



JUBILÄUMSCHRONIK
DES
AUTOMOBIL-CLUB MÜNCHEN E.V.
MÜNCHEN

1928-1953

Herausgegeben vom
Automobil-Club München e. V. München

Text: Georg Lehner, München

Gestaltung: Jakob Odendahl, München

Gesamtherstellung:
Buch- und Kunstdruckerei Max Schmidt & Söhne, München 5

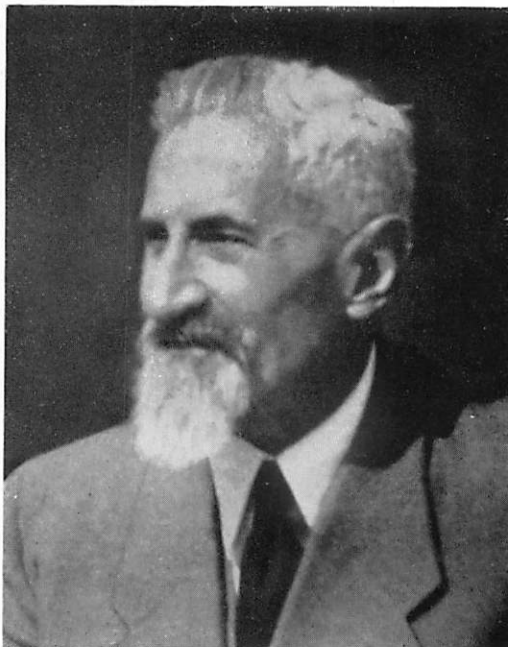
GRÜNDUNGSMITGLIEDER DES ACM



Dr. Josef Bruckmayer †,
Präsident des ACM von 1903–1925



Verleger Gustav Braunbeck †



Schuldirektor Heinz Hübner, München



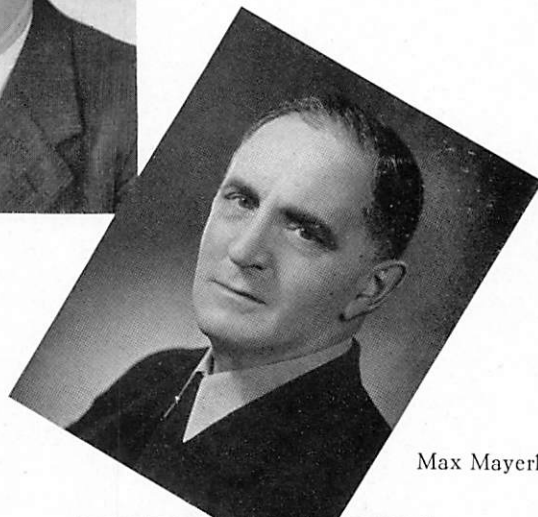
Ing. Andreas Wieser, Tegernsee

EHRENMITGLIEDER DES ACM

Dr. med. Hermann Kallhardt



Georg Lehner



Max Mayerhofer



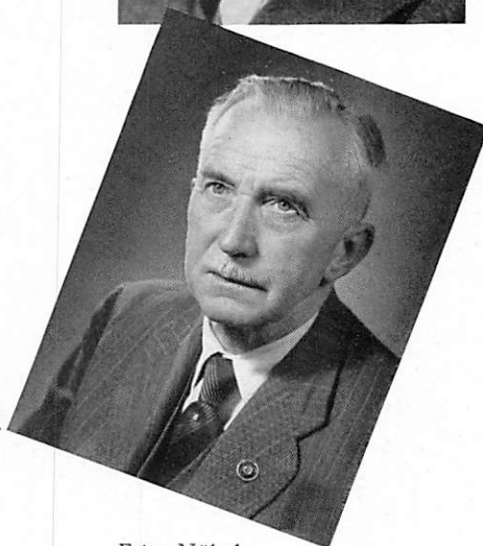
Obering.
Martin Stolle



Josef Muhr



Adolf Wickenhäuser



Fritz Nöbel

DIE ERSTEN 25 JAHRE

1903 - 1925

Der schnelllaufende Verbrennungsmotor brachte es fertig, das gesamte Wirtschaftsleben zu verändern, den ganzen Verkehr in neue Bahnen zu lenken, ja sogar die Luft zu erobern und schließlich selbst den Menschen zu einem anderen rascheren Arbeitstempo zu zwingen.

Diese restlose Umstellung und Umgestaltung des gesamten Verkehrswesens konnte natürlich nicht auf einmal vor sich gehen, sondern es bedurfte hiezu einer jahrelangen, von lückenlosen Kämpfen und Schwierigkeiten aller Art ausgefüllten Übergangszeit. Männer von Geist und Mut waren es, die uns die ersten gebrauchsfähigen Maschinen schufen, und andere vorausschauende und mutige Männer waren es, welche die Zukunft dieser Fahrzeuge erkannten und sie auch zu benützen wagten und so die Brücke zur breiten Masse schlugen. Obwohl sich die Interessenten sehr bald aus allen Berufen und Bevölkerungsschichten zusammensetzten und obwohl ein guter Schrittmacher, das Fahrrad, vorgearbeitet hatte, mußten diese Pioniere des Kraftfahrwesens die schwersten Kämpfe bestehen und gegen die unglaublichsten Hindernisse im damaligen Verkehrsleben ankämpfen. Die oft unverständlichen Anpöbelungen und Schmähungen durch die Bevölkerung und die behördlichen Schikanen und Schwierigkeiten mußten hingenommen werden.

Sowohl das Motorrad als auch das Automobil erfreuten sich in weiten Kreisen keiner Beliebtheit. Die Benutzer und Gönner des Automobils gehörten damals hauptsächlich den begüterten und einflußreichsten Kreisen an, und diese Kreise hatten sich bereits vor der Jahrhundertwende zu lokalen und regionalen Automobil-Clubs zusammengeschlossen (Bayerischer Automobil-Club 14. Januar 1899, Deutscher Automobil-Club, der spätere Kaiserliche Automobil-Club und heutige Automobil-Club von Deutschland 31. Juli 1899). Dadurch hatten die Automobilbesitzer eine gewisse Vertretung ihrer Spezialinteressen erreicht, während die Motorradfahrer, die zumeist dem damaligen Mittelstand angehörten, von keiner Seite irgendeine Unterstützung genossen. Was blieb diesen Motorradfahrern anders übrig als sich selbst zu helfen. Die Animosität der Behörden gegen das Kraftrad war besonders belastend. In verschiedenen deutschen Städten, darunter auch in München, war das Fahren mit sog. Motorfahrrädern im Stadtgebiet verboten.

Das erste gebrauchsfähige Motorfahrrad, wie es damals hieß, wurde bereits im Jahre 1893 von der Münchener Firma „Hildebrand & Wolfmüller“ herausgebracht. Dasselbe hatte sich von der Rahmenkonstruktion des Fahrrades bereits vollkommen

freigemacht, hatte einen Einzylinder-Motor von ca. $1\frac{1}{2}$ PS, direkten Antrieb und Glührohrzündung. Infolge seines hohen Gewichtes, seiner wohl durch die hohe Lage des Schwerpunktes veranlaßten großen Neigung zum Gleiten, besonders auf nassem Pflaster, und wegen seiner sonstigen Betriebsschwierigkeiten fand diese Maschine allerdings nur recht wenig Eingang bei den damaligen Kraftradfahrern. Erst als kurz nach der Jahrhundertwende die Neckarsulmer Fahrzeugwerke mit der ersten Serienmaschine herauskamen, einem verstärkten Fahrrad, an dessen vorderem Rahmenrohr ein Schweizer 1-PS-Zedelmotor befestigt war, während der Antrieb durch einen Rundriemen auf das Hinterrad erfolgte, und als auch einige andere Fahrradfabriken, wie Triumph, Opel, Adler, Brennabor und Wanderer ihre Fabrikation auf das Motorzweirad ausdehnten und von Jahr zu Jahr neue konstruktive Verbesserungen brachte, fand das Kraftrad immer mehr Eingang vor allem in den jugendlichen und sportbegeisterten Kreisen. Die nächsten Jahre brachten dann die verstärkte und versteifte Vorderradgabel, der Gummi-Keilriemen löste den Leder-Flachriemen ab, NSU kam mit der ersten Kupplung heraus, Wanderer mit der verstellbaren Riemenscheibe, Triumph mit der Vorderrad-Nabenbremse und so folgte eine Verbesserung der anderen, eine stetige konstruktive Entwicklung des Kraftrades bis zur heutigen Vervollständigung.

Die damaligen ersten Krafträder brachten es durchschnittlich auf eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 30 und 40 km, aber das Glücksgefühl der Fahrer war doch noch kein vollkommenes. Wohl wurden von wagemutigen jungen Sportlern die kühnsten Touren über Land, sogar ins Gebirge geplant und auch angetreten, jedoch selten oder eigentlich nie kamen diese kühnen Fahrer programmgemäß wieder zurück. Aus einem wurden meistens zwei oder mehr Tage, zumal der große Bruder — die Eisenbahn — diese „Karren“ damals noch nicht zur Beförderung annahm und die Heimfahrt deshalb meistens auf „Stottern“, teils mit eigener Schiebekraft, teils mit Hilfe von Pferdefuhrwerken vor sich ging. Ein beliebtes Ausflugsziel für den jungen Club war damals das Bergl bei Schleißheim, wohin zum Fischessen jeden Sommer einige Male der Clubabend verlegt wurde. Sammelplatz war jeweils der „Große Wirt“ in Schwabing, wo sich zur vereinbarten Stunde 20 bis 25 Motorradfahrer und immer auch einige glückliche Wagenfahrer zusammenfanden. Nach gemeinsamer unter gegenseitiger Anschiebehilfe vor sich gehenden Abfahrt wurde mit der zunehmenden Kilometerzahl das Häufchen immer kleiner und kleiner und wenn die Hälfte aller Teilnehmer ohne Panne am Ziel ankam, so war dies schon ein zufriedenstellendes Resultat. Bei der Heimfahrt war es ähnlich, so daß mancher Clubkamerad nicht selten erst beim Morgengrauen in sein Heim zurückkehrte.

Unterstützt von der württembergischen Industrie kam es am 24. Mai 1903 in Stuttgart zur Gründung eines Motorfahrer-Verbandes, der ausschließlich die Pflege des Kraftrades und des Kraftradsportes auf seine Fahne geschrieben hatte und sich von vornherein nicht nur örtlich betätigen wollte, sondern das ganze Deutsche Reich als Arbeitsgebiet erwählte. Mitglieder des Radfahrer-Vereins Stuttgart waren es, die mit einem kleinen Häuflein von Sportleuten die „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ mit dem Sitz in Stuttgart gründeten und damit die Keimzelle des heutigen „Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC)“ schufen.

In München mochte wohl ein gutes Dutzend Motorfahräder gelaufen sein, als im Mai 1903 der Bayerische Automobil-Club aus Anlaß der Protektoratsübernahme durch Prinz Ludwig Ferdinand von Bayern eine Huldigungsfahrt zum Schloß Nym-

phenburg, dem Wohnsitz des Prinzen, zur Durchführung brachte, welcher sich mit Genehmigung des Veranstalters auch eine kleine Zahl von Motorradfahrern anschloß. Bei dieser Gelegenheit lernten sich diese „Geduldeten“ näher kennen, man unterhielt sich auch über eine Vereinsgründung, kam dann einige Male im engsten Kreise zusammen, die großen Schwierigkeiten und behördlichen Quälereien und vor allem der verbindende Sportgeist führte immer mehr Interessenten zusammen und so reifte in wenigen Wochen der Gedanke heran, nach dem Vorbild der Stuttgarter nun auch in München einen Zusammenschluß der Motorradfahrer durch Gründung eines Vereins herbeizuführen.

In ihrer Ausgabe vom 29. August 1903 brachte die damalige „Münchener Zeitung“ folgenden Bericht:

„Gründung eines Motorfahrer-Clubs. Am Donnerstag, dem 27. Aug. 1903, abends, fanden sich in einem Gesellschaftszimmer des Kgl. Hofbräuhauses 48 Herren zu dem Zweck zusammen, um dem Gedanken einer korporativen Vereinigung der Motorradfahrer Münchens näherzutreten. Verleger Gustav Braunbeck als Referent legte dar, wie das Motorrad sich mehr und mehr zu einem praktischen Fortbewegungsmittel der erwerbenden Stände entwickelt habe und wie wünschenswert ein korporativer Zusammenschluß wäre. Dr. N e g e r, prakt. Arzt, führte aus, wie die Wege des Automobilisten und die des Motorradfahrers vielfach auseinandergingen, weshalb man von dem Anschluß an einen der bestehenden Automobil-Clubs nicht das zu erwarten habe, was man erreichen wolle.

Eine lange Debatte entspann sich im Anschluß hieran über die Frage, ob man sofort einen seine Tätigkeit über ganz Bayern erstreckenden, also Bayerischen oder einen lokal wirkenden, also Münchener Verein gründen und welchen Namen man ihm geben soll. Durch Abstimmung entschied man sich für einen Münchener Verein. Als Vorsitzender des provisorischen Ausschusses wurde prakt. Arzt Dr. Josef Bruckmayer gewählt. Der Vereinigung traten sofort 48 Herren als Mitglieder bei.“

In einer der nächsten Sitzungen kam man auch über den Namen des neuen Vereines überein und zwar „Motorradfahrer-Verein München“. Seine erste, bei der Gründungsversammlung gewählte Vorstandschaft hatte folgende Zusammensetzung:

I. Vorsitzender:	Dr. Josef Bruckmayer
II. Vorsitzender:	Dr. A. Neger
I. Schriftführer:	Heinrich Hübner
II. Schriftführer:	Gustav Braunbeck
Fahrwart:	Chr. Martin

Der Jahresbeitrag wurde auf 12.— Mk. für ordentliche und 6.— Mk. für außerordentliche Mitglieder festgesetzt.

Die Gründungs-Versammlung erteilte der Vorstandschaft das Recht der Kooptation, so daß die Sitzung vom 31. August die Herren Hermann Beißbarth, Direktor Osterrieder, Rechtsanwalt Dr. Kühles und Ingenieur Brambach zur Mitarbeit heranziehen konnte. In einer weiteren Sitzung wurde Herr Franz K a r l kooptiert. Als Vereinslokal wurde das Restaurant „Bauerngirgl“ bestimmt, als Clubabend der Freitag jeder Woche.

Man ging nun an die Arbeit und stellte folgendes Programm auf:

1. Satzungskommission (Ref. Dr. Neger).
2. Technischer Ausschuß (Ref. Ing. Martin)
und zwar: Technische Auskünfte, Vorträge, Errichtung von Ladestationen, Benzin- und Hilfsstationen, sowie Club-Hotels und Reparaturwerkstätten.
3. Rechts-Ausschuß, Versicherungs-Kommission und Rechtsschutz Ref. Dr. Kühles und zwar: Rechtsbelehrung und Rechtsschutz, sowie Haft- und Unfall-Versicherung.
4. Sport-Ausschuß für Sport- und Wanderfahrten, Bezugs erleichterung für Landkarten und einschlägige Literatur.
5. Bekämpfung drückender behördlicher Verbote und Erlasse, sowie der schikanösen Durchführung derselben.
6. Presse-Ausschuß, Zeitung und Zeitschriften, sowie Propagandaartikel für die Presse.
7. Vergnügungs-Ausschuß.

Obwohl die Anschlußfrage an einen größeren Verband, der Grenzkarten wegen als dringend erkannt wurde, ließ man diese Frage noch offen, da die Vereinslage, — hier Radfahrer-Verbände, dort die Automobil-Clubs, und dazwischen die DMV in Stuttgart, — noch zu ungeklärt war.

Mit großer Energie und seltenem Fleiß machten sich nun die Vorstandschafts-Mitglieder an die Arbeit und gingen an die Verwirklichung des Programms. Nach verschiedenen Ausschuß-Sitzungen und drei Vorstandschafts-Sitzungen war alles bereits so im Fluß, daß eine ordentliche Mitglieder-Versammlung am 23. September 1903, mit einer Teilnehmerzahl von 53 Herren, über die einzelnen Paragraphen der Satzung sowie das Arbeitsprogramm beschließen konnte. Die Vorstandschaft mit den kooptierten Herren wurde definitiv gewählt und diesen die Vollmacht erteilt, die Anschlußfrage an eine Interessengemeinschaft, sowie den Abschluß einer Haft- und Unfall-Versicherung zu tätigen. Das Arbeitsprogramm sollte zu einer Werbeschrift verarbeitet werden. Die folgenden 3 Vorstands-Sitzungen des Jahres 1903 arbeiteten an der Programmdurchführung weiter und brachten die Eintragung ins Vereinsregister, sowie das Clubabzeichen. Sie brachten leider auch gleich eine Amtsniederlegung, nämlich die des Fahrwartes Herrn Ingenieur Martin; an dessen Stelle die Herren Dieminger und Anderl Wieser mit der Durchführung dieser umfangreichen Materie betraut wurden. Der Vorstand des Motorradfahrer-Vereins München setzte sich also für das kommende Jahr 1904 wie folgt zusammen:

I. Vorsitzender:	Dr. J. Bruckmayer, prakt. Arzt
II. Vorsitzender:	Dr. A. Neger, prakt. Arzt
I. Schriftführer:	Heinr. Hübner, Lehrer
II. Schriftführer:	Gustav Braunbeck, Direktor
Zahlmeister:	Franz Karl, Bäckermeister
Fahrwarte:	Franz Dieminger, Kaufmann Anderl Wieser, Ingenieur
Beisitzer:	Hermann Beißbarth, Kaufmann J. Brambach, Ingenieur Dr. Kühles, Rechtsanwalt Albert Osterrieder, Kaufmann.

Die Grenzübertrittsfrage, sowie diejenige einer Versicherung drängten nun so sehr, daß die Beschlußfassung über den Anschluß an irgendeinen größeren Verband noch vor Ende des Jahres zur Entscheidung gebracht werden mußte. In der Vorstands-Sitzung vom 16. Dezember 1903 erläuterte der Vorsitzende die ganze vereinspolitische Lage, woraus sich ergab, daß zur Zeit nur zwei Möglichkeiten in Frage kämen, wenn man nicht Ortsgruppe der DMV werden wolle. Der erste Referent, Herr Dr. Neger, sprach für den Anschluß an den „Verband zur Wahrung der Interessen Bayerischer Rad- und Motorfahrer“, München, also an das „Deutsch-Österreichische Kartell“, Sitz München, dessen Vorsitzender der in Radfahrerkreisen bestbekannte Oberst a. D. Baron von Rotenhan war. Herr Dr. Kühles dagegen plädierte für den Anschluß an den „Deutschen Touring-Club“, ebenfalls Sitz München, der damals in der ganzen Grenzübertrittsfrage schon sehr gut organisiert war. In trefflichen Worten erläuterten die beiden Referenten die Vor- und Nachteile des Deutsch-Österreichischen Kartells und des Deutschen Touring-Clubs, bis schließlich nachts 1 Uhr die Entscheidung zugunsten des DTC fiel. So gehörte der Motorradfahrer-Verein München dem DTC an.

Bereits im Gründungsjahr bemühten sich Vorstand und Mitglieder Gesellschafts- und Touren-Fahrten zur Durchführung zu bringen, die begreiflicherweise im bescheidenen Rahmen abrollten. Bei all diesen Fahrten blieben die Teilnehmer, soweit als möglich, immer zusammen, um gegen die böswillige Landbevölkerung vereint auftreten zu können.

So verging das Gründungsjahr und wohlgemut trat die starke Halbhundertschaft in das Jahr 1904 ein. Die erste Vorstands-Sitzung im Jahre 1904 setzte für Ende Februar eine ordentliche Mitglieder-Versammlung an, denn Satzungsänderungen, Erweiterung des Arbeitsplanes, die Versicherungsfrage, wie schließlich die Zeitungsangelegenheit machten eine solche notwendig. Auch eine Verordnung des Landes Tirol, die einen sog. politischen Erlaubnisschein zum Befahren dieses Landes forderte, verlangte energisches öffentliches Vorgehen aller betroffenen Clubs. Diese Mitglieder-Versammlung erledigte die Umstellung der Satzungen, bestätigte den Anschluß an den DTC, setzte eine Aufnahme-Gebühr von 6.— Mk. fest, wogegen der Mitglieds-Beitrag von 12.— Mk. belassen wurde; in beiden Beträgen waren die Leistungen an den DTC enthalten. Ferner wurde eine offizielle Clubmütze eingeführt, was den Auftakt gab, in Zukunft bei allen offiziellen Anlässen einheitlich gekleidet, im blauen Sportanzug mit Mütze zu erscheinen. — Aus dem damaligen Geschäftsbericht geht ferner hervor, daß sich der Mitglieder-Bestand zu dieser Zeit auf 76 erhöht hatte. Die Besetzung der Vorstandschaft blieb wie bisher, nur wechselten die Herren Gustav Braunbeck und J. Brambach gegenseitig ihre Ämter, Kassier Karl übernahm die Geschäftsstelle des Vereins.

Die vielen Besprechungen der Unterausschüsse und die acht Vorstands-Sitzungen des Jahres hatten vollauf zu tun, das zu verarbeiten, was die motoristische Entwicklung alles brachte und vor allem, was die ungeheuer temperamentvollen Club-abende, die bereits rühmlich bekanntgewordenen Freitagabende, alles zur Diskussion stellten.

So wurde mutig gegen schikanöse Gemeinden vorgegangen, die zu dieser Zeit noch sehr zurückhaltende Tagespresse veranlaßt, Notizen gegen diese Gemeinden aufzunehmen, um die Behörden zu veranlassen, einzugreifen. So kam z. B. der öffentliche Boykott von Dachau zustande. Verhandlungen mit den Behörden bezüg-

lich der „Leuchtkraft der Lampen“ (zwanzig Meter am Boden) sowie Erleichterungen beim Grenzübertritt und der Bahntransport von Motorrädern als Passagiergut wurden teils allein, teils mit anderen Verbänden gemeinsam mit Erfolg durchgeführt. Der unendlich schwere Kampf gegen die Fuhrwerkslenker und besonders gegen das Steinewerfen der Jugend wurde energisch aufgenommen, wobei wohl keiner ahnte, daß dieser Kampf sich jahrelang hinausziehen würde, zumal es damals den Anschein erweckte, als ob die Behörden gar kein Interesse daran hätten, derartige Übelstände so rasch als möglich zu beseitigen.

Sehr viel technisch Neues brachten die Freitagabende; die schwierigsten Probleme wurden bewältigt oder ungelöst vertagt. So waren heißumstrittene Fragen, einmal die Feststellung der Pole der Ladeleitung, dann das Trockenelement, besonders aber die Riemenkalamität, namentlich als der Gummiriemen an Stelle des Lederriemens sich langsam an die Öffentlichkeit getraute. Natürlich ging es damals auch heiß her um den Einbaumotor und als dann die Anhänge-Vorsteck- und Seitenwagen kamen, war das Durcheinander fertig. Mehrmals am Abend ging man vom Clubzimmer im ersten Stock hinunter in den kleinen Hof vom Bauerngirgl, um das dort stehende neue Weltwunder zu besichtigen, zu bewundern oder es nach Strich und Faden herunterzusetzen. Besonders technisch Gebildete getrauten sich damals schon auch an das Problem des Zweitakt-Motors heran.

Mit größtem Interesse wurden natürlich die sportlichen Veranstaltungen der Automobil-Clubs des In- und Auslandes, besonders aber die „Zuverlässigkeitsfahrt für Motorräder im Taunus“, welche im Mai 1904 von der DMV veranstaltet wurde, verfolgt. Dank der Rührigkeit der Münchener Vorstandsmitglieder wurde Architekt Ludwig Bruckmayer in die Sportleitung dieser Veranstaltung aufgenommen und konnte hernach in einem Vortrage viel Wertvolles über die Durchführung dieser ersten Motorrad-Veranstaltung in Deutschland berichten. Von großem Interesse, ja von Wichtigkeit für die Zukunft wurde in diesem Jahre die Tatsache, daß sich die Club-Mitglieder allmählich immer mehr dem kleinen Wagen, dem „Volks-Automobil“, zuneigten. Dieser Erscheinung Rechnung tragend, ging die Clubleitung rasch entschlossen an die Propagierung dieses Fahrzeuges heran und nahm auch den kleinen Wagen in sein Arbeitsgebiet auf, während die DMV streng beim Motorrad und beim Motorrad-Sport blieb. Besonderes Leben in sportlicher Hinsicht erweckte es, als Ende des Jahres 1904 bekannt wurde, daß der Deutsche Automobil-Club in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Automobil-Club im Sommer des Jahres 1905 die „Herkomer-Fahrt“ durchzuführen beabsichtigte, in deren Programm ein Bergrennen auf dem Kesselberg und ein Flachrennen im Forstenrieder Park vorgesehen waren. Eine sofortige Fühlungnahme mit dem Bayerischen Automobil-Club ergab, daß bereits zwischen dem Deutschen Automobil-Club in Berlin und der DMV in Stuttgart Verhandlungen im Gange seien, die eine Teilnahme von Krafrädern bei den beiden genannten Rennen zum Zwecke hatten. Nachdem das Zusammengehen mit dem Deutschen Touring-Club sowieso nicht die erwarteten Früchte gezeitigt hatte und die Leitung des jungen Vereins sich gehemmt fühlte, weil jede wirtschaftliche und großzügige Betätigung vor allem in sportlicher Hinsicht mit dem DTC unmöglich war, wurde bereits im Herbst 1904 das Vertrags-Verhältnis mit diesem Club wieder gelöst.

Nun machte der Vorsitzende Dr. Bruckmayer im Einvernehmen mit seiner Vorstandschaft den entscheidenden Schritt, indem er mit einigen Getreuen die DMV

in Stuttgart besuchte, sich den Geschäftsbetrieb in der Geschäftsstelle ansah, um sich ein Bild über den Stand und die Lage der Motorrad-Vereinigung zu verschaffen. Die beiden Parteien haben sich von Anfang an recht gut verstanden und nachdem dann beim Wein der schwere Unterhaltungsstoff immer leichter wurde, schieden die Bayern von den Schwaben mit der Überzeugung, daß man sich verstanden habe und daß man sich auch in Zukunft verstehen würde. Dieser Aussprache folgte nach wenigen Wochen der Beitritt des Motorfahrer-Vereins München als Ortsgruppe zur Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung. Der Gau X (Bayern) der DMV mit dem bisherigen Sitz in Nürnberg wurde geteilt in einen Gau Xa (Nordbayern) mit dem Sitz in Nürnberg und in einen Gau Xb (Südbayern) mit dem Sitz in München. Seit dieser Zeit ist der Motorradfahrer-Verein München, der jetzige ACM, mit kurzer Unterbrechung Ortsgruppe der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung bzw. des heutigen Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs.

Am 1. Juni 1905 fand dann die 2. Hauptversammlung der DMV in Eisenach statt, wozu der Vorsitzende des Motorradfahrer-Vereins München als Vertreter des Gaus Südbayern und der Ortsgruppe als Delegierter entsandt wurde. Diese Generalversammlung in Eisenach bedeutete sowohl für die DMV, als auch für die Münchener Ortsgruppe eine entscheidende Wendung, denn bei dieser Generalversammlung wurde der Vorsitzende der Münchener Ortsgruppe, Dr. Josef Bruckmayer, zum 1. Vorsitzenden der DMV, also der Reichsorganisation gewählt. Nach dem Wortlaut der damaligen DMV-Satzungen, wonach der Sitz der Vereinigung jeweils am Wohnort des 1. Vorsitzenden sein muß, wurden noch im Herbst des Jahres 1905 der Sitz und die Hauptgeschäftsstelle der DMV nach München verlegt. Dr. Josef Bruckmayer stand sodann zwanzig Jahre lang an der Spitze der Reichsorganisation, der DMV und späteren ADAC und zugleich der Ortsgruppe München, eine Personal-Union, die sich für beide Teile in günstigstem Sinn auswirkte.

Einer der ersten Beschlüsse der DMV-Leitung in sportlicher Hinsicht war die Übertragung der Durchführung der „Internationalen Motorrad-Rennen“ am Kesselberg und im Forstenrieder Park an die Motorradfahrer-Vereinigung München, die damit zugleich Mitveranstalter der „Deutschen Automobil-Woche 1905“ wurde. Ein eigener Herkomer-Ausschuß wurde geschaffen, dem die Herren Ludwig Bruckmayer, Franz Karl, Dr. Neger und Albert Osterrieder angehörten. Der Sportausschuß stellte Normen für die Ausschreibung her, legte Abnahmeformulare, Start- und Ziellisten, sowie Ausrechnungstabellen an, gab Richtlinien für das Training und besonders für die Zeitnahme heraus. Die meisten dieser Neuerungen wurden zuerst auf der Landstraße ausprobiert, immer wieder geübt und verbessert. Die Zeitnahme für ein Rennen war damals noch ein ungelöstes Problem und erforderte ein regelrechtes Einarbeiten. Wenn auch ein paar Mißmacher damals das Wort vom „Reinfall am Kesselberg“ prägten, so war die Durchführung der beiden Veranstaltungen unbestrittenermaßen sowohl für die DMV, als auch vor allen Dingen für die Münchener Ortsgruppe und für den gesamten Motorradsport ein voller Erfolg, der viel dazu beitrug, dem Kraftrad und dem Kraftradsport zahlreiche Anhänger zuzuführen. Besondere Verdienste um die Durchführung der beiden Rennen haben sich damals die immer arbeitsfreudigen Herren A. Wieser, Lutter, Miller, Linder, Bahlsen, Anwander, Kreuzer und Haas erworben.



Martin Stolle und Karl Haas
Automobiltag Dresden 1913

Durch diese ersten sportlichen Betätigungen wurde die Grundlage für viele spätere Veranstaltungen geschaffen, und nicht nur ein Stamm von geübten Motor- und Wagenfahrern, sondern auch von geschulten Funktionären herangebildet, die in enger Fühlungnahme mit den Industrie- und Handelskreisen arbeiteten. Nach Beendigung des Kesselberg-Rennens und des Rennens im Forstenrieder Park ging man an die Auswertung dieser Veranstaltungen, und es war selbstverständlich, daß man viele Fragen nach der Veranstaltung mit anderen Augen sah, als vorher. Bereits damals mußten besondere Anordnungen getroffen werden für Start und Ziel solcher Rennen: Für die Zu- und Abfahrt und die Parkierung der Zuschauer-Kraftfahrzeuge. Die Betreuung der Ehrengäste und die Instruktion der Funktionäre, sowie nicht allein das Rennen selbst, sondern auch das mehrtägige Training am Kesselberg zeitigten bedeutende Erfahrungen, die bei der Aufstellung weiterer Sport-Programme berücksichtigt wurden. Bei diesem Sport-Programm wurde besonderes Gewicht auf Gesellschaftsfahrten mit sportlichen Einlagen zur Schulung von Fahrern und Funktionären gelegt.

Die allseits anerkannten Arbeiten dieses Herkomer-Ausschusses, vor allem die Verdienste des Ausschuß-Vorsitzenden Ludwig Bruckmayer, gaben Veranlassung, daß derselbe zum 1. Vorsitzenden des von der DMV ins Leben gerufenen Sport-Ausschusses bestellt wurde und damit einen wichtigen Einfluß auf das gesamte

Sportleben der Reichsorganisation gewann. Um der Stellung seines Mitgliedes Ludwig Bruckmayer bei der damals ungeklärten inneren Vereinslage einen noch festeren Boden zu verschaffen, schlug ihn der Motorfahrer-Verein München zum Vorsitzenden des Gaues Südbayern vor, wozu ihn auch die nächste Gauversammlung im Oktober 1905 wählte.

Der Club hatte das unbestrittene Verdienst, den Sitz der Reichsorganisation des DMV nach München und damit einen national wie international wichtigen Sport- und Wirtschaftsfaktor in die bayerische Hauptstadt gebracht zu haben. Das war für München von besonderer Bedeutung, weil man vielfach der Ansicht war, daß derartige Reichsorganisationen ihren Sitz in der Reichshauptstadt Berlin haben müßten.

Der rasche Fortschritt der Motortechnik in den ersten 5 Jahren dieses Jahrhunderts spiegelte sich in den Freitag-Clubabenden wider und dadurch war für eine rege Unterhaltung an diesen Abenden gesorgt. Der praktische Gebrauch des Fahrzeuges, einschlägige Vorträge hierüber, sowie die Berichte über motorsportliche Veranstaltungen, gaben willkommenen Stoff zu Diskussionen und Unterhaltung. So kam es z. B. über die damals aktuelle Frage — leichtes oder schweres Motorrad — also bis $3\frac{1}{2}$ PS oder über $3\frac{1}{2}$ PS, zu langen Auseinandersetzungen, ohne zu ahnen, daß mit der Zeit beide Fahrzeuge ihre Existenzberechtigung beweisen würden. Die Frage, ob „Ein- oder Mehrzylinder“ das Richtige, für den praktischen Gebrauch das Zweckdienlichste sei, interessierte die Motorradfahrer gleichermaßen wie die Wagenfahrer, ja sogar die Konkurrenz der Rotationsmaschine gegen die Kolbenmaschine wurde schon damals diskutiert. Dann erschien die Übersetzungsnahe, die federnde Vorderadgabel und die Riemenspannrolle. Das Gleiten der Motorräder lag allen Fahrern schwer am Herzen und so war es sehr begreiflich, daß mehrmals in der Entwicklungsgeschichte des Motorrades die seitlich angebrachten Hilfsräder auftauchten. Ebenso wenig konnten sich die Antigleit-Laschen, welche in Abständen um den Hinterrad-Reifen befestigt wurden, einbürgern. Im Gegensatz hierzu haben damals die Antigleit-Reifen mit eingearbeiteten Eisennieten günstiger abgeschnitten und blieben jahrelang während der Wintermonate in Verwendung. Für jeden Kraftfahrer war damals das Fahren bei Nacht eine Qual, weil bei dem damaligen Stand der Beleuchtungstechnik die Scheinwerfer selten oder nie funktionierten. Als dann die verbesserte Karbidlampe kam, glaubte man etwas Brauchbares gefunden zu haben, bis die rauhe Wirklichkeit, namentlich im Winter bei strenger Kälte den Kraftfahrer vor neue Schwierigkeiten stellte. In diesem Jahre erschienen auch die ersten Geschwindigkeitsmesser, wobei mancher glaubte, daß er bei entsprechender Darnachtung sein Konto „Polizeistrafen wegen Schnellfahrens“ verringern könnte. So war durch diese fortlaufend erscheinenden Neuheiten immer Unterhaltungsstoff vorhanden, der durch die Berliner Automobil-Ausstellung und die damals überall auftauchenden Rennbahnprojekte noch vermehrt wurde.

Verkehrstechnisch war die behördliche Vorschrift des „12-km-Tempos in Ortschaften“ wohl das Interessanteste in der Verkehrsentwicklung, wenn sie nicht von der „polizeilichen Sperre aller Durchgangsstraßen“ zahlreicher Orte übertroffen worden wäre. Manche recht humorvolle Episode ereignete sich mit den Wildschweinen im Forstenrieder Park, die sich ebenfalls nur sehr schwer an das neue Verkehrsmittel gewöhnen wollten und bei den damaligen Jagdverhältnissen den Kampf vielleicht sogar noch gewonnen hätten.

Ein sehr interessantes Gebiet, das immer wieder Stoff zu Debatten und Diskussionen bei den Clubabenden gab, bildete damals schon die Rechtsprechung. Schon allein deswegen, weil die oft unverständlichen Urteile und von keiner Sachkenntnis getrübbten Ansichten der Gerichte mit Geld-, ja sogar mit Freiheitsstrafen verbunden waren. Manche grundlegenden Fälle, die für die Allgemeinheit von Wichtigkeit waren, wurden mit Unterstützung des Clubs oder der DMV durch verschiedene Instanzen durchgeföhrt und dort sehr häufig Freisprüche erzielt, wo die unteren Gerichte oft empfindliche Strafen ausgesprochen hatten. Hierbei spielte die Frage: „Ist das Motorrad ein Automobil oder ein Fahrrad“, eine schwierige Rolle, sie war gesetzlich nicht geklärt und wurde auch nicht einheitlich entschieden. Eine recht unerfreuliche Erscheinung spielte hierbei der Gendarm, der seine Anzeige wegen Schnellfahrens immer nur auf die von ihm geschätzte Geschwindigkeit stützte, wobei dann bei den Einspruchsverhandlungen sein Schätzungsvermögen meist sehr bedenklich ins Wanken kam.

Mit Ablauf des Jahres 1905 kann man von einem gewissen Abschluß einer Entwicklungsperiode im Kraftfahrwesen sprechen, denn vereinspolitisch hatten sowohl die DMV als Reichsorganisation, sowie die inzwischen zahlreich entstandenen Ortsgruppen ihre Existenzberechtigung bewiesen, der Sport sich eine feste Grundlage gegeben, die Kraftrad-Industrie sich weit über das Bedürfnis hinaus entwickelt und die Automobil-Industrie das Volks-Automobil gebracht. Von der Motorrad-Industrie waren zu dieser Zeit zahlreiche Fabrikate auf dem Markt, die sich auch immer wieder bei allen sportlichen Konkurrenzen beteiligten: NSU, Wanderer, Adler, Opel, dann die Nürnberger Werke: Mars, Victoria, Triumph, Expresß. Aus Köln kamen: Cito, Fafnir und Allright, Berlin war mit Magnet und Progreß vertreten, des weiteren Phänomen, Brennabor, Gouverneur, Apoldina, Panter, Görike, Germania, Gritzner, Komet, Venus und schließlich das Motor-Tandem Corona. Hierzu kamen dann noch die Österreicher Puch, Laurin-Clement und Rösler-Jauernig. Von den kleinen Wagen gab es damals: Cyclonette, Phänomobil, Maurer-Union, Piccolo, Wenkelmobil, Polymobil, Rex-Simplex, sowie Opel Daracq und die Hamburger Minervette und endlich das französische Peugeot-Baby. Für ganz alte Sportleute sind diese Namen teils aus persönlicher Praxis, teils aus Konkurrenzen noch teilweise bekannt, die aufgeführten Fahrzeugtypen gehören teilweise natürlich schon längst der Vergangenheit an.

Diese sprunghafte Entwicklung der letzten Jahre konnte natürlich nicht von Dauer sein. Die Verbände und Clubs hatten einen unverhältnismäßig hohen Mitgliederstand bekommen, der entsprechend organisiert werden mußte, und auch die Darbietungen und Vergünstigungen, die das Einzelmitglied sowie die Ortsgruppe vom Gesamtverband beanspruchte und erhielt, mußte den veränderten Verhältnissen angepaßt werden. Also Festigung der Vereinswirtschaft im kleinen wie im großen, damit bei einem evtl. Rückschlag Katastrophen vermieden werden konnten. So tauchte auch schon zu Beginn des nächsten Jahres das Gespenst der Automobil-Steuer auf, das manches Clubmitglied erzittern ließ. Auch das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen trat am 28. Mai 1906 in Kraft, das trotz mancher Härte für den Kraftfahrer endlich eine Grundlage bildete für die vollgültige Einfügung des Kraftfahrzeuges in den allgemeinen Verkehr, bzw. die alten Verkehrsvorschriften endgültig umgestaltete. Kaum hatte man sich an diese beiden Gesetze einigermaßen ge-

wöhnt und sich mit denselben abgefunden, da meldete sich schon das nächste, das Haftpflicht-Gesetz, an.

Gegen die Automobilsteuer und das Haftpflicht-Gesetz wehrten sich alle einschlägigen Verbände mit aller Kraft, denn sowohl in den einzelnen Kommissionen, wie im Reichstag zeigten sich ganz außerordentlich gefährliche Gegner des Kraftfahrerwesens.

Die Gaue und Ortsgruppen lieferten der DMV-Leitung das Material, um die Bedürfnisse der Mitglieder entsprechend zu vertreten. Es ist den gemeinsamen Bemühungen der Verbände zu danken, daß die schärfsten Spitzen und die größten Härten der beiden Gesetze vermieden wurden.

In diesem Jahre wurde der deutsche Motorradsport durch die Aufnahme von Motorrad-Bahnrennen wesentlich erweitert. In München wurde durch ein Konsortium, dem auch der Münchener Club angehörte, im Norden der Stadt, in Milbertshofen, eine Zementbahn mit 750 m Länge errichtet, auf der Rad- und Steher-Rennen hinter Schrittmachern, sowie reine Motorradrennen durchgeführt wurden. Es war damals die schnellste Bahn des Kontinents, leider fiel diese den mißlichen Verkehrsverhältnissen und dem dadurch bedingten schlechten Besuch zum Opfer.

Im Jahre 1906 führte der Münchener Club zum ersten Male die Veranstaltung „München—Ingolstadt—München“ durch, und zwar als Straßenrennen. Die Sieger in den einzelnen Klassen (Solomaschinen, Krafträder mit Beiwagen und Kraftwagen) galten damals schon als Club-Meister. Diese Konkurrenz war die wichtigste interne Veranstaltung, weshalb dieselbe mit wachsendem Erfolg in den nächsten Jahren wiederholt wurde. Anlässlich der großen DMV-Veranstaltung, einer aus Anlaß der Proktoratsübernahme durch Prinz Ludwig Ferdinand von Bayern durchgeführten dreitägigen Huldigungsfahrt durch Süddeutschland mit Start und Ziel in München wurde der Münchener Club mit der Organisation für die in München anfallenden Arbeiten betraut.

Durch die geographische Lage begünstigt, unternahmen die Münchener Mitglieder häufig Touren in das nahe Gebirge und mit besonderer Vorliebe in das benachbarte Österreich und Tirol, wozu ihnen die DMV-Geschäftsstelle in München durch die Ausfertigung von Grenzpassierscheinen und ihre guten Beziehungen zu den österreichischen Clubs manche Erleichterung bieten konnte. Das inzwischen ausgebaute Stationsnetz der DMV, mit Benzin- und Öl-Depots, Reparaturwerkstätten und Vertragshotels bedeutete für diese Tourenfahrer eine besondere Annehmlichkeit.

Der Sport des Jahres brachte außer dem bereits erwähnten Straßenrennen „München—Ingolstadt—München“ eine Wiederholung des Kesselberg- und Forstenrieder Park-Rennens, sowie einige interne Gesellschaftsfahrten mit sportlichen Einlagen.

Die folgenden Jahre rückten die deutsche Motorindustrie an die Spitze aller Länder, was für die Erschließung des Weltmarktes und für die Automobilisierung von Deutschland von ausschlaggebender Bedeutung war. Die damals einsetzende allgemeine wirtschaftliche Krise, sowie eine gewisse Überproduktion in der Automobil-Industrie machte sich bei dieser und in der Folgezeit auch im Sportleben bald störend bemerkbar, ja sogar im deutschen Vereinsleben fühlte man diesen Rückschlag. Bei allen einschlägigen Vereinen war allmählich eine fühlbare Stockung im Mitgliederzugang eingetreten, so auch in der Münchene Ortsgruppe, wodurch die bekannten Frei-

tag-Abende merklich zu leiden hatten. Eine weitere Tatsache war in diesen Jahren bemerkenswert, nämlich die Abwanderung vom Motorrad zum kleinen und mittleren Wagen.

Manche Fahrradfabrik, die ihr Fabrikationsprogramm auf Grund der guten Absatzmöglichkeiten in den vergangenen Jahren auf Motorräder umgestellt hatte, mußte die Herstellung von Motorrädern wieder aufgeben und nur wenige, die zum Teil auch heute noch bestehen, blieben dem Motorrad treu. Als die Milbertshofener Rennbahn ihren Betrieb wegen Unrentabilität einstellen mußte, wurde dem Club ein wesentliches Betätigungsfeld entzogen. Durch die Unterstützung der DMV, die alljährlich bedeutende Summen zur Förderung des Motorrades aussetzte, waren die Gae und die größeren Ortsgruppen bestrebt, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um wenigstens das lokale Sportleben aufrecht zu erhalten und den Stamm guter Fahrer zusammen zu halten. In dieser Zeit war es für die Freunde des Motorrades besonders erschwerend, daß sich nach behördlichen Verordnungen jeder Motorradfahrer einer wochenlangen Ausbildung in einer Fahrschule, sowie einer ärztlichen Untersuchung und einer Fahrprüfung unterziehen mußte, wodurch sehr erhebliche Auslagen erwachsen und viele Laufereien zur Erfüllung der behördlichen Formalitäten zu machen waren.

Auch hier hat der Club in Verbindung mit der DMV-Leitung bedeutende Vereinfachungen und Milderungen der Vorschriften erreicht.

In dieser für den Motorradsport so schwierigen Zeit, kam man auf den Gedanken, an Stelle der bisherigen Geschwindigkeitsrennen Geschicklichkeitsprüfungen und Fuchsjagden zur Durchführung zu bringen. L. Bruckmayer führte diese Sportarten zum ersten Male in der Arena der Münchener Ausstellung durch und Mitglieder der Ortsgruppe München waren es, die mit echtem Sportgeist sich dieser Neuerung zuwandten. Wochenlang wurde auf dem Turnplatz an der Plinganserstraße geübt, um dann diesen Sport im großen Stil dem Publikum in der Ausstellungsarena vorzuführen — es wurde ein voller Erfolg, so daß derlei Veranstaltungen auch in der Folgezeit des öfteren durchgeführt wurden und auch heute noch im Sportprogramm der Ortsgruppen eine wesentliche Rolle spielen.

Ein Kapitel für sich bildete in diesen Jahren der Kampf gegen den Pflaster- und Brückenzoll in Bayern. Daran beteiligte sich die Münchener Ortsgruppe genau so wie die Gae Nord- und Südbayern und selbst die DMV in Zusammenarbeit mit allen betroffenen Verbänden mit aller Energie, und es bedurfte eines jahrelangen und erbitterten Streites, bis diese mittelalterliche Einrichtung zu Fall gebracht werden konnte.

Mit großem Interesse verfolgten die Club-Mitglieder die Entwicklung der Aviatik und der Club unterstützte jede luftsportliche Veranstaltung, zumal einige seiner Getreuen zur Fliegerei übergegangen waren. Das Club-Mitglied, der Motorrad-Rennfahrer Eugen Wiensciers war es, der als erster die Münchener Frauentürme umflog, während sein Sportkollege Hofmann sich auf selbstkonstruiertem Apparat bei den Flugkonkurrenzen in der Sächsischen Schweiz seine ersten Lorbeeren holte.

Nach Überwindung der schwierigen Krisenjahre setzte, wie auch im Handel und Wandel, auch bei den Vereinen und Verbänden des Kraftfahrwesens wieder eine kräftige Weiterentwicklung ein, so daß die letzten Jahre vor dem ersten Welt-

krieg einen außerordentlichen Aufschwung brachten. Der Motor für Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge entwickelte sich in seiner Konstruktion sprunghaft, die Industrie und der Handel hatten sich vollkommen wieder erholt und der Sportbetrieb ging nun seiner vollen Entwicklung entgegen.

Um der großen Zahl der Wagenfahrer, welche diejenige der Motorradfahrer bei weitem überflügelte hatte und um der wichtigen Rolle des Automobils überhaupt gerecht zu werden, änderte die „Deutsche Motorfahrer-Vereinigung“ ihren Namen in „Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)“. Auch der Münchener Club trug den veränderten Verhältnissen Rechnung und taufte den „Motorfahrer-Verein München“ in den „Automobil-Club München e. V. Ortsgruppe des ADAC“ um.

Auf Grund eines zwischen dem ADAC und dem Reichsflugverein abgeschlossenen Kartellvertrages, waren der ADAC und seine Organe verpflichtet, bei Fernflügen die damals noch unbedingt nötigen Begleitfahrzeuge zu stellen und die Erdorganisation zu übernehmen. So wurde der ACM bei der ersten größeren Flugveranstaltung in Süddeutschland „Rund um München“ mit der Organisation und Sicherung der Flugstrecke beauftragt. Der Umstand, daß der ACM aus seiner eigenen, umfangreichen Sportbetätigung über einen zahlreichen Stamm von Funktionären und Sportleuten verfügte, brachte es mit sich, daß sowohl der ADAC, wie auch der Gau Südbayern bei der Durchführung von sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen immer wieder auf den ACM und dessen erfahrene Funktionäre als Zeitnehmer, Starter, Sport- und Abnahmekommissäre zurückgriffen. Unter den sportlichen Veranstaltungen der damaligen Jahre finden wir das Rennen am Echelsbacherberg, am alten Hirschberg und dem Monatshauer Berg, ferner Flachrennen bei Lohhof, Moosburg-Landshut, sowie mehrere Ohnehaltfahrten in den Bayerischen Wald.

Im Jahre 1913 führte der ACM im Auftrage des Gesamtclubs das für München anfallende Programm zum zehnjährigen Jubiläum des ADAC durch. Dasselbe bestand außer den gesellschaftlichen Ereignissen vornehmlich in einer Geschicklichkeitsprüfung, die im Anschluß an die dreitägige ADAC-Wagenfahrt 1913 mit dem Ziel in München, durchgeführt wurde, sodann in einer Freiballon-Verfolgung und endlich in der Arrangierung der ersten Automobil-Ausstellung in München in der großen Halle I des Münchener Ausstellungsparkes.

Zusammen mit dem Gesamtclub konnte auch der ACM als eines der wichtigsten Glieder des ADAC im Jahre 1913 sein 10 jähriges Stiftungsfest feiern.

Mitten in diese stolze Entwicklung brach im Jahr 1914 die Katastrophe des ersten Weltkrieges herein. Zahlreiche Clubmitglieder wurden zu den Fahnen einberufen, auch der ADAC rief seine in mehreren Kaisermanövern und sonstigen militärischen Übungen ausgebildeten freiwilligen Kraftfahrer zur Aufstellung einer freiwilligen Kraftfahrer-Kompanie zusammen, die im Oktober 1914 nach zwei-monatiger Ausbildung in der Gabelsberger Brauerei in München unter Führung von Ludwig Bruckmayer ins Feld abrückte. Dieser Formation von freiwilligen Kraftfahrern stellten sich auch mehrere Clubmitglieder des ACM zur Verfügung. Der Schmerz über den Verlust so vieler unserer Kameraden wolle hier beim Lesen dieser Zeilen durch ein stilles Gedenken Ausdruck finden. Zum Andenken an die im ersten Weltkrieg gefallenen Clubkameraden ließ der Gau Südbayern am höchsten Punkt der Kesselbergstraße eine Gedenktafel anbringen und feierlich einweihen.



Plakette der ersten „Fahrt durch Bayerns Berge 1923“ von Prof. Hohlwein

Nach Ablauf des ersten Weltkrieges und den darauf folgenden schweren revolutionären Zeiten, die München ja besonders durchzukosten hatte, ging man daran, die Mitglieder wieder zusammenzurufen; viele fehlten zwar, aber verhältnismäßig rasch wurden die Lücken wieder geschlossen und der Parole des ADAC folgend: „Mit allen verfügbaren Kräften an den Sport!“ wurde nun an den Wiederaufbau des Clubs und des Sportbetriebes herangetreten.

Die erste Hauptversammlung des ACM nach dem ersten Weltkrieg stellte den erfahrenen Sportsmann und aktiven Sportler Franz Bieber auf den Posten des



links: Toni Bauhofer, Deutscher Meister

rechts: Josef Stelzer, Deutscher Meister

Clubsportleiters mit dem Auftrage, einen selbständigen, reinrassigen Clubsport aufzuziehen. Der Aufbau im Sport erforderte vor allem eine Vergleichsmöglichkeit und deshalb ging man an die Festsetzung zweier alljährlich wiederkehrender Veranstaltungen, nämlich der „Fahrt durch Bayerns Berge“, einer schwierigen Geländefahrt und der Austragung der „Clubmeisterschaft“, zuerst in Form eines Flachrennens zwischen Moosburg und Landshut und später Bayerischzell—Landl. In den Jahren 1925/1926 übernahm sodann Felix Schellenberger das Amt des Clubsportleiters, der den systematisch aufgestellten Arbeitsplan mit Verständnis und Energie weiter durchführte.

Von welchem Erfolg die sportliche Tätigkeit des ACM und seiner zahlreichen sporttreibenden Mitglieder nach dem ersten Weltkrieg begleitet war, beweist die Tatsache, daß sich in den wenigen Jahren nach Krieg und Inflation bereits schon wieder ein starker Stamm von erfolgreichen Fahrern sowohl auf Motorrad als auch auf Wagen herausgebildet hatte, der dem Sportbetrieb im ACM alle Ehre machte. So konnten sich beispielsweise nachstehende Clubmitglieder die „Deutsche Meisterschaft“ im Kraftradsport erringen:

1924 — Toni Bauhofer	auf Megola —	750 ccm
1924 — Franz Bieber	„ BMW	500 „
1925 — Rudolf Reich	„ BMW	500 „
1926 — Ernst Henne	„ BMW	500 „
1927 — Ernst Henne	„ BMW	750 „



Ernst Henne
*Weltrekord-Inhaber, mehrfacher Deutscher Meister,
 Intern. Sechstagesfahrt — Mitglied der siegreichen Nationalmannschaft*



Franz Bieber
Deutscher Meister 1924

Neben diesen Spitzenleistungen blühte aber auch sonst im ACM ein überaus reges und erfolgreiches Sportleben, das in den zahlreichen von den einzelnen Clubkameraden errungenen Preisen und Auszeichnungen seinen beredten Ausdruck und verdienten Lohn fand. So erkämpften sich, um nur das letzte Jahr 1927 herauszugreifen, die Sportfahrer des Clubs bei allen nur möglichen Veranstaltungen nicht weniger als 69 erste und 29 zweite Preise, in die sich die nachstehend genannten Clubkameraden teilten:

Annast Gustl,
 Bauhofer Toni,
 Bieber Franz,
 Bussinger Eugen,
 Czermak Hans,
 Drax Alois,
 Gall Karl,
 v. Guillaume Karl,

Henne Ernst,
 Högl Georg,
 Holste Karl,
 Imholz Karl,
 Nöbel Fritz,
 Odendahl Jakob,
 Pappenberger Ludwig,
 Paster Alfred,
 Reich Rudolf,

Rupprecht Hans,
 Sappel Max,
 Sporer Albert,
 Stelzer Josef,
 Theobald Richard,
 Wickenhäuser Ad.,
 Waldhier Frz.,
 Zink Albert.

Zu einem alljährlichen Sportereignis größten Ausmaßes wurden die im Jahre 1923 zum ersten Male durchgeführten Motorradrennen auf der Trabrennbahn Daglfing

vor den Toren Münchens. Welchen großen Anklang bei der Bevölkerung nicht nur Münchens, sondern von ganz Südbayern und auch weiter hinaus, und welche großen sportlichen Erfolge der ACM mit der Durchführung dieser Veranstaltungen erzielt hat, bewiesen die Zuschauermassen, welche alljährlich in steigendem Maße zu diesen Rennen pilgerten, so daß sich die Clubleitung entschloß, erstmals im August 1928, den Versuch zu wagen, mit den bisher nur auf das Motorrad beschränkten Daglfinger Rennen auch Automobilrennen zu verbinden, ein Versuch, dem ein durchschlagender Erfolg beschieden war.

Betrachtet man die Entwicklung des Clubs, sowie seine gesamte Tätigkeit während der verflossenen 25 Jahre, so kann er mit Fug und Recht von sich behaupten, daß seine Vereinspolitik von Anfang bis heute die richtige, ja unbestreitbar eine sehr geschickte und zielsichere war. Von der Gründungsversammlung des „Motorfahrer-Vereins München“ am 27. August 1903 mit seinen 48 Mitgliedern bis zum Jubiläumsjahre 1928 des „Automobil-Clubs München“ mit seinen 280 Clubkameraden war es ein arbeitsreicher und oft dornenvoller Weg, der zu der nun so gefestigten, sicheren und stolzen Höhe des Clubs führte. Es sei deshalb in erster Linie derjenigen Männer ehrend gedacht, die in diesen 25 Jahren an der Spitze des Clubs standen und seine Geschicke in aufopfernder und verantwortungsvoller Arbeit leiteten.



Rudi Reich (Beiwagen Toni Bauhofer)
Deutscher Motorrad-Meister 1930

Von der Gründungsversammlung im August 1903 bis Ende 1925, also 22 Jahre lang, hat Dr. Josef Bruckmayer den Club geführt und von kleinsten Anfängen zu einer stolzen Blüte gebracht, aber nicht nur dies, er verstand es auch, den nach dem ersten Weltkrieg völlig zusammengebrochenen Club wieder von neuem aufzubauen, die zerstreuten alten Mitglieder wieder zu sammeln und neue Anhänger zu gewinnen und so den ACM nicht nur vor seiner drohenden Auflösung zu bewahren, sondern ihn in wenigen Jahren zum zweiten Male zu einer vorbildlichen Organisation auszubauen. Der Umstand, daß Dr. Bruckmayer von 1905—1925 auch zugleich Präsident der Reichsorganisation der DMV bzw. des ADAC war, verlieh dem ACM als Ortsgruppe des ADAC besonderes Ansehen und einen gewissen Einfluß auch auf die Geschicke des Gesamtclubs.

Nach seinem Rücktritt leitete dann das Gründungsmitglied Direktor Karl Linder fast zwei Jahre lang in bewährter und geschickter Weise den Club, bis dann Ende 1926 Direktor Jakob Odendahl die Führung übernahm, um in zielbewußter und aufopfernder Arbeit das Gebäude des ACM zu einem stolzen, unerschütterlichen und weit über seine Heimatstadt hinaus angesehenen Eckpfeiler der deutschen Kraftfahrt zu gestalten.



1928 in Daglfing

v. l. n. r.: Albert Sporer, Eugen Bussinger, Ernst Udet, Josef Stelzer, Toni Bauhofer, Ernst Henne

DIE ZWEITEN 25 JAHRE

1928-1953

Fünfundzwanzig Jahre — eine lange Zeit nach menschlichem Ermessen und doch wieder für den, der diese 25 Jahre im Aufbau und in der Entwicklung des ACM miterlebt hat, eine kurze Spanne, so rasch und flüchtig dahingegangen, daß das Zurückdenken und die Erinnerung an die vielen Jahre als ein einziges großes Ereignis von aneinandergereihten Tatsachen und Geschehnissen vor seinem geistigen Auge steht! Wohl dem, der nach Ablauf eines Vierteljahrhunderts mit Genugtuung und Stolz zurückblicken darf auf all das, was er geschaffen und geleistet, was er erkämpft und siegreich überwunden!

Auf einen solch ruhmreichen Abschnitt seiner Geschichte konnte der ACM bei seinen Festtagen vom 25. bis 27. August 1928 zurückblicken. Auch er konnte mit stolzer Freude hinweisen auf das, was er und seine leitenden Männer und Mitglieder auf sportlichem und gesellschaftlichem Gebiete in diesen 25 Jahren geleistet, geschafft und erreicht haben, Erfolge, die ihn wohl berechtigten, ein großes, wahres Jubelfest zu feiern!

Den Auftakt zu der dreitägigen imposanten Jubelfeier gab die am Freitag, den 24. August, mittags, beginnende große Ziel- und Sternfahrt nach München, die Hunderte von Teilnehmern aus allen Gauen Deutschlands, aus dem benachbarten Österreich und der Schweiz brachte. An allen wichtigeren Zufahrtsstraßen in München waren Einschreibekontrollen eingerichtet, wo die Gäste von nah und fern bereits am Freitag-Nachmittag und vor allem am Samstag während des ganzen Tages begrüßt und willkommen geheißen wurden.

Für Samstag, den 25. August, war für abends 8 Uhr im Festsaal des Löwenbräukellers ein gemütlicher Begrüßungsabend in Form eines Münchner Bierabends vorgesehen, bei dem neben dem Münchner Kindl eine Reihe echt Münchner Künstler mitwirkten, die den bis auf den letzten Platz gefüllten Saal bis weit über Mitternacht in bester Laune und echter ADAC-Kameradschaft zusammenhielten.

Der nächste Tag, Sonntag, der 26. August, brachte vormittags eine *Korsofahrt* durch die Stadt München, wobei die Fahrstrecke so gelegt war, daß die Hauptsehenswürdigkeiten der Stadt berührt wurden. Am Nachmittag war Gelegenheit gegeben, dem Schäftlarnner Bergrennen der befreundeten ADAC-Ortsgruppe „Club für Motorsport Sturmvogel“ beizuwohnen, wobei hervorragender Sport gezeigt wurde. Der Abend überraschte mit einem *Sommernachtsfest* im Hauptrestaurant des Ausstellungsparkes mit Festbeleuchtung, allerlei Überraschungen und einer Tanzreunion.

Am Montag, den 27. August, in den Morgenstunden, sammelten sich dann weit über 100 Teilnehmerfahrzeuge auf der Theresienwiese am Fuße der Bavaria zu einer **R u n d f a h r t** in die bayerischen Berge, deren rund 200 km lange Strecke über Wolfratshausen zum Kochelsee führte, dann nach einer Besichtigung des damals weltbekannten Walchensee-Kraftwerkes über den Kesselberg zum Walchensee und nach Mittenwald, um dann in den frühen Nachmittagsstunden in Garmisch-Partenkirchen zu enden, wo die Gäste durch den Automobil-Club Garmisch-Partenkirchen feierlich eingeholt und begrüßt und nach Einnahme des Mittagmahles weiter betreut wurden.

Den offiziellen Abschluß der Festtage bildete dann am Abend ein **H e r r e n - e s s e n** im Ausstellungspark, bei dem die Vertreter von Staat und Stadt, vom Präsidium des ADAC und Gau Südbayern im Verein mit allen befreundeten Clubs dem Jubilar die herzlichsten Glückwünsche überbrachten und ihm für die Zukunft das Allerbeste wünschten.

Mit Stolz und Genugtuung konnte der ACM auf den Verlauf dieser Festtage zurückblicken, er durfte aber auch mit Zuversicht der Zukunft entgegensehen, im Vertrauen auf seine Kraft und Stärke und die reichen Erfahrungen, die seinen alten, bewährten Mitgliedern und seinen leitenden Männern in so weitem Maße zur Verfügung standen. Und so trat denn der ACM das zweite Vierteljahrhundert seiner Geschichte an, Jahre, die überaus reich an gewaltigen Erfolgen auf sportlichem und gesellschaftlichem Gebiete wurden, aber auch Erschütterungen bringen sollten, die niemand voraussehen oder vorausahnen konnte.

Das Jubeljahr brachte noch eine Reihe schöner sportlicher Veranstaltungen, wie die herkömmliche Clubmeisterschaft Bayrischzell-Landl, eine Winterfahrt nach Mittenwald und eine Fuchsjagd. Die aktiven Fahrer des Clubs waren in diesem Jahre erfolgreich, wie noch nie, 58 erste und 28 zweite und 19 dritte Preise konnten sie mit nach Hause bringen, ein Erfolg, wie ihn kein anderer örtlicher Club aufweisen konnte. Allein das Mitglied Hans Stuck konnte 17 erste Preise meist bei schwersten Konkurrenzen für sich buchen, der deutsche Motorradmeister 1928, Toni Bauhofer, mit 5, Karl Gall mit 5, Josef Stelzer mit 4, der Targa Florio-Sieger Ernst Henne mit 4, Eugen Bussinger und Alois Drax ebenfalls mit mehreren Siegen zu der Erfolgsserie der Clubmitglieder beitragen. Es würde bei den kommenden Ausführungen zu weit führen und der zur Verfügung stehende Umfang dieser Schrift nicht ausreichen, wollten wir die jährlichen, so zahlreichen Sieger aus den Reihen des ACM immer namentlich aufführen, wir bitten deshalb nicht böse zu sein, wenn wir nur ganz besonders hervorstechende sportliche Erfolge verzeichnen.

Der in der Jahreshauptversammlung gewählte Vorstand setzte sich wie folgt zusammen:

I. Vorsitzender:	Direktor Jakob Odendahl
II. Vorsitzender:	Direktor Walter Simon
Schriftführer:	Direktor Karl Selmair
Kassier:	Alfred Schwab
Sportleiter:	Rudolf Reich
Wagenreferent:	Fritz Nöbel
Kraftradreferent:	Fritz Roth
Verkehrsreferent:	Ludwig Bruckmayer.

MITGLIEDER DES VORSTANDES IM JUBILÄUMSJAHR 1928



Fritz Nöbel



Obering.
Rudolf Reich



Karl Selmair



Rudi Linder



Fritz Roth †



Eugen Rupflin

Das Clublokal wurde vom Haus der Landwirte in den „Blauen Saal“ des Café Fürstenhof verlegt, da der im bisherigen Clublokal zur Verfügung stehende Raum in Anbetracht der beträchtlichen Erhöhung der Mitgliederzahl allmählich zu klein wurde.

Eine schon seit längerer Zeit unter der Decke schwelende Unstimmigkeit zwischen dem ACM und dem Gau Südbayern, bzw. dem damaligen Vorsitzenden des Gaues gab dem ACM Veranlassung, bei der Gauhauptversammlung einen Mißtrauensantrag gegen den I. Gauvorsitzenden einzubringen, der jedoch durch einen auf Veranlassung des ADAC-Präsidiums vor der Tagung geschlossenen Vergleich zurückgezogen wurde. Die Verhältnisse zwischen dem ACM und dem Gau Südbayern, bzw. dem Präsidium des ADAC, spitzten sich aber trotz wiederholter Einigungsversuche derart zu, daß der ACM in zwei außerordentlichen Generalversammlungen den Beschluß faßte, als Ortsgruppe aus dem ADAC, dem er seit 1905 angehört hatte, auszutreten. Nach einem umfassenden Bericht über Entstehung und Verlauf der Streitigkeiten mit dem Gauvorsitzenden, die sich bereits über drei Jahre erstreckte und in der letzten Zeit durch das Eingreifen des ADAC-Präsidiums noch eine Verschärfung erfahren hatten, legte der Clubvorsitzende bei der a. o. Generalversammlung am 18. Januar 1929 die Entscheidung in die Hand der Mitglieder, die sich mit überwältigender Majorität (84 zu 16 Stimmen) hinter die Vorstandschaft stellten und den Austritt aus dem ADAC billigten. Die Stellung des ACM als sporttreibender Club ersten Ranges, sowie die wirtschaftlichen Belange der Mitglieder erforderten nun den Anschluß an einen anderen Spitzenverband. Unter Wahrung der vollen Selbständigkeit des ACM erfolge deshalb der Anschluß des Clubs an den AvD (Automobil Club von Deutschland), beziehungsweise an dessen Kartellclub, den Bayerischen Automobil Club (BAC) und den Deutschen Motorradfahrer Verband (DMV).

Die Abkehr vom ADAC war nun zwar von der Mitgliedschaft mit großer Majorität beschlossen worden, aber doch nicht ohne jede Opposition. Eine Anzahl dieser Opponenten trat nun in der Folge aus dem ACM aus und gründete einen neuen (Konkurrenz-) Club, dem sie einen ähnlichen Namen wie dem Automobil Club München gaben und dessen drei Anfangsbuchstaben ebenfalls die Zusammensetzung „ACM“ ergaben. Der alte ACM hatte nun diese Abkürzung nicht ausdrücklich als Zusatz zu seinem vollen Namen beim Registergericht eintragen lassen und so strengte nun der „neue“ ACM eine Klage an, dem Automobil Club München solle die Führung dieses Zusatzes, bzw. der Abkürzung „ACM“ verboten werden. Dieser von der Gegenseite angestrengte Prozeß zog sich mehrere Jahre durch drei Instanzen hin und endete, wie zu erwarten, mit einem vollen Siege des „alten“ ACM, der nun seinerseits, um solche Angriffe für die Zukunft unmöglich zu machen, den Zusatz „ACM von 1903“ zu seinem vollen Namen beim Registergericht schützen ließ.

Ein wichtiges sportliches Ereignis brachte das Jahr 1929, als das Clubmitglied Ernst H e n n e auf der Ingolstädter Landstraße zum ersten Male einen absoluten Weltrekord für Solomotorrad mit 216,870 km/Std. herausfuhr. Die Daglfinger Rennen, die Fahrt durch Bayerns Berge und die traditionelle Herbstprüfungsfahrt Bayrischzell-Landl, nach Rücktritt des bisherigen Sportleiters Rudolf Reich unter der Leitung des neuen Sportleiters Fritz R o t h rundeten das sportliche Bild dieser Jahre ab. Das

Clublokal war vom Café Fürstenhof vorübergehend in das Café „Viktoria“ und dann in den „Roten Hahn“ verlegt worden, die Clubabende fanden nach wie vor jeden Freitag statt. Bei der Jahreshauptversammlung 1929 wurden an Stelle des als Sportleiter bestellten bisherigen Motorradreferenten Fritz Roth die Herren Rudi Linder und Ludwig Pappenberger als Spezialisten für die Betreuung der Motorradfahrer gewählt, der Jahresbeitrag für die letzteren auf 6.— Mk. herabgesetzt, während es für die Wagenfahrer bei 20.— Mk. verblieb. Das zweite Daglfinger (Herbst-) Rennen brachte mit über 25 000 Zuschauern einen Rekordbesuch und dadurch auch einen entsprechenden finanziellen Erfolg. Der Held des Tages war wie bei den Frühjahrsrennen der Wiener Walla in der Soloklasse und Clubmitglied M ö r i t z in der Beiwagenklasse.

Gesellschaftsfahrten, wie eine Pfingstfahrt nach Klausen mit anschließender Rundfahrt durch Oberitalien, eine dreitägige Engadinfahrt nach Pontresina, Berninapaß und St. Moritz, eine Sonnenwendfeier am Alpee, die herkömmliche Autler Kirta und die stets interessanten meist durch hochwertige Vorträge ausgefüllten Clubabende schweißten den nun auf fast 300 Mitglieder angewachsenen ACM immer enger zusammen, eine Gemeinschaft, die auch durch innere Krisen des Clubs nicht mehr erschüttert werden konnte. Ein solches Krisenjahr war das Jahr 1930, als sich durch den Rücktritt fast der gesamten Vorstandschaft eine Neubesetzung fast aller Vorstandsämter als notwendig erwies. Die bei der 28. ordentlichen Hauptversammlung gewählte neue Vorstandschaft setzte sich, wie folgt, zusammen:

I. Präsident:	Rechtsanwalt Fritz Spengruber
II. Präsident:	Dr. med. Hermann Kallhardt
I. Sportleiter:	Großkaufmann M. W. Kaiser
II. Sportleiter:	Kaufmann Alois Drax
Schriftführer:	Kaufmann Leopold July
Kassier:	Fabrikant Carl Holste
Wagenreferent:	Juwelier Fritz Nöbel
Motorradreferent:	Dentist Ludwig Pappenberger
Tourenreferent:	Generalvertreter Josef Soller
Verkehrsreferent:	Architekt Ludwig Bruckmaier
Vergnügungsreferent:	Bäckermeister Anton Dorn.

Der bisherige Präsident Direktor Jakob Odendahl wurde wegen seiner hervorragenden Verdienste um den ACM zum Ehrenmitglied ernannt.

Das Jahr 1930 brachte gleich drei Bahnrennen in Daglfing. Die sportlichen Erfolge waren durchwegs hervorragend, so konnte das Clubmitglied Rudi Klein den Wiener Walla bezwingen und mit 102,564 km/Std. einen neuen Bahnrekord aufstellen, der bisher ungeschlagene Bahnmeister Möriz wurde von Lohner abgelöst. Trotzdem der Besuch bei allen drei Rennen verhältnismäßig gut war, konnte der finanzielle Erfolg nicht befriedigen, so daß es sich der Club reichlich überlegen mußte, bei den steigenden und kaum mehr zu befriedigenden Forderungen der Fahrer und den immer mehr anwachsenden allgemeinen Unkosten ein solches Risiko nochmals zu übernehmen.

Eine Neuerung im Sportleben des ACM bedeutete die erstmalige Durchführung einer Winterfahrt nach Murnau mit einem Eisrennen auf dem Staffelsee, das einen derart guten Anklang fand, daß diese Veranstaltung auch in den nächsten Jahren mit erweitertem Programm wiederholt wurde. Das im gleichen Jahre ebenfalls zum ersten Male veranstaltete Bergrennen auf den Wallberg fand in den nächsten Jahren keine Wiederholung, da eine solche auf behördliche Schwierigkeiten stieß. Von den markantesten sportlichen Erfolgen der Clubmitglieder wäre zu nennen die Europa-Bergmeisterschaft von Hans Stuck und die Deutsche Motorradmeisterschaft von Toni Bauhofer und Alois Drax. Ernst Henne verbesserte seinen absoluten Weltrekord auf 221,5 km/Std.

Durch das stetige Anwachsen der Mitgliederzahl (325) und der sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen erreichte der Geschäftsbetrieb des Clubs einen Umfang, der die Verlegung der Geschäftsstelle in das Stadtzentrum und die hauptamtliche Besetzung derselben als dringendes Bedürfnis erscheinen ließ; die Geschäftsstelle siedelte deshalb am 1. Januar 1931 in die Residenzstraße 27 (Preysingpalais) um.

Obwohl sich die Clubleitung wegen der unbefriedigenden finanziellen Ergebnisse des Vorjahres nur schwer entschließen konnte, das mit der Durchführung der Daglfinger Rennen verbundene hohe Risiko nochmals zu übernehmen, siegte trotz aller



Hans Stuck
Europameister

Toni Bauhofer
4-facher Deutscher Meister



Bedenken der unentwegte Wagemut der aktiven Sportler, so daß das erste Daglfinger Rennen 1931 bereits am Palmsonntag ausgetragen wurde. Als um 1 Uhr nachts das Luftschiff „Graf Zeppelin“ über München kreuzte, herrschte noch sternklarer Himmel, aber in der Frühe präsentierte sich die Daglfinger Bahn mit einer herrlichen Schneedecke. Es war wohl einmalig in der langen Geschichte der Daglfinger Rennen, daß die Bahn durch rasch eingesetzte Hilfskräfte erst vom Schnee geräumt werden mußte, um überhaupt fahren zu können. Der Besuch war natürlich dementsprechend. Schon eine Woche darauf wollte man die am Palmsonntag erlittene Schlappe durch ein zweitägiges Motorrad-Meeting am Ostersonntag und -montag wieder aufholen, aber auch dieses Mal machte der Wettergott einen dicken Strich durch die Rechnung, nicht nur das Training am Samstag, sondern auch das Hauptrennen am Sonntag mußte ausfallen, die Montagrennen mit knapp 5000 Zuschauern — es fehlte vor allem die Provinz — konnten natürlich den Verlust nicht mehr aufholen, so daß die Clubkasse durch diese beiden Rennen einen schmerzlichen Stoß erlitt. Auf das für den 19. Juli angesetzte dritte Rennen dieses Jahres, das „Jubiläumsrennen“ hatte man alle Hoffnungen gesetzt. Finanziell wurde diese Erwartung auch erfüllt, ein fast ausverkauftes Haus jubelte dem vielversprechenden Beginn der Wettbewerbe zu, aber kaum waren die ersten vier Läufe der zwölf vorgesehenen beendet, setzte ein derartiger Wolkenbruch ein, daß das ganze Rennen abgebrochen werden mußte.



Alois Drax
Deutscher Motorradmeister 1950

Wenn dieses Rennen als „Jubiläums-Rennen“ bezeichnet wurde, so war diese Bezeichnung für die Daglfinger Rennen als solche richtig, nicht aber für die ACM-Veranstaltungen auf dieser Bahn, denn unser Club führte sein erstes Rennen in Daglfing erst im Jahre 1923 durch. Es ist in diesem Zusammenhang sicherlich von Interesse, zu erfahren, wie es überhaupt zu diesen Daglfinger Rennen kam, die 15 Jahre lang stets den Höhepunkt der ACM-Sportveranstaltungen bildeten. Ein zehnjähriges Jubiläum ist ja schließlich kein überwältigendes Ereignis, aber wenn man sich vor Augen hält, daß diese ersten Motorradskämpfe auf der Daglfinger Bahn die Veranlassung gaben, daß von hier aus das Motorrad seinen Siegeszug zuerst auf die zahlreichen Trabrennbahnen Südbayerns und in der Folge über fast alle Pferderennbahnen des Kontinents angetreten hat, so ist dies immerhin ein geschichtliches Ereignis.

Man schrieb das Jahr 1921, zwei Jahre nach Beendigung des ersten Weltkrieges. Trotz des verlorenen Krieges und ungeachtet der beginnenden Inflation besann sich der gesunde Instinkt der Masse auf die frühere Sportbetätigung, die während des Völkerringens völlig brach gelegen hatte. Den Anfang machten die Radfahrer, die ja sonst „an allem schuld sind“, aber dieses Mal durch ihre „Schuld“ einer Veranstaltung die Wege ebneten, die viele Jahre lang ein sportliches Hauptereignis für München werden sollte, eben den Daglfinger Motorradrennen des ACM.



METZELER

die erfolgreichsten Reifen
bei der Deutschen Motorrad-
Straßenmeisterschaft 1953!

3 von 5 deutschen Meistern fuhren
METZELER Reifen

- Georg Meier 500 ccm-Klasse BMW
- Sissi Wünsche 350 ccm-Klasse DKW
- Wiggerl Kraus/Huser
500 ccm-Seitenwagen-Klasse BMW

INTERN. 6-TAGE-FAHRT 1953

Schwerste Geländeprüfung für Motorräder in Europa

Von 23 deutschen Fahrern,
die eine Goldmedaille
errangen, fuhren **17**
METZELER Reifen

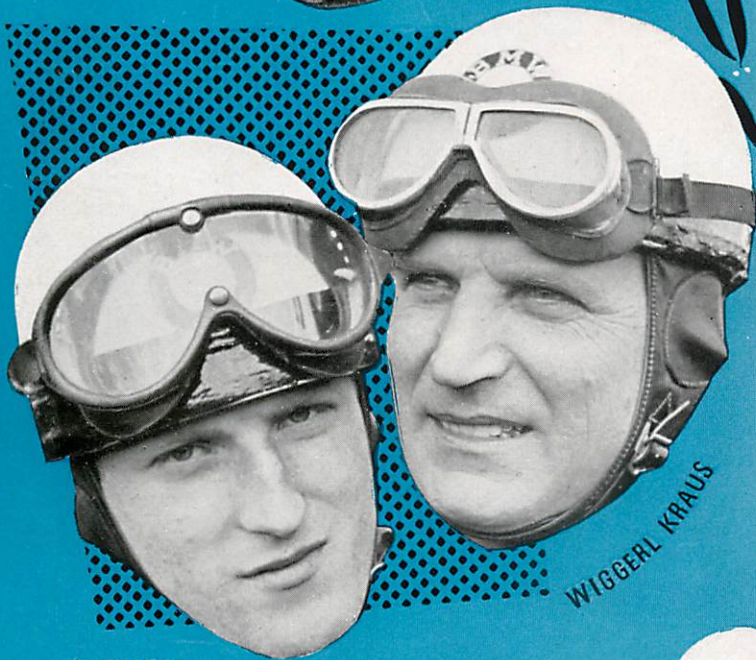
Das sind Beweise der Zu-
verlässigkeit dieser Reifen



GEORG
MEIER

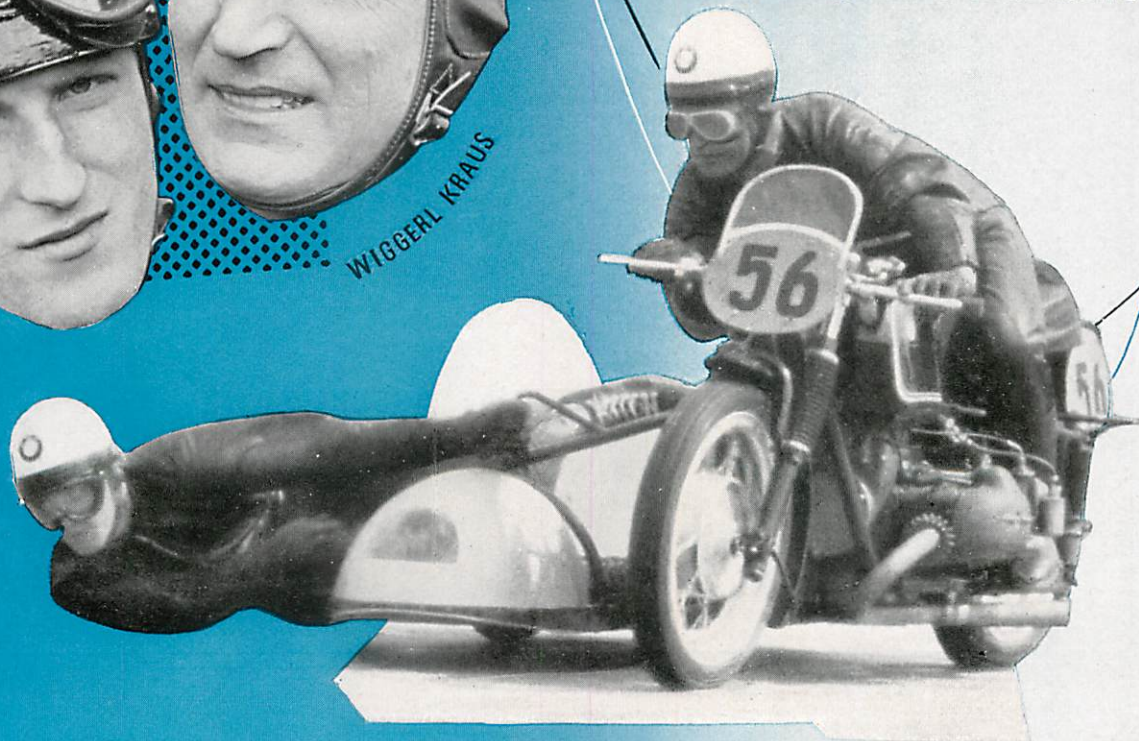


SISSI
WÜNSCHE



WIGGERL
KRAUS

B. HUSER



METZELER GUMMIWERKE A.G MÜNCHEN



**KRAFTFAHRT-, SACH- UND LEBENS-
VERSICHERUNGEN**

DIREKTIONS-VERWALTUNGSSTELLE

MÜNCHEN 23 · KAULBACHSTRASSE 89 · TELEFON-S-NR. 339 41

JAKOB ODENDAHL · ASSEKURANZ

MÜNCHEN 19 · ROMANSTRASSE 32 · TELEFON NR. 615 42

Als am 14. August 1921 die sechste Austragung des klassischen Radrennens „Rund um München“ des Radrenn-Vereins München 1902 vor der Türe stand, wurde erstmals der Versuch unternommen, das Endziel dieser Fahrt von der Straße weg auf eine Bahn zu verlegen, um durch ein kleines Eintrittsgeld einen gewissen Ausgleich für Preise und Organisationskosten zu schaffen. Zu diesem Zwecke stellte der Münchener Trabrenn- und Zuchtverein seine ideale 1000 Meter lange Anlage in Daglfing in entgegenkommender Weise zu Verfügung. Um nun die auf die Straßenrennfahrer wartenden Zuschauer zu unterhalten und denselben für ihr Eintrittsgeld etwas zu bieten, ließ man einige Radrennen auf der Bahn laufen, denen man als Neuigkeit einige Motorradrennen anhängte. Kein Mensch hatte daran gedacht, daß diese Motorradrennen eine Zugkraft ersten Ranges sein würden und man hatte deshalb auf jede Vorankündigung und Reklame verzichtet. Zugelassen waren nur Fahrräder mit Hilfsmotoren, wobei bis zu 100 Meter das Mititreten erlaubt war. Es starteten neun Maschinen, außer den heute noch bekannten „Flottweg“ und „DKW“ Marken, die man heute nicht einmal mehr dem Namen nach kennt, wie „Spieß“-Snob-Gnom und Kurier. Sieger wurde der später als erfolgreichster Kleinmotoren-Rennfahrer sehr bekannt gewordene Ludwig Fischer auf Flottweg in 11:24,4 Minuten, also mit einem für die damaligen Verhältnisse respektablen Durchschnitt von 52,6 km/Std. Zweiter wurde Max Seyffer auf DKW.

Da diese Motorradrennen bei den rund 2000 Zuschauern außerordentlichen Anklang gefunden hatten, wiederholte man im nächsten Jahre ebenfalls in Verbindung mit dem Straßenrennen „Rund um München“ diesen ersten Versuch, der jedoch beinahe ins Wasser gefallen wäre, weil nämlich der mit der Organisation Beauftragte seinerzeit als Schrittmacher des Münchner Lokalmatadors Thaddy Robl sehr bekannte Hans Lenz den übernommenen Auftrag anscheinend vergessen hatte. Obwohl keinerlei Reklame gemacht worden war, hatten sich über 3000 Zuschauer eingefunden, die nun natürlich über den Ausfall der Motorradrennen, wegen welcher sie ja hauptsächlich gekommen waren, ihrer Entrüstung stürmisch Ausdruck gaben. In letzter Minute entschloß man sich dann, einfach aus den Zuschauern 12 mit ihren Motorrädern anwesende Fahrer, die sich auf Anruf meldeten, herauszunehmen, in zwei Klassen (1,5 und 4 PS) einzuteilen und auf die Bahn zu schicken. Trotz dieser Improvisation lieferten sich die Fahrer erbitterte Kämpfe und, was die Hauptsache war, die Zuschauer waren befriedigt, ja begeistert. Das Rennen für die „Kleinen“ über 5 Kilometer wurde eine Beute der damals neu aufgetauchten Zweitakter Cockerell mit Karl Adam im Sattel mit einem Durchschnitt von 45 km/st, die große Klasse gewann M. Seelos auf BMW mit 68,4 km/st.

Diese beiden improvisierten Rennen, die natürlich auch in ACM-Kreisen besprochen wurden, gaben nun der Clubleitung Veranlassung, sich für die Sache zu interessieren, da man sich mit Recht sagte, daß bei großzügiger Reklame und guter Organisation, sowie einer besseren Fahrerbesetzung ein durchschlagender Erfolg zu erzielen sein müßte. Nach langwierigen Verhandlungen mit dem Radrennverein und dem Rennbahnbesitzer einigte man sich auf den ersten Termin, den 23. September 1923. Vorgesehen waren neben einigen einleitenden Radrennen 5 Motorradläufe, darunter zum ersten Male die „Bahnmeisterschaft von München“. Alle Vorbereitungen waren getroffen, ein Sonderzug war bestellt, 5000 Eintrittskarten (Eintritt auf allen Plätzen 10 Millionen Mark, damals gleich 40 Goldpfennigen) lagen an den

Kassen bereit. In der Zugkraft der Veranstaltung hatte man sich aber böse getäuscht, nicht die erwarteten 5000, sondern 25 000 Zuschauer waren gekommen, die gesamte, so sorgfältig vorbereitete Organisation wurde über den Haufen geworfen, die wenigen Kasseneingänge konnten die Massen nicht mehr fassen, an ein geregeltes Inkasso war nicht mehr zu denken, die Leute warfen ihre Millionenscheine haufenweise in die Schalter und drängten sich hinein, zuletzt wurde die Umplankung an mehreren Stellen erbrochen und die Massen quollen wie ein Sturzbach dicht gedrängt in die Bahn. Die frisch gestrichenen Dächer der Tribünen, Totalisatorhäuschen, Ställe, die Stühle und Tische der Restaurants, alles wurde von der nun haltlosen Masse dicht besetzt und naturgemäß zum Teil schwer beschädigt. Erst als 100 Mann Landespolizei eintrafen und die Bahn säuberten und einigermaßen Ruhe und Ordnung schufen, konnte mit den Rennen begonnen werden.

Das Fazit dieses ersten großen ACM-Rennens in Daglfing war eine durch die undisziplinierten Zuschauer verursachte Verwüstung großer Teile der Bahnanlagen, für deren Wiederherstellung der Veranstalter laut Vertrag haftbar war, wofür fast die gesamten Einnahmen (rund 120 Milliarden Mark gleich etwa 4500 Goldmark — kaum die Hälfte der Zuschauer hatte Eintritt bezahlt) aufgezehrt wurden. Aber das eine Gute zeitigte diese Veranstaltung, man war gewitzigt und zog die Lehre für spätere Rennen, die sich ja auch des öfteren ähnlicher Zuschauermassen erfreuten. Über den sportlichen Ausgang dieses ersten ACM-Daglfing liegen leider keinerlei Aufzeichnungen mehr vor.

Mit diesem Rekordtage begann die Reihe der erfolgreichen Daglfinger Renntage, die bis zum Jahre 1925 gemeinsam vom Radrennclub 1902 und dem Automobil Club München, ab 1926 von letzterem allein durchgeführt wurden.

Nach diesem geschichtlichen Rückblick nun wieder zurück zum Clubleben. Die damals herrschenden allgemeinen mißlichen wirtschaftlichen Verhältnisse zwangen auch den Club zu äußerster Sparsamkeit, der auch die üblichen Rennen um die Clubmeisterschaft zum Opfer fielen und man sich nur mit einer Gesellschaftsfahrt nach Bayrischzell begnügen mußte. Bei der ordentlichen Hauptversammlung im Herbst 1931 wurde unter Einschaltung einer dreimonatigen Interimszeit (Oktober bis Dezember) das Geschäftsjahr dem Kalenderjahr angepaßt, die Beiträge wurden ab 1. Januar 1932 für Wagen- und Motorradfahrer einheitlich auf Mk. 25.— festgesetzt, der ermäßigte Beitrag von Mk. 6.— kam nur noch den lizenzierten aktiven Fahrern zugute. Außerordentliche und auswärtige Mitglieder zahlten Mk. 12.50 Jahresbeitrag. Der wegen geschäftlicher Überlastung zurückgetretene 1. Sportleiter M. W. Kaiser wurde einstimmig durch Fritz Roth ersetzt, der dadurch frei gewordene Posten des Motorrad-Referenten wurde an Artur Rogner übertragen. Clubkamerad Josef Möritz erringt zum ersten Male den Titel eines Europa-Bergmeisters auf dem Motorrad, einen Erfolg, den er auch im nächsten Jahre wiederholen konnte.

Brachten schon die Jahre 1931 und 1932 schwere wirtschaftliche Sorgen, die auch am Clubleben nicht spurlos vorüber gingen, so wurde im Jahre 1932 wohl der Tiefstand des deutschen Wirtschaftslebens erreicht. Obwohl in Auswirkung dieser Notlage in dem sonst so fashingsfreudigen München nur recht wenige Karnevalsveranstaltungen durchgeführt wurden, entschloß sich die Clubleitung, „trotz der Schwere der Zeit“, wie es in der Ankündigung heißt, auch heuer wieder die tradi-

tionelle Autler-Kirta im Hotel Wagner zu wagen. Obwohl der Eintrittspreis einheitlich auf Mk. 2.— ermäßigt wurde, war der Besuch zwar nicht direkt schlecht, zeigte aber doch nicht die gewohnte Fülle — der Fröhlichkeit und dem Humor tat dies aber keinen Abbruch.

Den Sportreigen eröffnete das 20. Daglfinger-Rennen des ACM, das trotz zweifelhaften Wetters immerhin noch 11 000 Zuschauer auf die Bahn brachte und durchwegs guten Sport zeigte. Der Held des Tages war der Schwede Skepstedt, der nicht nur das Hauptrennen, den „Preis der Stadt München“, sondern auch das Jubiläumsrennen „20. Daglfing“ gewann. Der Bahnrekord von R. Klein (102.389 km/st) wurde jedoch nicht erreicht, obwohl Skepstedt mit 101.123 km/st nahe herankam. Das Prestige der Münchener Fahrer retteten durch Klassensiege Gg. Gschwilm und Hans Winkler in der Solo- und Babl-Miesbach in der Beiwagenklasse.

Neben zwei Sportveranstaltungen erfuhr der Tourensport in diesem Jahre eine besondere Pflege, die Weinlesefahrt nach Bozen, die im Vorjahre soviel Anklang gefunden hatte, wurde unter starker Beteiligung wiederholt, eine Drei-Pässefahrt und eine mehrtägige Dolomitenfahrt waren ihr vorausgegangen. Eine sehr gemütlich verlaufene Gesellschaftsfahrt nach Bayrischzell und als Abschluß eine fidele Fuchsjagd im Gelände zwischen Starnberger- und Ammersee krönten das diesjährige reichhaltige Sportprogramm.

Unser Clubmitglied Ernst Henne schuf am 3. 11. 1932 auf der Rekordstrecke Tat bei Budapest einen neuen absoluten Weltrekord auf dem Motorrad, es glückte ihm, den ihm zwei Jahre vorher durch Wright-England mit 242.590 km/st entrissenen Weltrekord wieder zu erobern und auf 244.399 km/st zu verbessern. Bedeutende Erfolge waren auch der Elite unserer Rennfahrer beschieden: Hans Stuck errang die Internationale Bergmeisterschaft, Josef Möritz wurde Europa-Bergmeister, die Deutsche Bergmeisterschaft fiel an Georg Gschwilm (Solo) und Toni Babl (Beiwagen), die Deutsche Straßenmeisterschaft an Toni Bauhofer. Insgesamt konnten die Clubmitglieder in diesem Jahre 118 erste, 73 zweite und 52 dritte Preise, sowie 16 Weltrekorde und 41 nationale Rekorde herausfahren, gewiß ein Beweis dafür, daß sich in den Reihen des ACM von 1903 die Elite der deutschen Rennfahrer befanden.

Das Schicksalsjahr 1933 sollte sowohl auf politischem Gebiete, aber insbesondere auch im Vereinsleben große und einschneidende Ereignisse und Umwälzungen bringen, wovon auch sämtliche Kraftfahrer-Verbände und damit auch unser ACM betroffen wurde. Die ersten dreiviertel des Jahres verliefen noch ganz normal — das sportliche und gesellschaftliche Programm konnte reibungslos durchgeführt werden. Infolge des geänderten Geschäftsjahres fand die ordentliche Hauptversammlung schon Mitte Januar statt. Die alte Vorstandschaft wurde mit wenigen Ausnahmen wieder gewählt, nur anstatt des zurückgetretenen 2. Sportleiters A. Drax wurde der bisherige Motorreferent Artur Rogner unter Beibehaltung seines Referates gewählt, als Kraftwagenreferent Direktor Heinrich Hinterleitner. Die Jahresbeiträge wurden neu festgesetzt, und zwar für Wagenfahrer auf Mk. 30.— und für Motorradfahrer auf Mk. 15.— (aktive Fahrer Mk. 6.—). Trotz der Schwere der Zeit hatte man sich zu dem Entschluß durchgerungen, die traditionelle Autler-Kirta trotz und alledem zur Durchführung zu bringen und man tat gut daran, denn bei aller Einfachheit und Anspruchslosigkeit gestaltete sich dieses Fest zu einem vollen Erfolg, sowohl hinsichtlich des Besuches bei ausverkauftem Hause, als auch, was die Stimmung und Ge-

mütlichkeit anbetraf. — Die ursprünglich für den 21. Mai vorgesehenen Daglfinger Rennen mußten wegen des am gleichen Tage stattfindenden nationalen Flugtages auf den 25. 6. verschoben werden. Die Veranstaltung erhielt in diesem Jahre dadurch ein besonderes Gepräge, weil hierbei der

I. Goldene Helm von Deutschland

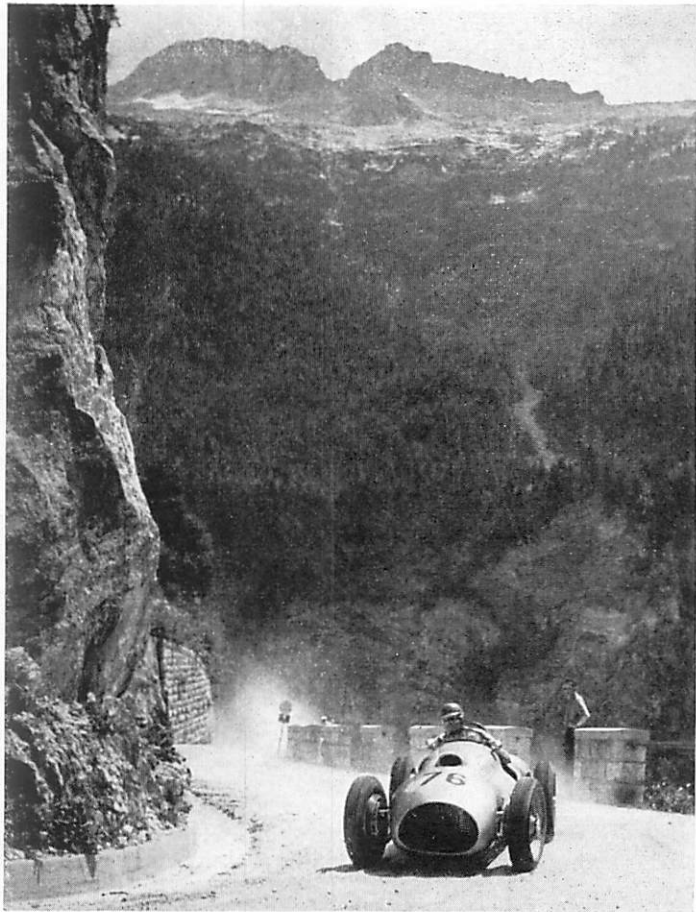
und zugleich ein Lauf der neu geschaffenen Deutschen Sandbahnmeisterschaft ausgefahren wurde. Wohl infolge der sehr fraglichen Witterung entsprach der Besuch nicht ganz den Erwartungen, immerhin waren rund 15 000 Zuschauer erschienen, so daß wenigstens die Kosten für die besonders festlich aufgemachten Rennen gedeckt werden konnten. Sportlich stand der Tag, wenigstens in seinem ersten Teil, auf voller Höhe. Das Hauptereignis, der Entscheidungslauf um den „Goldenen Helm“, konnte leider nicht mehr trocken ausgefahren werden. Einsetzender starker Regen erzwang zuerst eine längere Pause und als man den Entscheidungslauf dann doch startete, glich das Gelände einem aufgefahrenen Acker, auf dem es nur noch den Beiwagenmaschinen möglich war, ein einigermaßen gutes Tempo zu halten, so daß Clubkamerad Möritz mit seinem Beiwagengespann die stolze Trophäe erringen konnte. Die schnellste Zeit des Tages fuhr Buttler-Bottrop mit 100.27 km/st.

Einen stolzen Erfolg konnte die deutsche Sportwelt und insbesondere der ACM für sich buchen, als das deutsche Team, die Clubkameraden Henne, Stelzer und Mauermayer/Kraus die schwerste Motorradprüfung der Welt, die Internationale Sechstagesfahrt in England gewann. Den Siegern wurde bei ihrer Rückkehr nach München durch die Stadt und die Automobil-Clubs, vor allem aber durch den ACM, ein begeisterter Empfang zuteil.

Sein dreißigjähriges Bestehen feierte der Club mit einer Jubiläumsfahrt in die Rheinpfalz, die sich über drei Tage erstreckte und von München nach Bad Dürkheim führte, eine Rundfahrt durch die bekanntesten Weinorte der Rheinpfalz — Neustadt a. H., Gimmeldingen, Deidesheim —, die Besichtigung der großen Weinkellereien füllte den zweiten Tag aus, der dritte Tag galt der beliebten Heimfahrt von Deidesheim. — Bei der in diesem Jahre zum ersten Male durchgeführten 2000 Kilometer Nonstop-Fahrt schnitten die beteiligten ACM-Mitglieder überraschend gut ab, 12 Sieger stellte allein der Club. — Den Abschluß des diesjährigen Sportprogramms bildete die traditionelle Herbstprüfungsfahrt nach Bayrischzell, mit der neben dem üblichen geselligen Teil eine neuartige originelle Geländeprüfungsfahrt verbunden war und als letzte Veranstaltung die herkömmliche Fuchsjagd zwischen Starnberger- und Ammersee. — Leider forderte der Sport in diesem Jahre zwei schwere Opfer aus den Reihen des ACM. Die Clubkameraden Georg Gschwilm und Karl Imholz mit seinem Beifahrer Fuchsgruber verunglückten beim Eisrennen auf dem Eibsee, bzw. beim Tölzer Bergrennen tödlich.

Inzwischen hatte sich eine vollkommene Wandlung in der Struktur der deutschen Automobil-Clubs und Kraftfahrer-Verbände vollzogen. Aus den bisherigen SA-Motorstürmen wurde durch deren Zusammenfassung das Nationalsozialistische Kraftfahrer-Korps (NSKK) gebildet, das an allen nur möglichen Orten NSKK-Stürme aufstellte und eine rege Werbetätigkeit bis in die entlegensten Dörfer leitete. An der Spitze des NSKK und bald darauf auch in die Führung der Obersten Nationalen Sportbehörden war der „Chef des Deutschen Kraftfahrwesens“ Obergruppenführer, später Korpsführer Hühnlein berufen worden, der, mit den entspre-

Hans Stuck,
der ungekrönte König
der Berge



chenden Vollmachten ausgerüstet, das gesamte Clubwesen nach seinen Ideen gestaltete und nach berühmten Mustern „gleichschaltete“. Ein Kampf oder eine Auflehnung der bestehenden Clubs und Verbände gegen die Maßnahmen des NSKK, bzw. gegen die Anordnungen der Korpsführung war von vorneherein aussichtslos, denn die Waffen waren zu ungleich — hinter dem NSKK stand die Macht der Partei, die Clubs waren ohne jeden Schutz und ohne jede Unterstützung von irgend einer Seite auf sich selbst angewiesen. — Schon in den ersten Monaten dieses Schicksalsjahres 1933 liefen bei der Leitung des ADAC, dem wegen seiner Stärke und seiner weitverzweigten Organisation der erste Angriff galt, seitens seiner Ortsgruppen alarmierende Meldungen ein, daß überall in der Provinz NSKK-Motorstürme gegründet würden, die mit der Behauptung, daß der ADAC demnächst mit dem NSKK verschmolzen werde, ADAC-Mitglieder zu ihren Stürmen hinüber zu ziehen versuchten, was ihnen auch in zahlreichen Fällen gelang, ja einzelne Ortsgruppen traten weniger aus Begeisterung, als vielmehr aus Furcht vor den angedrohten Folgen geschlossen zum NSKK über oder bildeten sich sogar zu NSKK-Stürmen um. Wohl trat die Korpsführung noch im April dieses Jahres dem Gerücht einer Verschmelzung mit einer entsprechenden Erklärung entgegen, aber jeder, der nur einigermaßen Einsicht in die damaligen Vorgänge hatte, fühlte es, daß etwas in der Luft lag, das in nächster Zeit zur Entscheidung drängte — das NSKK wollte im Kraftfahrwesen

und im Kraftfahrtsport die erste und alleinige Geige spielen, und da standen ihnen die Clubs im Wege. Und so mußte dann kommen, was nicht mehr aufzuhalten war. Bei einer im Zusammenhang mit den Abschlußfeierlichkeiten zur 2000 km-Fahrt in Baden-Baden einberufenen Besprechung sämtlicher deutscher Automobil-Clubs und Verbände, die unter dem Vorsitz des Chefs des deutschen Kraftfahrwesens vor sich ging, „einigte“ man sich, sämtliche derzeit bestehende Kraftfahrer-Organisationen „freiwillig“ aufzulösen und dieselben in einen neu zu gründenden Einheitsclub, der „Deutsche Automobil-Club DDAC“ zusammenzufassen. Als Grundlage für den neuen Club diente der bisherige ADAC als der zahlenmäßig stärkste und finanziell am besten fundierte Club Deutschlands. Der neu gegründete DDAC mußte sämtliche Kraftfahrer-Verbände Deutschlands und später dann auch diejenigen Österreichs und der Sudetenländer mit allen Aktiven und Passiven übernehmen und so ging auch das Preysingpalais in München aus dem Besitz des BAC in den des DDAC über. Es waren übrigens nicht lauter Aktivposten, die auf diese Weise dem DDAC zufielen, sondern es mußten auch viele Verbände mit teilweise erheblicher Schuldenlast übernommen werden. Wer nun geglaubt hätte, daß durch die Auflösung aller Verbände die Mitglieder derselben zwangsläufig in den Einheitsclub getrieben worden wären, mußte eine schwere Enttäuschung erleben. Nach Jahresfrist zählte der DDAC nur etwas über 68 000 Mitglieder und dies, obwohl allein der ADAC bei seiner Auflösung die 100 000 schon überschritten hatte. Diese Massenfucht hielt aber nicht lange an, sondern verkehrte sich in den kommenden Jahren in das gerade Gegenteil, so daß der DDAC bei Kriegsausbruch im Jahre 1939 über 200 000 Mitglieder sein eigen nennen konnte.

Der DDAC war, wie ja auch das ganze Parteiwesen, auf dem reinen Führerprinzip aufgebaut. Das Präsidium des Gesamtclubs, die Vorstandschafft der Gaue und Ortsgruppen — jetzt Führerstäbe betitelt — wurden nicht mehr in den Mitgliederversammlungen gewählt, sondern „ernannt“, der Präsident des Gesamtclubs durch den Korpsführer, die Gauführer durch den Präsidenten und die Ortsgruppenführer durch den zuständigen Gauführer, wobei allerdings den Wünschen der Ortsgruppenmitglieder möglichst Rechnung getragen werden sollte. Auch der Mitarbeiterstab der Gauführer und Ortsgruppenführer wurde nicht mehr gewählt, sondern von dem betreffenden Gau- oder Ortsgruppenführer selbst bestimmt. Abstimmungen auf den Hauptversammlungen auch über irgendwelche andere Punkte gab es nicht mehr, der Entscheid, dafür aber auch die Verantwortung lag allein bei der „Führung“.

Der Auflösung aller Clubs fiel naturgemäß auch der ACM zum Opfer, ebenso wie alle übrigen örtlichen Kraftfahrerclubs in München. Nachdem, wie bereits erwähnt, der Einheitsclub auf der Grundlage des ADAC aufgebaut wurde, übernahm man auch mit unwesentlichen Änderungen die von diesem aufgebaute Gauorganisation. Der bisherige Gau Südbayern wurde unter Abtretung des Regierungsbezirkes Niederbayern und der Stadt und des Landkreises Ingolstadt an den neu gebildeten Gau „Ostmark“ in den Gau „Hochland“ umgewandelt, wobei das DDAC-Präsidium den äußerst glücklichen Griff tat, das verdiente Ehrenmitglied und langjährigen Präsidenten des ACM, Herrn Direktor Jakob O d e n d a h l zum Gauführer des neuen Gaus zu bestellen. Die allseits beliebte und bekannte Persönlichkeit des neuen Gauführers gab die Gewähr für eine reibungslose und harmonische Umgestaltung und Überleitung.

Der ACM war nun nach außen hin wohl aufgelöst, aber noch lange nicht tot, er entstand schon Ende des Jahres wieder, allerdings unter anderer Firmierung als

DDAC-Ortsgruppe München (früher ACM von 1903).

Mit Rücksicht auf seine Mitgliedstärke, seine bisherige anerkannt rege sportliche Betätigung, sowie seine 30 jährige Tradition wurde dem ACM das Recht eingeräumt, eine eigene Ortsgruppe zu bilden. Eine zweite DDAC-Ortsgruppe München entstand aus dem bisherigen BAC, die deshalb den Zusatz „früher BAC“ führte. Beide Ortsgruppen wurden jedoch bereits anfangs 1936 auf der Grundlage der ACM-Ortsgruppe verschmolzen, so daß es von diesem Zeitpunkt an in München nur noch eine Ortsgruppe gab, weshalb der aus Unterscheidungsgründen veranlaßte Zusatz „früher ACM“ nicht mehr nötig war und deshalb in Fortfall kam. Bei der am 1. Februar 1934 durchgeführten Jahreshauptversammlung der neuen Ortsgruppe wurden die für die Überleitung in den DDAC notwendigen Formalitäten besprochen und genehmigt. Aus rein formellen Gründen trat der gesamte Clubvorstand zurück und der Gauführer Direktor Odendahl übernahm interimistisch auch die Ortsgruppenführung, bis der Aufbau derselben durchgeführt und gesichert war. Der Ortsgruppenbeitrag wurde auf Mk. 10.— für Wagenfahrer und Mk. 6.— für Kraftradfahrer ermäßigt. Schon nach wenigen Monaten konnte der Gauführer die Ortsgruppenführung an den bisherigen Präsidenten des ACM, Rechtsanwalt Fritz S p e n g r u b e r, zurückgeben, der seinen Führerstab wie folgt besetzte:

stellv. Ortsgruppenführer:	Karl Krech
Schriftwart:	Leopold July
Sportleiter:	Artur Rogner
Kassier:	Karl Stengl
Werbeleiter:	Horst Kohl
Tourenwart:	Heinrich Hinterleitner
Wagenreferent:	Fritz Nöbel
Motorradreferent:	Hans Winkler

Die erste große gesellschaftliche Veranstaltung der Ortsgruppe war die Durchführung der herkömmlichen „Autler-Kirta“, der ein durchschlagender Erfolg beschieden war. Schon die Verlegung in den viel größeren Löwenbräukeller — seit 1921 im Hotel Wagner — erwies sich als sehr glücklich und ein selten reichhaltiges Programm sorgte für die nötige Stimmung.

Das sportliche Hauptereignis des Jahres war wiederum der Motor-Renntag in Daglfing, in dessen Mittelpunkt der Kampf um den „II. Goldenen Helm von Deutschland“ stand, der dieses Mal von der Stadt München gestiftet wurde. Die wertvolle Trophäe „Der Goldene Helm“ wanderte diesmal durch den überlegenen Sieg von Bertram-Berlin nach dem Norden. — Bei der 2000 km-Fahrt durch Deutschland konnte die Mannschaft der Ortsgruppe (Lohner-Haselbeck-Fischer) neben zahlreichen Erfolgen von Einzelmitgliedern den Teampreis gewinnen. Einen außerordentlichen Erfolg bei der Internationalen Sechstagesfahrt 1934, die nach dem vorjährigen Sieg der deutschen Mannschaft in England dieses Jahr in Deutschland im Raume Garmisch-Oberstdorf ausgetragen wurde, konnte das deutsche Team Henne, Stelzer, Mauer Mayer/Kraus durch ihren wiederholten Sieg bei dieser schwersten Motorradprüfung erringen, eine Auszeichnung auch für die Ortsgruppe, welcher die siegewohnten Fahrer schon seit Jahren als Mitglieder angehörten.

Die herkömmliche „Fahrt durch Bayerns Berge“ wurde in diesem Jahre mit Unterstützung der Ortsgruppe durch den Gau durchgeführt mit Start in München und mit Weilheim als Ziel. Den Abschluß der Sportsaison bildete, wie gewohnt, die Gesellschaftsfahrt nach Bayrischzell mit einer in Form einer Fuchsjagd durchgeführten Geländefahrt.

Ende des Jahres wurden die Freitag-Clubabende nach sechsjähriger Abwesenheit wieder in das frühere Clublokal „Haus der Landwirte“ zurückverlegt. Mit Abschluß des Geschäftsjahres trat der bisherige verdiente Ortsgruppenführer R.A. Spengruber wegen Arbeitsüberhäufung von seinem Posten zurück; an seine Stelle wurde durch den Gauführer der bisherige Werbeleiter Rechtsanwalt Horst K o h l mit der Führung der Ortsgruppe beauftragt. In seinen Mitarbeiterstab berief der Ortsgruppenführer die Mitglieder Karl Krech als Schriftwart, Karl Stengl als Kassier, Artur Rogner und Karl Steinberger als Sportleiter und Hans Bruckmaier als Tourenwart. Die Geschäftsstelle wurde wieder in das Preysingpalais verlegt und hauptamtlich besetzt.

Zum 22. Male konnte dann die ACM-Ortsgruppe in eigener Regie die Daglfinger Motorradrennen aufziehen, die dieses Mal ausnahmsweise vom Wettergott besonders begünstigt waren, so daß annähernd 18 000 Zuschauer das weite Oval der Anlage säumten. Im Mittelpunkt des Tages stand wiederum die Austragung des III. Goldenen Helmes von Deutschland, den dieses Mal nach erbitterten Kämpfen Buttler-Duisburg aus München entführen konnte. Diese großen Motorradrennen in Daglfing wurden dann in den folgenden Jahren meist mit großem Publikums- und sportlichen Erfolgen wiederholt und zwar seit 1936 stets am Fronleichnamstage. Bei allen diesen Rennen stand immer der Kampf um den Goldenen Helm im Mittelpunkt des Interesses. Die weiteren Gewinner dieser wertvollen Trophäe waren im Jahre 1936 Gunzenhauser-Neidlingen, der diesen Erfolg im Jahre 1937 wiederholen konnte, bis endlich beim letzten Rennen in Daglfing im Jahre 1938 Buchberger-München durch einen Überraschungssieg auf einer 250 ccm Maschine den wertvollen Preis gewann.

Interessant sind in diesem Zusammenhang auch die in Daglfing erreichten Bestzeiten, die so recht deutlich die stetige konstruktive Fortentwicklung des Maschinenmaterials zeigen und unter den nach Länge und Beschaffenheit des Geläufes stets gleichen Verhältnissen eine gute Vergleichsmöglichkeit zulassen.

D a g l f i n g e r R e k o r d e

1921 : Ludwig Fischer-München	52,6 km/st.
1922 : Seelos-München	68,4 "
1924 : Georg Högl, München	83,7 "
1925 : Toni Bauhofer, München	86,6 "
1926 : Josef Giggenbach-Mühldorf	91,3 "
1928 : Karl Freilinger, Obing	92,5 "
1929 : Josef Walla, Wien	98,2 "
1930 : Rudi Klein, München	101,7 "
1931 : Rudi Klein, München	102,4 "
1937 : Barthelsson, Stockholm	105,3 "
1938 : Schneeweiss, Wien	108,4 "

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Rennbahn in Daglfing für die Austragung von Motorradrennen leider nicht mehr freigegeben, so daß auf diese große und schöne sportliche Veranstaltung, die der ACM 25 mal durchgeführt und die ihm viele Freunde und Anhänger beschert hat, schweren Herzens verzichtet werden mußte.

Nicht unerwähnt sollen die alljährlichen Skiveranstaltungen des Clubs bleiben, die immer zahlreiche wintersportbegeisterte Mitglieder und Gäste zur Austragung der Club-Skimeisterschaft zusammenführten. Es waren immer recht nette und tröbliche Tage, die das Einerlei der langen Wintermonate reizvoll unterbrachen. Eine schöne und kameradschaftliche Gepflogenheit bildeten ferner die traditionellen Sonnwendfeiern, die jedes Jahr an einem schön gelegenen Platz im Alpenvorland veranstaltet wurden und bei denen der Toten der Ortsgruppe ehrend gedacht wurde.

Im Laufe des Jahres wurden die Clubabende in das Preysingpalais verlegt, das ja nach der Zusammenlegung aller Clubs in den Besitz des DDAC übergegangen war und dessen herrliche und vornehme Gesellschaftsräume der Ortsgruppe durch das Entgegenkommen des Präsidiums zur Verfügung gestellt wurden.

Das Verhältnis zwischen DDAC und NSKK war zwar nach außen hin ein korrektes, aber unter der Decke entstanden immer wieder Reibungsflächen, zumal das Korps nichts unversucht ließ, um den Club von innen her auszuhohlen und ihn durch alle möglichen Schikanen zur Bedeutungslosigkeit zu verurteilen und in Mißkredit zu bringen. Dies war nicht zuletzt auch der Grund dafür, daß das Ehrenmitglied der Ortsgruppe Direktor Odendahl am 1. Oktober 1936 den Präsidenten des DDAC um seine Enthebung vom Ehrenamt des Gauführers ersuchte. Der Präsident konnte sich den von Direktor Odendahl dargelegten Gründen nicht verschließen und genehmigte den allseits bedauerten Rücktritt desselben. Als Nachfolger im Amte des Gauführers wurde nach einem kurzen Interregnum durch den Präsidenten selbst wiederum ein verdientes Mitglied der Ortsgruppe und zwar der langjährige Clubsportleiter Fritz Roth bestellt, der dieses Ehrenamt bis zu seinem allzufrühen Tod innehatte.

Bei der XVIII. Internationalen Sechstagesfahrt, die nach dem zweimaligen Siege der Deutschen Nationalmannschaft wiederum auf deutschem Boden im Raume Oberstauen vor sich ging, war es unserer Nationalmannschaft leider nicht vergönnt, ihre Erfolge der vergangenen Jahre zu wiederholen. Eine an und für sich geringfügige Zylinderstörung bei der einen Solomaschine brachte sie um die Siegeschance. Dagegen schnitten die „3 Gußeisernen“, unsere Clubkameraden Meier-Forster-Linhardt durch die Erringung eines wertvollen von 34 Mannschaften heiß umstrittenen Sonderpreises besonders gut ab.

Das Jahr 1936 riß schmerzhaft Lücken in die Reihen unserer aktiven Sportkameraden. Nachdem schon im Jahre vorher der erfolgreiche Wagenfahrer Clubkamerad R. Steinweg bei den Rennen um Budapest tödlich verunglückt war, ereilte unseren unvergeßlichen Hans Winkler beim Rennen „Rund um den Schotten“ das gleiche Schicksal. Beim Solituderenren trug es den so erfolgreichen Kameraden Hans Schneider-Wessling aus der Kurve und er selbst und sein Beifahrer Handelshauer starben den Rennfahertod, wenig später erlag unser immer zu lustigen Streichen aufgelegter Toni Babl-Miesbach den beim Training zum Eifelrennen erlittenen schweren Verletzungen. Tief betrauert von ihren Freunden und Clubkameraden verschieden im gleichen Jahre das Gründungsmitglied und früherer Clubpräsident (1925/27) Direktor Karl Linder und der Schriftführer der Ortsgruppe Leopold July.

Einen stolzen Erfolg konnte die Ortsgruppe München bei den im Mai 1937 vom DDAC durchgeführten ersten Reichstreffen für sich buchen, trug sie doch im Wettbewerb mit allen DDAC-Ortsgruppen den I. Preis davon und bewies damit erneut ihre Spitzenstellung unter allen Ortsgruppen. Der Mitgliederzugang zur Ortsgruppe stieg von Woche zu Woche in einem Maße, der eigentlich nicht mehr in den Rahmen einer Ortsgruppe hineinpaßte und zuletzt über 1200 betrug. Die Motorisierung Deutschlands hatte inzwischen durch verschiedene dem Kraftfahrwesen wohlwollende Maßnahmen der Regierung gewaltige Fortschritte gemacht und dem Kraftfahrzeug viele Tausende neuer Anhänger gewonnen. Der Fortfall jeder Kraftfahrzeugsteuer für neue und die Ermäßigung, sowie die Möglichkeit der Ablösung der Steuer für alte Kraftfahrzeuge hatte der einschlägigen Industrie einen ungeahnt mächtigen Auftrieb gegeben, die Ermäßigung der Betriebsstoffpreise, die Vereinheitlichung der Versicherungsprämien, dazu der Ausbau der Fernverkehrsstraßen, die Inangriffnahme und teilweise Vollendung der einzigartig in der Welt dastehenden Reichsautobahnen gaben Veranlassung, daß die Kraftfahrzeughaltung in immer weiteren Schichten der Bevölkerung Eingang fand. Dazu kam, daß sich die allgemeine Wirtschaftslage nach dem Tiefstand der vergangenen Jahre kräftig erholt hatte, das Millionenheer der Arbeitslosen war fast ganz verschwunden, was nicht in der rasch aufblühenden Industrie und im Gewerbe untergekommen war, fand in produktiver Arbeit beim Straßenbau, vor allem bei den Autobahnen und bei anderen großen Unternehmungen des Reiches Verwendung. Dann kam der August 1939 und damit das Ende des friedlichen Clublebens. Aus den ersten kriegerischen Verwicklungen 1939 entstand dann der zweite Weltkrieg mit seinen unabsehbaren Folgen.

Sofort nach Kriegsausbruch wurde der gesamte private Kraftfahrzeugverkehr lahmgelegt, alle geeigneten Kraftfahrzeuge wurden von der Wehrmacht beschlagnahmt und eingezogen, die Einberufungen auch der älteren Jahrgänge zum Wehrdienst lichteten die Reihen der Clubmitglieder, die vollkommene Verdunkelung verleidete den meisten Clubkameraden den Besuch der Clubabende. Aber immer noch fand sich, wenn auch eine kleine Schar Unentwegter, die ihren gewohnten Clubabenden treu blieben, bis dann die fürchterlichen, von Monat zu Monat in ihrer Zahl und Vehemenz zunehmenden Bombennächte einsetzten und jeden in seine vier Wände oder in den Luftschutzkeller bannten.

Schließlich kam im Jahre 1945 das schaurige schicksalschwere Ende und die Auflösung aller Organisationen und damit war auch der DDAC, seine Gaue und Ortsgruppen erloschen. Die gesamten vorhandenen und greifbaren Clubvermögen wurden beschlagnahmt und später zu Gunsten der Länder eingezogen. Alle Bemühungen, nach Auflösung des DDAC, der ja schließlich eine Zwangsgründung war, den Club unter der alten Bezeichnung ADAC wieder auf- und weiterleben zu lassen, scheiterten an dem Widerstand der Besatzungsmächte. Drei Gründe waren es hauptsächlich, auf die sich die Alliierten bei ihrer Einstellung dem Club gegenüber stützten:

1. die Gründung des DDAC war durch eine Parteidienststelle erfolgt,
2. die Leitung des Clubs war, wie die der Partei, nach dem reinen Führerprinzip ausgerichtet und
3. der Club führte in seinen Wappen und Abzeichen das Emblem der Partei, das Hakenkreuz.

So schien nun der Club nach mehr als 40 jährigem Bestehen tot und für immer ausgelöscht. Aber bald fanden sich tatkräftige und wagemutige Männer, die im Verein mit alten und treuen Clubkameraden daran gingen, den früheren ADAC wieder ins Leben zu rufen. Wohl war das Arbeiten sehr erschwert, weil jede der vier Besatzungsmächte diesem Vorhaben gegenüber eine andere Einstellung hatte. In der russischen Zone war ein Arbeiten von vorneherein völlig aussichtslos und wurde deshalb auch gar nicht versucht. Die ersten waren die Amerikaner, die sich nach langen Verhandlungen und unter gewissen Voraussetzungen geneigt zeigten, eine Wiedergründung des alten ADAC zuzulassen und in der amerikanischen Zone zu genehmigen. Und so erfolgte dann am 25. Dezember 1946 die offizielle Wiedergründung des ADAC, zuerst nur für den Raum der amerikanischen, wenig später dann auch in der englischen Zone, während die Genehmigung seitens der französischen Besatzungsmacht fast zwei Jahre auf sich warten ließ. Besonderes Verdienst hatte sich hierbei unser Clubmitglied Dipl.-Ing. Ludwig S p o r e r erworben, der dann auch verdienstermaßen zum ersten Präsidenten des neuen ADAC gewählt wurde. Nach der glücklichen Wiedergeburt des Gesamtclubs ging man dann folgerichtig daran, auch die Gaue und Ortsgruppen wieder aufzustellen. Als eine der ersten Ortsgruppen des ADAC wurde dann der ehrwürdig alte, aber ewig junge

A u t o m o b i l C l u b M ü n c h e n

wieder neu ins Leben gerufen.

Das frühere Vorstandsmitglied des ACM Hans Bruckmaier hatte sich für die Wiederbelebung der Ortsgruppe besonders eingesetzt und eine Reihe ihm bekannter alter Clubmitglieder für den 13. Februar 1947 in den Löwenbräukeller zu einer Aussprache und wenn möglich zur Wiedergründung des ACM eingeladen. 37 frühere Clubmitglieder waren diesem Rufe gefolgt und nach aufklärenden Referaten des anwesenden I. Vorsitzenden des Gaues Südbayern, Direktor Meyer-Seebohm und des Einberufers Hans Bruckmaier erfolgte die einstimmige Wiedergründung des ACM. Gleichzeitig wurde die Wahl des Vorstandes vorgenommen, die folgendes Ergebnis zeitigte:

I. Vorsitzender:	Hans Bruckmaier, Gmund
II. Vorsitzender:	Fritz Nöbel, München
Schriftführer:	Walter Rückert, München
Schatzmeister:	Arno Lindner, München
Sportleiter:	Hans Bruckmaier, Gmund
Beisitzer:	Konrad Wetzels, Felix Schellenberger, Josef Kirmaier.

Die Clubabende wurden für Freitag jeder Woche, vorläufig im Spatenhaus, später in der Scholastika festgesetzt, der Clubbeitrag einheitlich auf 10 Mark.

Das erste Jahr des wieder erstandenen Clubs galt vor allem dem inneren Ausbau und der Mitgliederwerbung. Obwohl die meisten Mitglieder entweder kein Fahrzeug mehr besaßen oder trotz Besitz eines solchen nicht fahren durften, war es eine erfreuliche Tatsache, daß die unentwegt getreuen Mitglieder vom besten Willen besetzt waren und es als Ehrenpflicht betrachteten, ihrem lieb gewordenen ACM vorwärts und aufwärts zu helfen. Die unsicheren wirtschaftlichen und vor allem die ungeklärten Währungsverhältnisse erschwerten diesen guten Willen nicht nur, sondern machten ihn geradezu illusorisch.

Nachdem am 3. Februar 1948 die Anerkennung und Lizenzierung des ACM durch die Besatzungsmacht endlich erfolgt war, konnte Ende Februar die erste ordentliche Hauptversammlung des Clubs vor sich gehen. In seinem Bericht verwies der Vorsitzende Hans Bruckmaier auf die Schwierigkeiten, die sich dem Club und seinem Wiederaufstieg, angefangen von der Neugründung und Lizenzierung bis zur heutigen trostlosen und unsicheren Wirtschaftslage, entgegentürmten, konnte aber doch mit Befriedigung feststellen, daß sich ein in der jetzigen Zeit verständlicherweise zwar langsames, aber doch deutlich sichtbares Wiederaufleben bemerkbar mache. Von einer sportlichen Betätigung nahm der Club im ersten Jahre aus wohl überlegten Gründen Abstand, dagegen entschloß man sich, als erste große gesellschaftliche Veranstaltung die traditionelle „Autler-Kirta“ wieder aufleben zu lassen. Mangels eines anderen geeigneten Lokales griff man zur „Großküche München“ in der äußeren Rosenheimer Straße und hatte damit bei ausverkauftem Hause und stimmungsvollem Verlauf einen vollen, auch finanziellen Erfolg. Bei den durchgeführten Ersatzwahlen wurde Clubkamerad Konrad Wetzel als II. Vorsitzender und Alfred Paster als Schriftführer gewählt.

Bei der 45. ordentlichen Hauptversammlung am 15. Dezember 1948, bei der sich nach einem durch die damaligen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse bedingten unfruchtbaren Jahr durch den Rücktritt des bisherigen Vorstandes eine allgemeine Neuwahl als nötig erwies, wurde folgende neue Vorstandschaft gewählt:

I. Vorsitzender:	Direktor Jakob Odendahl
II. Vorsitzender:	Konrad Wetzel
Schatzmeister:	Arno Lindner
Schriftführer:	Gustav Lermer
Sportleiter:	Otto Sensburg
Wagenreferent:	Hans Bruckmaier
Motorradreferent:	Hans Werling

Der nach 18 jähriger Unterbrechung erneut zum I. Vorsitzenden gewählte Direktor Odendahl sprach bei dieser Gelegenheit seinem ausgeschiedenen Vorgänger, Hans Bruckmaier den ganz besonderen Dank des Clubs aus, war er es doch, der in der schwierigsten Zeit, die der ACM seit seinem Bestehen durchkosten mußte, eine ungeheure Arbeitslast auf sich nahm und dem die glückliche Wiederauferstehung des Clubs in erster Linie zu danken war. Die Clubabende wurden durch Mehrheitsbeschluß auf den Mittwoch verlegt und als vorläufiges Clublokal der Löwenbräukeller bestimmt. Als erste Veranstaltung wurde für den 11. Februar 1949 die „unsterbliche“ Autler-Kirta in sämtlichen verfügbaren Räumen des Löwenbräukellers angesetzt. Da die Raumverhältnisse — die oberen durch Fliegerangriffe zerstörten Festsäle waren noch nicht wieder hergestellt — sehr beschränkt waren, konnten nur 700 Eintrittskarten ausgegeben werden, die im Vorverkauf schon Tage vor dem Fest restlos vergriffen waren — die Autler-Kirta hatte noch nichts von ihrer Anziehungskraft eingebüßt! Die Stimmung war, wie gewohnt, trotz der drangvollen Enge oder vielleicht gerade deswegen voll unübertrefflichen Humors und ausgelassener Fröhlichkeit.

Nun konnte man auch wieder daran gehen, die Mittwoch-Clubabende im Löwenbräukeller ansprechender und anziehender zu gestalten. Vortrags- und Diskussionsabende über sportliche Ereignisse, vor allem im Auslande, über technische Neu-

erscheinungen auf dem Kraftfahrzeugmarkt, über zeitgemäße aktuelle juristische Fragen, wie das Unrecht der Kraftfahrzeugenteignungen und Lichtbildervorträge von schönen Reisen wechselten in bunter Reihenfolge ab und gaben den Clubabenden nach und nach das von früher her gewohnte interessante Gepräge wieder. An schönen Tagen wurden auch wieder Clubausfahrten ins Blaue oder nach reizvollen Ausflugszielen in der Umgebung Münchens zur Durchführung gebracht. Nach wenigen Monaten konnte die Clubleitung dann schon berichten, daß trotz der niederdrückenden allgemeinen Wirtschaftslage eine sehr erfreuliche Aufwärtsentwicklung im Clubleben und ein regerer Besuch der Clubabende zu verzeichnen war. Auch die Mitgliederwerbung und damit der Mitgliederzugang war recht befriedigend und stieg von Woche zu Woche.

In sportlicher Hinsicht hatte man wiederholt bei den Eigentümern der Daglfinger Trabrennbahn angepocht, ob nicht die Daglfinger Anlage wieder wie in der Vorkriegszeit von 1923 bis 1938 für die Durchführung von Motorradrennen zu haben sei, leider jedoch ohne Erfolg — bei der enorm gesteigerten Schnelligkeit der Maschinen wurde eine untragbare Beschädigung des Geläufes befürchtet, auch die Terminfrage hätte bei dem intensiveren Rennbetrieb im Pferdesport unüberwindliche Schwierigkeiten bereitet. Auf der Suche nach einem geeigneten Kurs stieß man dann auf das Rollfeld des Münchener Flughafens in Riem, das dann auch nach schwierigen Verhandlungen mit der amerikanischen Flugplatzverwaltung für die Durchführung eines Rennens freigegeben wurde. Die erste Rennveranstaltung in Riem wurde aber dann nicht durch den ACM, sondern am 5. Juni 1949 vom Gau Südbayern durchgeführt, wenn auch die meisten Funktionäre durch den ACM gestellt wurden. Leider war diesem ersten Unternehmen in Riem ein trostloses Wetter beschieden, so daß ihm trotz guten Sportes, soweit dieser bei den während der Rennen einsetzenden Hagelschauern überhaupt möglich war, der erhoffte finanzielle Erfolg nicht beschieden war.

Nach einjähriger Pause unternahm es dann am 3. Mai 1951 der ACM selbst, den Riemer Rennen die erste Wiederholung zu bereiten. Aus den guten und schlechten Erfahrungen beim Eröffnungsrennen vor zwei Jahren hatte man gelernt und die entsprechenden Folgerungen daraus gezogen, den sieben Läufen für Krafräder mit und ohne Seitenwagen einen solchen für Rennwagen angehängt, die bekanntesten und besten Rennfahrer verpflichtet und eine entsprechende großzügige Reklame gemacht. Jetzt noch schönes Wetter, und der Erfolg mußte gesichert sein! Und der Himmel war dieses Mal einsichtig und bescherte einen prachtvollen sonnigen Renn- tag. Was Wunder, wenn deshalb dem ACM-Rennen ein Massenbesuch beschieden war, wie man ihn kaum erhofft hatte! Mustergültig und mit minutiöser Präzision rollten die einzelnen Rennen ab, der gebotene Sport war in jeder Phase erstklassig und spannend, die Zuschauer waren befriedigt, ja begeistert, Funk und Presse voll des Lobes. Die Clubkameraden Hans Maier in der Solo- und W. Kraus/Huser in der Gespannklasse konnten für den ACM die Siege nach Hause fahren.

Ermutigt durch den guten Verlauf und den schönen Erfolg dieses Rennens übernahm der ACM auch im Jahre 1952 das Risiko, die Riemer Rennen wiederum durchzuführen. War die Veranstaltung auch sportlich und organisatorisch zweifellos ein voller Erfolg, so blieb ihm andererseits das finanzielle Ergebnis versagt. Schon die durch verschiedene Umstände erzwungene Terminverschiebung von dem ursprünglich geplanten 4. Mai auf den 9. und 10. August, also mitten in die Bade- und

Ferienzeit, gab zu Bedenken Anlaß, die sonst ein großes Kontingent der Zuschauer stellende Landbevölkerung war durch dringende Erntearbeiten vom Besuch abgehalten und so kam es, daß sich schließlich nur 32 000 zahlende Zuschauer einfanden gegen 54 000 im Vorjahre. Die Erfahrung bei diesem Rennen hat ergeben, daß Ausweisfahrer-Rennen — zumal getrennt an einem Samstag — absolut unrentabel sind und daß ferner Wagen-Rennen, zumindest auf einer Strecke, wie dem Riemer Kurs bei den Zuschauern nur geringes Interesse finden. Wenn man dann noch in Rechnung zieht, daß bei dem mangelnden Entgegenkommen der Stadtverwaltung und der Steuerbehörden von den Brutto-Einnahmen solcher Veranstaltungen allein schon rund 40 % an Steuern und Abgaben zu entrichten sind, daß für die Fahrerspesen und Barpreise ganz erhebliche Summen aufgewendet werden müssen, daß endlich schon die ganze Vororganisation einschließlich Reklame und Propaganda gewaltige Kosten verschlingt und daß dann schließlich und endlich der Enderfolg eine reine Termin- und Wetterfrage ist, so erscheint es verständlich, wenn die Clubleitung an ein solches Unternehmen, das nur beim Zusammentreffen aller günstigsten Vorbedingungen Aussicht auf Erfolg hat, nur mit größter Vorsicht herangeht.

Das Jahr 1949 bescherte den Clubmitgliedern die erste Ziel- und Geschicklichkeitfahrt zum und im Ebersberger Forst mit einem gelungenen improvisierten Fußballspiel zwischen einer Mannschaft des ACM und einer solchen des Motorsport-Club München, das der ACM mit 6 : 1 glänzend gewann. Zum Abschluß der Sportsaison führte dann der Club nach langer Zwangspause zum ersten Male wieder seine so beliebte traditionelle Clubmeisterschaft auf der Strecke Bayrischzell-Landl mit Ziel auf der Bäckeralm durch, der am Samstag ein großer Familienabend in der „Alpenrose“ vorausging. Es war eine liebe Wiedersehensfeier nach elf langen schweren Jahren und ein Sportdankfest, daß es dem Club nun wieder möglich war, einen seit 36 Jahren am gleichen Ort und mit der gleichen Begeisterung durchgeführten Wettbewerb endlich wieder aufleben lassen zu können. Die neuen Clubmeisterschaften errangen bei den Solomaschinen unser sieggewohnter Schorsch Meier, in der Beiwagenklasse die unbezwinglichen Wiggerl Kraus/Huser und bei den Wagen einer unserer Besten, Alex von Falkenhausen. Die so gelungenen Tage in Bayrischzell zeitigten aber noch einen anderen unverhofften Erfolg, sie brachten einen Rekord an Neu- und Wieder-Anmeldungen zum ACM, wohl der beste Beweis für die uneingeschränkte Anerkennung der regen und zielbewußten Arbeit des Clubs. Zum ersten Male wieder konnte der Club bei einer gediegenen und wohl gelungenen Jahresschlußfeier in den festlich geschmückten Räumen des Bayr. Hofes seine Sieger und Meister im Kraftfahrtsport ehren. War unseren Fahrern der Wettstreit bei internationalen Begegnungen noch versagt, so bewährte sich ihr Können und ihr Sportgeist in ehrlicher und beständiger Leistung um so mehr im innerdeutschen Kräftenessen.

Die für die ersten Tage des Januar 1950 einberufene 46. ordentliche Jahreshauptversammlung brachte nach einer anregenden Diskussion die Annahme der gewissenhaft vorbereiteten neuen Satzungen. Die Vorstandswahlen ergaben nur wenige Veränderungen in der Zusammensetzung der Clubleitung — an Stelle des zurückgetretenen bisherigen Schatzmeisters Arno Lindner wurde Hans Schimmel sen., als neuer Tourenleiter Georg Glas neu gewählt und an die Stelle von Hans Werling trat als Motorradreferent Karl Ibscher. Das vom Sportausschuß vorgelegte vorläufige Sportprogramm versprach eine vielseitige und interessante Sportbetätigung,

Den Reigen der gesellschaftlichen Veranstaltungen eröffnete am 27. Januar ein großer ADAC-Gesellschafts- und Maskenball „Im Zeichen des Verkehrs“ in den festlich geschmückten Räumen des Regina-Palast Hotels und zwei Wochen darauf, am 10. Februar, die diesmal „ganz große“ Autler-Kirta, denn sie konnte erstmals wieder seit Kriegsende im neu erstellten großen Festsaal des Löwenbräukellers vor sich gehen. Beide Feste, vor allem die Autler-Kirta, waren sehr gut besucht und konnten sich in jeder Beziehung eines vollen Erfolges erfreuen.

Eine gemeinsame sechstägige Fahrt, teils mit eigenen Fahrzeugen, teils mit Omnibus zum Genfer Salon, gab den Teilnehmern nicht nur einen interessanten Einblick in den Stand des ausländischen Kraftfahrzeugmarktes, sondern offenbarte ihnen auch die Schönheit und Unberührtheit eines vom Krieg verschonten Landes und seiner reizvollen Städte. Inzwischen hatte der Sportausschuß mit dem Sportleiter Otto Sensburg an der Spitze ein neuartiges Geländerennen nach Art der englischen „Scrambles“ im Gleissental bei Deisenhofen vorbereitet und durchgeführt, das zugleich als Training für die große ADAC-Deutschlandfahrt 1950 gelten sollte, an der sich der Club mit mehreren Mannschaften zu beteiligen beabsichtigte.

Zum ersten Male wieder seit 1938 wurde die schon fast vier Jahrzehnte bestehende traditionelle Zuverlässigkeitsfahrt „Durch Bayerns Berge“ mit Start und Ziel in München durchgeführt. 175 Nennungen, darunter 10 hervorragende Mannschaften aus allen ADAC-Gauen des Bundesgebietes waren eingegangen und gaben der Fahrt ein weit über eine Ortsgruppenveranstaltung hinausgehendes Gepräge. Obwohl die 427 km lange Strecke teilweise sehr schwierig war, schieden zur großen



Max Klankermeier (am Sozius Hans Albers)
Deutscher Meister 1950



Georg Meier
Europameister, Tourist-Trophy-Sieger und 6-facher Deutscher Meister

Überraschung von 158 gestarteten Teilnehmern nur 17 aus, während nicht weniger als 141 das Ziel fast ausnahmslos in der vorgeschriebenen Durchschnittszeit erreichten, ein Hinweis für die Fahrleitung, im nächsten Jahre die Strecke noch länger und schwieriger zu gestalten und die verlangten Leistungen noch weiter hinauf zu schrauben. Von den 31 gestarteten ACM-Mitgliedern errangen 18 die Goldene, 5 die Silberne und 2 die Bronzene Medaille.

Der Schauplatz der diesjährigen Herbstprüfungsfahrt mit Austragung der Clubmeisterschaften wurde dieses Mal vom idyllischen Bayrischzell in die wildromantische Bergwelt des Chiemgaus, in das Gebiet von Unterwössen-Schleching verlegt und man hatte damit einen glücklichen Griff gemacht. Wenn von insgesamt 85 Bewerbern nur ganze 5 ihre Sollzeit erreichten, so beweist dies zur Genüge die Schwierigkeit des nur 19 Kilometer langen Kurses. Sowohl in der Soloklasse, als auch bei den Beiwagen konnten die vorjährigen Meister Georg Meier und Ludwig Kraus ihre Titel erfolgreich verteidigen, während Graf v. d. Mühle-Eckart sich den Meistertitel in der Wagenklasse holte.

Eine achttägige Gesellschaftsfahrt zum Pariser Automobil-Salon mit mehr als 100 Teilnehmern, deren Durchführung bei den damals so verwickelten Einreisebestimmungen nach Frankreich auf mancherlei Schwierigkeiten stieß, beendete das diesjährige Tourenprogramm des Clubs.

Mit besonderem Stolze konnte der ACM aus seinen Reihen drei deutsche Straßenmeister 1950 stellen: Schorsch Meier in der Solo-, Wiggerl Kraus in der Gespann- und Toni Kreuzer in der Wagenklasse. Allen Meistern und Siegern des vergange-

nen Jahres wurde bei der Sportschlußfeier im „Regina Palast Hotel“ die wohlverdiente Würdigung und Ehrung zuteil.

Mit zwei Höhepunkten des Münchner Faschings begann der Club sein gesellschaftliches Programm 1951 — dem ADAC-Ball „Im Zeichen des Verkehrs“ im Regina Palast Hotel und der „Autler-Kirta“ im Löwenbräukeller, zwei glänzende Veranstaltungen, die letztere wieder einmal restlos ausverkauft!

Die 47. Jahreshauptversammlung brachte keinerlei wesentlichen neuen Beschlüsse, nur innerhalb der Vorstandschaft gab es einige Veränderungen dadurch, daß an Stelle von Konrad Wetzel (II. Vorsitzender) Karl Keidler und als Pressereferent Clubkamerad Ferdinand Blamberger gewählt wurde. Die Mitgliederzahl war auf 500 angestiegen, gewiß ein stolzer Erfolg in den paar Jahren seit der Wiedergründung und ein Beweis dafür, daß der Club mit seinen Bestrebungen und seinen Leistungen auf dem rechten Wege war und ist. Im sportlichen Sektor wäre zuerst das Riemer Rundstrecken-Rennen zu erwähnen, über das ja schon berichtet wurde. Bei der über 3000 km gehenden ADAC-Deutschlandfahrt 1951 konnte sich eine schöne Anzahl von Clubkameraden wieder schwer erkämpfte Siege und Goldmedaillen holen.



Otto Sensburg
Intern. Sechstagesfahrt — Mitglied der siegreichen Nationalmannschaft

Dazwischen hinein wurde auch das Tourenprogramm nicht vernachlässigt. Der ersten Auslandstourenfahrt zum Genfer Salon folgte schon Ende Mai die zweite ACM-Reise nach Meran mit Ausflügen nach Bozen, Terlan und zum Kalterer See. Die beiden berühmten Weinorte Meran und Terlan waren dann wieder das Ziel der im Herbst durchgeführten Weinlesefahrt, zu der sich über 300 Teilnehmer gemeldet hatten. Nach jahrelanger Zwangspause konnte die frühere Tradition der Weinlesefahrten wieder aufgenommen werden, die bei den alten Mitgliedern schöne Reiseerlebnisse wieder lebendig werden ließen und den jüngeren Kameraden Gelegenheit gaben, mit geringen Kosten und ohne nennenswerte Schwierigkeiten ins Ausland zu fahren und Land und Leute kennen zu lernen.

Die im Vorjahre mit den Ergebnissen bei der „Fahrt durch Bayerns Berge“ gemachten Erfahrungen hatten die Fahrtleitung veranlaßt, die Strecke der heurigen Geländefahrt noch länger und noch schwieriger zu gestalten. 580 Kilometer waren diesmal zu bewältigen mit Schwierigkeiten und Schikanen, wie sie nur ein alter Geländefahrer wie Sportleiter Sensburg austüfteln konnte. Ein glänzender Erfolg war schon allein das Nennungsergebnis, das mit 235 Fahrzeugen eine Rekordbesetzung aufwies. Von den 226 Teilnehmern, die sich dann dem Starter stellten, erreichten insgesamt 193 das Ziel, 98 Einzelfahrer und 14 Mannschaften blieben strafpunktfrei und holten sich die Goldene.

Zum ersten Male in der Nachkriegszeit beteiligten sich wieder deutsche Fahrer an der Internationalen Sechstagesfahrt, die dieses Jahr in Varese (Italien) vor sich



Wiggerl Kraus
*4-facher Deutscher Motorrad-Meister,
Intern. Sechstagesfahrt — Mitglied der siegreichen Nationalmannschaft*



Ewald Kluge
Europameister, Tourist-Trophy-Sieger und mehrfacher Deutscher Meister

ging. Wenn es bei der gewaltigen Konkurrenz auch nicht zum Siege reichte, so konnten die beteiligten Mitglieder des ACM immerhin 5 Gold- und 4 Silber-Medaillen mit nach Hause bringen. Ein zwar kurzer, nur 16 km langer, dafür aber um so schwierigerer Kurs gab den Teilnehmern an der diesjährigen Herbstprüfungsfahrt im Achenal bei Unterwössen manche schwere Nuß zu knacken. Die alten Meister Schorsch Maier und Wiggerl Kraus waren nicht zu schlagen, Alex v. Falkenhausen holte den im Vorjahre verlorenen Titel wieder zurück. Bei der alljährlichen Sportschlußfeier wurden alle aktiven und erfolgreichen Clubkameraden, vor allem die drei Deutschen Straßenmeister 1951 — Walter Zeller, der diesmal seinen Lehrprinzen Schorsch Maier abgelöst hatte, dann das unschlagbare Gespann Kraus/Huser und Sepp Müller nochmals beglückwünscht und geehrt.

Ein Maskenfest in sämtlichen Räumen des Regina Palast Hotels Ende Januar und die altehrwürdige Autler-Kirta Mitte Februar 1952 — dieses Mal bei restlos ausverkauftem Hause im Deutschen Theater, das nach seiner Zerstörung nun wieder in neuem Glanze erstanden war, führten den Reigen der diesjährigen gesellschaftlichen Veranstaltungen an. — Die am 5. März 1952 im Clubheim stattgefundene Jahreshauptversammlung brachte nach den aufschlußreichen Berichten über das so erfolgreiche verflossene Jahr auf Antrag aus der Mitgliedschaft heraus zuerst den einstimmigen Beschluß, dem I. Clubvorsitzenden wieder — wie früher — den Titel eines Präsidenten zu verleihen, um damit die repräsentative Stellung des Clubs auch nach außen hin zu manifestieren. Die vorgenommenen Wahlen brachten eine Änderung nur hinsichtlich des wegen Arbeitsüberlastung zurückgetretenen Schriftführers Gustl

Lermer, an dessen Stelle Karl Poiger in den Vorstand einzog, der Motorrad-Referent Ibscher wurde durch Hans Roth abgelöst.

Bei der ADAC-Deutschlandfahrt 1952 holte sich der ACM als einziger Club zwei „Große Mannschaftspreise“ mit Goldenem Schild und einem solchen mit Silbernem Schild. — Ein gleich großer Erfolg war den Clubmitgliedern bei der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt beschieden, ein Alpenpokal und mehrere Edelweiß, sowie 9 Goldmedaillen fielen in die Hände unserer tüchtigen Fahrer.

Den mehr an gesellschaftlichen Veranstaltungen interessierten Mitgliedern gab die Clubleitung Gelegenheit, aus Anlaß der Sonnwendfeier zu einer gemeinsamen Dampfer-Rundfahrt auf dem Starnberger See, woran sich über 200 Personen beteiligten. Es war ein märchenhafter Anblick, als nach Einbruch der Dunkelheit auf allen Höhen der beiden Ufer mächtige Johannisfeuer aufglühten und ihren Widerschein auf den lautlos dahingleitenden Dampfer warfen.

Eine ebenso ehrenvolle als schwere Aufgabe übernahm der ACM mit der Ausrichtung der ersten Nachkriegs-Dreitagefahrt des ADAC, die ihm vom Gesamtclub übertragen worden war. In den Rahmen dieser Dreitage-Fahrt wurde dann auch noch die traditionelle „Fahrt durch Bayerns Berge“ des ACM eingebaut, eine Kombination, die an die unter dem Clubsportleiter Sensburg und seinem „Adjutanten“



Walter Zeller
*Deutscher Meister 1951,
Bergrekord-Inhaber
Freiburg 1951*



Das vierblättrige Kleeblatt
v. l. n. r.: Max Klankermeier, Georg Meier, Wiggerl Kraus und Otto Sensburg

Seltsam stehende Fahrleitung sowohl bei der Vorbereitung und Streckenauswahl, als auch bei der Durchführung selbst ganz gewaltige, kaum erfüllbare Anforderungen stellte. Wenn es ihnen und ihrem tüchtigen Mitarbeiterstab dann doch gelang, die beiden Fahrten mit einer ans Unglaubliche grenzenden Präzision und Sicherheit durchzuführen und abzuschließen, so war dies ein organisatorisches Meisterwerk. Es liegt auf der Hand, daß eine mit einer größeren Veranstaltung gekoppelte kleinere Sache trotz allem inneren Werte nach außen hin an Bedeutung verlieren muß, man wird es sich deshalb in Zukunft wohl überlegen, unsere altbewährte Bayerns Bergefahrt, auf deren ruhmreiche Vergangenheit der ACM mit Recht stolz sein kann, noch einmal im Schatten einer anderen größeren Veranstaltung laufen zu lassen. Wenn es unseren aktiven Fahrern gelang, bei der unter den schlechtesten Witterungsverhältnissen und auf schwierigstem Gelände abrollenden ADAC-Dreitagesfahrt von den insgesamt ausgefahrenen 13 Goldplaketten 4 zu erobern und bei der Fahrt durch Bayerns Berge 19 Goldene zu sammeln, so ist dies abermals ein Beweis für das Können und den Wagemut der im ACM vereinten Kraftfahrer-Elite. — Über das kurz darauf vom ACM durchgeführte 3. Riemer Rundstrecken-Rennen wurde schon berichtet. Recht gute Erfolge hatten unsere Clubkameraden auch bei der vom Gau Südbayern veranstalteten 1. Bayerwaldfahrt 1952, einer sehr schwierigen Geländefahrt — von 143 Gestarteten kamen nur 79 Fahrer ans Ziel, davon wieder nur 19 strafpunktfrei. Unter diesen 19 mit der Goldmedaille ausgezeichneten Konkurrenten befanden sich nicht weniger als 7 Mitglieder des ACM, außerdem fiel der Goldene Mannschaftspreis dem ACM-Team zu. Bei der Internationalen Sechstagesfahrt 1952 war den deutschen Farben zwar ein „großer“ Erfolg leider versagt, immerhin

konnte der ACM stolz auf seine 9 Clubkameraden sein, die in dieser schwersten aller Motorradprüfungen die „Goldene“ erringen konnten. Ein geringfügiger Defekt an einer ihrer Maschinen brachte die deutsche Mannschaft, die bis zur Schlußphase strafpunktfrei durchgehalten hatte, um ihren Sieg.

Den Abschluß der Sportsaison brachte, wie alle Jahre, die ACM-Herbstprüfungsfahrt mit Austragung der Clubmeisterschaften auf der 18 km langen, mit allen Schikanen gespickten Strecke bei Unterwössen. Nach einem sehr gelungenen Familienabend am Samstag bewarben sich am Sonntagvormittag 32 Motorräder und 27 Wagen um die Ehre der Clubmeisterschaft. Man ermittelte diesmal die Clubmeisterschaft nicht, wie bisher üblich, nur in den drei Kategorien, Solo, Beiwagen und Wagen, sondern, um eine gerechtere Verteilung zu bekommen, je nach Motorenstärke in 10 Klassen. Als Clubmeister 1952 qualifizierten sich Schimmel Hans jr., Lang Fritz, Sensburg Otto, Roth Hans, Ischinger Franz, Kraus Wiggerl, Hirschauer Heinrich, Greger Josef, Distler Richard und A. v. Falkenhausen.

Das Sportjahr 1952 sah eine außerordentlich große Anzahl von Mitgliedern des ACM siegreich. Es wurden errungen:

bei den Motorrädern:	45 Goldmedaillen
	17 Silbermedaillen
	5 Bronzemedailles
	45 Erste Preise
	24 Zweite Preise
	15 Dritte Preise

bei den Wagen:	82 Goldmedaillen
	34 Silbermedaillen
	10 Bronzemedailles
	14 Erste Preise
	10 Zweite Preise
	8 Dritte Preise

und viele andere Auszeichnungen, Mannschaftspreise usw.

Der ACM nahm die frühere Tradition wieder auf, anlässlich der Jahresschlußfeier eine Siegerliste des ACM hinauszugeben. Eine stolze Liste der großen Erfolge der Mitglieder des Clubs.

Schwere Lücken riß das abgelaufene Jahr in die Reihen unserer alten Clubmitglieder. Am 12. Januar verschied rasch und unerwartet der frühere Präsident des ACM (1930/35) Rechtsanwalt Fritz Spengruber, der zuletzt noch als Clubsyndikus tätig war. Ihm folgte am 5. Juli das Ehrenmitglied Kommerzienrat August Wegeler, seit 1905 ununterbrochen ACM-Mitglied und unseren älteren Mitgliedern durch seine „Gustl-Wegeler-Salvatorabende“ und auch sonst bei allen Anlässen als großzügiger Gönner des Clubs bekannt. Wenige Wochen darauf fiel unser Gustl Lermer, ein langjähriges und verdientes Vorstandsmitglied bei der Heimfahrt von einer Geschäftsreise einem bis heute ungeklärten Unfall zum Opfer und endlich war es das Gründungs- und Ehrenmitglied, Oberingenieur J. Christoph Martin, der bereits im Jahre 1903 als Fahrwart der ersten Vorstandschaft des Clubs angehört hatte und den jetzt der Tod von einem langen und schweren Leiden erlöste.

Und nun trat der ACM in sein Jubeljahr, in das Jahr seines fünfzigjährigen Bestehens ein. Den Auftakt gab, wie gewohnt, sein größtes gesellschaftliches Fest des Jahres, die „Autler Kirta“, eigentlich muß man diesmal von einer Mehrzahl sprechen, denn, um die gewohnte Überfüllung bei einer Autler-Kirta von vornherein zu vermeiden, teilte man dieselbe in eine „festliche“ im Deutschen Theater und eine „volkstümliche“ im Löwenbräukeller, beide urwüchsige und gemütliche von echt Münchner Humor durchdrungene Feste.

Die am 25. Februar 1953 durchgeführte 49. ordentliche Hauptversammlung gab dem Club seinen Jubiläumsvorstand in folgender Zusammensetzung:

1. Präsident:	Direktor Jakob Odendahl
2. Präsident:	Karl Keidler
Schatzmeister:	Hans Schimmel
Schriftführer:	Karl Poiger
Sportleiter:	Hans Roth
Motorradreferent:	Max Klankermeier
Wagenreferent:	Dr. Wolfgang Bieling
Verkehrsreferent:	Heinrich Vogel
Tourenreferent:	Georg Glas
Kulturreferent:	Robby Murr
Pressereferent:	Leo Wagner
Beisitzer:	Franz Bieber und Wiggerl Kraus
Clubsyndici:	Dr. Manfred Heirich und Erwin Frhr. v. Bary

Den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern, vor allem dem wegen Arbeitsüberhäufung zurückgetretenen Sportleiter Otto Sensburg wurde der wärmste Dank für ihre Verdienste um den Club ausgesprochen.

Einige Tage vorher war die Ski-Clubmeisterschaft am Sonnenbichl in Bad Wiessee.

Am 1. April zeigte unser Mitglied Franz Bieber den besten, je im ACM vorgeführten Lichtbildervortrag „Rechts und links der Landstraße“.

In der Zeit vom 3. bis 6. 4. folgte die Osterfahrt nach Meran. Vom 19. 4. bis 2. 5. wurde eine Omnibusfahrt nach Spanien durchgeführt. Die große Zuverlässigkeitsfahrt „Fahrt durch Bayerns Berge“ führte der ACM diesmal wieder allein durch. Sie nahm bei einer riesigen Beteiligung einen großartigen Verlauf. Die Fahrt durch Bayerns Berge bildet ein Ruhmesblatt in der Sportgeschichte des ACM.

In der Zeit vom 9. bis 13. 7. wurde die Engadin-Fahrt (Zürich—Davos—St. Moritz—Bernina—Vulpera), die bereits im vorigen Jahre so großen Anklang gefunden hat, wiederholt.

*

Bei der geschichtlichen Würdigung wird man sich zuerst mit Ehrfurcht und Dankbarkeit jener 48 Männer erinnern, die an dem denkwürdigen 27. August 1903 im kgl. Hofbräuhaus in München den „Motorradfahrer-Verein München“ aus der Taufe hoben, getrieben von weiser Voraussicht zu einer Zeit, in der die Konstruk-

tion der Kraftfahrzeuge noch in ihren primitivsten Anfängen stand und niemand deren Entwicklung zum Volksfahrzeug der Zukunft auch nur vorausahnen konnte und getragen von kühnem Wagemut allen Anfeindungen und Schikanen von Bevölkerung und Behörden zum Trotz! Mit ganz wenigen Ausnahmen deckt alle diese Männer nun schon lange der grüne Rasen und wir können diese Pioniere des Clubgedankens und damit des gesamten Kraftfahrwesens nur noch durch unser achtungsvolles Gedenken ehren. Eigenartigerweise waren es zwei Brüderpaare, die im Verein mit einer Reihe gleichgesinnter Sportkameraden damals den Anstoß zum Zusammenschluß der Münchner Kraftradfahrer gaben — einmal die Gebrüder Gustav und Richard Braunbeck und dann vor allem die Brüder Dr. Josef Bruckmayer und Architekt Ludwig Bruckmayer — die beiden Braunbeck als Presseleute waren die Agitatoren und die Bruckmayer die Organisatoren, der „Doktor“ leitete als Gründungspräsident 22 Jahre lang die Geschicke des Clubs und der „Architekt“ gehörte bis zu seinem Tode vor wenigen Jahren fast ununterbrochen dem Clubvorstand an. Von der Gründungsvorstandenschaft des MRVM aus dem Jahre 1903 weilen heute nur noch zwei Veteranen unter uns Lebenden, der seinerzeitige 1. Schriftführer, der damalige Lehrer Heinz Hübner, heute als Schuldirektor a. D. in wohlverdientem Ruhestand und der Fahrwart Anderl Wieser, Omnibusunternehmer in Tegernsee. Diese Männer haben den Grundstein gelegt und das Fundament gebaut, auf dem sich der ACM von bescheidenen Anfängen heraus bis zu seiner heutigen Größe und Bedeutung in folgerichtiger Aufbauarbeit und unter stets weitschauender Führung entwickeln konnte. Eine besonders glückliche Fügung und eine besondere Auszeichnung für den ACM bedeutete es, daß seit 1905 bis 1953 sämtliche Präsidenten des ADAC aus den Reihen des ACM hervorgegangen sind, angefangen von Dr. Josef Bruckmayer, der im Jahre 1905 eben in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Münchner Gruppe bei der DMV Hauptversammlung in Eisenach zum Präsidenten des Gesamtclubs gewählt wurde, dann nach seinem Rücktritt im Jahre 1925 das langjährige Clubmitglied Landesbaurat Dipl.-Ing. Karl Fritz, der bis zur Auflösung des ADAC im Jahre 1933 an der Spitze des Gesamtclubs stand. Als dann im Jahre 1946 der alte ADAC wieder neu gegründet wurde, waren es wiederum in der Hauptsache ACM-Leute, welche die Initiative hiezu gaben, an der Spitze Dipl.-Ing. Ludwig Sporer, der dann auch zum ersten Präsidenten des neu ins Leben gerufenen ADAC gewählt wurde. Nach zweijähriger Amtszeit folgte ihm der Präsident, Direktor Hans Meyer-Seebohm, ebenfalls ein langjähriges ACM-Mitglied, unter dessen Leitung der neue ADAC in den wenigen Jahren seines Bestehens zu einer so starken, angesehenen und leistungsfähigen Organisation ausgebaut werden konnte. Aber nicht nur die Präsidenten des Gesamtclubs, auch die Vorsitzenden des Gaues Südbayern entstammten ausnahmslos dem ACM, zuerst von 1905 bis 1925 Architekt Ludwig Bruckmayer, der zugleich auch Sportpräsident des Gesamtclubs war, dann bis 1933 Otto Madlener, dem dann bis zur Auflösung des Clubs im Jahre 1945 die ACM-Mitglieder Direktor Jakob Odendahl, Fritz Roth und August Knagge auf dem Posten des Gauvorsitzenden folgten. Als dann Anfang 1947 im Rahmen des ADAC auch der frühere Gau Südbayern wieder auf die Beine gestellt wurde, war es wiederum ein ACM-Mitglied, Direktor Hans Meyer-Seebohm, der, bei der Gründungsversammlung zum 1. Gauvorsitzenden gewählt, in mühevoller Aufbauarbeit und in glücklicher Personalunion als Präsident des Gesamtclubs und als Gauvorsitzender seinen Gau Südbayern zum weitaus stärksten Gau des ADAC emporblühen sah.

DIE VORSTANDSCHAFT DES ACM IM JUBILÄUMSJAHR 1953



Syndikus
Dr. Manfred Heirich



Schriftführer Karl Poiger



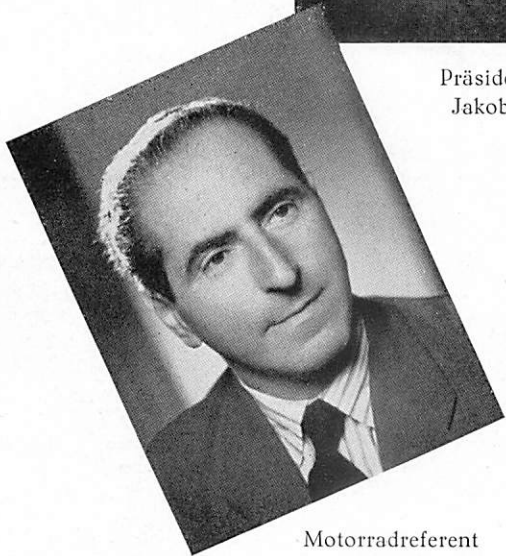
Schatzmeister Hans Schimmel



Präsident Direktor
Jakob Odendahl



Beisitzer Wiggerl Kraus

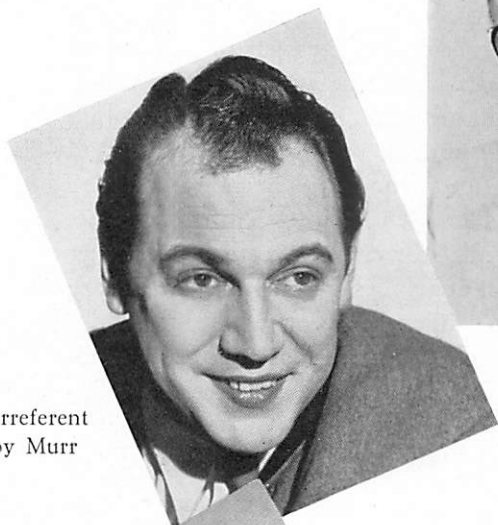


Motorradreferent
Max Klankermeier



Vizepräsident Karl Keidler

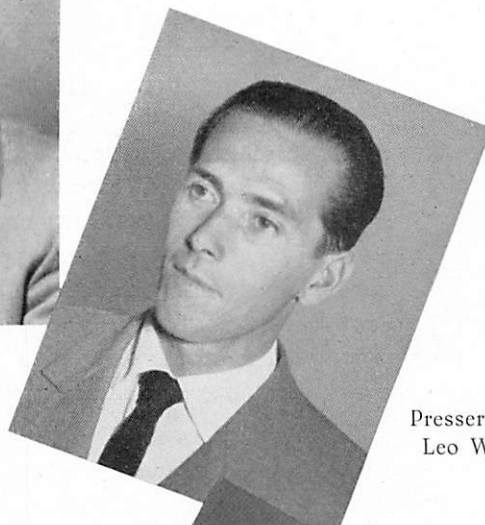
DIE VORSTANDSCHAFT DES ACM IM JUBILÄUMSJAHR 1953



Kulturreferent
Robby Murr



Beisitzer
Franz Bieber



Pressereferent
Leo Wagner



Wagenreferent
Dr. Wolfgang Bieling



Verkehrsreferent
Heinrich Vogel



Tourenreferent
Georg Glas



Syndikus
Frh. Erwin von Bary



Sportleiter
Hans Roth

Verschafften dem ACM schon diese glücklichen Umstände ein weit über den Rahmen eines auf lokaler Ebene aufgebauten Clubs hinausgehendes Ansehen, so waren es nicht zuletzt seine aktiven Fahrer, die den Namen des ACM im nationalen und internationalen Sport rühmlichst bekannt machten. Wollten wir die Namen und Erfolge unserer fast unübersehbaren Zahl von Siegern, Meistern und Rekord-inhabern bei internen, sowie nationalen und internationalen Rennen und schweren Zuverlässigkeitsfahrten einzeln aufführen, so würde der Rahmen einer Denkschrift nicht Raum genug bieten, sie würde Lexikon-Umfang annehmen müssen. Jedenfalls wird sich kaum ein anderer örtlicher Club rühmen können, seit seinem Bestehen und bis auf den heutigen Tag eine so gehäufte Masse und eine so glänzende Elite von erstklassigsten und routiniertesten Experten auf allen Gebieten des Kraftfahrspportes sein eigen nennen zu können, wie dies der ACM mit stolzer Freude tun kann. Aber dieses Ruhmesblatt ist dem ACM nicht von selbst zugefallen — ohne entsprechende liebevolle und intensive Pflege durch eine weitschauende und sportverbundene Clubleitung, unterstützt von einer getreuen und mitgehenden Gefolgschaft der Clubmitglieder hätte es niemals eine solche Größe und einen solchen Glanz erreichen können.

Und so wollen wir zum Schluß nochmals aller der Männer gedenken, die unseren lieben ACM in den 50 Jahren seines Bestehens von kleinen und bescheidenen Anfängen bis zu seiner heutigen Größe und Macht geleitet und geführt haben, die als Präsidenten und Vorstandsmitglieder in selbstloser und mühevoller Arbeit ihr Bestes gegeben haben und denen es im Verein mit ihren wagemutigen und tüchtigen aktiven Sportlern und dem großen Kreis von treuen Mitgliedern, Mitarbeitern und Gönnern beschieden war, den

A u t o m o b i l C l u b M ü n c h e n

zu seinem heutigen Glanz und Ansehen, zu seiner Geschlossenheit und Einigkeit und darüber hinaus zu einem Eckpfeiler des deutschen Kraftfahrspportes zu gestalten.

Tausende von Gratulanten werden dem alten, aber ewig jungen ACM an seinem Jubelfeste ihre Glückwünsche darbringen, den Dank und die Anerkennung für das bisher Geleistete und ihre besten und aufrichtigsten Wünsche für die Zukunft zum Ausdruck bringen, vereint in dem Rufe:

Unser lieber ACM

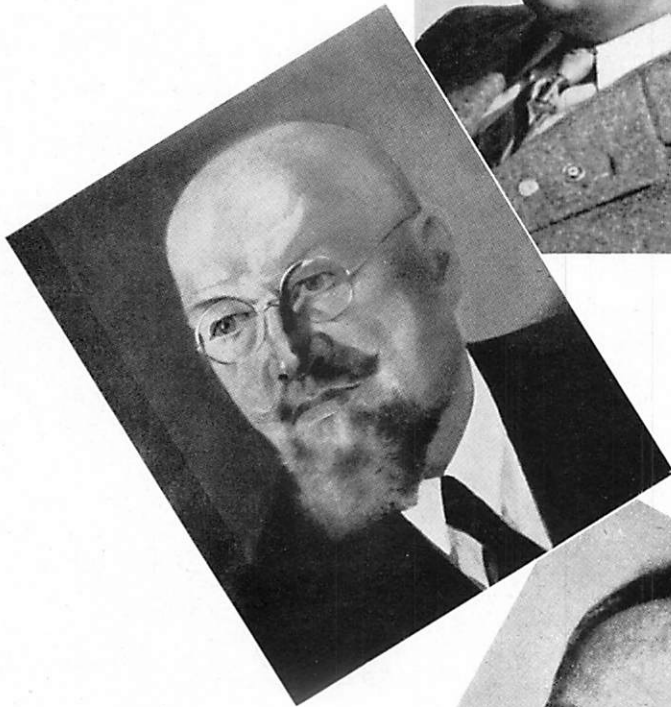
VIVAT - CRESCAT - FLOREAT

AD MULTOS ANNOS

PRÄSIDENTEN DES ACM



Horst Kohl von 1935–1945



Karl Linder † von 1925–1927



Rechtsanwalt Fritz Spengruber † von 1930–1935

Die P r ä s i d e n t e n
des
A u t o m o b i l C l u b M ü n c h e n

1903 bis 1925

Dr. med. Josef B r u c k m a y e r, prakt. Arzt, München
(gest. 1945)

1925 bis 1927

Direktor Karl L i n d e r, München
(gest. 1936)

1927 bis 1930

Direktor Jakob O d e n d a h l, München

1930 bis 1935

Rechtsanwalt Fritz S p e n g r u b e r, München
(gest. 1952)

1935 bis 1945

Rechtsanwalt Horst K o h l, München

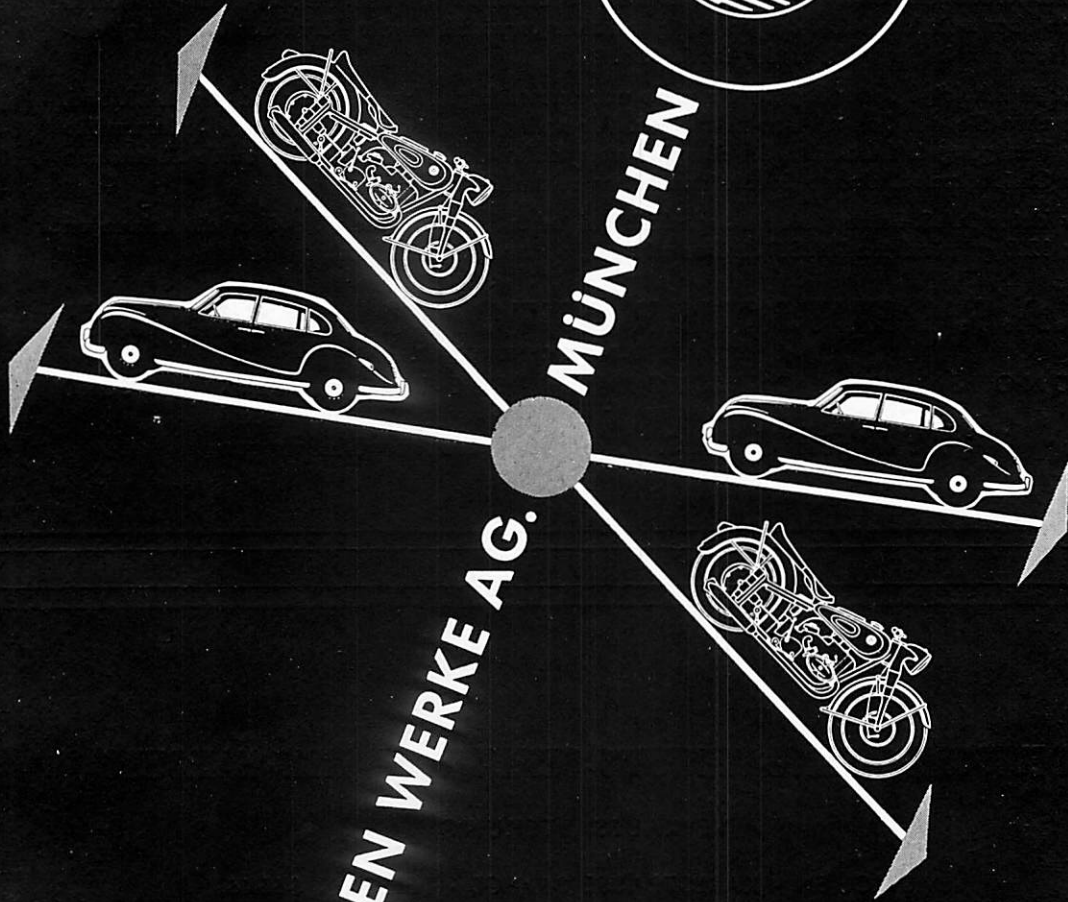
1947 bis 1948

Hans B r u c k m a i e r, Gmund

ab 1948

Direktor Jakob O d e n d a h l, München

P. Lang



MÜNCHEN

BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG.

Automobile

Motorräder

Sorgenfrei und sicher fährt,
wem dieses Zeichen Schutz gewährt!



Autounfall - Polizei - Staatsanwaltschaft!

Das sind drei Begriffe, die wahrlich eng miteinander zusammenhängen. Der anständige Kraftfahrer fürchtet sich davor und meidet eine solche Situation wie das Gift. In einen Autounfall kann aber trotzdem selbst der vorsichtigste Fahrer verwickelt werden; denn das Unglück entscheidet sich immer in Sekundenbruchteilen.

Wer ist schuldig? Jeder sagt, der andere war unvorsichtig. Wenn Sie Mitglied der D.A.S. sind, brauchen Sie den Fall nur uns zu melden. Wir stellen Ihnen kostenlos beste Rechtsanwälte zur Verfügung und befreien Sie überdies vom Risiko einer Prozeßführung durch Übernahme der Gerichtskosten. Unsere Spezialisten haben reiche Erfahrungen.

Der kleine D.A.S.-Beitrag lohnt sich deshalb auf jeden Fall • Wollen Sie über die Leistungen der 1928 gegründeten D.A.S. Näheres erfahren, dann wenden Sie sich an die

D.A.S. DEUTSCHER AUTOMOBIL SCHUTZ

RECHTSSCHUTZ-VERSICHERUNGS-AG.

MÜNCHEN 22 • CHRISTOPHSTRASSE 12 • TELEFON 2 58 10

Als Mitglied des A. C. M. genießen Sie Vergünstigungen

DEUTSCHE CASTROL-VERTRIEBS-GESELLSCHAFT • MBH • HAMBURG

VERKAUFSABTEILUNG

MÜNCHEN • KARLSTRASSE 36 / RGB • TELEFON 56646



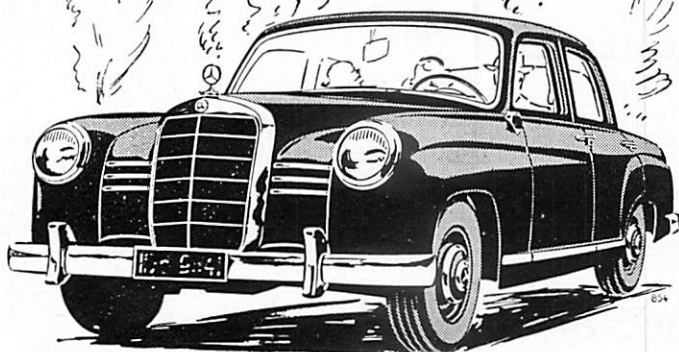
GENERALVERTRETUNG UND VERKAUFSLEITUNG

KARL HEUSSER

MÜNCHEN 8 • TROGERSTRASSE 36 / III • TELEFON 42874

MERCEDES-BENZ

(Modelle 1954



RUFEN SIE BITTE

73216

ZUR UNVERBINDLICHEN
PROBEFAHRT

GROSSVERTRETUNG
AUTO-HENNE

AM MAXIMILIANSPLATZ BEIM LUITPOLDKINO

TEILE-LAGER UND REPARATURWERK: KHIDLERSTRASSE 36/38



EUGEN RUPFLIN

Karosseriefabrik • Stahl- und Leichtmetallaufbauten
gegr. 1909

MÜNCHEN 40, WILLIBALDSTRASSE 43

Telefon 1 45 88
nach Geschäftsschluß 6 46 44

—
Anfertigung von Karosserien aller Art
und deren Teile, einzeln und in Serien

—
Schnellreparaturen, Änderungen,
Konstruktionen in Stahl-, Blech-
und Ne-Metallen

—
Einbau von Schiebedächern, Heizungen
und Radios

—
Neulackierungen, Beschriftungen,
sowie Polster- und Schweißarbeiten



BMW MOTORRÄDER

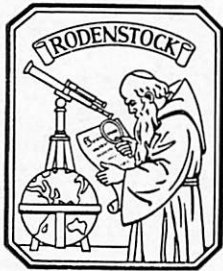
NEUESTE MODELLE
SOFORTIGE LIEFERUNG
GÜNSTIGE ZAHLUNGSBEDINGUNGEN
BESTER KUNDENDIENST
GROSSES TEILE-LAGER

AUTO-HENNE

AM MAXIMILIANSPLATZ BEIM LUITPOLDKINO
TEILE-LAGER UND REPARATURWERK
KHIDLERSTRASSE 36-38 • RUF 73216

OPTISCH-OCULISTISCHE ANSTALT
JOSEF RODENSTOCK

NACHF. OPTIKER WOLFF GMBH.
 MÜNCHEN-BERLIN



GEGR. 1883

DAS SPEZIALHAUS FÜR
 AUGENGLÄSER · OPTIK · MIKRO · GEODÄSIE
 PHOTO · KINO · PROJEKTION

MÜNCHEN BAYERSTRASSE 3
 Telefon 50042 Perusastraße 5 · Hohenzollernstraße 27

Bitte fordern Sie die kostenlose Zusendung
 unseres Optik-Photo-Prospektes Nr. 214 an!

sparsam
 wendig
 elastisch
 laufig
 geräumig
 fahrsicher
 bergfreudig
 verschleißfest
 formschön
 repräsentativ
 komfortabel
 bewährt

Zu jeder Stunde reine Freude mit

HANOMAG Diesel 1,5 u. 2t

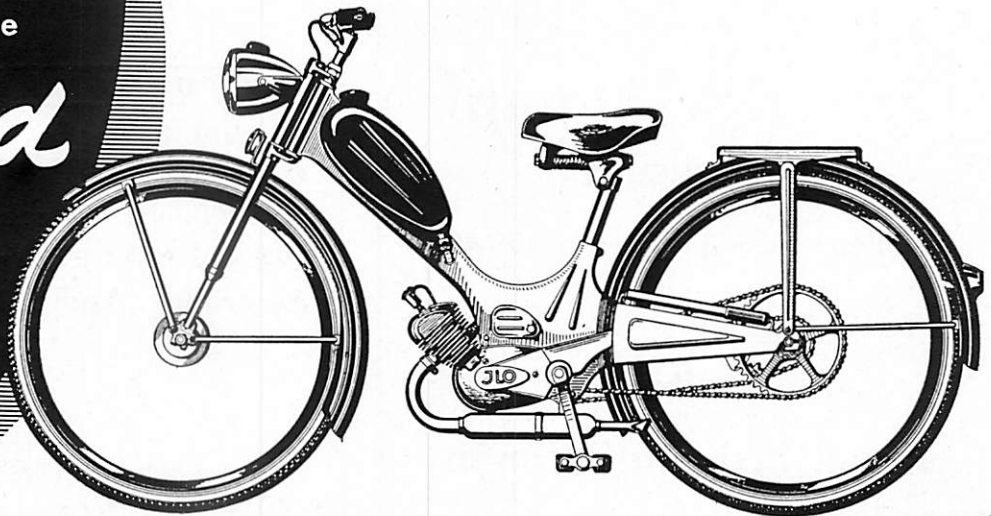
- ★ 50 PS Diesel Motor, Verbrauch 10 u. 11l
- ★ Synchrongetriebe, leichtes Schalten
- ★ Serienmodelle: Pritschen-, Koffer- und Kastenwagen, Aufbauten f. jeden Bedarf
- ★ Lenkradschaltung, volle Beinfreiheit
- ★ Große Ladefläche, hohe Tragkraft

GROSSHÄNDLER **L. LAULE** München, Dachauer Straße 112, Tel. 60030 u. 62381
 Kundendienst Ausstellung: Karlstr. 72 (Bayern-Garage), Tel. 54398
 Ersatzteillager • Reparatur-Werkstätte

ALLES FÄHRT

das steuer-,
führerschein- und
zulassungsfreie

Moped



Mehr als **60 000 MOPEDS** haben be-

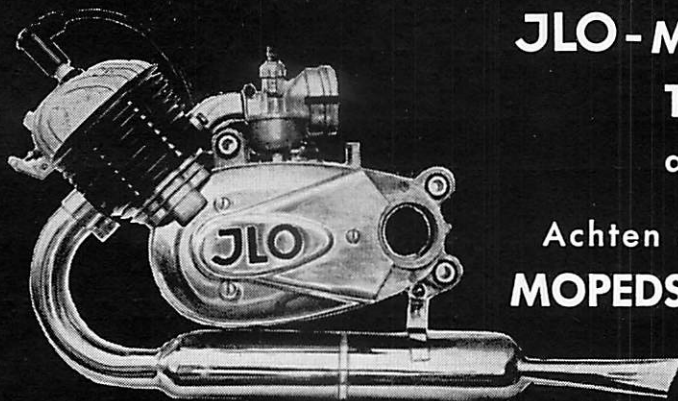
kannte Fahrradfabriken des
In- und Auslandes innerhalb
weniger Monate mit unserem

JLO-MOPED-MOTOR

TYP FP 50

ausgerüstet.

Achten Sie beim Kauf auf
MOPEDS m. JLO-MOTOR



SÜDD. JLO-WERK

MÜNCHEN 13, MOOSACHERSTR.25

Seit über 30 Jahren
projektiert und erstellt

Friedrich Stumpf

MÜNCHEN 12

Gollierstraße 5 • Telefon 52049

**Sanitäre
Qualitätsinstallationen
Kanal • Gas und Wasser**

FIAT

500 C Cabrio-Limousine
Kombiwagen

1100 Limousine 4-türig

1400 Limousine 4-türig
Cabriolet

1900 Limousine 4-türig

sofort lieferbar!

MOTORRÄDER

Quickly 49 ccm

Quick 100 ccm

Fox 100 und 125 ccm

Lux 200 - **Max** 250 - **Konsul** 500 ccm

Autoroller „Lambretta“ mit Anlasser
sofort lieferbar!

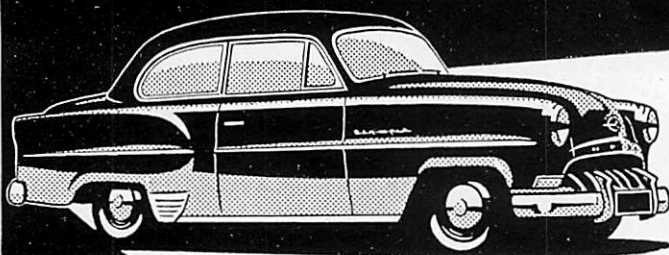
Günstige Zahlungsbedingungen!

Zur unverbindlichen Besichtigung ladet ein:

ADOLF WICKENHÄUSER Gegr. 1912

München 15 • Schwanthalerstraße 36 • Tel. 53145

Rep.-Werkstätte • Kundendienst • Ersatzteillager



OPEL
Olympia
REKORD

Ein ungewöhnlicher Wagen zu gewöhnlichem Preis

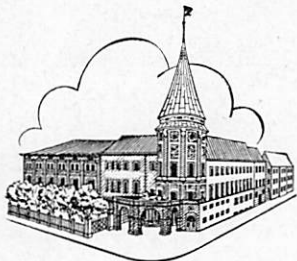
Unverbindliche
Besichtigung
bei

OPEL-HÄUSLER

MÜNCHEN

LENBACHPLATZ 6

TELEFON 52414



LÖWENBRÄU-KELLER

MÜNCHEN AM STIGLMAIERPLATZ TEL. 53313

Die Großgaststätte für jeden Geschmack

Tägl. in allen Räumen Betrieb • Sehenswerter Biergarten

ACM-CLUBLOKAL
PARKPLATZ •

Münchener Spezialitäten von Küche und Keller

PHILIPS

Autolampen

Sicherheit auch in der Dunkelheit.

Die 60jähr. Erfahrung von PHILIPS in der Lampenherstellung steht Pate bei jeder Autolampe. Ausgesuchtes Material, modernste Fertigungsmethoden und ständige Kontrollen bieten die Gewähr für eine einwandfreie Qualität.

**»Gute Sicht
mit Philips Autolampen«**



PHILIPS

München 37 · Dachauer Straße 35 · Tel. 51321

Schorsch Meier

MÜNCHEN

Goethestraße 3 • Telefon 5 5475
Dachauer Straße 96 • Telefon 5 45 65

Die neuen Modelle 1954:

R 25/3



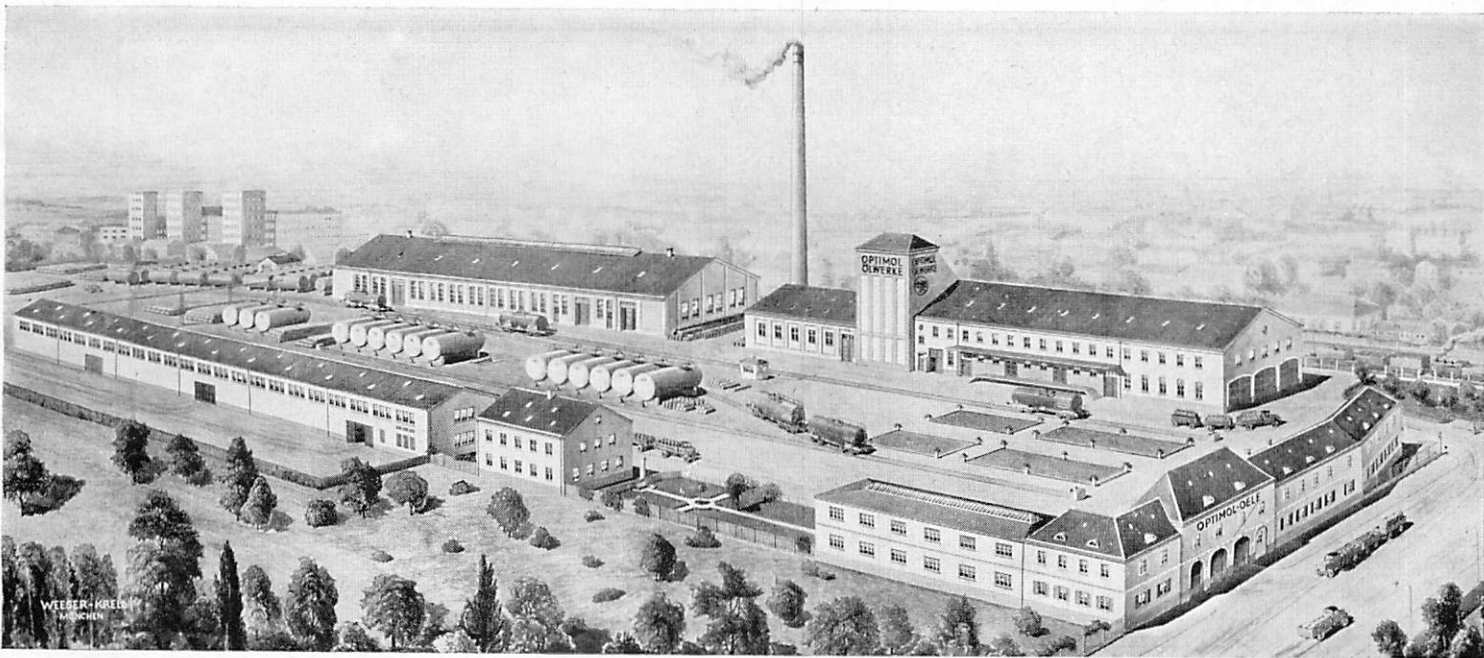
R 67

R 51/3

R 68

ADLER - HOREX - VICTORIA -
Motorräder

GOGGO - HEINKEL - LAMBRETTA -
Motorroller



Optimol-Ölwerke G.m.b.H. München

Friedenstraße 7 • Telefon 4 0816, 4 0973, 4 0264 • Fernschreiber 063/745

Fabrikation hochwertiger Spezial-Öle und Fette aller Arten!

Gleisanschluß • Großtanklager • Eigenes Laboratorium • Technische Beratung

Alban Scharner
Inhaber: L. u. A. Sporer

gegr. 1886

*Juwelen, Gold- u. Silber-
waren, Uhren*
München 2,

Theatinerstraße 13 / Ruf-Nr. 28133



Reiche Auswahl

von

*Ehrenbechern und Jubiläumsgeschenken
in Silber und Gold*



Alle Freunde des

Motorsports

und der

Motor-Touristik

finden im

ACM

Erfüllung ihrer Wünsche

*

Auch Ihre Anmeldung als Mitglied freut uns!

Automobil-Club München e.V.

München 19, Romanstr. 32, Telefon 615 42



BUCH- UND KUNSTDRUCKEREI

Max Schmidt & Söhne München

MÜNCHEN 5 • KLENZESTR. 40-42 • RUF 20845 - 24036

Der moderne Druckereibetrieb