8.500 Kilometer, auf dem etwa 2.400 Lokomotiven, 5.000 Personen- und 64.000 Güterwaggons bewegt werden.

Juni 1928 – Der Bugatti Royale Typ 41 erstmals beim Großen Preis von Deutschland

Nürburgring * Beim Großen Preis von Deutschland am Nürburgring wird der Bugatti Royale Typ 41 erstmals öffentlich vorgeführt. Das Auto ist sechs Meter lang, schluckt fünfzig Liter Benzin pro hundert Kilometer und erreicht dank seines 300 PS starken Motors eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

November 1944 – Bomben zerstören das Gebäude des Marianums



München-Untergiesing * Bomben zerstören das Gebäude des Marianums bis auf die Grundmauern. Ein Teil der Arbeiterinnen kommen nach Zell bei Ebenhausen. Die Zentrale bleibt im Keller des ausgebombten Gebäudes. Deshalb muss der Transport der Waren und Nahrungsmittel ins 22 Kilometer entfernte Zell täglich zu Fuß mit dem Leiterwagen erfolgen.

2. Juli 1969 – Das Hippie-Festival in Woodstock wird verhindert

Saugerties * Eine Bürgerinitiative der Kleinstadt Saugerties im US-Bundesstaat New York verhinderte die Ausrichtung des Woodstock-Festivals im 15 Kilometer entfernten Woodstock mit einem lokalen Gesetz. Die Kleinstädter befürchten den zu erwartenden Ansturm der Hippies. Deshalb wird das geplante Festival ins 70 Kilometer südwestlich von Woodstock gelegene White Lake verlegt.

15. August 1969 – Woodstock - Das große Flower-Power-Open-Air-Musikfestival

Woodstock - White Lake * Vom 15. bis zum 18. August findet auf einem Weideland in White Lake bei Bethel im US-Bundesstaat New York das große Flower-Power-Open-Air-Musikfestival statt. Rund 400.000 Musikbegeisterte sind anwesend und verfolgen die Darbietungen der 32 Bands und Einzelkünstler. In dem Namensgebenden Woodstock sollte das Festival ursprünglich abgehalten werden, doch eine Bürgerinitiative der Kleinstadt Saugerties verhinderte die Ausrichtung des Festivals. Deshalb wird der Veranstaltungsort ins 70 Kilometer südwestlich von Woodstock gelegene White Lake verlegt.

1976 – In der Kirchenstraße wird ein Regenauslass erbaut

München-Haidhausen * Zwischen 1976 und 1979 wird in der Haidhausener Kirchenstraße ein Regenauslass erbaut. Er hat eine Länge von 1,6 Kilometer und mündet nördlich des Maximilianeums in die Isar. In der Kirchenstraße muss das Wasser einen Höhenunterschied von 9 Metern überwinden.

1976 – In der Kirchenstraße wird ein Regenauslass erbaut

München-Haidhausen * Zwischen 1976 und 1979 wird in der Haidhausener Kirchenstraße ein Regenauslass erbaut. Er hat eine Länge von 1,6 Kilometer und mündet nördlich des



Maximilianeums in die Isar. In der Kirchenstraße muss das Wasser einen Höhenunterschied von 9 Metern überwinden.

1. August 1978 – Der Nationalpark Berchtesgaden wird gegründet

München - Berchtesgaden * Der Nationalpark Berchtesgaden wird gegründet. Das 210 Quadratkilometer große Schutzgebiet im äußersten Südostzipfel Bayerns ist der einzige Alpen-Nationalpark Deutschlands. Hier befindet sich mit dem 2.713 Metern hohe Watzmann auch der zweithöchste Berg Deutschlands. Der Königssee mit der berühmten Wallfahrtskirche Sankt Bartholomä liegt tiefeingeschnitten zwischen Felsen und urwüchsigen Wäldern.

Juli 1986 – Das WAA-Gelände wird zur Hochsicherheitszone

Wackersdorf * Der provisorische Bauzaun wird durch eine massive Sicherheitsanlage ersetzt. Ein rund 2,5 Meter hoher und etwa 4,8 Kilometer langer Stahlzaun mit Stacheldraht, Beleuchtungsanlage und einer Ringstraße umschließt fortan das WAA-Gelände. Die Kosten belaufen sich auf ungefähr 15 Millionen DM. Der neue Zaun prägt das Erscheinungsbild des Konflikts. Für die Betreiber und die Staatsregierung dient er dem Schutz der Baustelle; für die WAA-Gegner wird er zum Symbol der staatlichen Abschottung und der zunehmenden Militarisierung des Baugeländes.

November 1987 – Günter Tremmel baut am Auer Mühlbach ein Kleinkraftwerk

München-Untergiesing * Günter Tremmel baut bis zum Frühjahr 1988 ein damals einzigartiges, wasserbetriebenes Kleinkraftwerk, das mit seinen zwei Turbinen jährlich circa 1,3 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugt, die in das Netz der Stadtwerke eingespeist werden. Mit dieser privaten Initiative erreicht der Mechanikermeister, dass etwa 620 Münchner Haushalte mit elektrischer Energie versorgt werden können. Die 850.000 DMark teure Investition benötigte rund fünfzehn Jahre, bis sie schwarze Zahlen schreibt. Doch Günter Tremmel sieht in dem Kraftwerk mehr die Verwirklichung eines privaten Traumes und eine energiepolitische Zeichensetzung, als eine wirtschaftliche Investition. An der Südseite des Kleinkraftwerkes finden sich deshalb folgende Zeilen: „Untätig war des Wassers Lauf - und niemand achtete darauf Hier war die Wasserkraft vergessen, weil von Atomkraft man besessen Was doch des Menschen stolzer Wahn in der Natur zerstören kann Das möge man bedenken; in Zukunft sollte die Vernunft uns lenken Vergeßt nicht unsere Wasserkraft und laßt sie uns erhalten - Das



mahten schon die Alten.“

1989 – Das Tivoli-Kraftwerk speist in das öffentliche Stromnetz ein

München-Englischer Garten - Hirschau * Das Tivoli-Kraftwerk speist 690 Kilowattstunden in das öffentliche Stromnetz ein.

9. Dezember 1997 – Richtfest am Technischen Rathaus an der Friedensstraße

München-Berg am Laim * Das Technische Rathaus an der Friedensstraße 40 kann sein Richtfest feiern. Dabei sagt Baureferent Horst Haffner: „Es entsteht kein protziger Verwaltungsbau, aber auch kein trauriger Behördensilo.“ Neben den 1.162 Büros, in denen rund 1.800 Beschäftigte arbeiten, befinden sich ein Kindergarten, eine Krippe, eine Kantine und eine Cafeteria. Auf dem Dach des 63 Meter hohen Turms wird ein Rotor mit einem Durchmesser von zwölf Metern angebracht. Er hat ein Gewicht von sechs Tonnen und erzeugt eine elektrische Energie von vierzig Kilowatt. Das Windrad kommuniziert mit einer sich drehenden Landschaft im Innenhof des Technischen Rathauses. In einer Stunde eine Runde. Das Windrad entsteht als Kunst am Bau und im öffentlichen Raum. Auch dazu wird ein internationaler Wettbewerb ausgelobt. Fünfzehn renommierte Künstler haben ihre Vorschläge eingereicht. Den Zuschlag hat der Entwurf des Studios Vito Acconci aus New York erhalten.

2005 – Aufruhr um die Plastikmass

2005: München * Der Löwenbräu-Festwirt Ludwig „Wiggerl“ Hagn schlägt vor, auf dem Oktoberfest versuchsweise Masskrüge aus Kunststoff einzusetzen. Die Idee stößt auf heftigen Widerstand. Dabei liegen die praktischen Vorteile für Hagn auf der Hand: Kunststoffkrüge sind fast ein Kilogramm leichter als Glaskrüge, nahezu unzerbrechlich und lassen sich nach dem Spülen schneller abkühlen. Auch die Bedienungen müssten deutlich weniger Gewicht tragen. Hagn verweist auf die Bilanz des vorausgegangenen Oktoberfests: Rund 36.000 Masskrüge sind in seinem Festzelt abhandengekommen; viele werden als Souvenir mitgenommen, ein großer Teil geht jedoch zu Bruch. Nach seinen Angaben liegen zuletzt mehr als 26 Tonnen Glasscherben auf dem Zeltboden. Auch die Polizei begrüßt den Vorschlag, da gläserne Masskrüge bei Auseinandersetzungen als gefährliche Waffen eingesetzt werden können. Für viele Münchner und Wiesnwirte gehört der schwere Glaskrug jedoch untrennbar zum Oktoberfest. Sie vermissen vor allem das vertraute Klirren beim Anstoßen und fürchten um die Tradition der



Wiesn. Hagn macht den geplanten Versuch schließlich von der Zustimmung der Gäste abhängig. Die Kunststoffmass setzt sich nicht durch.

25. April 2005 – Maximilian Joseph Graf von Montgelas bekommt ein Denkmal

München-Kreuzviertel * Mit den Worten: „Heute erfüllt sich ein lang gehegtes Anliegen: Der Freistaat Bayern ehrt den großen Staatsmann Minister Maximilian Joseph Graf von Montgelas mit der Aufstellung eines Denkmals am Promenadeplatz“, übergibt Finanzminister Kurt Faltlhauser das Denkmal der Öffentlichkeit. Die fast zehn Tonnen schwere und 6,20 Meter hohe Skulptur wurde - nach einem Wettbewerb - von der Berliner Künstlerin und Kunstprofessorin Karin Sander geschaffen. Sie ließ dazu Montgelas-Büsten und Gemälde fotografieren und einscannen. Mit den gesammelten Daten errechnete der Computer ein dreidimensionales Bild. Auf dieser Datenbasis entwickelte die Künstlerin und der Engineering-Dienstleister Berndt AG das tragende Stahlgerüst der aus fünfzehn Segmenten bestehenden Aluminiumfigur. Die einzelnen Teile wurden aus viereckigen Rohlingen mit einem Gesamtgewicht von dreißig Tonnen auf Fünf-Achs-Hochgeschwindigkeitsfräsen ausgefräst. Die acht Tonnen schwere Figur wird von einem eineinhalb Tonnen schweren Stahlgerüst getragen. Die Verbindungstechnik im Inneren der Skulptur wiegt weitere 500 Kilo. Damit das Montgelas-Denkmal richtig wirkt, muss man es aus einiger Entfernung betrachten, erst dann kann man den Dargestellten eindeutig identifizieren. Je näher man der Statue kommt, desto mehr löst sie sich - bedingt durch die Oberflächenstruktur - auf und wird abstrakt. Dieses Abstandhalten zu dieser geschichtsträchtigen Persönlichkeit war ein Anliegen der Künstlerin. Ein weiterer Kritikpunkt ist die Höhe der Skulptur. Dabei ist sie mit ihren 6,20 Metern exakt genauso hoch wie das daneben stehende Orlando-di-Lasso-Denkmal. Allerdings mit dem Unterschied, dass der Aluminium-Montgelas nicht auf einem Sockel, sondern in der Wiese steht. Und das ist angemessen, da in einer demokratischen Gesellschaft niemand mehr idealisiert dargestellt und auf einem Sockel aufgestellt werden darf und damit für den normalen Bürger unerreichbar wird. Und ein Reformator, der noch dazu mit beiden Beinen auf dem Boden der Realität steht, kann, wenn schon unbedingt ein persönliches Denkmal Aufstellung finden muss, durchaus angemessen sein. Gleichzeitig mit der Aufstellung des Montgelas-Denkmal wird sang- und klanglos die Gedenktafel für Bayerns ersten demokratischen Ministerpräsidenten, Kurt Eisner, mit der Begründung entfernt, dass ja in angemessenem Abstand und an authentischer Stelle seit dem Jahr 1989 eine Bodenplatte angebracht worden ist. Die Eisner-Gedenkplatte wird im Depot des Münchner Stadtmuseums abgestellt.

2009 – Acht Millionen Dokumente zur bayerischen Geschichte



München-Maxvorstadt * In Stahlregalen von insgesamt 46 Kilometern Länge liegen im Bayerischen Hauptstaatsarchiv rund 8 Millionen Dokumente zur bayerischen Geschichte aus über 1.200 Jahren. Zur Benutzung des Geheimen Hausarchivs der Wittelsbacher, das 750 laufende Regalmeter umfasst, braucht man eine Extragenehmigung des Herzogs von Bayern.

2011 – Der Englische Garten, eine der weltweit größten Parkanlagen

München-Englischer Garten * Wenn man die Maximiliansanlage, den Hofgarten und den Finanzgarten hinzu zählt, umfasst der Englische Garten eine Fläche von über 417 Hektar. Die drei Bäche (Schwabinger Bach, Eisbach und Oberstjägermeisterbach) haben eine Länge von 8,5 Kilometern. Von den 16 Hektar Wasserflächen ist der Kleinhesseloher See mit acht Hektar das größte Gewässer. Das 78 Kilometer lange Wegenetz (davon 12 Kilometer Reitwege) beinhaltet auch über 100 Brücken und Stege.

2011 – München ist die am dichtesten besiedelte Großstadt Deutschlands

München * München ist die am dichtesten besiedelte Großstadt Deutschlands. In der mit 1,4 Millionen Menschen bundesweit drittgrößten Stadt leben 4.340 Einwohner auf dem Quadratkilometer.

März 2013 – Bald werden 75 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben

München * Bald werden 75 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben, wobei in Deutschland München mit 4.516 Einwohnern pro Quadratkilometer an der Spitze steht. Zum Vergleich: Es folgen Berlin mit 3.899, Herne mit 3.205, Stuttgart mit 2.925 und Oberhausen mit 2.762 Einwohnern pro Quadratkilometer. Herne und Oberhausen schrumpfen zurzeit allerdings. Manila, die Hauptstadt der Philippinen bringt es auf mehr als 43.000 Menschen pro Quadratkilometer. Die dichtbesiedelte europäische Stadt ist Levallois-Perret bei Paris mit 26.000 Einwohnern auf dem Quadratkilometer. Immerhin fast dreimal so viel wie in New York mit etwas mehr als 10.000 Einwohnern pro Quadratkilometer.

31. Juli 2014 – Auf der Theresienwiese sollte ein Kamelrennen stattfinden

München-Theresienwiese * Auf der Theresienwiese sollte im Juni 2015 ein



Kamelrennen stattfinden. Auf einem 1,8 Kilometer langen Sand-Rundkurs sollen die bis zu 70 Stundenkilometer schnellen Renn-Dromedare erstmals außerhalb der Arabischen Halbinsel gegeneinander antreten. Die bis zu zehn Millionen Dollar teuren Kamele werden mit Spezialflugzeugen nach München gebracht. Als Jockeys wurden bis vor kurzem - wegen dem geringen Gewicht - Kinder eingesetzt, die ihren Familien in Asien abgekauft wurden. Diese viel kritisierte Praxis haben die Golfstaaten inzwischen aufgrund der Interventionen der Unicef eingestellt. Die Kinder wurden von teuren Computern ersetzt, die ihre Peitschen ferngesteuert schwingen. Gelenkt werden diese von den Kamelbesitzern, die neben der Dromedar-Rennbahn mit ihren Off-Road-Pick-Ups fahren. Auch hier sollen sich spektakuläre Duelle abspielen. Von dem Kamelrennen werden die Münchner nichts mehr hören.

3. September 2014 – Die Wiesnwirte stiften eine Mordstrumm-Kerze

Planegg * Die Wiesnwirte der großen Festzelte treffen sich - wie jedes Jahr - in der Planegger Wallfahrtskirche Maria Eich, um dort eine mehrere Kilo schwere Kerze zu stiften. Diese Tradition hat der ehemalige Sprecher der Wiesnwirte und Festwirt der Bräu-Rosl, Willy Heide, nach dem Oktoberfest-Attentat im Jahr 1980 ins Leben gerufen. Sie soll für eine friedliche Wiesn stehen. Georg Heide, der Sohn des 2011 verstorbenen Willy, setzt die Tradition gemeinsam mit seiner Frau Renate und Tochter Daniela fort. Bei den Münchnern hält sich aber eisern das Gerücht, dass das Mordstrumm von einer Kerze für eine sich pünktlich zum Wiesn-Beginn einstellende Schönwetterfront gestiftet wird. Denn schönes Wetter bedeutet für die Wiesnwirte auch gute Umsätze und damit Gewinn. Denn wie singen die Festwirte in Maria Eich: „Maria hilf uns allen aus unsrer tiefen Not“.

5. Oktober 2014 – Das Oktoberfest 2014 endet

München-Theresienwiese * Das Oktoberfest 2014 endet. Das Fazit lautet: In 16 Tagen besuchten 6,3 (6,4) Millionen Besucher die Wiesn, davon kamen 610.000 (540.000) Gäste auf die Oide Wiesn. Der Konsum und damit die Umsätze waren zum Teil rückläufig. (Zahlen in Klammer = 2013) 6,5 (6,7) Millionen Mass Wiesnbier wurden getrunken. 112 (114) Ochsen wurden in der Ochsenbraterei verzehrt, in der Kalbsbraterei 48 (58) Kälber verspeist. Insgesamt wurden 1.290 (1.552) Straftaten bei der Polizei angezeigt. 398 (449) Körperverletzungen wurden von der Polizei registriert. Die Polizeistatistik weist 36 (58) Masskrugschlägereien auf. 3.603 (7.551) Hilfeleistungen mussten die Sanitäter und Ärzte leisten. 681 (638) Wiesn-Besucher mussten wegen Alkoholvergiftungen medizinisch überwacht werden. Der überwiegende Teil dieser Patienten ist zwischen 18 und 30 Jahren alt, etwa ein Drittel ist weiblich. (230) Verstöße



gegen das Betäubungsmittelgesetz wurden registriert. 150 (140) Mal musste der U-Bahnhof Theresienwiese gesperrt werden. 112.000 (81.000) gestohlene Masskrüge werden den Besuchern wieder abgenommen. 3.646 (rund 4.200) Fundstücke wurden im Wiesn-Fundbüro abgegeben. Darunter das obligatorische Gebiss. Wasserverbrauch: 115.000 Kubikmeter Gasverbrauch: 220.000 Kubikmeter Stromverbrauch: 2,98 Millionen Kilowattstunden

4. Oktober 2015 – Das Oktoberfest 2015 endet

München-Theresienwiese * Das Oktoberfest 2015 endet. Das Fazit lautet: In 16 Tagen besuchten 5,9 (6,3) Millionen Besucher die Wiesn, davon kamen 535.000 (570.000) Gäste auf die Oide Wiesn. Der Konsum und damit die Umsätze waren zum Teil rückläufig. (Zahlen in Klammer = 2014.) 7,3 (7,7) Millionen Mass Wiesnbier wurden getrunken. 114 (112) Ochsen wurden in der Ochsenbraterei verzehrt. Insgesamt wurden 1.191 (1.290) Straftaten bei der Polizei angezeigt. 372 (398) Körperverletzungen wurden von der Polizei registriert. Die Polizeistatistik weist 47 (36) Masskrugschlägereien aus. 3.312 (3.617) Hilfeleistungen mussten die Sanitäter und Ärzte leisten. 628 (681) Wiesn-Besucher mussten wegen Alkoholvergiftungen medizinisch überwacht werden. 121 (150) Mal musste der U-Bahnhof Theresienwiese gesperrt werden. 110.000 (112.000) gestohlene Masskrüge werden den Besuchern wieder abgenommen. 2.948 (3.646) Fundstücke wurden im Wiesn-Fundbüro abgegeben. Wasserverbrauch: 120.000 (115.000) Kubikmeter Gasverbrauch: 220.000 (220.000) Kubikmeter Stromverbrauch: 2,89 (2,98) Millionen Kilowattstunden

6. Oktober 2015 – Auf der Museumsinsel wird eine 250-Kilo-Fliegerbombe entdeckt

München-Isarvorstadt * Auf der Museumsinsel wird eine 250-Kilo-Fliegerbombe aus dem Zweiten Weltkrieg gefunden. Es handelt sich um einen sogenannten Zerscheller, also den Überrest einer nicht detonierten, aber in der Luft oder beim Aufschlag zerbrochenen amerikanischen Bombe. Es ist der erste Bombenfund auf der im Krieg schwer getroffenen Museumsinsel.

11. Dezember 2016 – Trambahn-Linie 19 bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert

München-Haidhausen - München-Berg am Laim - München-Steinhausen * Die Trambahn-Linie 19 wird bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert. Die 2,7 Kilometer lange Strecke hat sechs neue Stationen erhalten.



11. Dezember 2016 – Trambahn-Linie 25 bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert

München-Haidhausen - München-Berg am Laim - München-Steinhausen * Die Trambahn-Linie 25 wird bis zum S-Bahnhof Berg am Laim verlängert. Die 2,7 Kilometer lange Strecke hat sechs neue Stationen erhalten.

14. Mai 2019 – Die Schiffsschraube vorm Deutschen Museum wird demontiert

München-Isarvorstadt * Die Schiffsschraube vor dem Kongresssaal des Deutschen Museums wird demontiert und auf das Außengelände der Flugwerft Schleißheim gebracht. Die Schiffsschraube entstand im Jahr 1905, war aber nie in Gebrauch. Sie ist elf Meter lang und hat einen Durchmesser von 6,85 Meter. Es ist der Propeller eines Schnelldampfers, die von der Friedrich Krupp AG Essen gegossen worden war. Jeder der drei Flügel wiegt 4.400 Kilogramm. Insgesamt, samt den Lagerblöcken, wiegt das Monstrum 52.040 Kilo. Die Verlegung der Schiffsschraube ist wegen der Sanierung der Ludwigsbrücke notwendig. Sie kommt frühestens in sechs Jahren (2025) zurück.

21. Oktober 2021 – Münchens erste Bestattung allein im Tuch

München-Moosach * Am Westfriedhof wird in München erstmals ein Verstorbener allein im Tuch zur ewigen Ruhe gebettet. Damit das nach den Regeln des Ritus und der hygienischen Verordnungen klappt, übt das Münchner Friedhofspersonal seit Monaten den selbst konzipierten Ablauf mit einer 1,75 Meter großen und 80 Kilo schweren Puppe.
