



Suchergebnisse: Pferde

1. September 955 – 17.000 herrenlose Pferde der Ungarn in Keferloh verkauft

Keferloh * Nach der Schlacht auf dem Lechfeld verkaufen die Männer des Grafen Eberhard von Ebersberg in Keferloh angeblich mehr als 17.000 herrenlose Pferde der Ungarn. Damit begründen sie den Keferloher Markt, der bis heute besteht. Es gibt dazu aber weder Dokumente noch archäologische Funde.

15. Juli 1099 – Die Kreuzfahrer können Jerusalem einnehmen

Jerusalem * Die Kreuzfahrer können Jerusalem erobern. Damit haben die Pilger endlich den Ort der Verheißung erreicht. Die ganze Zeit ist ihnen von den Predigern versprochen worden, hier wäre das Land, in dem Milch und Honig fließen. Bisher haben die meisten Kreuzfahrer gehungert. Über 100.000 Pilger haben sich ins Heilige Land aufgemacht; kaum 20.000 sind dort angekommen. Da die Kleriker die Eroberung einer muslimischen Stadt durch Christen für etwas Selbstverständliches halten, empfinden sie es folgerichtig als Unrecht, wenn die Muslime ihr Eigentum verteidigen. Wie aber die Christen reagieren, möglicherweise aufgeputscht von den Propaganda-Lügen über die von den Muslims angeblich geschändeten und entweihten Kirchen, ist grausam und unverzeihlich. Die anwesenden Chronisten beschreiben unvorstellbare Szenarien. Raimund von Aguilers schreibt: „Wir kamen zum Tempel Salomons, wo sie ihren Ritus und ihre Gesänge pflegten. Aber was geschah dort? Wenn ich die Wahrheit sage, wird man mir es nicht glauben. Es mag genügen, dass sie im Tempel Salomons und im Vorhof bis zu den Knien und den Zügeln ihrer Pferde im Blut ritten. Wahrlich ein gerechtes Gericht, dass der Ort das Blut derjenigen empfing, deren Gotteslästerung er so lange erdulden musste.“ Die byzantinische Chronistin Anna Comnena notiert: „Viele Sarazenen und Juden in der Stadt wurden abgeschlachtet.“

3. Mai 1140 – König Konrad III. verleiht dem Freisinger Bischof Markt- und Münzrechte

Freising - Föhring * Der Stauferkönig Konrad III. verleiht dem Freisinger Bischof in einer Urkunde das Privileg, dass im gesamten Freisinger Bistumsbereich die Münzstätten bischöflich sein



müssen. Dazu der Stadt Freising einen vollberechtigten Markt, worunter man einen zollpflichtigen Kaufmannshandel oder Fernhandelsmarkt versteht. Zu diesem gehören der Handel von Salz und anderen Großgütern, beispielsweise Wein. Der König verbietet aber zugleich „jeden weiteren Markt in diesem Bistum, der nicht von alters her durch die Autorität unserer Vorgänger bestätigt ist“. Das Recht, einen Markt für Fernhandelsgüter zu betreiben, ist ein königliches Regal, das nur von diesem erteilt werden kann. Dagegen ist ein lokaler Markt, wie er auch für Föhring besteht, nicht von einer derartigen Genehmigung abhängig. Bischof Otto I. von Freising, aus dem Geschlecht der Babenberger, will den Raum seines Bistums aber alleine seinen Interessen unterordnen. In der Folge verlegt der Kirchenfürst das Freisinger Marktrecht kurzerhand an das wesentlich verkehrsgünstiger gelegene Föhring. Damit maß er sich ein ihm nicht zustehendes königliches Privileg an. Dieser Flussübergang stellt für den geschäftstüchtigen Freisinger Bischof eine sichere, lukrative, aber auch kostengünstige Einnahmequelle dar, da die zum Salz- und Warentransport benutzten Saumpferde zuvor lange Zeit auf den herzoglichen Straßen unterwegs sind, um nur kurz vor der Isarbrücke auf Freisinger Gebiet zu wechseln und es danach ebenso schnell wieder zu verlassen. Dazwischen kassieren die bischöflichen Zöllner. Außerdem lässt Bischof Otto I. hier eine Salzniederlage und Zollstätte errichten, mit der er sich den ganzen Handel mit Salz zinsbar macht, und das, obwohl es für Föhring gar keine Marktverleihungsurkunde gibt.

1157 – Die Salzstraße wird nach München umgeleitet

München - Haidhausen * Im Jahr 1157 - zuvor und danach war Herzog Heinrich XII. der Löwe nicht in Bayern - wird die Salzstraße nach München umgeleitet. Die Salzstraße muss man sich als Trampelpfad vorstellen, denn der Lastentransport erfolgt noch nicht mit Fuhrwerken oder Karren, sondern mit Saumpferden. Sie führt noch nicht über den Gasteig (= gacher Steig = steiler Weg) hinunter zur Isar, sondern nutzt eine Fuhr etwa auf der Höhe der heutigen Maximiliansbrücke. Dass der Welfenherzog ein elementares Interesse an der Aufhebung des unrechtmäßig in Föhring eingerichteten bischöflichen Fernhandelsmarktes hat, ist naheliegend, da er der größte Nutznießer dieser Entscheidung ist. Und der Freisinger Bischof will nach den Erfahrungen von Worms retten, was noch zu retten ist. Schon deshalb ziehen die beiden Kontrahenten gemeinsam mit dieser Angelegenheit vor den Kaiser.

12. Januar 1519 – Kaiser Maximilian I. stirbt auf der Burg in Wels

Wels * Kaiser Maximilian I. stirbt gegen 3 Uhr früh auf der Burg in Wels im Alter von 60 Jahren. Zur Buße hat er verfügt, dass seine Leiche gegeißelt, seine Haare geschoren und seine Zähne



eingeschlagen werden. Dennoch seien seine Pferde in Tränen ausgebrochen und hätten in tiefer Trauer tagelang nichts gefressen.

6. Mai 1527 – Der Sacco di Roma beginnt

Rom * Der „Sacco di Roma“ beginnt. Die Erstürmung, Plünderung und Besetzung Roms durch deutsche Landsknechte dauert bis zum 17. Februar 1528. Die Stadt fällt den Landsknechten wie eine reife Frucht in den Schoß, weil die völlig korrupte und seit Jahrzehnten ein Lotterleben führende römische Oberschicht nicht in der Lage ist, sich gegen die enthemmt wütende Soldateska zu wehren. Die Kirchen Roms werden zu Pferdeställen, Bordelle und öffentlichen Toiletten umgewandelt. Die Mätressen, aber auch die Nichten der Kirchenfürsten, die Frauen und Töchter der Fürsten und Herzöge sowie jede Nonne, die sie fangen, vergewaltigten sie und tun das am Liebsten unter dem Hochaltar. Sie notzüchtigten die Damen des Adels im Beisein ihrer Ehemänner, Väter und Brüder. Sie foltern die Häupter der ältesten und reichsten römischen Feudalgeschlechter viele Wochen lang. So lange, bis sie auch die letzten Verstecke verraten, in denen sie ihre Frauen und ihr Gold versteckt haben.

10. Juni 1530 – Ein Manöverspiel für die kaiserliche Gefolgschaft

Ramersdorf - Haidhausen - München * Die kaiserliche Gefolgschaft wird kurz hinter Ramersdorf, auf einer Lützen genannten Schafweide, von einer festlich herausgeputzten Ritterschar begrüßt, die den Rahmen für ein Manöverspiel bilden. Wie der Historiker Sigmund Riezler in seiner Baierischen Geschichte berichtet, ist hier „mit den herzoglichen Heerpaukern und Trompetern die Reiterei der Landsassen und Hofbeamten aufgestellt, 550 Pferde stark, darunter etwa 300 in vollständiger Rüstung, Blankharnisch, Armzeug, Knieköpfen, die Rosse mit Eisenstrinen, alle in roten Röcken mit dem herzoglichen Wappen auf dem Ärmel, eine buntschimmernde Masse, überragt von langen, schwarz und weiß bemalten Spießen mit schwarzen Fransen. An den Anführern bewundert man damastene Röcke, goldene Ketten und vergoldete Waffen“. Jeder Reiter hat hinter sich einen Pagen, der ihm die Lanze und den Helm mit wallenden Federn trägt. Ein alter Kriegermann, der Ritter Dietrich von Knöringen, befehligt diese glänzende „cavalli alla borgognona“. Um den Empfangsplatz bilden einhundert Feldgeschütze - Quartanen, Schlangen, Falkonetlein und Mörser - einen Halbkreis, wobei die Zuschauer ganz besonders eine achtzehn Fuß lange, hölzerne, mit Eisenringen umwickelte Büchse interessiert. Diese haben baierische Truppen im Jahr 1525 vor Rastatt den aufständischen Bauern abgenommen.



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.

1. Februar 1681 – Geplante Altötting-Wallfahrt mit kleinem Hofstaat

Wien - München * In einem Brief teilt Kaiser Leopold I. dem bayerischen Kurfürsten mit, dass er „mit kleinem Hofstaat“ die Wallfahrt nach Altötting unternehmen wird und bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, den Kurfürsten am Ziel treffen zu können. „Kleiner Hofstaat“ bedeutete 455 Personen, 297 Pferde, 16 Kutschen und 16 Maultiere. Im kaiserlichen Gefolge befinden sich unter anderem 15 Köche und zusätzlich zwei extra für die Kaiserin, dazu ein Küchentürhüter und der Kammerzwerg, der Hofnarr. Im Hofstaat der Kaiserin ist neben den Hofdamen, Garderobendamen, Kammerzofen und sonstigem, meist weiblichen Personal, auch ein „Extraweib“ aufgeführt. Ihre Funktion ist ungeklärt.

9. September 1685 – Empfang für das Kurfürsten-Paar in Haidhausen

Haidhausen * „Nachmittags um drei Uhr hatten sich auf dem Anger vor dem Besitztum des Grafen Leiblting die Kavaliers mit Kutschen und Handpferden versammelt. Auch die kurfürstliche Leibgarde zu Pferd und eine Kompanie der Bürgerschaft zu Pferde waren angetreten.“ Das Kurfürsten-Paar Max Emanuel und Maria Antonia werden am Haidhauser Schlossanger von den dort versammelten Anwesenden feierlich empfangen. Nach einer ausführlichen Huldigung des jungen Ehepaares erfolgte schließlich der triumphale Einzug in die nahe Residenzstadt München. Für die erwiesene Gastfreundschaft wird Kurfürst Max Emanuel dem Haidhauser Schlossbesitzer wieder ein kleines Stück entgegenkommen. Der Landesherr akzeptiert zwar die von seiner Hofkammer gemachten Einschränkungen, wonach Haidhausen nicht zur geschlossenen Hofmark ernannt werden darf, weil dort auch andere die Jurisdiktion ausüben, nämlich: das Leprosenhaus am Gasteig über den Kotterhof, Graf Preysing, die Ridler und die Jesuiten über ihre Gartengüter sowie der Kurfürst selbst über das Brunnhaus und den Jäger



im Brunntal. Außerdem, so die Hofkammer weiter, darf der Kurfürst die Jurisdiktion für eine so große Ortschaft nahe der Landeshauptstadt nie vergeben, da er sich sonst bei auftretenden Unregelmäßigkeiten zuerst an den Hofmarkherren wenden muss, statt sofort selbst einzuschreiten. Dies könnte besonders beim Ausbrechen der Pest oder bei der unerwünschten Ansiedlung von Bettlern und vagierendem Gesindel nötig sein.

1703 – Graf Ferdinand von Arco wird erschossen

Zirl * Graf Ferdinand von Arco, Kammerherr und „aggregierter Oberst zu Pferde“, wird bei Zirl aus einem Hinterhalt heraus erschossen. Dass er nur der Titulargatte der Agnès Françoise Le Louchier ist, lässt sich auch daran ablesen, dass sie an seiner Beisetzung in der Theatinerkirche nicht teilnimmt. Im Totenbuch ist Arco als ledig eingetragen.

25. Dezember 1705 – Gegen 11 Uhr ist alles vorbei

München * Gegen 11 Uhr ist alles vorbei. Es werden noch 36 Gefangene gemacht sowie sechs Kanonen, drei Munitionswagen, fünf Fahnen, zwei Dragoner-Standarten und ein paar Pauken sowie 150 Pferde eingesammelt. Auf kaiserlicher Seite zählt man 40 Gefallene und Verletzte. Die Aufständischen aus dem Oberland müssen demgegenüber eine Vielzahl von Toten beklagen. Alleine in München werden 1.066 Oberländer beerdigt. Insgesamt sind es etwa 1.100 Tote aus Oberbayern. 609 Aufständische werden verwundet, nur 107 werden unverletzt in Gefangenschaft gekommen. Die Münchner Einwohnerschaft hat während der gesamten Kämpfe brav den Anordnungen der Kaiserlichen Administration Folge geleistet und sich ruhig verhalten. Der Stadtmagistrat übermittelt noch in der Nacht die „allerunderthenigste treue devotion“ der Bürgerschaft an die kaiserliche Obrigkeit. Die ermordeten Aufständischen vor den Stadttoren bezeichnet er verächtlich als „pours rott“.

8. Januar 1706 – Das Massaker von Aidenbach

Aidenbach * Das Massaker von Aidenbach beginnt. Die Unterländer werden niedergeschlagen. Freiherr von Gemmel berichtet: „Es haben sich aber die Rebellen, ehe man die Höhe gar besteigen können, gleichsam in dem Augenblick, ohne Verlierung des geringsten Feuers, in den hinter sich gehabt Wald gezogen; ihr Kommandant und andere Offiziere sind, gleich wie sie schelmischer Weise ihr rebellisches Kommando angetreten, wieder solchergestalten auf ihren Pferden mit der wenig gehalten Kavallerie durchgegangen und haben



ihre Hauptarmee im Stich gelassen, welche der verbitterte Soldat sowohl zu Pferd als zu Fuß sogleich umringt und in den Wäldern und Feldern aufgesucht, alles, was sich nur blicken lassen, gegen einen wenigen Widerstand solchergestalten niedergemacht und massakriert, daß der kleinere Teil davongekommen. Teile von ihnen haben sich in einige unweit von dieser Niederlage gelegene Bauernhäuser retiriert und sonderbar aus einem auf die Kaiserlichen mit kleinem Gewehr stark Feuer gegeben, daher diese Häuser sämtliche in Brand gesteckt und was nicht darinnen verbrennen, sondern entlaufen wollen, ohne Unterschied niedergemacht worden ist.“ Der Volksaufstand bricht zusammen.

2. September 1718 – Kurfürst Max Emanuel erteilt dem Pferdehändler Joseph Mändle Hofschutz

München * Kurfürst Max Emanuel erteilt dem Pferdehändler Joseph Mändle als erstem Juden den Hofschutz und damit eine Aufenthaltsberechtigung in München. Die Geschäftsbeziehungen zwischen Mändle und Kurbaiern werden mit der Zeit immer intensiver.

24. September 1728 – Graf Preysing erhält öden Grund und Boden „jenseits der Birkenleiten“

Giesing * Kurfürst Carl Albrecht schenkt seinem Obristjägermeister Graf Maximilian Joseph von Preysing sechzig Tagwerk umfassenden öden Grund und Boden „jenseits der Birkenleiten“. Das Gebiet ist freigestellt von allen Abgaben, da es sich im Überschwemmungsgebiet der Isar beziehungsweise des Auer Mühlbachs befindet. Mit dem einmal im Jahr gemähten Bewuchs soll ein Heudeputat für die von Preysing zu unterhaltenden Dienstpferde geschaffen werden. Das Anwesen, das zuvor zum Gut Harlaching und damit ursprünglich zum Besitz des Klosters Tegernsee gehörte, besteht aus einem Bauernhof und hat die bereits im Jahr 1149 erwähnte Harlachinger Mühle als Nachbarn.

1731 – Kurfürst Clemens August lässt ein neues Hofmarkschloss erbauen

Berg am Laim * Auf seinem Berg am Laimer Hofanger lässt sich Kurfürst Clemens August ein neues Hofmarkschloss erbauen. Es dient allerdings nicht ihm, sondern seinem älteren Bruder Ferdinand Maria Innocenz zur Jagdlust und zum Gebrauch. Dieser war - als drittgeborener Sohn - vom Kurfürstenvater Max Emanuel nicht in eine geistliche Laufbahn gedrängt worden, bekleidete damit auch keine einträglichen und einflussreichen Ämter. Das neue Schloss liegt mit seiner Längsseite an der heutigen Josephsburgstraße und lehnt sich an das alte Schloss an. An der südlich gelegenen Gartenseite des Zentralbaues befand sich ein Pavillon. Im Inneren



erstreckt sich der Salon über zwei Stockwerke. An beiden Seiten des Haupttrakts schließen sich doppelgeschossige Flügel mit großen Stallungen für jeweils 16 Pferde an. Sie beinhalten zusätzlich die Zimmer für die Stallknechte und zwei Heukammern. Herzog Ferdinand Maria Innocenz unternimmt von hier aus die damals so beliebten Parforcejagden. Die Zwinger für die dazu notwendige große Hundemeute waren jedenfalls vorhanden. Neben der Parforcejagd ist Ferdinand Maria Innocenz ein großer Liebhaber der Falknerei. Wie sein Bruder Clemens August benutzt der Herzog die im heutigen Untergiesing gelegenen Falkenau zur Jagd mit den verschiedenen Greifvögeln auf Reiher und sonstiges Getier.

April 1800 – Die Alte Isarkaserne in der Beschreibung

München * Einer Beschreibung der Isarkaserne ist zu entnehmen: „Die Kaserne liegt außerhalb der Stadt, jenseits des Isar-Flusses, auf einer sogenannten Insel.“ Das zweigeschossige Hauptgebäude ist rund 140 Meter lang; das Erdgeschoss dient größtenteils als Pferdestall. Die Isarkaserne bietet Platz für insgesamt 954 Mann. Dafür stehen 62 Zimmer und 14 Küchen zur Verfügung. Die Isarkaserne ist über viele Jahrzehnte die zentrale Kavallerieunterkunft Münchens. Als Kavallerie - auch Reiterei genannt - bezeichnet man jene Waffengattung der Landstreitkräfte, die zu Pferd kämpft und bis ins späte 19. Jahrhundert hinein eine bedeutende Rolle in der militärischen Taktik spielt. Erst die fortschreitende Entwicklung von Feuerwaffen führte allmählich zum Niedergang der Reiterei als schlagkräftigem Truppenteil. Südlich des Hauptgebäudes befindet sich ein Exerzierplatz, der für die Ausbildung der berittenen Truppen genutzt wurde.

1803 – Kaspar Barthmann kauft die Singlspielerbrauerei mit allen Zubehör

München-Angerviertel - Au * Der Auer Wirt Kaspar Barthmann kauft die Singlspielerbrauerei mit allen Zubehör: von der Bettwäsche und den Zinntellern über Brauerei- und Schäfflerrequisiten, Wagen und Pferde, Häuser, Märzenkeller und Wiesengründe.

1805 – Ein Pferdelazarett in der Alten Isarkaserne

München-Isarvorstadt * Während des Dritten Koalitionskriegs - ist das Depot des 1. Dragoner-Regiments in der Isarkaserne untergebracht, ebenso ein Pferdelazarett.



24. Oktober 1805 – Napoleon Bonaparte zieht triumphal in München ein

München * Napoleon zieht triumphal durch das Karlstor in München ein. Kurfürst Max IV. Joseph befindet sich noch in seinem Exil in Würzburg. Die Kurpfalzbaierische Staats-Zeitung von München berichtet am 25. Oktober 1805: „Endlich hatten wir gestern das sehnlich erwartete Vergnügen, Se. Majestät Napoleon Kaiser in Frankreich und König in Italien hier eintreffen zu sehen. Se. Majestät kamen von Augsburg, fuhren in einem 6-spännigen Reisewagen, welchen der Herr Reichs-Marschall Bernadotte, nebst noch einigen H.H. Reichsmarschallen zu Pferde begleitete, unter dem Donner der Kanonen, und dem Zusammengeläute aller Glocken durch die Neuhauser-Kaufinger- über den Platz durch die Diener- in die Residenz-Gasse heran, und stiegen [...] in der kurfürstl. Residenz ab. Die ganze Stadt war zur Tageshelle beleuchtet, und die Mittags zuvor angekommenen kaiserl. königl. Garde-Regimenter hatten sich durch die ganze Einzugsstrecke à la haie aufgestellt. Es war $\frac{1}{2}$ 8 Uhr Abends, und die Menge des hier befindlichen, zum Theile noch mit der Einquartierung beschäftigten Militärs nebst dem zusammenströmenden Volke zeigte das Bild eines durch Ströme aufgetriebenen Meeres, das sich schwer und langsam dahinwälzt.“

25. Oktober 1805 – Die Presse berichtet über Napoleons Einzug in München

München * Die Kurpfalzbaierische Staats-Zeitung von München berichtet vom Einzug Napoleons: „Endlich hatten wir gestern das sehnlich erwartete Vergnügen, Se. Majestät Napoleon Kaiser in Frankreich und König in Italien hier eintreffen zu sehen. Se. Majestät kamen von Augsburg, fuhren in einem 6-spännigen Reisewagen, welchen der Herr Reichs-Marschall Bernadotte, nebst noch einigen H.H. Reichsmarschallen zu Pferde begleitete, unter dem Donner der Kanonen, und dem Zusammengeläute aller Glocken durch die Neuhauser-Kaufinger- über den Platz durch die Diener- in die Residenz-Gasse heran, und stiegen [...] in der kurfürstl. Residenz ab. Die ganze Stadt war zur Tageshelle beleuchtet, und die Mittags zuvor angekommenen kaiserl. königl. Garde-Regimenter hatten sich durch die ganze Einzugsstrecke à la haie aufgestellt. Es war $\frac{1}{2}$ 8 Uhr Abends, und die Menge des hier befindlichen, zum Theile noch mit der Einquartierung beschäftigten Militärs nebst dem zusammenströmenden Volke zeigte das Bild eines durch Ströme aufgetriebenen Meeres, das sich schwer und langsam dahinwälzt.“

April 1806 – Ins Hieronymiten-Kloster soll ein Dragoner-Regiment

München-Lehel * Eine Entscheidung über die künftige Verwendung des Anna-Klosterareals erfolgt jedoch erst, nachdem sich das Dragoner-Regiment über die zerstreute



Unterbringung seiner Pferde beklagt. In der folgenden Entscheidung heißt es, dass „inwendig an die Garten Mauer des Hieronymitanerklosters eine doppelte Stallung, welche wenigstens für 250 Pferde, oder womöglich mehrere Platz geben kann, erbaut [...] werden soll. - Das Kloster selbst ist alsdann zu der Unterbringung der Mannschaft zu verwenden“.

3. April 1807 – Mandat zur Neuorganisation des Bürgermilitärs

München * Das „Mandat über die Uniformierung und Organisation des bürgerlichen Militärs in den Städten, Flecken und Märkten des Königreichs“ wird erlassen. Es bildet eine allgemein verbindliche Rechtsgrundlage für den Wach- und Sicherheitsdienst des Bürgermilitärs, denn bisher hatten die Bürger diese Aufgabe ja freiwillig erfüllt. Wichtigster Punkt für den Staat ist die neue allgemeine Musterungspflicht aller Bürger zum Bürgermilitär. Untaugliche müssen eine Wehersatzgebühr bezahlen. Als Gegenleistung gesteht der Staat den Offiziers- und Unteroffizierskorps der einzelnen Waffengattungen des Bürgermilitärs ihre Ergänzung und Beförderung zu höheren Chargen zu. Über die Aufgabe des Bürgermilitärs sagt das Mandat folgendes: „[...] Nie kehrt der Bürger seine Waffen gegen den äusseren Feind. Seine Bestimmung bleibt ausschliessend, den friedlichen, rechtlichen Einwohner zu beschützen, und die Wirkungen des Gesetzes gegen polizeiliche Vergehungen und das Verbrechen zu unterstützen. Er übernimmt demnach bei dem Abzuge der Feldregimenter aus den Garnisonen den Dienst daselbst, besorgt denselben in jenen Städten, wo keine gewöhnliche Garnison liegt, für beständig, um durch auszusendende Sicherheits-Patrouillen die Umgebungen vor allem, der öffentlichen Ruhe und Sicherheit gefährlichen Gesindel rein zu halten.“ Das unmittelbare Kommando über das lokale Bürgermilitär hat der jeweils ranghöchste beziehungsweise rangälteste Bürgeroffizier. Dieser untersteht wiederum in einer Garnisonsstadt der militärischen Stadtkommandantschaft, ansonsten dem zivilen Landrichter oder Polizeidirektor. Der Vorschlag für ein Pferderennen aus Anlass der Kronprinzenhochzeit (1810) kommt aus den Reihen der Königlich-Baierischen Nationalgarde III. Klasse. Diese entwickelte sich aus dem Städtischen Wehrwesen. Dieses Münchner Bürgermilitär gehört nicht im eigentlichen Sinne zur Münchner Garnison. Die traditionelle Abgrenzung von Armee und Bürgertum beziehungsweise von Garnison und Bürgerwehr bleibt bis weit ins 19. Jahrhundert bestehen.

23. Dezember 1807 – 250 Soldaten und 220 Pferde beziehen die neue Lehel-Kaserne



München-Lehel * Nachdem die Geistlichen aus dem Hieronymiten-Kloster ausgezogen sind, können schließlich 250 Soldaten und 220 Pferde die neue Lehel-Kaserne beziehen. Sie ist zwar nach der Bettenzahl die kleinste der fünf Münchner Kasernen, jedoch - mit Ausnahme der Alten Isarkaserne - die einzige Truppenunterkunft mit militäreigenen Stallungen.

1809 – Die freiwillige Bürgerwehr wird in die Nationalgarde eingegliedert

München * Durch eine Neuorganisation des Militärs wird die bisher freiwillige Bürgerwehr nach französischem Vorbild in die dreigliedrige Nationalgarde eingegliedert. Die Nationalgarde I. Klasse bildet das Stehende Heer, die II. Klasse wird zur Landesverteidigung innerhalb des Königreichs verpflichtet. Die Nationalgarde III. Klasse ist die ehemalige Bürgerwehr. Sie untersteht jetzt den staatlichen Behörden für polizeiliche Aufgaben. Seit dem Spätmittelalter hatte die Bürgerwehr in zunehmenden Maße repräsentative Funktionen bei festlichen Anlässen der Städte und des Fürstenhauses wahrgenommen. Die vornehmsten Aufgaben - Ehrengeliebt und Ehrenwache für höchste Herrschaften blieb der Bürger-Kavallerie vorbehalten. Eine Kavallerie-Division gibt es - neben dem Invanterie-Regiment und der Artillerie-Kompanie - auch in München. Sie wird unter ihrem Major Andreas von Dall'Armi das Pferderennen aus Anlass der Hochzeit von Kronprinz Ludwig I. und Prinzessin Therese von Sachsen-Hildburghausen austragen. Eine „Schicki-Micki-Armee“.

28. September 1810 – Der Lohnkutscher Franz Baumgartner schlägt ein Pferderennen vor

München * Der Münchner Lohnkutscher Franz Baumgartner, der in der Kavallerie-Division der Nationalgarde III. Klasse seine Wehrpflicht als Unteroffizier ableistet, schlägt - neben den vom Staat ausgerichteten und finanzierten Hochzeitsfeierlichkeiten - ein Pferderennen vor.

2. Oktober 1810 – Franz Baumgartner schlägt ein Pferderennen vor

München * Der Vorgesetzte von Franz Baumgartner, Major Andreas Michael Edler von Dall'Armi, greift dessen Idee mit einem Pferderennen begeistert auf und trägt den Vorschlag König Max I. Joseph vor.

4. Oktober 1810 – Die Einladungen für das Pferderennen werden versandt



München-Theresienwiese * Die Einladungen und Ausschreibungen für das am 17. Oktober stattfindende Pferderennen werden versandt. Als Veranstaltungsort wird das weite, unbebaute Areal „vor dem Sendlinger Thore, seitwärts der Straße die nach Italien führt“ vorgeschlagen.

17. Oktober 1810 – Das erste Oktoberfest beginnt mit einem Pferderennen

München * An diesem Mittwoch, es ist ein milder Herbsttag mit hellblauem Himmel, wird nochmals eine breite Bevölkerungsschicht in die Feierlichkeiten um die Kronprinzenhochzeit einbezogen, nachdem die zuvor abgehaltenen Opernaufführungen und Bälle nur einem kleinen ausgesuchten Kreis geladener Gäste vorbehalten waren. Diese Festveranstaltungen wurden vom Staat ausgerichtet und finanziert. Doch angesichts von Kriegszeiten und leeren Staatskassen hält sich der sonst bei Fürstenhochzeiten übliche Glanz und Glamour in Grenzen. Und da im Jahr 1808 die städtische Selbstverwaltung abgeschafft worden ist, verfügt München über kein Vermögen, aus dem sie einen eigenen Beitrag zu den Feierlichkeiten hätte leisten können. Dankbar überlässt man deshalb die Ausrichtung der Feier der gehobenen Bürgerschaft, die dazu in der Lage ist und die die eigentliche Volksbelustigung, ein als Huldigung gedachtes Pferderennen, das in der Tradition des Scharlachrennens steht, durchführen kann. Es ist der Kavallerie-Major der Nationalgarde 3. Klasse, der Bankier Andreas Michael Edler von Dall'Armi, der im Namen der Nationalgarde, also des Bürgermilitärs, ein Schreiben an den König richtet, in dem er bittet, eine solche Veranstaltung ausrichten zu dürfen. Das Pferderennen soll den Abschluss, aber zugleich auch den Höhepunkt der Feierlichkeiten um die Kronprinzenhochzeit bilden.

17. Oktober 1810 – Gebete für die königliche Familie in der Bürgersaalkirche

München-Kreuzviertel * Andreas Michael von Dall'Armi hat in einer „Disposition des Festes“ den Ablauf der Veranstaltung peinlichst genau festgelegt. So wird früh um 9 Uhr eine Messe im Bürgersaal abgehalten, bei der „die National-Garden für die lange Erhaltung Ihrer Majestäten des Königs, und der Königin [...] und der ganzen königl. Familie“ beten müssen.

17. Oktober 1810 – 40.000 Zuschauer nehmen an der Volksbelustigung teil

München * Im Anschluss an die Messe im Bürgersaal versammeln sich die Kavallerie-Divisionen am Hofgarten, um sich im Abstand von einer Stunde in zwei Zügen auf den Weg zum Rennplatz zu machen. Beide Züge des Bürgermilitärs durchqueren dabei die Stadt in Nord-Süd-Richtung. Auf der Landstraße nach Sendling nehmen sie eine Abzweigung, um auf die Festwiese zu



gelangen. Dort, am Fuße des Sendlinger Berges, befindet sich der Königliche Pavillon, bei dem Gardisten eine Ehrenwache halten. Der Pavillon ist das ursprünglich hellgrüne, circa 67 Meter lange Audienzelt des türkischen Großwesirs, das Kurfürst Max Emanuel im Jahr 1683, bei der Befreiung Wiens, eroberte hat. Der von türkischer Musik angeführte zweite Zug der Nationalgarde begleitet die Rennpferde und die Preisfahnen zur Rennwiese. Auf dem Sendlinger Berg, der Landsberger Straße und am Filserbräukeller sind Zelte und Bänke aufgestellt worden. Nach Andreas von Dall'Armi kommen rund 40.000 Zuschauer aus allen Volksschichten zum Sendlinger Berg, der späteren Schwanthaler Höhe, und säumen die unterhalb der Anhöhe bis nahe an die Stadtgrenze sich ausbreitende Festwiese.

17. Oktober 1810 – Kinder in Landestracht überbringen die Huldigungsgrüße des Volkes

München-Theresienwiese * Nachdem die königliche Familie endlich eingetroffen ist und im Königspavillon Platz genommen hat, gratuliert eine Gruppe von „Kindern im Nationalkostüm“ dem Kronprinzenpaar. Die Kinder, allesamt Töchter und Söhne von Angehörigen der k.b. Kavallerie Division, überbringen in verschiedenen Landestrachten gekleidet, stellvertretend für die bayerische Nation, der Königsfamilie die Huldigungsgrüße des Volkes.

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.



17. Oktober 1810 – Fahnen als Zeichen der Verbundenheit mit dem König

München * Beim Aufmarsch der National-Garde III. Klasse zum Oktoberfest-Pferderennen werden die Fahnen, die ihnen König Max I. Joseph am 12. Oktober 1808 überreicht hatte, als stolzes Zeichen der Verbundenheit mit dem Königshaus mitgetragen.

17. Oktober 1810 – Zum Andenken heißt der Platz der Feier Theresens Wiese

München * Am Abend gibt der Organisator der Volksbelustigung, Andreas von Dall'Armi, bekannt, dass König Max I. Joseph einverstanden ist, dass „die Wiese, worauf das erste baierische Nationalfest gefeiert worden, zum bleibenden Andenken Theresens Wiese“ genannt werden darf. Den Wunsch gewährt der König herzlich gerne, da es ihm ja nichts kostet.

November 1810 – Vereinbarung für ein jährliches Münchner Oktoberfest

München * Zwischen den Gründern und Veranstaltern des ersten Münchner Oktoberfestes und dem Generalkomitee des landwirtschaftlichen Vereins wird eine Vereinbarung getroffen, „wonach die Volksfeier in der Maximilianswoche [12. Oktober] fortan jährlich als gemeinsames Fest begangen“ werden soll - unter Einbeziehung landwirtschaftsbezogener Aktivitäten. Bis 1818 organisiert der Landwirtschaftliche Verein das Gesamtfest: Pferderennen und Landwirtschaftliche Präsentation.

13. Oktober 1811 – Das 2. Oktober-Fest wird mit einem Pferderennen eröffnet

München-Theresienwiese * Das vom Landwirtschaftlichen Verein ausgerichtete Oktober-Fest wird mit einem Pferderennen eröffnet. „Eine zahllose Menge von Zuschauern“ verfolgt den Wettkampf der 60 teilnehmenden Pferde und ihrer Reiter.

Oktober 1812 – Erstmals wird der Begriff Central-Landwirtschaftsfest gebraucht

München-Theresienwiese * Das Volksfest auf der Theresienwiese wird als Central-Landwirtschafts- oder Oktoberfest bezeichnet. Für die landwirtschaftlich ausgerichteten Programmpunkte des Oktober-Festes wird erstmals der Begriff Central-Landwirtschaftsfest gebraucht. Es gibt ein Pferderennen und einen Nutzviehmarkt.



Die preisgekrönten Tiere werden auf der Wiese vor dem Königszelt im Beisein von König Max I. Joseph prämiert und ausgezeichnet.

1813 – Neue Stallbaracken für die Alte Isarkaserne

München-Isarvorstadt * Zwischen 1813 und 1820 werden Stallbaracken aus der Maxvorstadt und vom Gasteig abgetragen und auf dem Gelände der Alten Isarkaserne neu errichtet, wodurch Platz für weitere 120 Pferde geschaffen werden.

3. Mai 1813 – Die „Alte Isarkaserne“ erhält ihren Namen

München-Isarvorstadt * Den Namen „Alte Isarkaserne“ erhält die Truppenunterkunft, als am Standort des heutigen Deutschen Marken- und Patentamts an der Zweibrückenstraße die „Neue Isarkaserne“ bezogen wird. Das bedeutet jedoch nicht, dass der ältere Kasernenbau fortan ungenutzt bleibt - auch wenn er zeitweise leer steht oder nur von einigen Stallwachen und Pferden belegt ist. Aufgrund der wiederholter Aufnahme und Verlegung wechselnder Truppenteile muss die Anlage mehrfach umgebaut werden.

3. Mai 1813 – Ein Teil der Neuen Isarkaserne ist bezugsfertig

München-Isarvorstadt * Ein Teil der Neuen Isarkaserne an der Zweibrückenstraße, am Standort des heutigen Marken- und Patentamtes, ist mit Zimmern für 428 Mann und Stallungen für 104 Pferde bezugsfertig.

1814 – Grundwasserverunreinigung durch die Pferde der Lehel-Kaserne

München-Lehel * Durch die jahrelange dichte Bewirtschaftung des Areals der Lehel-Kaserne mit Pferdeställen treten ernsthafte Probleme mit dem Grundwasser auf. Die Probleme, die zu zahlreichen Erkrankungen bei den Pferden durch schlechtes Wasser führt, wird übrigens erst ein Jahrzehnt später in Form einer zusätzlichen Wasserleitung beseitigt.

12. Oktober 1814 – Ein Oktoberfest ohne Pferderennen



München-Theresienwiese * Aufgrund der Befreiungskriege findet das Oktoberfest nur in begrenztem Umfang statt. Das Pferderennen fällt aus. Nur das Landwirtschaftliche Zentralfest mit seinem Viehmarkt wird abgehalten. Von der königlichen Familie erscheint nur Prinzessin Auguste auf der Wiesen.

Oktober 1815 – Wieder ein Oktoberfest mit den gewohnten Attraktionen

München-Theresienwiese * Das Oktoberfest wird wieder mit den gewohnten Attraktionen (Pferderennen, Vieh-Prämierung und Viehmarkt) durchgeführt. Lehrlinge und Feiertagsschüler, die sich durch herausragende Leistungen hervorgehoben haben, werden mit Preisen bedacht. Schüler zeigen gymnastische Übungen und liefern sich Wettrennen. Außerdem zeichnet man besonders fleißige und gehorsame Münchner Dienstboten aus, die mindestens 20 Jahre bei der gleichen Herrschaft „treu und fleißig gedient, sich allen Kleiderluxus enthalten und sich einer lobenswerten Sparsamkeit beflissen“ haben.

Oktober 1816 – Eine Gesellschaft für die Oktoberfeste wird neu gegründet

München-Theresienwiese * Die Finanzierung des Pferderennens auf dem Zentrallandwirtschafts- oder Oktoberfest überfordert den Landwirtschaftlichen Verein in Bayern. Deshalb wird sie vorübergehend von der neu gegründeten Gesellschaft für die Oktoberfeste übernommen. Diese Lösung hält bis zum Jahr 1819.

Oktober 1816 – Die Oktoberfest-Gesellschaft richtet einen Glückshafen ein

München-Theresienwiese * Die Oktoberfest-Gesellschaft richtet einen „Glückshafen - Zum Besten der Armen“ ein, der in engem Zusammenhang mit den Missernten des Sommers steht. Gleichzeitig wird ein absolutes Verbot anderer Glücksspiele erlassen.

1818 – 390 Personen und 352 Pferde in der Lehel-Kaserne

München-Lehel * Die Lehel-Kaserne besitzt eine Maximalkapazität von 390 Personen und 352 Pferdeständen. Im ehemaligen Konventbau der Hieronymitaner, dem sogenannten Altbau, befinden sich vierzehn Mannschaftszimmer und fünf Küchen. Der Mittelbau nördlich der Kirche beherbergt acht Mannschaftszimmer und zwei Küchen. Durch die anschließenden



Stallungen getrennt befindet sich der Neubau. Er enthält die Wache, das Verhör- und Rapportzimmer. Darüber befinden sich weitere Büroräume, Magazine und Wohnungen.

April 1818 – Die Neue Kavalleriekaserne an der Isar ist fertiggestellt

München-Isarvorstadt * Die Neue Kavalleriekaserne an der Isar an der Zweibrückenstraße ist insgesamt fertiggestellt. Sie bietet jetzt Platz für 1.558 Soldaten und 359 Pferde. Die Kapazität der Mannschaftszimmer schwankt zwischen 3 und 17 Bettladen für je zwei Personen. Die Standardzimmer haben entweder 8 oder 14 Bettladen.

25. September 1819 – Der Magistrat übernimmt die organisatorische Verantwortung für die Wiesn

München-Theresienwiese * Nachdem die Stadt München ein Jahr zuvor durch das Gemeinde-Edikt und die Verfassung des Königreichs Baiern erste kommunale Selbstverwaltungsrechte zurückerhalten und sich neu konstituiert hat, übernimmt der Magistrat der Stadt die alleinige organisatorische und finanzielle Verantwortung für den Unterhaltungsteil des Oktoberfestes, worunter das Pferderennen und das Vogelschießen gemeint ist. Für diesen Teil wird künftig der Name Oktoberfest gebraucht. Die Ausrichtung des landwirtschaftlichen Teils (Vieh-Prämierung, Ausstellung und Viehmarkt) bleibt in der Verantwortung des Landwirtschaftlichen Vereins. Dieser Teil wird künftig als Landwirtschaftliches Centrafest bezeichnet werden. Bis heute ist die Landeshauptstadt München der alleinige Veranstalter der Wiesn.

19. Dezember 1819 – Getreidelieferung für die Münchner Schranne

München * 8.255 Schäffel (1 Scheffel = circa 222 Liter) Getreide kommen auf die Münchner Schranne. Rechnet man auf einen Wagen acht Scheffel, dann waren an diesem Tag 1.034 Bauernwagen mit 2.068 Pferden in der Stadt.

1820 – Das Karussell in der Betz'schen Wirtschaft

Bogenhausen * Im Wirtsgarten des Betz'schen Gasthauses in Bogenhausen befindet sich neben einer Hühnerbraterei auch ein zwölfackiger, schindelbedeckter Pavillon mit einem Karussell, das ein Dromedar, einen Steinbock, einen Widder und fünf Pferde, die Kutschen ziehen. Wenn sich



jemand findet, der im Keller unter dem Karussell anschiebt, ist das für die Kinder eine Mords-Gaudi. Das Karussell ist die besondere Attraktion.

1822 – Mehr Pferde als Soldaten

München-Isarvorstadt * Die Alte Isarkaserne bieten die Stallungen Raum für insgesamt 236 Pferde, während die Mannschaftsunterkünfte nur noch auf 142 Soldaten ausgelegt sind. Die am Ufer gelegene Neue Isarkaserne übernahm einen Großteil der in der Lehel-Kaserne und der Alten Isarkaserne stationierten Kavallerie.

29. Juni 1822 – Ein Luxusbad im Brunnthal

Bogenhausen * Die Münchner strömen nach Bad Brunnthal, sodass Dumenyls Nachfolger das Anwesen beträchtlich erweitern kann und das Badeschloss aus einem gemauertem Gebäude mit 17 Zimmern, einem Speisesaal, Küchen, Keller und einem Pferdestall besteht. Anlässlich der Wiederöffnung der Badeanstalt gibt der neue Besitzer in der Münchener Politischen Zeitung bekannt, „dass in jedem Zimmer eine kupferne und blecherne Badewanne stehe, dass jeder das warme und kalte Wasser in dem Bad selbst einlaufen lassen könne, dass in jedem Badzimmer 1 Leibtuch in der Wanne, 1 Einschlagtuch statt dem Bademantel, 1 Handtuch und 1 Bodentuch, nebst Seife, sich befinde, und dass die Titl. Badegäste auf Verlangen mit Coffee, Chocolate, Wein, Bier und Liqueurs, dann Schinken, Käs und Butter, gegen billige Preise, bedient werden“.

Oktober 1824 – Am Hauptrennen dürfen sich nur mehr inländische Pferde beteiligen

München-Theresienwiese * Am Hauptrennen dürfen sich nur mehr inländische Pferde beteiligen. Die Maßnahme dient der Förderung der edlen Pferdezucht in Bayern.

Oktober 1824 – Innerhalb der Pferderennbahn befindet sich der Wirtsbudenring

München-Theresienwiese * Innerhalb der Pferderennbahn befindet sich der Wirtsbudenring. Die sie betreibenden Bierwirte und Brauereien sorgen mit Kegelbahnen und Kletterbäumen für Unterhaltung und Volksbelustigung.

1827 – Der Kreuzgießergarten, der spätere Salzburger Hof, wird beschrieben



Haidhausen * Der Kreuzgießergarten, der spätere Salzburger Hof an der Ecke Gasteig und Rosenheimer Straße, wird folgendermaßen beschrieben: „Das Wirtshaus ein Neubau, ebener Erde 2 Gastzimmer, ein Keller auf 40 Banzen Bier, ein geschlossener Hofraum, Stallungen für 20 Pferde, im ersten Stock ein geschmackvoller Tanz-Saal mit 3 Nebenzimmern“.

Oktober 1830 – Die Ausgaben für das Oktoberfest belaufen sich auf 6.500 Gulden

München-Theresienwiese * Die Ausgaben der Stadt für das Oktoberfest belaufen sich auf 6.500 Gulden. Das Geld wird gebraucht für zwei Pferderennen, das Vogel-, Hirsch- und Scheibenschießen, das Ringelstechen, für ein Feuerwerk sowie den Empfang des Königs.

29. Januar 1840 – Schwerer Unfall am Giesinger Berg

Giesing * Die beiden Abgeordneten der bayerischen Ständeversammlung, der Unternehmer Joseph von Utzschneider und der Giesinger Pfarrer und Dekan Nepomuk Silberhorn, erleiden am Giesinger Berg - in der berühmten „Loherwirtscurve“ - einen Unfall. Am steilen Giesinger Berg sind die Pferde durchgegangen; die Kutsche überschlägt sich und prallt heftig gegen ein Gebäude. Utzschneider erlitt schwerste Kopf- und Rippenverletzungen. Silberhorn wird ebenfalls verletzt, aber deutlich weniger schwer und erholt sich nach einigen Tagen von seinen Verletzungen.

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.



7. Oktober 1841 – Die „Münchner“ wird zum Bahnhof auf dem Marsfeld gebracht

München-Englischer Garten - Hirschau * Die „Münchner“ genannte Lokomotive wird von „zehn Pferden gezogen und aufs Schönste mit Blumen und Girlanden geschmückt“ zum Bahnhof auf dem Marsfeld gebracht. Denn in der Zwischenzeit hatte Joseph Anton von Maffei, der Vorsitzende der München-Augsburger-Eisenbahngesellschaft, im Maffeischen Eisenwerk in der Hirschau, mit dem Bau von Lokomotiven begonnen. Das erforderliche technische Know-how brachte der Engländer Joseph Hall in das Unternehmen ein.

16. Oktober 1842 – Ein Festzug mit Brautpaaren bewegt sich auf die Theresienwiese

München - München-Theresienwiese * An diesem Sonntag versammeln sich 35 Brautpaare, die aus den acht Regierungsbezirken des Königreichs Bayern stammen, samt ihren Eltern oder deren Stellvertreter, mit den Trauzeugen und der sonst an jedem Ort üblichen Begleitung eines Brautzeuges. Sie werden in der katholischen Michaelskirche beziehungsweise der evangelischen Matthäus-Kirche verehelicht. Nach einem gemeinsamen Mittagssmahl im Saal des Alten Rathauses bewegt sich der etwa 400 Personen umfassende und in den unterschiedlichen Trachten gekleidete „Hochzeiter“-Zug zur Theresienwiese, in die die 24 katholischen und elf protestantischen Brautpaare in bayerischer Tracht einbezogen werden. Das Kronprinzenpaar eröffnet das Oktoberfest. Danach wohnen die Brautpaare gemeinsam mit der Herrscherfamilie dem Hauptpferderennen und der Preisverleihung des Landwirtschaftsfestes bei.

29. Februar 1844 – Lola Montez hat mit Franz Liszt in Dresden eine kurze Liaison

Dresden - Paris * Lola Montez taucht in Dresden auf, wo sie mit dem Klaviervirtuosen Franz Liszt, dem damals „umschwärmtesten Mann“, eine kurze Liaison hat. Nach einem Ohrfeigenduell mit einem italienischen Tenor ist Lola auf der Flucht nach Paris, wo die „Spanische Tänzerin“ an der weltberühmten Oper durchfällt und erneut Zweifel an ihrer Herkunft hochkommen. Ein Kritiker schreibt: „Mlle. Lola hat kleine Füße und schöne Beine. Aber wie sie sie nutzt, ist eine andere Angelegenheit. Es muss zugestanden werden, dass die Neugierde, die durch Lola Montez' Pferdepeitschen-Unterhaltungen mit der preußischen Polizei erregt wurde, nicht befriedigt worden ist.“



1849 – Modernisierung der Stallungen der Alten Isarkaserne

München-Isarvorstadt * Zwei Stallungen der Alten Isarkaserne werden abgerissen, drei weitere saniert oder neu errichtet. Die umfassende Modernisierung der Stallungen bietet nun Platz für 415 Pferde.

1. Mai 1850 – Die Maffei'sche Maschinenfabrik präsentiert ihr erstes Dampfschiff

München-Englischer Garten - Hirschau * Die Maffei'sche Maschinenfabrik präsentiert ihr erstes Dampfschiff. Über dem zu den Werkstätten in der Hirschau führenden Isarkanal fährt der Raddampfer Stadt Donauwörth über die Isar bis zur Praterinsel. Die Fabrikarbeiter haben den Dampfer, der eine Länge von etwa 40 Metern bei 3 ½ Meter Breite und einen sehr geringen Tiefgang besitzt, reich verziert und an der Landspitze nahe der Praterinsel eine große, mit maschinentechnischen Emblemen geschmückte Pyramide aufgebaut. Eine große Schar Neugieriger beobachtet die Fahrt des Schiffes, das mit einer Leistung von 43 Pferdestärken gegen den Strom der Isar hinauf fährt; später dann flussabwärts bis zur Donau.

7. August 1850 – Der Kopf der Bavaria

München-Ludwigsvorstadt * Der Transport des riesigen Kopfes der Bavaria zur Theresienwiese sowie dessen Aufsetzen auf den Rumpf gaben Anlass zu ersten Feierlichkeiten. In einem Triumphzug wird er von zwölf Pferden zum Festplatz gezogen. Im Zuge führt man auch eine geschmückte Büste des verstorbenen Ludwig von Schwanthaler mit. König Ludwig I., Königin Therese sowie die Königin von Griechenland sind bei der Vollendung des Standbildes zugegen. Vor einer begeisterten Zuschauermenge wird das Schauspiel der dem Kopfe entsteigenden Arbeiter nochmals aufgeführt.

1860 – Zu jedem Haus in der Birkenau gehört ein Gartenanteil

München-Untergiesing * Zu jedem Haus in der Birkenau gehört ein Gartenanteil, der bei einigen Häusern bereits mit Stallungen und sonstigen Gebäuden bebaut ist. Der Gartenanteil wird von den meisten Bewohnern für gewerbliche Zwecke genutzt, denn sie sind fast ausschließlich Gänsemäster, Geflügel- und Federnhändler sowie Fiaker, also Pferdefuhrunternehmer. Daneben siedeln sich in der Birkenau auch Tagelöhner an und es gibt hier eine Bierwirtschaft, nämlich das Gasthaus zum Fiakerheim.



16. Juni 1861 – Mit dem „Groschenwagen“ durch die Stadt

München * Der bürgerliche Lohnkutscher Michael Zechmeister richtet einen privaten, fahrplanmäßigen, schienenungebundenen Stellwagenverkehr ein. Damit möchte der Lohnkutscher, wie er selbst formuliert, „einem längst gefühlten Bedürfnis unserer Residenzstadt“ nachkommen. Seine drei sogenannten „Groschenwagen“ verkehren fünfmal täglich auf der Strecke Zentralbahnhof – Marienplatz – Tal – Lilienstraße – Mariahilfplatz. Giesing und Haidhausen - aber auch die anderen Vorstädte - werden nicht angefahren. Mit seinem Stadtomnibus ermöglicht Michael Zechmeister erstmals den innerstädtischen Transport größerer Personengruppen. Dennoch bleibt die Nachfrage zunächst gering. Ein Grund dafür ist die niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit der Pferdeomnibusse, die kaum über der eines Fußgängers liegt. Das Angebot dient daher eher dem Komfort als einer schnelleren Fortbewegung. Hinzu kommen die hohen Fahrpreise: Eine Fahrt kostet sechs Kreuzer und damit etwa doppelt so viel wie ein Brot. Für die ärmeren Bevölkerungsschichten ist der Omnibus deshalb kaum erschwinglich. Die wohlhabende Oberschicht hingegen bevorzugt weiterhin Fiaker oder eigene Kutschen. Die erste Betriebszeit des Zechmeister'schen Omnibus dauert lediglich von 1861 bis 1863.

Juli 1861 – Der New Yorker Ingenieur S. A. Beer will in München eine Pferdebahn betreiben

München * Der aus New York stammende Zivil-Ingenieur S. A. Beer sucht in München um eine Konzession für eine Pferdebahn nach. Doch der Münchner Magistrat ließ den Amerikaner abblitzen, weil die Sache für ihn zu wenig erprobt und er München schlichtweg für zu klein hält. Tatsächlich besteht München damals lediglich aus der Innenstadt, der zum ehemaligen Burgfriede gehörenden Anna-Vorstadt, der Maxvorstadt, der Ludwigsvorstadt, der Isarvorstadt und den seit dem 1. Oktober 1854 eingemeindeten Vorstädten Haidhausen, Au und Giesing. Durch die Eingemeindung hat sich das Stadtgebiet Münchens zwar verdoppelt, doch das Areal entspricht mit seinen rund 3.200 Hektar gerade einmal zehn Prozent der heutigen Stadtfläche, die damals von 130.222 Menschen bewohnt wird. Außerdem, so lautete ein weiteres Argument des Stadt-Magistrats, hat ja der bürgerliche Lohnkutscher Michael Zechmeister gerade erst einen privaten fahrplanmäßigen Stellwagenverkehr eingerichtet.

12. August 1861 – Michael Zechmeisters dritte Pferde-Omnibus-Linie

München * Der Lohnkutscher Michael Zechmeister eröffnet seine dritte Linie. Sie führt vom Bahnhof über den Promenadeplatz, über die Theatiner- zur Maximilianstraße und endet an der



Praterinsel. Von hier aus muss der Fahrgast den Weg nach Haidhausen zu Fuß zurücklegen.

September 1861 – Anfrage wegen einer Konzession für eine Pferdebahn

München - New York * Der aus New York stammende Zivil-Ingenieur S. A. Beer sucht in München um eine Konzession für eine Pferdebahn nach. Doch der Münchner Magistrat lässt den Amerikaner abblitzen, weil die Sache für ihn zu wenig erprobt und er München schlichtweg für zu klein hält. Tatsächlich besteht München damals lediglich aus der Innenstadt, der zum ehemaligen Burgfriede gehörenden Anna-Vorstadt, der Maxvorstadt, der Ludwigsvorstadt, der Isarvorstadt und den seit dem 1. Oktober 1854 eingemeindeten Vorstädten Haidhausen, Au und Giesing. Durch die Eingemeindung hat sich das Stadtgebiet Münchens zwar verdoppelt. Doch dieses Stadtgebiet entspricht mit seinen rund 3.200 Hektar gerade einmal zehn Prozent der heutigen Stadtfläche, die damals von 130.222 Menschen bewohnt wird. Außerdem, so lautet ein weiteres Argument des Stadt-Magistrats, hat ja der bürgerliche Lohnkutscher Michael Zechmeister gerade einen privaten Stellwagenverkehr eingerichtet, der seine drei Groschenwagen fünfmal täglich die Strecke Centralbahnhof - Marienplatz - Tal - Lilienstraße - Mariahilfplatz anfahren lässt.

Oktober 1866 – Das Haidhauser Komitee ist für einen Bahnhof in Haidhausen

München-Haidhausen - München-Giesing - München-Au * Nachdem Einzelheiten über den Streckenverlauf und den Bahnstandsstandort der Eisenbahnstrecke nach Braunau am Inn durchgesichert sind, gründen sechs Haidhauser Unternehmer und Geschäftsleute ein Komitee. Nach den Planungen der Eisenbahn-Generaldirektion soll der künftige Ostbahnhof an der heutigen Regerstraße, auf damals Giesinger Gebiet, entstehen. Dieser Standort gilt als ideal, da er von den Zentren der drei Stadtviertel Au, Giesing und Haidhausen nahezu gleich weit entfernt ist und einer möglichen Erweiterung des Bahnstands sowie der Ansiedelung von Industrie- und Gewerbebetrieben nichts im Wege steht. Das Haidhauser Komitee spricht sich gegen den Bahnstandsstandort in Giesing und für einen solchen in Haidhausen - nahe dem heutigen Rosenheimer Platz - aus. Der Vorsitzende des Haidhauser Komitees ist der Besitzer der Franziskaner-Leistbrauerei, Joseph Sedlmayr. Nach Auffassung der Haidhauser Unternehmer spricht für den Standort Haidhausen, dass der Hauptpersonen- und Hauptgüterverkehr schon immer über diesen Ort lief und demzufolge alle verkehrstechnischen Infrastruktureinrichtungen vorhanden sind. Die „gefährliche Verkehrsanbindung“ über den steilen und nicht regulierten Giesinger Berg und dem gleich abschüssigen Nockherberg sprechen gegen Giesing. Hinzu kommen die fehlenden Brückenverbindungen für die Pferdefuhrwerke. Der Münchner



Magistrat und das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten schließen sich umgehend den Forderungen der Haidhauser an. Doch das für den Eisenbahnbau in Bayern zuständige Handelsministerium steht den Vorschlägen völlig konträr gegenüber, da nach seiner Auffassung der zweite Bahnhof höchstens ein kleiner Nebenbahnhof werden soll, an dem nur wenige Züge halten.

1868 – Der Magistrat ist gegen die Zulassung einer Pferdetrambahn

München * Der Magistrat spricht sich gegen die Zulassung einer Pferdetrambahn durch die Altstadt aus. Lediglich eine „Zirkelbahn“ - vom Hauptbahnhof über den Sendlinger-Tor-Platz zur Isar und zwei Stichlinien nach Nymphenburg und Schwabing - genehmigen die Stadtväter.

2. Januar 1869 – Michael Zechmeisters neues Stadtomnibusnetz

München * Der Lohnkutscher Michael Zechmeister startet einen neuen Versuch und schickt seine schienenunabhängigen, pferdebetriebenen, auf eisenbereiften Holzrädern laufenden Wagen auf die Straßen der bayerischen Haupt- und Residenzstadt. Das Stadtomnibusnetz besteht jetzt aus fünf Linien mit Umsteigebetrieb, wobei auf die weitere Anbindung der Au verzichtet wird. Auch Haidhausen und Giesing sind noch nicht in das Verkehrsnetz einbezogen worden. Die klassische Strecke geht jetzt vom Zentralbahnhof zur Ludwigsbrücke.

1870 – Der Zechmeister'sche Pferde-Omnibus ist wirtschaftlich erfolgreich

München * Die Strecke des Zechmeister'schen Pferde-Omnibus vom Zentralbahnhof zur Ludwigsbrücke wird in der Zeit von 8:00 Uhr bis 20:30 Uhr im 20-Minuten-Takt befahren. Auf Drängen der Polizei müssen die Linien beschildert und nummeriert werden, bei Dunkelheit farbige Lampen die Richtung anzeigen. Der Tarif beträgt nur mehr drei Kreuzer. Es gibt bunte Fahrscheine, die sogar schon mit einem Reklameaufdruck versehen sind. Da die Nachfrage inzwischen angestiegen ist, kann das Unternehmen auf einen wirtschaftlichen Erfolg hoffen. Das Zechmeister'sche Streckennetz wird in der Folgezeit ständig erweitert. Bei Unrentabilität werden Streckenabschnitte aber auch wieder eingestellt oder nur mehr zu besonderen Anlässen angefahren. So verkehrten bestimmte Sonderwagen nur während des Oktoberfestes oder fahren nach Nymphenburg.



9. August 1870 – Die Eisenbahn hat die entscheidende Rolle für den Kriegsverlauf

Pfalz - Saarland • Deutschen Eisenbahnen befördern mit insgesamt 1.500 Zügen bis zum 9. August 640.000 Soldaten und 170.000 Pferde an die Aufmarschplätze. Anders ist dies in Frankreich, das im Jahr 1870 über das wohl modernste Eisenbahnnetz Europas verfügt. Doch was die Organisation der Truppentransporte betrifft, befindet sich das Land auf dem Stand von 1859. Bleibt festzustellen, dass von Mitte Juli bis Anfang August 1870 die Eisenbahn die entscheidende Rolle für den Kriegsverlauf hatte und der preußische Fahrplan besser war.

August 1871 – Ein Dutzend neuer Konzessionsgesuche

München * Der für das Königreich Bayern und das Deutsche Reich so erfolgreich verlaufene Krieg von 1870/71 gegen Frankreich lässt eine Kapitalschwemme und einen Konjunkturaufschwung erwarten, weshalb schon im Sommer 1871 fast ein Dutzend neuer Konzessionsgesuche für eine Pferdestraßenbahn vorliegen.

1. August 1871 – Der erste tödliche Unfall nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie

München-Untergiesing * Schon wenige Monate nach Eröffnung der Eisenbahnlinie über den Ostbahnhof nach Braunau kommt es zum ersten tödlichen Unfall. Die Frau des Gemeindebevollmächtigten Wilhelm Kanzler, der in Obergiesing die bekannte Gastwirtschaft Zum Giesinger Weinbauern betreibt, stirbt. Mutter Kanzler ist mit ihrem Sohn in der Kutsche über den Giesinger Berg in Richtung Innenstadt gefahren. Bei der Eisenbahnbrücke erschreckt ein heraneilender Zug das Pferd so sehr, dass es scheut, die Kutsche umwirft und beide Insassen unter sich begräbt. Während der Sohn mit leichten Blessuren davonkommt, stirbt die Mutter an ihren Verletzungen. Es kommt fast täglich zu solchen Unfällen, „weil die Bauernpferde aus den außergelegenen Dörfern noch keinen Kurs bezüglich der Vorsichtsmaßnahmen genommen und jetzt wie früher scheuen und durchgehen“.

November 1872 – Arnold Zenetti prüft die Pferdestraßenbahnen anderer Städte

Dresden - Hamburg - Wien * Der Magistrat schickt seinen Stadtbaurat Arnold Zenetti nach Dresden, Elberfeld, Hamburg, Berlin und Wien zur Besichtigung und Prüfung der dort verkehrenden Pferdestraßenbahnen. In seinem Gutachten befürwortet Zenetti den Bau einer zweigleisigen Münchner Pferdetrambahn, die auch die Altstadt durchziehen soll. Allerdings nur



dort, wo die Straßen eine Mindestbreite von fünf Metern aufweisen.

Januar 1873 – Der Magistrat genehmigt den Bau einer „Pferdeeisenbahn“

München * Der wirtschaftliche Erfolg von Michael Zechmeisters „Pferdeomnibus-Linie“ überzeugt den Magistrat, weshalb er sich für den Aufbau einer schienengebundenen Pferdestraßenbahn ausspricht. Die Bedingung ist aber die Hinterlegung von 100.000 Gulden, „da man mit Aktiengesellschaften bisher schlechte Erfahrungen gemacht habe“.

1874 – Pferdenvormusterung durch das Städtische Wehramt

München * Das Militärkonskriptionsbureau, das Städtische Wehramt übernimmt die Vorbereitung und teilweise Durchführung der Pferdenvormusterung, die den Zweck hat, den Pferdebedarf der Armee im Kriegsfall sicherzustellen.

Februar 1874 – Die Kgl. Polizeibehörde lehnt die Pferdestraßenbahn ab

München * Es dauert über ein Jahr, bis sich die Kgl. Polizeidirektion als genehmigende Aufsichtsbehörde zum Aufbau einer schienengebundenen Pferdestraßenbahn äußert. Sie lehnt die Pferdeeisenbahnlinie aus verkehrstechnischen Gründen ab, da sich in der Innenstadt „eine große Zahl von Industriellen niedergelassen habe, denen Tag für Tag große Quantitäten Waren auf umfangreichen Transportmitteln zugeführt werden, da ferner die Straßenkörper noch zu speziellen Verrichtungen, wie Holzmachen, Entleerung von Abortgruben, Beladen von Möbelwagen, ununterbrochen in Anspruch genommen werden müssen“.

1875 – Der Rechtsverkehr wird eingeführt

München * Wichtige Verkehrsregeln treten in Kraft. Das Rechtsfahren von Pferdefuhrwerken wird eingeführt; das Zerkleinern von Brennholz in weniger als vier Meter breiten Straßen wird verboten.

September 1875 – Josef Knabl formt die „Madonna della Saluta“ für Avilla di Buia



München-Haidhausen - Avilla du Buia * Der Münchner Akademieprofessor Josef Knabl, Lehrer für christliche Plastik, formt die „Madonna della Saluta“. Anschließend wird sie in einem Ofen des Haidhauser Ziegeleibesitzers Anton Graßl gebrannt, danach mit einem Pferdefuhrwerk nach Avilla di Buia bei Udine gebracht, farbig gefasst und auf dem dortigen Hochaltar aufgestellt.

26. März 1876 – Ein Vorvertrag für die Pferdestraßenbahn wird geschlossen

München - Brüssel * Bürgermeister Alois von Erhardt schließt mit dem aus Brüssel stammenden Industriellen Edouard Otlet - vorbehaltlich der Genehmigung durch die beiden Ratskollegien - einen Vorvertrag ab. Dieser sieht eine Konzession auf dreißig Jahre vor. Edouard Otlet, der bereits zuvor in Prag und Wiesbaden erfolgreich Pferdebahnen aufgebaut hat, verpflichtet sich, auch in München ein weit gespanntes Linienkreuz zu errichten. Die West-Ost-Achse soll vom Nymphenburger Schlosspark über Neuhausen zum Stachus führen und sich dort verzweigen. Ein Nebenast soll über den Lenbachplatz zum Promenadeplatz und den dort gelegenen Hotels und Geschäften führen. Der Hauptast soll - die Altstadt umfahrend - über die Sonnenstraße den Sendlinger-Tor-Platz erreichen und von dort über den Gärtnerplatz zur Isarbrücke, weiter durch die Rosenheimer- und Weißenburger Straße und am damals noch Haidhauser Bahnhof genannten Ostbahnhof enden. Der Verlauf der Nord-Süd-Linie beginnt am Großen Wirt in Schwabing und führt weiter über die heutige Leopoldstraße zum Odeonsplatz, von dort über die Brienner Straße zum Stachus, weiter zum Bahnhofplatz und endet am Fuße der Theresienhöhe. Mit dieser Linienführung können die engen Altstadtstraßen geschickt umfahren werden. Außerdem soll die Pferdetram in einem zehnminütigen Abstand verkehren und Otlets Gesellschaft - für die Benutzung des städtischen Straßengrundes ein Prozent der Bruttoeinnahmen an die Stadtgemeinde abführen.

23. Juni 1876 – Der endgültige Vertrag zum Betrieb einer Pferdetrambahn

München * Die Stadt und Edouard Otlet unterzeichnen den endgültigen Vertrag zum Betrieb einer Pferdetrambahn.

Juli 1876 – Die Gleisbauarbeiten für die Pferdetrambahnlinie beginnen

München-Kreuzviertel - München-Maxvorstadt * Die Gleisbauarbeiten für die erste Versuchsteilstrecke für Münchens erste schienengebundene Pferdetrambahnlinie - vom Promenadeplatz über den Stachus zur Nymphenburger Straße - beginnen. Sie endet an der



Burgfriedensgrenze an der Maillingerstraße.

21. Oktober 1876 – Münchens erste schienengebundene Pferdetrambahnlinie wird eröffnet

München * Münchens erste schienengebundene Pferdetrambahnlinie kann eröffnet werden. Schon am ersten Tag wird die Münchner Tramway Ed. Otlet von 5.092 Fahrgäste genutzt. Das sind weit mehr Straßenbahnbenutzer, als die Betreiberfirma zuvor erwartet hat. Damit beginnt der Siegeszug der Straßenbahn.

22. Oktober 1876 – Das neue Verkehrsmittel wird positiv angenommen

München * „Auf dem Promenadeplatz hatte sich eine speziell geladene Gesellschaft eingefunden. Es rollten sieben mit sehr hübschen, mutigen Pferden bespannte elegante Waggonen heran. Signalpfeifen der sechs in blauer Uniform gekleideten Kondukteurs ertönten und die Fahrt begann. In ca. 20 Minuten hatte der Zug sein Ziel, die Endstation Burgfrieden an der Nymphenburgerstraße, erreicht“, heißt es im Bericht der „Münchner Neuesten Nachrichten“. Trotz anfänglicher Probleme wird das neue Verkehrsmittel von den Münchner äußerst positiv angenommen. Edouard Otlets Unternehmen schafft für München 49 „geschlossene Waggonen mit zwei offenen Plattformen an jeder Seite“ an. Gebremst wird das Gefährt vom Wagenführer per Fuß mit einer einfachen Hebelbremse. Als jedoch bei einer Probefahrt ein Wagen auf dem abschüssigen Rosenheimer Berg beim Gasteig nicht zum Stehen kommt, sondern einfach weiter rutscht, wird die Fertigungsfirma zum Einbau einer Spindelbremse verpflichtet. Die weiß-blau gestrichenen Trambahnwagen sind mit bequem gepolsterten Sitzen ausgestattet. Für Kinder ist in den Waggonen eigens eine Messlatte angebracht, da sie bei einer Körpergröße unter einem Meter - in Begleitung eines Erwachsenen - kostenlos mitfahren können. Haltestellen gibt es zwar, aber jeder steigt ein und aus, wo es ihm passt. Eine Münchner Zeitung berichtet: „Ein weiterer Übelstand ist das leider viel zu wenig kontrollierte Absteigen. Es wird vielen Mitfahrenden geradezu angst und bange, wenn jemand Anstalten zum Absteigen macht. Ohne große Ausnahme geschieht dies immer in entgegengesetzter Fahrtrichtung, und ... bums, da liegen sie im Kot.“

1878 – Die Pferde-Trambahn fährt über den Weißenburger Platz

München-Haidhausen * Von 1878 bis 1889 fährt die Pferde-Trambahn über den Weißenburger Platz.



1878 – Das Zechmeister'sche Streckennetz wird ausgeweitet

München * In der Zeit von 1878 bis 1880 wird das Zechmeister'sche Streckennetz auch auf Haidhausen und zum Mariahilfplatz ausgeweitet. Die Betriebszeit ist von 7:30 Uhr morgens bis 19:30 Uhr abends. Die klassische Linie 1 verkehrt alle sechs Minuten, die anderen Linien in einem zeitlichen Abstand von zwölf Minuten. Der Fahrpreis ist inzwischen allerdings auf zehn Pfennige festgelegt worden.

25. Februar 1878 – Die Münchner Pferdetrambahn geht faktisch in neue Hände über

München * Der belgische Unternehmer Edouard Otlet, vertraglich alleiniger Besitzer der Münchner Pferdebahn, gründet die „Société Anonyme des Tramways de Munich“ mit Sitz in Brüssel und einer Vertretung in München. Damit geht die Münchner Pferdetrambahn faktisch in neue Hände über. Die Münchner Stadtväter vermuten, dass Otlet lediglich als Strohmännchen einer französischen Investorengruppe fungiert. Tatsächlich handelt es sich bei der Gesellschaft um eine Aktiengesellschaft mit einem Betriebskapital von fünf Millionen Franc, finanziert durch eine französische Kommanditgesellschaft. In der Münchner Stadtverwaltung stößt dieses Vorgehen auf deutliche Kritik – auch deshalb, weil die von Otlet eingesetzten Direktoren in München kaum Deutsch sprechen.

1880 – Es kommt zum Konflikt mit Edouard Otlet

München * Die „Société Anonyme des Tramways de Munich“ stellt einen deutschen Geschäftsführer ein. Doch die weitere Handlungsweise des Stadtmagistrats ist maßgeblich gesteuert von seiner Verärgerung über Otlets Geschäftsgebaren, aber auch von dem im gesamten Deutschen Reich aufkeimenden Nationalismus und der ständig wachsenden Erbfeindschafts-Hysterie gegenüber Frankreich. Hinzu kommt aber auch, dass die Münchner Stadträte nicht nur den Erfolg des Unternehmens erkannt haben, sondern darüber hinaus auch die sozialpolitische und stadtplanerische Bedeutung der Straßenbahn. Es kommt zum Konflikt mit Edouard Otlet mit der Folge, dass der Magistrat der belgisch-französischen Gesellschaft die Konzession versagt.

März 1882 – Die Trambahn AG darf die Pferdebahn konkurrenzlos betreiben

München * Die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft bekommt das Recht zugesichert, die



Pferdebahn konkurrenzlos zu betreiben. Deshalb wird Michael Zechmeister - gegen eine Abfindung in Höhe von 15.000 Mark - im März 1882 verpflichtet, seine Omnibus-Linien zugunsten der schienengebundenen Pferdestraßenbahn einzustellen.

27. Juli 1882 – Die Neugründung einer Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft

München * Edouard Otlets Pferdebahn-Unternehmen agiert sehr erfolgreich und erwirtschaftet zwischen 1878 und 1882 jährlich einen Überschuss von 290.000 Mark, doch die Spannungen mit dem Magistrat haben sich verstärkt. Die Stadt München erzwingt die Auflösung der Brüsseler „Société Anonyme des Tramways de Munich“ und die Neugründung einer Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft. Das geschieht unter der Beteiligung des Privatbankiers und Löwenbrauerei-Mitbesitzers Baron Wilhelm von Flick, der zuvor bei Pariser Banken Aktien des belgischen Unternehmens aufgekauft hat.

25. August 1882 – Die Trambahn-AG verpflichtet sich zum Bau von acht neuen Strecken

München * Die Gesellschafter der Münchner Trambahn AG sehen sich noch im Übernahmejahr gezwungen, ihr Betriebskapital durch die Herausgabe weiterer Aktien von zwei auf 3,3 Millionen Mark zu erhöhen. Die Aktiengesellschaft hat sich nämlich verpflichtet, zu den bestehenden drei Strecken acht neue zu bauen.

1883 – Vorgetäuschte Pannen für Stammkunden

München * Zur Schonung der Pferde darf mit den weiß-blau gestrichenen Trambahnwagen nur noch an den hierfür bestimmten Stellen gehalten werden. Das Fahrpersonal ermöglicht aber Stammkunden - durch vorgetäuschte Pannen - das Einsteigen vor ihrem Haus. Außer bei Zusammenstößen gibt es bei den Pferdebahnen keinerlei Betriebsbehinderungen. Bei Hindernissen im Gleis hebt man den Wagen aus den Schienen und fährt darum herum. Das Fahrpersonal der Pferdebahn rückt morgens mit dem Wagen aus- und spät abends wieder ein. Die Mittagspause wird durch vorzeitiges Ankommen und verspätetes Abfahren von der Endstation erreicht. Bei manchen Linien verlässt der Kutscher an einer nahe der Endhaltestelle gelegenen Wirtschaft den Wagen und lässt den Kondukteur alleine weiterfahren. Auf der Rückfahrt geht dann der Kondukteur zum Essen. Den Pferden kann jedoch eine zwölf- bis dreizehnstündige Dienstschrift nicht zugemutet werden. Sie werden daher alle zwei bis zweieinhalb Stunden ausgewechselt. In einer Schicht sind also sechs Pferde pro Wagen



erforderlich. Nach fünf bis sechs Jahren sind die Pferde dienstuntauglich. Der Zeittakt der ersten Münchner Pferdetrambahn ist fast attraktiver als beim heutigen öffentlichen Nahverkehr. Außer mittags und abends verkehrt die Pferdebahn im Fünf-Minuten-Takt, die restliche Zeit zwischen 7:30 Uhr und 21:30 Uhr fährt die Bahn immerhin noch alle zehn Minuten. Das privatrechtlich organisierte Unternehmen orientiert ihren Linienausbau allerdings ausschließlich an den zu erwartenden Gewinnaussichten. Die Pferdebahn fährt daher nur in dicht besiedelte Stadtteile - und auch nur dorthin, wo Bürger leben, die sich eine Fahrt mit dem weiß und blau gestrichenen Wägelchen leisten können.

September 1884 – Heinrich Roth gewinnt acht Jahre hintereinander das Oktoberfest-Rennen

Theresienwiese * Nachdem auf der Theresienwiese neben der obligatorischen Pferde-Rennbahn eine zusätzliche Spur für Rad-Rennfahrer angelegt worden ist, gewinnt Heinrich Roth acht Jahre hintereinander das große Oktoberfest-Rennen. Und jedes Mal gratuliert ihm bei der Preisverleihung der Prinzregent und schüttelt ihm die Hand. Nach dem sechsten Sieg sagt der bayerische Monarch: „Geh, Roth, lassen's halt aa amal de andern gewinna“. Darauf erwidert der Rennfahrer nur: „De brauchta bloß schnella fahrn!“

1886 – Buffalo Bill hält sich mit seiner Wildwest-Schau in München auf

München - München-Untergiesing * William Frederick Cody, besser bekannt unter seinem Pseudonym Buffalo Bill, hält sich mit seiner Wildwest-Schau in München auf. Die Münchner sind begeistert von den „tollkühnen Zugstücken“, worunter man die Reiterkünste bei einem nachgespielten Überfall auf einen Eisenbahnzug versteht. In der Schau treten neben der „ritterlich schönen Erscheinung“ Buffalo Bills noch nordamerikanische Indianer und mexikanische Baqueros auf. Die Zuschauer schwärmen von den „Künsten der Naturreiter“ und ihren „wahrhaft schönen und sicheren Sitz und ihrer prächtigen Haltung“ und vom Anblick der Indianer, „deren nackte, ebenmäßige Glieder so bunt bemalt sind, als trügen die braunen Herrschaften grellfarbene Tricots“.

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.

1. Juli 1886 – August Ungerers private elektrische Straßenbahn

Schwabing * Die erste elektrische Straßenbahn Münchens und die dritte auf der Welt verbindet - ab dem 1. Juli 1886 bis zum Juni 1895 - die Endstation der Pferdebahn in Schwabing mit dem circa 750 Meter entfernten Ungererbad. Der Ingenieur und Besitzer des Schwabinger Würmbades, August Ungerer, errichtet und finanziert die Bahn auf eigene Kosten. Da das Ungererbad damals weit außerhalb der Stadt liegt, errichtet der Badbetreiber die Zubringer-Straßenbahn als Kundenservice für seine Badegäste. Die Bahn befördert pro Jahr rund 150.000 Fahrgäste.

25. März 1888 – Schwere Reiter räumen den Nockherberg

München-Au * Da Gendarmen und Infanteristen die Massenschlägerei nicht beenden können, werden 50 Schwere Reiter aus der Neuen Isarkaserne an der Zweibrückenstraße angefordert. Auf dem Gelände befindet sich heute das Deutsche Patent- und Markenamt. Als die berittene Einheit auf dem Nockherberg eintrifft, verbünden sich die zuvor gegeneinander kämpfenden Gruppen gegen die Soldaten. Die Aufständischen werfen Pferde und Reiter mit Steinen und Maßkrügen. Daraufhin erhalten die Schwere Reiter den Befehl zum Eingreifen. Sie drängen in die Menge und schlagen mit den flachen Seiten ihrer Säbel auf die Beteiligten ein. Den Reitern gelingt es schließlich, die Menschenmenge auseinanderzutreiben und die Kellerhalle sowie den Biergarten zu räumen. Die meisten Beteiligten können fliehen; lediglich 20 Personen werden festgenommen. Zahlreiche Menschen erleiden Verletzungen, einige von ihnen schwere. Das „Skandaljahr“ 1888 bleibt in München und im Umland noch lange in Erinnerung. Berichte über die „Bierschlacht in München“ erscheinen auch in ausländischen Zeitungen – bis nach Madrid und Sankt Petersburg.



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 gemütlich 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 Dampfmotoren, 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.

1889 – Die Stadt München kauft das ehemalige Langer-Schlössl

München-Haidhausen * Die Stadt München kauft das ehemalige Langer-Schlössl und lässt es abreißen, um dafür ein Verwaltungsgebäude, Stallungen, Wagenhallen sowie Werkstätten für Trambahnzwecke zu erstellen. In letzter Minute erkennt der Chemiker Adolf Keim den Wert und die Unersetzbarkeit der Wandgemälde von Robert von Langer. Da aber die Stadt kein Geld zur Abnahme und Übertragung der Gemälde an einen geeigneteren Ort hat, finanziert Adolf Keim die Verlagerung der Fresken aus seiner eigenen Tasche. Selbst die Zusage der Landeshauptstadt München, die Finanzierung von fotografischen Aufnahmen der Fresken für Dokumentationszwecke zu übernehmen, lassen die Verantwortlichen auch wieder fallen. So werden die Wandgemälde - privat finanziert - in die Städtische Handelsschule an der Herrnstraße übertragen, wo sie im Zweiten Weltkrieg endgültig zerstört werden.



1889 – Sprünge im Mauerwerk der Neuen Isarkaserne

München-Isarvorstadt * In den Stallgewölben der Neuen Isarkaserne an der Zweibrückenstraße bemerkt man besorgniserregende Sprünge im Mauerwerk. Die Fäkalien der Pferde haben das tragende Mauerwerk stark angegriffen.

3. Juli 1889 – Die Wandgemälde von Robert von Langer werden in letzter Minute gerettet

München-Haidhausen * Kurz vor dem Abriss des ehemaligen Langer-Schlössls in der Äußeren-Wiener-Straße (heute Einsteinstraße 28) erkennt der Chemiker Adolf Keim den Wert und die Unersetzbarkeit der Wandgemälde von Robert von Langer. Da aber die Stadt kein Geld zur Abnahme und Übertragung der Gemälde an einen geeigneteren Ort hat, finanziert Adolf Keim die Verlagerung der Fresken aus seiner eigenen Tasche. Selbst die Zusage der Landeshauptstadt München, die Finanzierung von fotografischen Aufnahmen der Fresken für Dokumentationszwecke zu übernehmen, lassen die Verantwortlichen auch wieder fallen. So werden die Wandgemälde - privat finanziert - in die Städtische Handelsschule an der Herrnstraße übertragen, wo sie im Zweiten Weltkrieg endgültig zerstört werden.

3. Juli 1889 – Ein Pferdestraßenbahn-Betriebshof wird errichtet

München-Haidhausen * Die Verwaltung der Landeshauptstadt München kauft von der Münchner-Kindl-Brauerei das Anwesen des Schloßwirths, das an der Stelle des ehemaligen Langerschlössls steht. Die Wirtschaft wird abgerissen und an seiner Stelle ein Pferdestraßenbahn-Betriebshof errichtet. Der im Münchner Volksmund seit altersher als Depot bezeichnete Betriebshof entsteht auf einem 4.800 Quadratmeter großen Areal. Es beherbergt ein dreistöckiges Wohngebäude mit Bureaux, eine zweistöckige Etagenstallung für 180 Pferde mit einer Rampe zum Obergeschoss, eine achtzehngleisige Wagenhalle für vierundfünfzig Trambahnwagen mit dem darüber befindlichen Hafer-, Heu- und Strohmagazin und ein zweistöckiges Werkstättegebäude mit einer Schreinerei und einer Schlosserei im Parterre sowie einer Lackiererei und einer Sattlerei im ersten Stock. Die Wagen können mit einem Aufzug in die letztgenannten Werkstätten hochgezogen werden. Außerdem ermöglicht eine besondere Durchfahrt im Werkstättegebäude das Ein- und Ausrücken der Trambahnwagen.



1890 – Die Trambahn ist ein Beförderungsmittel für das Bürgertum

München * Die Trambahn ein Beförderungsmittel für das Bürgertum und noch kein Massenverkehrsmittel. Und das liegt nicht nur an den Verkehrszeiten der Pferdebahnen, die erst ab sieben Uhr fahren, während die Arbeiter in den Fabriken bereits seit sechs Uhr früh schuften. Die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft lehnt die Einführung einer Arbeiterfahrkarte mit der Argumentation ab, dass die Trambahn nicht für den Massenbetrieb eingerichtet ist. Ein Blick auf die Netzstruktur der Pferdebahn von 1890 zeigt folgendes Bild: Die vorwiegend bürgerlichen Stadtviertel Maxvorstadt, die Nymphenburger Straße, der Süden Schwabings und das Lehel weisen ein dichtes Netz mit drei Linien auf. In die Proletenviertel im Westend, Untersending, Au sowie Giesing führt jeweils nur eine Stichstrecke. Der Ostbahnhof - und damit Haidhausen - ist mit zwei Linien erschlossen.

19. April 1890 – „Buffalo Bills Wild West“ auf der Theresienwiese

München-Ludwigsvorstadt * Auf der Theresienwiese findet die Show „Buffalo Bills Wild West“ statt. München ist eine Station auf der Europatournee von William F. Cody, die bis zum 4. Mai in der Stadt gastiert. Der in München liebevoll „Ochsen-Willi“ genannte William Frederick Cody, besser bekannt als Buffalo Bill, hat sich vom Bisonjäger zu einem cleveren Showunternehmer gemausert, der mit seiner Show dem Publikum die eigentlich schon versunkene Welt der amerikanischen Pioniere und Ureinwohner präsentieren will. Er ist mit über 200 Cowboys und Indianern sowie 170 Pferden, Mauleseln und rund 20 Bisons unterwegs. In zwei Sonderzügen, die 300 Tiere und das Equipment transportieren, sind die exotischen Akteure angereist. Das Tross campiert samt Bisons und Pferden auf der Theresienwiese. Mit dabei ist auch die junge Kunstschützin Annie Oakley. Bei der ersten Aufführung drängen sich 6.000 Zuschauer auf der Tribüne, darunter Prinz Ludwig von Bayern, der spätere König Ludwig III.

1. Oktober 1890 – Das Pferdestraßenbahn-Depot wird eingeweiht

München-Haidhausen * Das Pferdestraßenbahn-Depot an der Äußeren-Wiener-Straße (heute: Einsteinstraße 28) kann feierlich eingeweiht werden.

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.

14. August 1893 – In Paris findet die weltweit erste Fahrprüfung statt

Paris * Paris führt mit dem „certificat de capacité“ die weltweit erste verpflichtende Befähigungsprüfung für Kraftfahrer ein. Polizeipräfekt Louis Léprieux erlässt eine Verordnung, die erstmals eine amtliche Befähigungsprüfung für Kraftfahrer vorschreibt. Deshalb gilt dieses Datum als Geburtsstunde der Fahrprüfung. Der historische Hintergrund: Automobile waren noch selten, teilten sich die Straßen aber bereits mit Fußgängern, Pferden und Kutschen. Wer im Pariser Polizeibezirk ein Motorfahrzeug führen wollte, benötigte fortan ein „certificat de capacité“, den Vorläufer des Führerscheins. Ein Ingenieur der Bergbauverwaltung prüfte, ob der Bewerber anfahren, lenken und anhalten konnte. Auch grundlegende Kenntnisse zur Behebung technischer Störungen wurden verlangt. Eine moderne Theorieprüfung, Fahrschule oder einheitliche Prüfungsstrecke gab es noch nicht. Zugelassen waren zunächst nur Männer ab 21 Jahren. Frauen erhielten ab 1897 Zugang. Gleichzeitig galten frühe Tempolimits: 12 km/h in Ortschaften und 20 km/h außerhalb. Die Regelung betraf zunächst nur Paris und Umgebung; 1899 wurde das System auf ganz Frankreich ausgeweitet.

21. März 1894 – Spaten braut erstmals das Münchner Hell



München - Dresden * Das Münchner Hell wird von der Spaten-Brauerei zum ersten Mal gebraut, abgefüllt und per Pferdefuhrwerk nach Dresden verschickt. Zuvor hat es in München fast nur dunkles Lagerbier gegeben.

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.

1895 – Amazonen-Wettrennen zwischen Pferd und Fahrrad

München-Untergiesing * Nicht nur die Männer liefern sich die ungleichen Wettrennen zwischen Pferd und Fahrrad. Es kommt auch zu einem Wettkampf zwischen einer amerikanischen Prärierereiterin und einer Münchner Radfahlerin. „Daß Damen sich auch an den öffentlichen



Wettfahrten betheiligen, ist [...] das Eigenartigste auf diesem Gebiete des Sports. [...] Dieser Wettkampf fand kürzlich zu München auf dem „Neuen Sportplatze“ zwischen der amerikanischen Prairiereiterin Miß Nelly und der Münchener Radfahlerin Fräulein Amanda Löschke statt. Das Publikum hatte sich zu dieser noch nie dagewesenen Schaustellung überaus zahlreich eingefunden und verfolgte mit lebhaftester Spannung den Verlauf dieses Wettkampfes, aus dem die Reiterin als Siegerin hervorging.“

30. September 1895 – Das Winzerer Fährndl zeigt einen Jagdzug aus dem 16. Jahrhundert

München * Das Winzerer Fährndl zeigt einen Jagdzug aus dem 16. Jahrhundert, an dem 200 Personen und 26 Pferde beteiligt sind.

1. November 1895 – Das Städtische Arbeitsamt München öffnet seine Pforten

München-Isarvorstadt * Das Städtische Arbeitsamt München öffnet seine Pforten für arbeitsuchende Münchnerinnen und Münchner. Die bayerische Hauptstadt übernimmt mit dieser Einrichtung im Bereich der kommunalen Arbeitsvermittlung - neben einigen Städten in Württemberg - eine Vorreiterrolle. Mit sieben Mitarbeitern beginnt die Arbeitsvermittlung von gewerblichen Arbeitern, Handlungsangestellten, Dienstboten, Tagelöhnern und Lehrlingen im Südpavillon auf der Kohleninsel. Das Arbeitsamt München bezieht den Südpavillon, ein von der Alten Isarkaserne etwas abgelegenes Gebäude: die Kleine Fuhrwesenkaserne, ein Dienstgebäude mit Schreibstuben. Das Amt nimmt das ganze Gebäude ein und verfügt über zwei Telefonanschlüsse mit den Rufnummern 49 und 85, doch der Standort für den Arbeitsnachweis wird auch von der Stadtverwaltung als nicht ideal eingestuft. Die Kohleninsel liegt zwar an einer Hauptverkehrsstraße, auf der die elektrische Straßenbahn fährt, doch aus entfernteren Stadtteilen, selbst vom Westend oder von Schwabing, muss man auf komplizierte Fahrverbindungen der Pferdebahn zurückgreifen. Die Abteilungen des Arbeitsamtes sind noch nicht nach Berufsgruppen unterteilt, sondern in eine männliche und eine weibliche Abteilung gegliedert, was der damals gängigen Trennung von Männer- und Frauenberufen entspricht. Für beide Abteilungen gibt es getrennte Eingänge; auch die Arbeitgeber hatten ihren eigenen Zugang. Für die Arbeitsuchenden gestaltet sich die Stellensuche äußerst unkompliziert und Öffnungszeiten auch an Sonn- und Feiertagen zeugen von der kundenfreundlichen Grundeinstellung der neuen Arbeitsvermittlungs-Behörde. Der 124 Quadratmeter große Wartesaal der Männer kann nach Einschätzung der Verwaltung 200 bis 250 Personen fassen. Die drei Wartesäle für die Frauen befinden sich im ersten Obergeschoss. Hier hatte man Aufenthaltsräume für verschiedene Berufsgruppen eingerichtet. Der größte Warteraum



war für das Privat-Personal vorgesehen, worunter man Köchinnen, Dienstmädchen usw. versteht. Ein weiterer Warteraum ist für Tagelöhnerinnen, der dritte für „wirtschaftliches und Ladenpersonal“ eingerichtet worden. Nach dem Ausfüllen eines Formulars mit der Bezeichnung „Stellengesuch“ im Warteraum muss der Arbeitnehmer sich gedulden, bis ihn ein Glockenzeichen zum Eintreten in den Schalterraum und zur Abgabe des Formblattes auffordert.

1896 – Die ältesten Münchner Filmaufnahmen entstehen

München-Kreuzviertel * Die ältesten Münchner Filmaufnahmen entstehen. Sie zeigen die Fahrt einer Pferdetrambahn am Promenadeplatz und am Maximiliansplatz.

1897 – Der Heumarkt ist in unmittelbarer Nähe des Schyrenbades

München-Untergiesing * In unmittelbarer Nähe des Schyrenbades findet nun auch der vom Städtischen Schlachthof an der Kapuzinerstraße dorthin verlegte Heumarkt statt. Der Heumarkt ist für die zahlreich vorhandenen Pferde der Fuhrunternehmer, Brauereien usw. unverzichtbar.

25. Oktober 1897 – Die Stadt kontrolliert den Trambahn-Betrieb

25. Oktober 1897: München * Da im ersten Schritt nur die beiden Gemeindestrecken elektrifiziert worden sind und die Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft auf eine Konzessionsverlängerung als Voraussetzung für die Elektrifizierung ihrer Strecken plädiert, kommt es zu einem neuen „Vertrag über die Umwandlung des Pferde- und Dampfbetriebes auf elektrischen Antrieb“. Mit dem Vertrag kontrolliert die Stadt die nur mehr formell private Trambahn-Aktiengesellschaft in Bauangelegenheiten und im Linienbetrieb. Zum städtischen Kontrollorgan des Betriebs hatte sich der Trambahn-Ausschuss herausgebildet, der im Jahr 1892 zur Aufsicht der zwei Gemeindestrecken als Verwaltungsrat eingerichtet worden war. Der Vertrag bedeutete aber auch, dass die Stadt die Kosten der Umstellung und Modernisierung zu übernehmen hatte.

1898 – Ludwig Weinberger gründet eine Wagnerei

München-Au * Ludwig Weinberger senior gründet eine Wagnerei in der Brunthaler Straße und beschäftigt sich zunächst mit der Herstellung von Pferdefuhrwerken.



15. Juli 1900 – Die Dampftram stellt ihren Betrieb ein

München-Maxvorstadt - Nymphenburg * Die Dampftramway wird - noch kurz bevor die letzte Pferdetrambahn fährt - eingestellt. Die Elektrifizierung der Straßenbahn hat auch dieses Naherholungsgebiet erreicht.

15. August 1900 – Der Pferdebahn-Betrieb wird eingestellt

München * Die Pferdebahn wird mit einer Feier der Münchner Künstler- und Bürgerschaft in den Ruhestand verabschiedet. Damit ist die Elektrifizierung der Münchner Trambahn abgeschlossen. Doch eine Maschine, die weder von Pferden noch mit Dampf betrieben wird, ist vielen Münchnern unheimlich.

1901 – Das Maffei'sche Eisenwerk in der Hirschau erhält einen Gleisanschluss

München-Englischer Garten - Hirschau * Das Maffei'sche Eisenwerk in der Hirschau erhält einen vom Prinzregenten Luitpold genehmigten Gleisanschluss zum Schwabinger Güterbahnhof. Bis dahin mussten über 2.000 Lokomotiven auf Straßenfahrzeuge verladen werden. Anfangs wurden die Maschinen von vielen Pferden, später von einer Lokomobile durch die ganze Stadt zur Zentralwerkstätte der Eisenbahn gezogen und dort mit den separat transportierten Radsätzen erneut zusammengebaut.

September 1902 – Carl Gabriel stellt ein Hippodrom auf dem Oktoberfestes auf

München-Theresienwiese * Der Magistrat erlaubt dem Schausteller-Unternehmer Carl Gabriel ein Hippodrom auf dem Festplatz des Oktoberfestes aufzustellen. Es ist seinem griechischen Namen entsprechend eine Reitarena. Im Inneren des Etablissements befindet sich eine 60 Meter lange Pferdereitbahn, in der Besucher des Restaurationsbetriebs gegen Bezahlung reiten können. Der Umritt dauert 5 Minuten und kostet 50 Pfennige. Der Bierausschank ist dem Inhaber anfangs verboten. Doch die Gäste können die Reitkünste der nicht immer nüchternen oder sich sonst nicht sonderlich geschickt anstellenden Damen und Herren bewundern. So manches Kleid rutscht hoch und gibt den Blick auf ein Damenbein frei. Kein Wunder, dass für das Hippodrom bald der Name „Stilaugenzelt“ auftaucht. „Der unerschöpfliche Unterhaltungsstoff, den die erstmaligen Reitversuche von Herren und Damen den Zuschauern bieten, macht das Hippodrom zur ersten Volksbelustigung der Festwiese“.



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.

1909 – Die Zentrale der städtischen Abfallentsorgung in der Sachsenstraße

Untergiesing * Die Zentrale der städtischen Abfallentsorgung wird in der Sachsenstraße eröffnet. Gleichzeitig werden die Reparaturwerkstätten der städtischen Hausunratabfuhranstalt von der Landsberger Straße hierher verlegt. Es gibt bereits 650 Harritschwägen. Der damalige Jahresbericht erzählt von 19.631 Pferdeschichten und 33.336 Mannschichten die geleistet wurden, um 117.577 Tonnen Unrat bei den 550.000 Münchnern einzusammeln. Rund 69.000 Fuhren werden per Bahn zur Hausmüllverwertungsanlage nach Puchheim verfrachtet. Der Giesinger Wagenschmiedmeister Fischer darf nur die ersten 36 Harritschwägen liefern. Alle weiteren bauen die Schmiede und Wagner der städtischen Unratabfuhr selbst in ihren Werkstätten. Die Wagen bleiben Eigentum der Stadt und werden an private Abfuhrunternehmer für die Mülleinsammlung ausgeliehen. Diese haben eigene Stallungen und beschäftigen die Harritschkutscher. Um 6 Uhr in der Frühe müssen die Müllmänner ihre Pferde striegeln und anschirren. Dann rücken die Gespanne unter Hufgeklapper aus. Dieses Müllsammelungs-, Verwertungs- und Beseitigungssystem ist in Deutschland einmalig und dient vielen Kommunen als Vorbild. Es funktioniert bis zum Zweiten Weltkrieg. Dann kommt die Abfallsortierung in der Puchheimer Verwertungsanlage aus Mangel an Ersatzteilen zum Erliegen. Damit hat München keine geordnete Müllbeseitigung mehr.

1910 – Ärmere Arbeiterfamilien essen Pferdefleisch, aber auch Hundefleisch

München * Infolge der hohen Fleischpreise steigen ärmere Münchner Arbeiterfamilien auf billige Fleischarten wie Pferdefleisch, aber auch Hunde- und Katzenfleisch um.

31. Dezember 1910 – 194 Kraftdroschken zur Personenbeförderung

München * In München sind bereits 194 Kraftdroschken unterwegs. Die Pferdedroschken haben



sich auf 286 reduziert.

21. Mai 1913 – Der Komponist Richard Wagner erhält ein Denkmal

München-Bogenhausen - München-Haidhausen * Einen Tag vor dem 100. Geburtstag Richard Wagners wird ihm zu Ehren eine Statue neben dem Prinzregententheater enthüllt. Heinrich Waderé hat das Monument gestaltet. Aus mehreren zur Verfügung stehenden Entwürfen wählt man denjenigen aus, der den Komponisten in ähnlicher Pose zeigt, wie das berühmte Porträt von Johann Wolfgang von Goethe in der Campagne. Da die ruhende Darstellung des Künstlers extrem stark im Gegensatz zu dem unsteten Leben des Musikers steht, kommt bald Kritik hoch, in die sogar das städtische Kollegium der Gemeindebevollmächtigten einstimmt. Letztlich beruhigt aber ein einziges Argument alle Kritikerstimmen: Da Richard Wagner von Natur aus nur mit einer geringen Körpergröße ausgestattet war, hätte ein stehendes Denkmal die Öffentlichkeit nur wenig beeindruckt. Der Marmor für die Figur stammt vom Untersberg. Er umfasst als Rohblock 14 Kubikmeter Inhalt und wiegt 600 Zentner. Über dreißig Pferde sind notwendig, um diese gewaltige Last vom Untersberger Steinbruch zur nächsten Eisenbahn zu schaffen, mit der er ab Berchtesgaden nach München gebracht wird. Bildhauer Heinrich Waderé hat sich am Ostbahnhof ein provisorisches Atelier eingerichtet. Da die fertige Marmorfigur noch immer 450 Zentner wiegt gestaltet sich der Transport vom Atelier zum Aufstellungsort als besonders schwierig. Er nimmt mehr als zwei Tage in Anspruch. Die Statue muss mit einer Straßenlokomotive der Firma Maffei zum Ort seiner Aufstellung gebracht werden. Dort behindert vor allem der weiche Boden die Arbeiten, da sich die Räder des Transportwagens immer wieder eingraben. Cosima und Siegfried Wagner lehnen ihre Teilnahme an der Denkmalenthüllung ab. Bei Cosima sind es gesundheitliche, bei Siegfried grundsätzliche Gründe. Die Konkurrenz der Münchner Festspiele für Bayreuth sind aber die wahren Beweggründe. Das gesellschaftliche Ereignis an der Prinzregentenstraße wird durch Richard Wagners „Huldigungsmarsch“ eröffnet. Münchens erster Bürgermeister, Wilhelm von Borscht, hält eine Ansprache und Ernst von Possart, der Initiator des Denkmals, sagt in seiner Rede: „So grüßen wir Dich, Unsterblicher! Möge Dein Antlitz uns leuchten“. Prinzregent Ludwig III. enthüllt schließlich das Wagner-Denkmal. Die sozialdemokratische Tageszeitung Münchener Post kommentiert das Ereignis mit den Worten: „Das Streben Münchens, die seiner Zeit an Bayreuth abgegebene Hegemonie im Reiche von Wagners Kunst an sich zu bringen - das heimliche Agens [die treibende Kraft] unserer Festspiele - hat uns nun endlich ein würdiges Denkmal des Meisters beschert.“ Gleichzeitig kritisiert das Blatt, dass der Eröffnungsakt nicht dem Festwiesenbild der Wagner'schen Meistersinger entsprach und auf den „Wach-auf-Chor“ kein spontaner Jubel des



Volkes, sondern ein „hochoffiziell-eisernes Schweigen“ der „aristokratisch-bürgerlichen Festversammlung“ folgt. Den Abschluss der Einweihungsfeierlichkeiten für das Musiker-Standbild bildet der „Tannhäusermarsch“.

1914 – Die Pferde-Aushebungs-Vorschrift

München-Isarvorstadt * Die Pferde-Aushebungs-Vorschrift verlangt vom Städtischen Wehramt die Aufzeichnung und alljährliche Vormusterung fast sämtlicher im Stadtbezirk vorhandenen kriegsbrauchbaren Pferde, sowie die ständige Fortführung der aufgrund des Vormusterungsergebnisses erstellten Vorführlisten, eine bei der lebhaften Bewegung im Pferdebestand einer Großstadt recht ansehnliche Arbeitsleistung. Die Zahl der Pferde geht in München ständig zurück, was eine Folge der steigenden Verwendung von Kraftwagen ist.

1914 – Die Firma Falk & Fey an seinem Standort in der Richelstraße

München-Neuhausen * Die Firma Falk & Fey hat an seinem Standort in der Richelstraße 72 Möbelwagen als Pferdefuhrwerke sowie mehrere Speditionswagen und Lastkraftwagen im Einsatz.

1. August 1914 – Die Mobilmachung wird Bayern 108 Millionen Mark kosten

Berlin - München * Mobilmachung bedeutet, dass das bestehende Friedensheer erst durch die Reservisten verstärkt und damit operationsfähig gemacht werden muss. Die Reservisten werden eingezogen und damit mobilisiert. In Friedenszeiten umfasst das Heer reichsweit circa 750.000 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften und 158.000 Pferde. Nach dem Abschluss beträgt die Stärke des deutschen Heeres 3.840.000 Mann und 880.000 Pferde. Das Heer teilt sich in das Besatzungsheer und das eigentliche Feldheer, das 2.398.000 Mann und 730.000 Pferde umfasst. Die sogenannten Ersatztruppen, deren Soldaten zum Ausgleich der erwarteten Verluste bereitstehen, zählen 954.000 Mann. Damit sind in den Heimatgarnisonen - nach dem Ausmarsch des Feldheeres - mehr Soldaten vorhanden als in Friedenszeiten. Die bayerische Armee ist ein Teil des deutschen Reichsheeres - mit eigener Verwaltung. Im Frieden umfasst sie rund 90.000 Soldaten und 17.000 Pferde. Nach der Mobilmachung steigt die Zahl der Soldaten auf 416.000, die der Pferde auf 90.000. Das bayerische Feldheer zählt 300.000 Mann und 82.000 Pferde. Die Mobilmachung wird Bayern 108 Millionen Mark kosten.



3. August 1914 – Die Versorgung der Münchner Bevölkerung mit Brot gewährleistet

München * Die außerordentliche Versammlung der Münchner Bäckerinnung stellt fest, dass - trotz der Einberufung zahlreicher Bäckermeister und Gehilfen - die Versorgung der Münchner Bevölkerung mit Brot gewährleistet ist. Daneben sehen sich die verbliebenen Bäcker in der Lage, zusätzlich 20.000 Leibe Brot fürs Militär zu backen. Freilich können verschiedene Bäckereibetriebe nur mehr die gangbarste Brotsorte herstellen. Die Versorgung Münchens mit Mehl ist für die nächsten vier Wochen gesichert; danach kommt ohnehin das Getreide der gerade anstehenden Ernte zur Vermahlung. Und weil das Militär die sechs Pferde eingezogen hat, die bisher für den Hefe-Transport benutzt wurden, kann die Hefe nicht mehr an jeden Bäcker geliefert werden.

14. November 1914 – Das Hellabrunner „Dickhäuterhaus“ wird eröffnet

München-Giesing * Das „Dickhäuterhaus“ im Tierpark Hellabrunn kann - kurz nach dem Beginn des Ersten Weltkriegs - eröffnet werden. Es ist - orientiert an der zeitgenössisch beliebten Orientmode - im maurischen Stil errichtet worden. Auf seinen Mauern ruht die erste freitragende Beton-Glaskuppel der Welt. Bewohnt wird das „Dickhäuterhaus“ von Elefanten, Nashörnern, Flusspferden und Tapiren.

7. November 1917 – Kraft- und Pferdedroschkenbesitzer gründen eine Einkaufsgenossenschaft

München * Die Münchner Kraft- und Pferdedroschkenbesitzer gründen eine Einkaufsgenossenschaft, um die durch den Ersten Weltkrieg entstandene Mangelsituation an Kraftstoff, Reifen, Öle und Pferdefutter zu begegnen. Aus dieser Einkaufsgenossenschaft entwickelte sich die heutige Münchner Taxi eG.

9. Dezember 1918 – Gustav Landauers positive Bilanz zu den Räteorganisationen

München * Gustav Landauer zieht eine positive Bilanz zur Tätigkeit der Räteorganisationen: „Da handelt es sich vor allen Dingen um die Umstellung der Kriegswirtschaft in die Friedenswirtschaft. Zum Beispiel hat der Zentralarbeiterrat wesentlich dabei mitgewirkt, [...] dass die Alliiertenwerkstätten sofort in Friedenswerkstätten, in Werkstätten zur Herstellung von Waggons und Lokomotivteilen umgewandelt werden. Es ist eine sofortige Einstellung der Rüstungsbetriebe durchgesetzt worden. Wir haben aber dafür gesorgt und daran mitgearbeitet,



dass eine vierwöchige Kündigungsfrist mit voller Bezahlung der Arbeitslosenunterstützung eingehalten werden musste. Wir haben [...] mitgearbeitet an der Versorgung Bayerns mit Kohle, an der Verstaatlichung des Lastkraftwagenverkehrs, [...] dass Wagen, Pferde, Vieh, Gerät aller Art bei uns im Lande bleibt und vor allen Dingen von unseren Produzenten und von unseren Bauern verwertet wird, an der Durchführung der 44-Stunden-Woche mit freiem Samstagnachmittag.“

22. Dezember 1918 – Die Bevölkerung Münchens begrüßt einziehende Kriegsheimkehrer

München * Stürmisch begrüßt die Bevölkerung Münchens das einziehende 7. Bayerische Feldartillerie-Regiment, bestehend aus 1.200 Mann, 900 Pferde, 120 Fahrzeuge und 30 Geschütze.

24. Dezember 1918 – Brot teurer - Pferdefleisch billiger

München * Der Brotpreis steigt um 4 Pfennig auf 59 Pfennig pro Pfund. Pferdefleisch ist billiger geworden und kostet jetzt 80 Pfennig bis 1,10 Mark das Pfund.

12. Januar 1919 – Die Stimmung des Faschingsonntags, nur ohne Masken

München * Josef Hofmiller notiert über den Wahlsonntag in sein Tagebuch: „Heute Wahl zum Bayerischen Landtag. Gutes, etwas frisches Wetter, heiter und klar, geeignet zu Demonstrationen, von denen aber bis jetzt nicht viel zu bemerken. [...] Die Wahlbeteiligung war sehr stark, die Leute standen an wie um Butter, Zigaretten oder Pferdefleisch. Der Anblick der zahlreichen Frauen und Soldaten in und vor dem Wahllokal fiel auf. [...] Der Anblick der Maximilianstraße hatte etwa die Stimmung des Faschingsonntags (nicht Dienstags!), nur ganz ohne Masken, soweit nicht die ‚Soldaten‘ maskiert waren, die zahlreich herumlaufen und von denen ein großer Teil offenbar noch nie in einer Uniform gesteckt ist. Aber die vielen Plakate in allen möglichen Farben, sehr schreiend, erinnerten an diejenigen der karnevalistischen Unterhaltungen. Die Parteien rückten vielfach mit einer Art Musik an, Trommel, auch dünnem Blechorchester, Knaben trugen Plakate an Stangen, dann kamen Soldaten mit roten Fahnen, dann Reiter auf roten Sätteln, hinterher eine Rotte ganz kleiner Jungen. Durchschnitt fünf bis sieben Jahre, genau wie an Fasnacht.“



15. Januar 1919 – Bei einer Razzia wird Hehlerware beschlagnahmt

München * Bei einer weiteren Razzia werden im Bavaria-Automat in der Bayerstraße, in den Gastwirtschaften Stadt Kempten und Zum Fischmarkt am Viktualienmarkt, einer Kaffeeschenke in der Westenriederstraße und im Gasthaus zum Schwane am Rosenheimer Berg rund einhundert Personen verhaftet und umfangreiches Heeresgut, darunter Pferde, beschlagnahmt.

5. März 1919 – Auf dem Heumarkt findet der Aschermittwoch-Pferdemarkt statt

München-Untergiesing * Auf dem städtischen Heumarkt an der Schyrenstraße findet der traditionelle Aschermittwoch-Pferdemarkt statt. Mit 930 Pferden ist das Angebot sehr umfangreich, die Geschäfte gehen aber schlecht.

19. März 1919 – Auf dem Heumarkt findet der Fasten-Pferdemarkt statt

München-Untergiesing * Auf dem Heumarkt an der Schyrenstraße wird mit rund 800 Pferden der Fasten-Pferdemarkt abgehalten. Die Kauflust hat sich gegenüber dem Aschermittwoch-Pferdemarkt erhöht.

1. Mai 1919 – Regierungstruppen besetzen das Maximilianeum

München-Haidhausen * Regierungstruppen besetzen das Maximilianeum und stellen in zwei Studentenzimmern Maschinengewehre auf. Ein Waffenlager mit weiteren acht MGs und achthundert Gewehren wird angelegt und im Keller Pferdestallungen eingerichtet - dies alles, um von hier aus München zu befreien.

5. November 1921 – Trauerzeremonie für das Königspaar

München * Von der Ludwigskirche aus führt der Weg des Trauerzugs für das tote Ex-Königspaar - über den Karolinenplatz und Königsplatz - zur Frauenkirche. Am Trauerzug beteiligen sich 40.000 Personen, darunter eine große Anzahl staatlicher Beamte und Angestellte, die eigens aus den acht Regierungsbezirken herangekarrt worden sind. Der Trauerzug vermittelt den Eindruck, als wären die alten Zeiten wieder zurückgekehrt und als hätte sich seit der Thronbesteigung



Ludwigs III. im Jahr 1912 nichts entscheidendes geändert. Der Prunk-Leichenwagen des Ex-Königs und der Wagen mit dem Sarg der Ex-Königin werden jeweils von sechs Pferden gezogen, die mit schwarzen, mit Kronen geschmückten Schabracken bedeckt sind. Zehntausende Zuschauer säumen den Weg. Da Münchens SPD-Bürgermeister Eduard Schmid verfügt hat, dass „die städtischen Ämter und Betriebe am Tag der Beisetzung grundsätzlich in vollem Umfange arbeiten“ müssen, müssen städtische Beamte für die Teilnahme am Trauerzug eigens einen Urlaubstag opfern.

1928 – Die Ein- und Verkaufsgenossenschaft für das Droschkengewerbe Münchens

München * Die am 7. November 1917 von den Münchner „Kraft- und Pferdedroschkenbesitzern“ gegründete „Einkaufsgenossenschaft“ wird in „Ein- und Verkaufsgenossenschaft für das Droschkengewerbe Münchens, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftung“ umbenannt. Der Grund ist der Rückgang der von Pferden gezogenen Kutschen.

1931 – Neue exotische Tiere in Hellabrunn

München-Giesing * Das „Affenland“, das heute als Pavianfelsen erhalten geblieben ist, sowie das Afrikahaus für Zebras, Strauße, Antilopen und Kamerun-Schafe wird im Tierpark Hellabrunn eröffnet. Im Elefantenhaus befinden sich inzwischen acht Elefanten, vier Giraffen und sechs Flusspferde. Mit seiner Freianlage ist das Gelände zur „größten Elefanten-Freianlage der Welt“ geworden. Es gibt aber auch einen Haustiergarten, der für viele Stadtkinder exotischere und unbekanntere Geschöpfe zu bieten hat als das Affenland oder das Afrikahaus.

21. Januar 1933 – Der Cowboy Club München Süd lädt ins Josefshaus ein

München-Au * Der Cowboy Club München Süd lädt in sein künftiges Clublokal im Josefshaus in der Hochstraße 28 in der Au ein. Neben Lebenden Bildern, bei denen sogar vier Pferde integriert werden, führen die Aktivisten Steptänze und Lassospiele vor. Eine 25 Mann starke Sioux-Indianertruppe führt „heimatliche Tänze“ auf.

September 1934 – Der NS-Stadtrat führt die Pferderennen auf dem Oktoberfest wieder ein

München-Theresienwiese * Der NS-Stadtrat führt die Pferderennen auf dem Oktoberfest wieder



ein - bis 1938.

27. Juli 1936 – Die erste „Nacht der Amazonas“ findet statt

Schloss Nymphenburg * Die erste „Nacht der Amazonas“ findet statt. Am Nachmittag geht ein ungeheueres Gewitter - mit Wolkenbruch und Hagel - über der Stadt nieder. Doch es wurde noch eine schöne Sommernacht, in der mythologisch dekorierte Themenwägen, auf denen sich nackte und halbnackte junge Frauen präsentieren, durch die von Fackeln erleuchtete Nacht rollten. Amazonas reiten auf nackten Pferderücken. Sie schwingen ihre Speere und setzen ihre nur aus einer dünnen Schicht Goldbronze bestehende Rüstung ins rechte Licht. Das nächtliche Fest im Nymphenburger Schlosspark ist eine Abfolge szenischer Spiele und Aufmärsche. Im Licht von Scheinwerfern vollführten chinesische Tempelgöttinnen Tänze, wie sie in chinesischen Tempeln kaum je zu sehen sein dürften.

September 1937 – Mehrere Pferderennen finden auf der Theresienwiese statt

München-Theresienwiese * Mehrere Pferderennen finden auf der Theresienwiese statt: ein Xaver-Krenkl-Rennen, ein August-Schichtl-Trabfahren und ein Winzerer-Fähndl-Hürdenrennen. Als Attraktion fahren die Wiesnbesucher in Hugo Haases See-Scouter in Motorbooten „zu den gefährlichsten Karambolagen, während hilfsbereite Matrosen in hohen Wasserstiefeln mit langen Stangen für die nötige Ordnung“ sorgen.

November 1937 – Die Genossenschaft der Münchner Droschkenunternehmer GmbH

München * Die „Ein- und Verkaufsgenossenschaft für das Droschkengewerbe Münchens, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftung“ wird in „Genossenschaft der Münchner Droschkenunternehmer GmbH“ umbenannt.

1938 – Die Südhälfte der Theresienwiese wird als Pferderennplatz ausgebaut

München-Theresienwiese * Die Südhälfte der Theresienwiese wird ganz als Pferderennplatz ausgebaut und die Budenstadt auf den Nordteil beschränkt. Sämtliche Straßen der Budenstadt werden geteert.



Mai 1945 – Müllentsorgung in Bombentrümmern, Geländemulden und Kiesgruben

München-Untergiesing * Von den 1.350 Harritschwägen, die im Jahr 1939 im Dienst der Müllabfuhr standen, sind bei Kriegsende fünfzig Prozent vernichtet, der Pferdebestand ist sogar um siebzig Prozent gesunken. Um den Betrieb aufrecht erhalten zu können, behilft sich die Stadt mit Holzvergaser-Autos und alten Wehrmachtsfahrzeugen. Die Arbeitskräfte kommen aus anderen städtischen Stellen. Da es sonst keine Entsorgungsmöglichkeiten gibt, lässt man den Müll einfach in Bombentrümmern, Geländemulden und Kiesgruben verschwinden, die bei späteren Bauvorhaben als teure Altlasten wieder zum Vorschein kommen.

29. Juni 1945 – Anton Graf Arco auf Valley stirbt bei einem Autounfall

Salzburg * Das Leben des Grafen Arco endet ebenso abrupt, wie sein Ruhm begonnen hat: Nach Kriegsende stirbt Anton Graf Arco auf Valley mit seinem Auto - für damalige Zeiten ein Zeichen seltenen Wohlstands - bei einem Verkehrsunfall. Kurz hinter Salzburg überholt er mit seinem Wagen ein Pferdefuhrwerk und stößt bei diesem Manöver mit einem entgegenkommenden Fahrzeug der amerikanischen Armee zusammen.

1951 – Der Cowboy Club München Süd besitzt seine eigenen Pferde

München * Der Cowboy Club München Süd besitzt seine eigenen Pferde.

27. März 1954 – Protestmarsch gegen das Kaufhaus C&A Brenninkmeyer

München * Der DGB und die Einzelgewerkschaften haben zu einem neuen Protestmarsch mobilisiert, den das Verwaltungsgericht wenige Stunden vor Beginn der Veranstaltung auf Antrag des Kaufhauses C&A Brenninkmeyer verbietet. Unabhängig davon setzt sich der Protestmarsch mit rund 2.000 Demonstranten von der Herzog-Wilhelm-Straße aus in Bewegung. Es kommt zur Eskalation mit der martialisch auftretenden Polizei, nachdem etwa fünfzig berittene Polizisten versuchen, die Demonstranten und Passanten in die Seitenstraßen abzudrängen. Mehrere hundert Polizisten gehen mit ihren Karabinern gegen die Menschen vor, schlagen zum Teil auf diese ein und nehmen 53 Demonstranten fest. Schaufensterscheiben gehen durch Polizeipferde zu Bruch. Der berühmt-berüchtigte Wasserwerfer steht bereit. Einige Demonstrantinnen und Demonstranten werden schwer verletzt, der Verkehr ist für Stunden unterbrochen, das normale Leben setzt erst in den Abendstunden wieder ein.



23. Januar 1956 – Die Vereinigung Münchner Kraftdroschken- und Mietwagenunternehmen

München * Die Vereinigung Münchner Kraftdroschken- und Mietwagenunternehmen wird gegründet.

20. September 1958 – Wiesnwirt Richard Süßmeier wird Letzter beim Einzug der Wiesnwirte

München-Theresienwiese * Richard Süßmeier betreibt in einer ehemaligen Reichsarbeitsdienstbaracke das Kleine Winzerer Fährndl auf der Wiesen. Beim Einzug der Wiesnwirte zieht der Wirt vom Straubinger Hof zieht mit einem Eselskarren in seine kleine Festhalle ein. „Ich hab' mir gedacht: Ich mit dem kleinsten Zelt, mit dieser Baracke - dazu passt doch keine Pferdekutsche beim Einzug.“ Also spannt er zwei Esel vor einen Leiterwagen. In der Sonnenstraße setzen sich die Esel einfach hin und stehen nicht mehr auf. Damit ist er der Letzte beim Wiesnwirte-Einzug. Hinter ihm nur noch die Polizei und die Straßenreinigung. Seitdem dürfen sich keine Esel mehr am Einzug der Wiesnwirte beteiligen. (Wohlgemerkt vierhaxige!)

29. Mai 1960 – Das Kavallerie-Denkmal vor dem Hauptstaatsarchiv wird enthüllt

München-Maxvorstadt * Das Kavallerie-Denkmal vor dem Hauptstaatsarchiv wird enthüllt. Der Wehrmachtsgeneral a.D. Dietrich von Saucken lobt dabei die Eigenschaft der „Deutschen Soldatenpferde“ und die sich daraus ergebenden Charaktereigenschaften: „Fromm, willig und ausdauernd bis zum letzten Atemzug“, lautet seine Analyse. Der Entwurf zu dem überlebensgroßen, ungesattelten Bronzepferd stammt von dem Bildhauer Bernhard Bleeker, der schon den toten Soldaten im Kriegerdenkmal im Hofgarten geschaffen hat.

April 1961 – Der Cowboy Club München 1913 muss den Nockherberg verlassen

München-Au * Der Cowboy Club München 1913 will auf dem Nockherberg eine neue Club-Ranch und einen neuen Pferdestall erbauen und damit die vereinseigenen Pferde auf die „Nockher-Ranch“ holen. Anfangs sind die Pferde des Cowboy Clubs München in einer Lackiererei an der Lilienstraße, später in einem Holzhaus nahe der Schinderbrücke beim Flaucher untergebracht. Doch als Frau Ida Krone stirbt, müssen die Westernfreunde ihre „Ranch am Nockherberg“ räumen, nachdem die Zirkusfamilie Krone das Gelände an der Marsstraße im Tausch mit dem Nockherberg-Areal erhalten kann.



23. Juni 1962 – Bei einer Straßenschlacht werden 14 Randalierer schwer verletzt

München-Schwabing * Samstag. Wieder versammeln sich bis zu 10.000 Protestierer auf der Leopoldstraße und erstellen Straßenblockaden. Mit Feuerwerkskörpern versuchen sie die Pferde der berittenen Polizei scheu zu machen. Flaschen und Steine fliegen in Richtung der Polizei. Dabei werden drei Beamte verletzt. Bei einer regelrechten Straßenschlacht, bei der die Polizei vom massiven Schlagstockeinsatz gebrauch macht, werden 14 Randalierer schwer verletzt. Der Student Georg Friz schwebt nach einem Leberriß in Lebensgefahr. Nach Ansicht von Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel haben an diesem Samstag weniger die Studenten als „vor allem der Pöbel aller Stadtviertel“ in Schwabing ihr Unwesen getrieben. Laut Polizeibericht kommen über 150 Polizisten zum Einsatz. 16 Protestierer werden festgenommen und neun nachträglich zur Anzeige gebracht.

13. Oktober 1962 – Franz Halmanseger, der Rekommandeur vor dem Hippodrom, stirbt

München - München-Theresienwiese * Franz Halmanseger, der Rekommandeur vor dem Hippodrom, stirbt - sechs Tage nach dem Wiesen-Ende - im Alter von 78 Jahren. Bekannt war er auch wegen seiner Sprüche: „Treten Sie ein, Herr Baron, die Pferde sind gesattelt. Alles Glück auf der Erde liegt auf dem Rücken der Pferde.“

10. August 1963 – Die Ranch des Cowboy Clubs wird eingeweiht

München-Thalkirchen * Mit großen persönlichen und finanziellen Opfern der Mitglieder des Cowboy Clubs München von 1913 kann die Ranch an der Floßlande in Thalkirchen eröffnet werden. Seit dieser Zeit rauchen die Indianerfeuer - mit Saloon, eingezäuntem Reitplatz, Pferdeställen und Bogenschießstand. Der „Long-Horn-Saloon“ bildet das Allerheiligste des Cowboy Clubs. Hier ist alles stilecht und erinnert an die Zeit um 1880. Nur der mächtige Kopf eines Elchbullen ist gefälscht. Er war in Wirklichkeit eine Elchkuh, die man nachträglich mit einem Schaufelgeweih ausstattete. An einer anderen Wand hängt der wollige Schädel eines Bisons. Darunter befinden sich die Porträts der drei Vereinsgründer; fast so, als wären sie die Club-Heiligen. Links und rechts davon stehen die Vitrinen voller Wild-West-Devotionalien, die schon Fred Sommer zu sammeln begann. Neben den bereits erwähnten Ausstellungsstücken noch eine Sioux-Weste, Uniformen aus der Zeit des amerikanischen Bürgerkrieges, ein handsigniertes Bild von Buffalo Bill, das Hutband von John Wayne, mexikanische Sporen und vieles andere mehr.



1970 – Letztmalig liefert ein Pferdefuhrwerk Bierfässer aus

München-Ludwigsvorstadt - Schwanthalerhöhe * Letztmalig liefert ein Pferdefuhrwerk auf der Schwanthalerhöhe Bierfässer aus.

1982 – Pferdehaltung zur Bewirtschaftung der Baumschule

München-Englischer Garten * Zur Bewirtschaftung der Baumschule und zum Einsammeln von Abfällen werden im Englischen Garten Pferde gehalten.

27. Oktober 1988 – Die Strecke für die U 4/5 wird eröffnet

München-Haidhausen * Die Strecke für die U 4/5 wird eröffnet. Gleichzeitig wird der U-Bahnhof Max-Weber-Platz in Betrieb genommen. Im Untergeschoss wird ein nachgebauter Pferdetrambahnwagen aufgestellt.

Mai 1995 – Die Spatenbrauerei beliefert Gaststätten mit Pferdefuhrwerken

München-Neuhausen * Die Spatenbrauerei beliefert Gaststätten in Neuhausen und am Olympiasee mit Pferdefuhrwerken.

18. September 2004 – Das Geschirr für das Brauereigespann von Paulaner wird erneuert

München-Theresienwiese * Das Geschirr für das Brauereigespann von Paulaner wird erneuert. Es kostet 125.000 € für sechs Pferde. 2.280 Arbeitsstunden sind für die Herstellung angefallen.

9. Mai 2014 – Das neue Wiesenzelt Marstall stellt sich vor

München - München-Theresienwiese * Mit der Inbetriebnahme seiner Homepage, erfahren die Münchner mehr übers neue Wiesenzelt Marstall. Über dem Eingang zum Zelt der Wirtsfamilie Able soll eine Quadriga thronen. Das Festzelt selbst bietet Platz für 4.800 Gästen, davon 880 im Garten. Der Stehplatzbereich an der Bar stellt weiteren 230 Besuchern Platz zur Verfügung. Die Musikbühne wird die Form eines alten Karussells haben, die mit vielen Holzpferden



geschmückt ist. Die Wiesnmusik übernehmen die „Münchner Zwietracht“ und „Die Oberbayern“. Die erste Gruppe ist schon seit vielen Jahren im Hippodrom aufgetreten. Die Andere hat sich schon in der Kalbskuchl ihre Erfahrung angeeignet.
