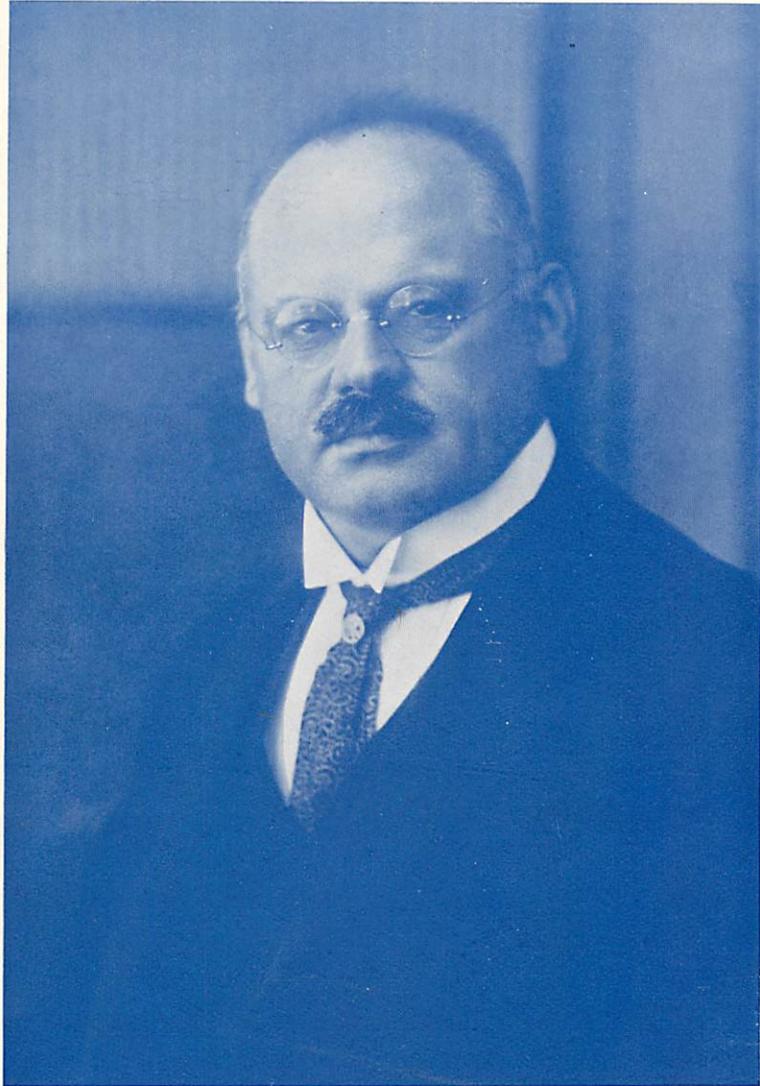


Ing. Joh. Christ. Martin, München 25
Eigenthümer Herbert Martin
Verhandlung hochwert. techn. u. n. Fotte
Bücherstr. 3 - Waldriedhofstr. 40



Motor warum greifen Deine Räder gut,
warum rasen Deine Räder so?

25 Jahre
Automobil-Club München



Gründungsmitglied Dr. Josef Bruckmayer
Präsident von 1903—1925

X



Dr. Jaf. Odendahl
Präsident seit 1927

Die Konstruktion mit ihrer hohen Tourenzahl zusammen mit der Präzision der Arbeit, verleihen dem Explosions-Motor jene Kraft, die es fertig brachte das Wirtschaftsleben zu verändern, den ganzen Verkehr umzustellen, die Luft zu erobern und schließlich selbst dem Menschen ein anderes Tempo beizubringen.

Groß und mächtig stehen heute die Leistungen des Brennstoff-Motors vor uns; aber auch ungeheure Schwierigkeiten weist seine Entwicklungsgeschichte auf, und zwar einerseits bezüglich der Maschine wie des ganzen Fahrzeuges und andererseits hinsichtlich der Einfügung des letzteren in den alten Verkehr, bis zur endgültigen Umgestaltung desselben. — Diese reiflose Umstellung des Verkehrs — vom Straßenverkehr im entlegensten Dorfe bis zum Weltstadtverkehr, von der Städteverbindung zu Wasser und zu Lande über die Flugpostlinien bis zum Ozeanfluge, — brachte aber auch diese lückenlose Kette von Schwierigkeiten, die zu überwinden Aufgabe für Geist und Mut, das mächtige Brüderpaar menschlicher Eigenschaften, war. — Männer von Geist und Mut waren es, die uns diese Maschine schufen und andere geistvolle und mutige Männer waren, die den Wert dieses Fahrzeuges erkannten und auch benützten und so die Brücke zur breiten Masse schlugen. Diese Pioniere des Kraftfahrwesens hatten schwer zu kämpfen gegen die unglaublichsten Hindernisse im früheren Verkehrsleben, gegen geradezu unverständliche Schmähungen von seiten der Bevölkerung und schließlich gegen die großen Schwierigkeiten von seiten der Behörden, trotzdem sich die Interessenten sehr bald aus allen Berufen und Bevölkerungsschichten rekrutierten und trotzdem doch schon ein guter Schrittmacher, nämlich das Fahrrad, vorgearbeitet hatte.

Das Motorfahrrad, wie es damals hieß, das diese Männer meisterten, war von der Münchner Firma „Hildebrand & Wolfmüller“ konstruiert und hergestellt und kann wohl als erstes deutsches Motorrad in Form und Konstruktion angesprochen werden. — Es hatte bereits den Fahrrad-Rahmen abgelegt, hatte einen Einzylinder-Motor, Oberflächenvergaser, Zündkerze und Akkumulatoren. Alles war etwas kräftig gebaut und das ganze Fahrzeug ganz gut zu steuern; bei nassen Straßen aber, wie besonders auf nassem Pflaster, hatte es jedoch große Neigung zum Gleiten, was wohl der hohen Lage des Schwerpunktes sowie dem damaligen Pneumatik zuzuschreiben war. Da das Vehikel rasch auf eine Geschwindigkeit von 30 km und mehr zu bringen war, steigerte sich das Glücksgefühl des Fahrers



Gründungsmitglied Rothenanger auf „Hildebrand-Wolfsmüller“

ebenso schnell und die kühnsten Touren über Land und sogar ins Gebirge wurden unternommen, jedoch selten oder nie kamen diese kühnen Fahrer programmgemäß wieder zurück. Aus einem wurden meistens zwei und mehr Tage, da der große Bruder, — die Eisenbahn, — diese „Karren“ nicht befördern wollte. —

Ob nun das Motorfahrrad oder das Automobil das gefastere war, ist hier nicht wichtig; für alle Fälle waren die Waffen der Öffentlichkeit gegenüber ungleich, denn die Benutzer und Gönner des Autos gehörten damals hauptsächlich den begüterten und einflussreichsten Kreisen an, — ja bis zu den regierenden Fürsten hinauf ging die Unterstützung, — während der Motorradfahrer, als Angehöriger des damaligen Mittelstandes, von oben keine durchschlagende Hilfe bekam, dafür aber namentlich von der Landbevölkerung seine Schwierigkeiten, ja seine Prügel beziehen konnte. In gleicher rosigter Lage befanden sich aber beide Arten der Polizei gegenüber und als Angeklagte vor Gericht.

Aus diesem Wust von Unannehmlichkeiten wurden nun die Motorradfahrer mit einem Schlage befreit: „Das Fahren mit sogenannten Motorfahrrädern im Stadtgebiete ist verboten“. In verschiedenen deutschen Städten wurde dieses Verbot erlassen und so auch in unserem geliebten München.

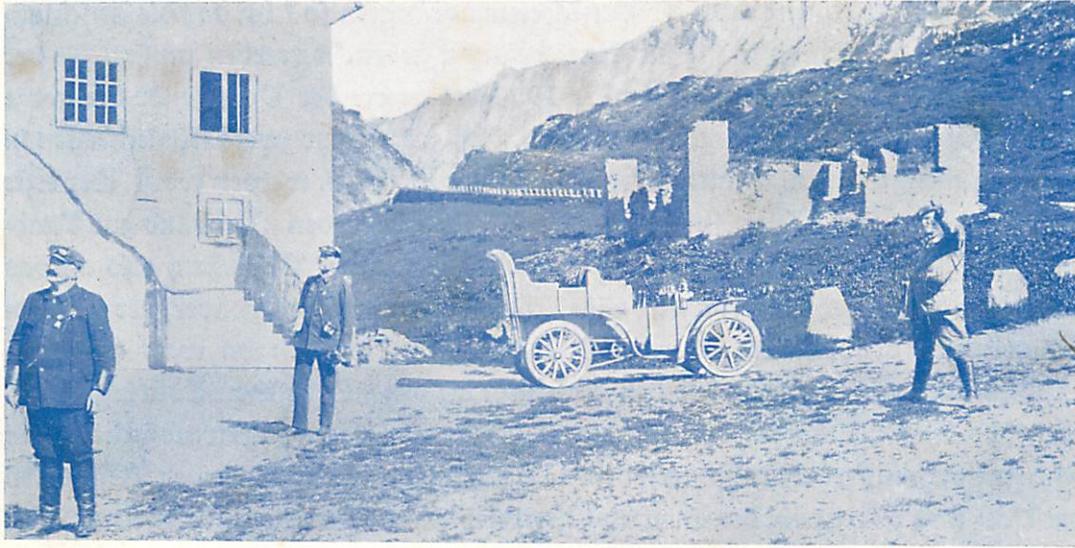
Ohne eine Lippe zu riskieren saß man z. B. im Gasthaus, während am Neben-

tische die Bierbärte, befriedigt über diesen Erlass, gestrichen wurden. Glücklicher, der über einen großen Hof oder einen Garten verfügte, denn er konnte sich während dieser Zeit im Kunstfahren ausbilden, während der andere sich mit dem „Laufenlassen“ am Ständer begnügen mußte.

Hätten damals schon die bereits mächtigen Radfahr-Verbände, oder gar die angesehenen Automobil-Verbände sich des Motorrades energisch angenommen, — die ganze deutsche Verbandsentwicklung hätte einen anderen Lauf genommen. Die Fahrradindustrie, welche zu dieser Zeit teilweise zum Bau von Motorrädern überging, war es wohl hauptsächlich, die unser Motorfahrrad wieder flott machte, und so zeigten sich mit Aufhebung besagten Verbotes die Fahrer stolz zu Rosß wieder frisch und munter in der Stadt.

Neben dem „Hildebrand-Wolfsmüller“ erschien nun auch das Reißbarth'sche „FN-Ponny“ aus der belgischen Waffenfabrik in Herstal, sowie dann der „NSU-Bock“, der so hübsch stoßen konnte. Schon bald ein Duzend Motorfahrräder mochten in München gelaufen sein, als im Mai 1903 der Bayerische Automobil-Club eine Guldigungsfahrt zum Prinzen Ludwig Ferdinand nach Schloß Nymphenburg mit Autos veranstaltete, dem sich ein halbes Duzend Motorradfahrer anschlossen. Bei dieser Gelegenheit kamen diese „Geduldeten“ über die Vereinsgründung überein und der gesunde Sportgeist, wie auch die großen Schwierigkeiten und behördlichen Quälereien führten bald die meisten in diesen Kreis. Zur nämlichen Zeit gründeten die schneidigen Stuttgarter, unterstützt von der rührigen württembergischen Industrie, einen Motorradfahrer-Verband, der sich aber von vorneherein gleich das ganze Deutsche Reich als Arbeitsgebiet erwählte. Der Radfahrer-Verein Stuttgart war es, der mit einem kleinen Häuflein von Sportleuten am 24. Mai 1903 die „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ gründete, mit dem Sitz in Stuttgart.

In München kam man überein, für den 27. August eine Gründungs-Versammlung in das Hofbräuhaus einzuberufen, deren Leiter unser erst jüngst verstorbenes, unermüdlich schaffendes Gründungs- und späteres Ehrenmitglied, Herr Verlagsdirektor Gustav Braunbeck war. Das Drängen nach einem Zusammenschluß der Motorradfahrer war stark genug, um alle strittigen Fragen rasch zu klären. Nur die Frage, ob ein bayerischer Motorradfahrer-Verband, oder eine Ortsgruppe München gegründet werden sollte, wurde des längeren besprochen und schließlich



Ing. Wieser auf „Opel-Daracq“ am Aelberg 1906

sowie das Clubabzeichen. Sie brachten leider auch gleich eine Amtsniederlegung, nämlich die des Fahrwartes Herrn Ingenieur Martin; an dessen Stelle die Herren Dieminger und André 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 + Juni 1938
Fahrwarte	Franz Dieminger, Kaufmann André Wieser, Ingenieur
Beisitzer	Hermann Reißbarth, Kaufmann J. Brambach, Ingenieur Dr. Kühles, Rechtsanwalt Albert Osterrieder, Kaufmann.

Die Grenzübertrittsfrage wie die Versicherung drängten so sehr, daß die Anschlußfrage noch vor Jahreschluß zur Entscheidung gebracht werden mußte. In der Vorstands-Sitzung am 16. Dezember 1904 erläuterte der Vorsitzende die ganze vereinspolitische Lage, woraus sich ergab, daß zurzeit nur zwei Möglichkeiten in Frage kämen, wenn man nicht Ortsgruppe der D.M.V. 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 Rothenbahn 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 D.T.C. fiel. So gehörte der Motorradfahrer-Verein München dem D.T.C. an, und zwar der Abteilung für Motorwesen und erhielt einen Aufsichtsratsposten Die Rührigkeit des Fahrwartes, der Tatendrang des Vorstandes und der Sportgeist der Mitglieder ließen bereits im Gründungsjahre eine Reihe Gesellschafts- und Tourenfahrten zur Durchführung bringen, die begreiflicherweise in bescheidenem Rahmen abrollten. Aber sie waren sehr sportlich und doch äußerst gemütlich, weil eben alles recht hübsch beisammen blieb, denn jeder wußte, daß ihn im nächsten Augenblicke eine Panne ereilen könne, zu deren Behebung er die anderen benötigte. Besonders beliebt war aber das Zusammenfahren „am Sonntag“, wo eben die böswillige Landbevölkerung, gestärkt durch Alkohol, dem Einzelfahrer oft schlimm mitspielte. Hierzu kam noch das Scheuen der Pferde und die Hundepilge in ganz erschrecklichem Maße.

So verging das Gründungsjahr und wohlgemut trat die starke Halbhundertschaft in das Jahr 1904 ein.

Die erste Vorstands-Sitzung im Januar 1904 setzte vor allem 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 Tirols, die einen sogenannten politischen Erlaubnisschein zum Befahren dieses Landes for-



Frühjahrs-Clubausfahrt im Jahre 1905

derte, verlangte energisches öffentliches Vorgehen aller betroffenen Clubs. Diese Mitglieder-Versammlung erledigte die Umstellung der Satzungen, bestätigte den Anschluß an den D.T.C., setzte eine Aufnahme-Gebühr von 6 Mark fest, wogegen der Mitglieds-Beitrag von 12 Mark belassen wurde; in beiden Beträgen sind die Leistungen an den D.T.C. enthalten. Die offizielle Clubmütze wurde beschlossen, was den Auftakt gab, in Zukunft bei allen offiziellen Anlässen einheitlich gekleidet, im blauen Sportanzug mit Mütze zu erscheinen. — Aus dem Geschäftsbericht geht hervor, daß der Mitgliederstand zu dieser Zeit 76 betrug. Die Besetzung des Vorstandes blieb wie bisher, nur wechselten die Herren Gustav Braunbeck und Brambach gegenseitig ihre Ämter. Herr Kassier Karl übernahm die Geschäftsstelle des Vereins. Jetzt war die Maschine richtig eingelaufen, was auch die kommenden Monate zeigten.

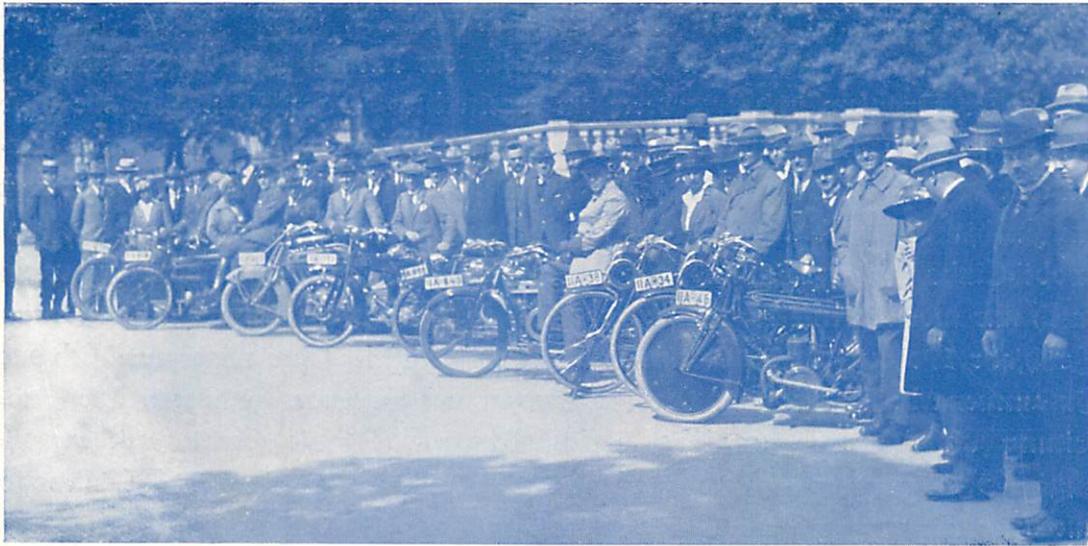
Die vielen Besprechungen der Unterausschüsse und die acht Vorstandes-Sitzungen des Jahres hatten vollauf zu tun, das zu verarbeiten, was die motoristische Entwicklung alles brachte und vor allem, was die ungeheuer temperamentvollen Clubabende, die bereits rühmlichst bekannt gewordenen Freitagabende alles daherbrachten.

So wurde mutig gegen schikanöse Gemeinden vorgegangen, die zu dieser Zeit

noch sehr zurückhaltende Tagespresse veranlaßt, Notizen gegen diese Gemeinden aufzunehmen, um so wieder in der Folge die Behörden zu veranlassen, einzugreifen. So kam z. B. der öffentliche Boykott von Dachau zu Stande. Behördliche Verhandlungen bezüglich der „Leuchtkraft der Lampen“ (20 Meter am Boden), sowie Erleichterungen beim Grenzübertritt und Bahntransport des Motorrades wurden mit Erfolg, allein oder mit anderen Verbänden 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 über Jahre hinausziehen würde, daß die Behörden derartige Übelstände nicht haben rascher beseitigen können.

Sehr viel technisch Neues brachten immer die Freitagabende; die schwierigsten Probleme wurden bewältigt oder ungelöst vertagt. Die unstrittenen Fragen waren wohl die Feststellung der Pole der Ladeleitung, dann das Trockenelement, besonders aber die Riementalaminat, namentlich als der Gummiriemen langsam sich an die Öffentlichkeit getraute. Natürlich ging es heiß um den Linbaumotor her und als dann die Anhängewagen, die Vorsteck- und Beiwagen kamen, war der Durcheinander fertig; mehrmals am Abend ging man vom Clubzimmer im I. Stock hinunter in den kleinen Hof beim Bauerngirgl, um das dort stehende neue Weltwunder zu besichtigen, zu bewundern, oder es nach Strich und Faden herunterzusetzen. Besonders technisch Gebildete getrauten sich auch an das „Zweitaktproblem“ heran.

Mit größtem Interesse wurden natürlich die sportlichen Veranstaltungen der Automobil-Clubs des In- und Auslandes, sowie besonders, wenn auch mit teilweise gemischten Gefühlen, die „Zuverlässigkeitsfahrt für Motorräder im Taunus, im Mai 1904“ veranstaltet von der D.M.V., verfolgt. — Dank der Rührigkeit der Münchner Vorstands-Mitglieder, war eines derselben in die Sportleitung dieser Veranstaltung hineingekommen und konnte hernach in einem Vortrage viel Wertvolles berichten. Auch das Gordon Bennet-Rennen 1904 im Juni im Taunus war ein epochemachendes Ereignis und etwas Vielbesprochenes. Für die Vereinsleitung von großem Interesse, ja von Wichtigkeit, wurde aber bereits in diesem Jahre die Tatsache, daß das Interesse der Mitglieder sich bereits dem kleinen Wagen zuneigte; „Das Volksautomobil“ erschien. — Rasch entschlossen ging der Club an die Propagierung dieses Fahrzeuges heran und nahm auch den



Erste Clubausfahrt nach dem Kriege

kleinen Wagen in sein Arbeitsgebiet auf, während die D.M.V. streng bei ihrem Leisten blieb. Der „Internationale Pokal“ des Motorcycle-Club de France wurde in der Fachpresse genau verfolgt, aber besonderes Leben kam in die Sportgeister hinein, als Ende des Jahres 1904 bekannt wurde, daß der Deutsche und Bayerische Automobil-Club im Sommer 1905 die „Herforder-Fahrt“ durchführen werden. Nun setzte man sich mit B.A.C. ins Benehmen und bald konnte unser Club als Veranstalter des Rennens für Motorräder am Kesselberg und im Forstriederpark, anlässlich der Herforder-Fahrt, genannt werden. Ein eigener Herforder-Ausschuß wurde geschaffen, nämlich die Herren: Osterrieder, Ludwig Bruckmayer, Dr. Neger, Sr. Karl, hiezu bestimmt. Jetzt setzte aber ein wirklich ernstes Arbeiten ein. Nicht nur Mitglieder des Herforder-Ausschusses und des Vorstandes arbeiteten an der Durchführung der Vorarbeiten für dieses erste internationale Motorrad-Rennen in Deutschland mit, nein der ganze eigentliche Stamm der damaligen Mitgliedschaft, voran die immer arbeitsfreudigen Herren Andr. Wieser, Lutter, Müller, Linder, Bahlsen, Anwander, Kreuzer, Haas und Gleichgesinnte. Der Sport-Ausschuß stellte Normen für die Ausschreibung her, legte neue Abnahmebögen, Start- und Ziellisten, sowie Ausrechnungstabellen an, gab Richtlinien für das Training und besonders für die Zeitnahme heraus; die meisten dieser

Neuerungen wurden auf der Landstraße ausprobiert, immer wieder verbessert und immer wieder geübt. Die Zeitnahme für ein Rennen war damals noch ein ungelöstes Problem und erforderte ein regelrechtes Einarbeiten. Für alle diese Arbeiten waren sich die Funktionäre ihrer Sache sicher, trotzdem ein paar Miesmacher das Wort vom „Reinfall am Kesselberg“ prägten. Diese Vorarbeiten im Frühjahr 1905 brachte die führenden Herren des Clubs mit denen des Automobil-Clubs von Deutschland, dem nachmaligen Kaiserlichen, sowie dann, wenn auch nur indirekt, mit der Stuttgarter D.M.V.-Leitung zusammen. Gerade im Frühjahr 1905 wurde die vereinspolitische Lage immer schwieriger, weil sich das Zusammenarbeiten mit dem Touring-Club immer zögernder gestaltete. Die Clubleitung fühlte sich gehemmt, weil jede wirtschaftliche, sowie überhaupt jede großzügige Betätigung unmöglich war und der reinrassige Sport im D.T.C. nicht so zur Geltung kommen konnte, wie es die damaligen Motoristen wünschten.

Da machte Dr. Bruckmayer den maßgebenden Schritt zur D.M.V., indem er mit einigen Getreuen die Stuttgarter besuchte, sie in ihrer Geschäftsstelle aufsuchte, um sich ein Bild über den Stand und die Lage des ganzen Verbandes zu verschaffen. Die beiden Parteien haben sich von Anfang an recht gut verstanden und nachdem dann beim Wein der schwere Unterhaltungstoff immer leichter wurde, schieden endlich die Bayern von den Schwaben mit der Überzeugung, daß man sich verstanden habe und daß man auch in Zukunft sich verstehen würde.

Von jetzt ab ergänzten sich die Pferdekkräfte zweier Maschinen vortrefflich: nämlich die, welche den Aufbau des Sportes tätigte, mit der, welche den vereinspolitischen Ausbau zur Tatsache werden ließ; Schlag auf Schlag erfolgte:

Der Gau Bayern der D.M.V. — Sitz Nürnberg — wurde geteilt in einen Gau Nord- und einen Gau Südbayern, letzterer mit dem Sitz in München; dann trat der Motorradfahrer-Verein München als Ortsgruppe zur D.M.V. über, und gehörte somit dem D.M.V. Gau Südbayern an.

Dr. Bruckmayer fuhr zur 2. Generalversammlung der D.M.V. nach Eisenach, 1. Juni 1905, und übernahm dort die Führung des Verbandes, also der Reichsorganisation, womit die Leitung derselben an den Sitz seiner Ortsgruppe überging. Durchführung der „Internationalen Motorrad-Rennen“ am Kesselberg und im Forstenriederpark durch den Automobil-Club München, der somit Mitveranstalter der „Deutschen Automobil-Woche 1905“ geworden war.



Erster Motorradstart in Daglfing 1923

einen national wie international wichtigen Sport- und Wirtschaftsfaktor nach der bayerischen Hauptstadt gebracht zu haben, trotz der vielfach aufgetauchten Ansicht, daß Reichsorganisationen ihren Sitz in der Reichshauptstadt haben müßten. — Es mag für den oberflächlich Denkenden vielleicht aufgebauscht erscheinen, wenn hier von einem Wirtschaftsfaktor gesprochen wird. Aber mit vollem Recht, denn z. B. nur Limes herausgegriffen: Das industriearme München muß seine Fremdenindustrie hegen und pflegen und gerade hierfür mag es von Belang sein, daß die D.M.V., der heutige A.D.A.C., sowie auch der Touring-Club, ihre Sitze hier haben, was mit dem Automobil-Club von Bayern zusammen, für München schon von Wichtigkeit sein dürfte.

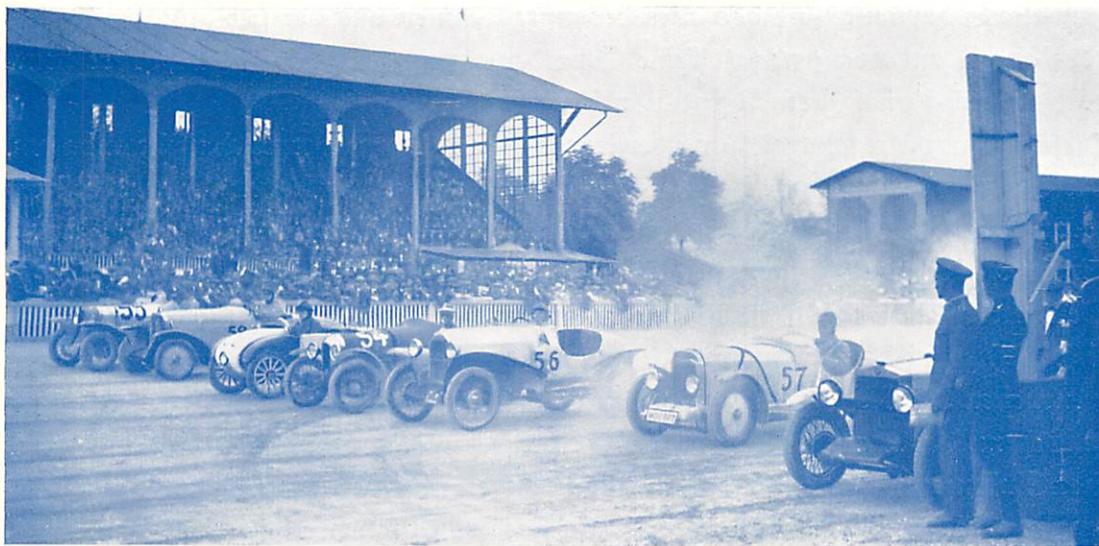
Der rasche Fortschritt der Motortechnik in den ersten fünf Jahren dieses Jahrhunderts erzeugte naturgemäß bei den Clubmitgliedern einen starken Reflex, der seine Wirkung am Freitag-Abend zeigte. Der praktische Gebrauch des Fahrzeuges, einschlägige Vorträge, sowie die Resultate von Konkurrenzen hielt alle gut informiert und so kam es zum Beispiel über den damals aktuellen Punkt „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 sich die Frage nach dem Kriege in ähnlicher

Form wiederholen würde, und ohne zu glauben, daß beide Ihre Existenzberechtigung haben. Die Frage, ob „Ein- oder Mehrzylinder“ das Richtige und für den praktischen Gebrauch das Zweckdienlichere wäre, interessierte die Motorrad- wie Wagenführer; ja selbst die „Rotationsmaschine gegen die Kolbenmaschine“ wurde schon diskutiert. Dann erschien die Übersetzungsnahe, die federnde Vorder- radgabel und die Riemenspannrolle. Das Gleiten mit den Motorrädern lag vielen Fahrern schlimm im Magen und so ist 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-Pneu befestigt wurden, einbürgern. Im Gegensatz hierzu hat der Pneumatik mit eingearbeiteten Eisennieten günstiger abgeschnitten. Für jeden Motoristen war das Fahren bei Nacht eine Qual, weil selten oder nie die Beleuchtung funktionierte; als dann die verbesserte Karbidlampe kam, glaubte man etwas Brauchbares zu haben, bis die raube Praxis, namentlich im Winter den Fahrer von neuem quälte. In diesem Jahre erschienen auch die ersten Geschwindigkeitsmesser, wobei verschiedene glaubten, daß sie bei entsprechender Darnachachtung ihr Konto „Polizeistrafen wegen Schnellfahren“ verringern könnten.

So war durch diese fortlaufend erschienenen Neuheiten immer Unterhaltungsstoff vorhanden, der noch durch die Berliner Automobilausstellung und die damals überall auftauchenden Rennbahnprojekte vermehrt wurde.

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

Ein sehr interessantes Gebiet bildet auch die Rechtsprechung, schon deswegen, weil es auch mit Geld, oder gar Freiheitsstrafen verbunden war. So zogen sich in verschiedenen Fällen die Benzingerüche durch verschiedene Instanzen hindurch bis der Angeklagte vielleicht doch freigesprochen wurde. Bei vielen Gerichten spielte die große Frage: „Ist das Motorrad ein Automobil oder ein Fahrrad“ eine schwierige Rolle; sie wurde auch nicht einheitlich entschieden. Eine recht un-



Erster Wagenstart in Daglfing 1908

erfreuliche Erscheinung war der Gendarm, der die Geschwindigkeit immer geschätzt hatte, wobei dann sein Schätzungsvermögen der Stundengeschwindigkeit oft bedenklich ins Schleudern kam.

Mit Ablauf des Jahres 1905 kann man von einem gewissen Abschluß einer Entwicklungsperiode im Kraftfahrwesen sprechen, denn vereinspolitisch hatte die D. M. V. sowohl, wie die Ortsgruppen ihre Existenzberechtigung bewiesen, — der Sport sich eine feste Grundlage gegeben, die Krafttradindustrie sich weit über das Bedürfnis hinaus ausgedehnt und die Wagenindustrie das Volksautomobil gebracht. Von der Motorradindustrie waren zu dieser Zeit nachstehende Fabrikate auf dem Markt, bezw. bei sportlichen Konkurrenzen beteiligt: NSU, Wanderer, Adler, Opel, dann die Nürnberger: Mars, Viktoria, Triumph, Express, die Kölner: Cito, Fasnit und Allright, die Berliner mit Magnet und Progreß, des weiteren Phänomen, Brennabor, Gouverneur, Apoldina, Panther, Görlitz, Germania und Grizner, Komet, Venus und schließlich das Motor-Tandem Corona. Hierzu kommen dann noch die Oesterreicher Puch, Laurin-Clement und Köslers-Jauernig. Von den kleinen Wagen existierten: Cyklonette, Phänomobil, sowie Maurer-Union, Piccolo, Wenkelmobil, Polymobil, Rex-Simplex sowie Opel-Daracq und die Hamburger Minervette, sowie schließlich das französische Peugeot-Baby.

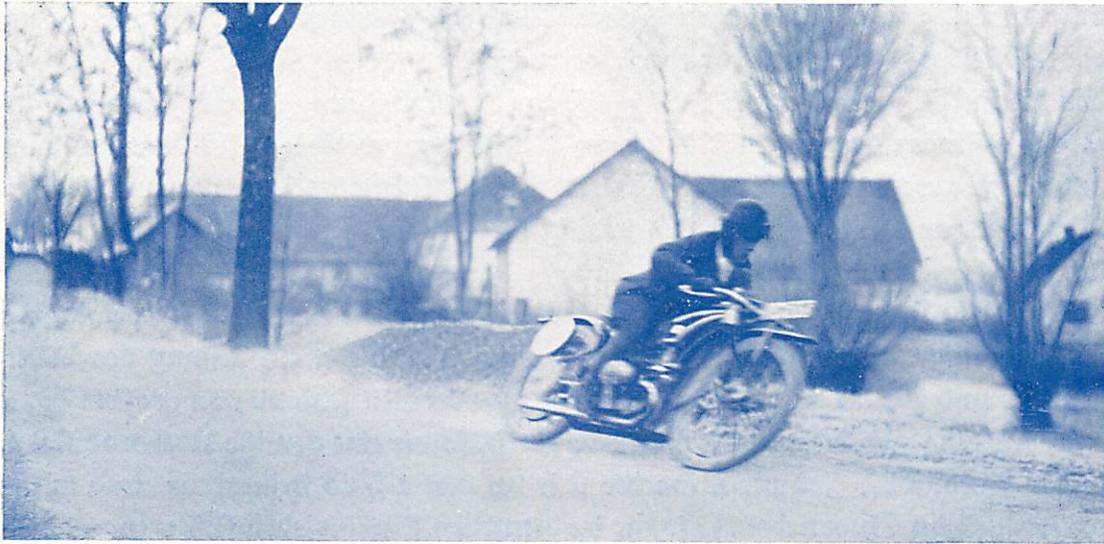
Für alte Sportleute sind das alles bekannte Namen aus der persönlichen Praxis oder aus Konkurrenzen; fast keine Type der genannten Fahrzeuge existiert heute noch, ja selbst viele Firmen sind verschwunden. —

Diese sprunghafte Entwicklung der letzten Jahre konnte natürlich nicht anhalten. Die Clubs und Verbände haben einen unverhältnismäßig hohen Mitgliederstand bekommen, der entsprechend organisiert werden mußte und auch die Darbietungen und Vergünstigungen, die das Einzelmitglied, sowie die Ortsgruppe vom Gesamtverband erhielt, mußte den veränderten Verhältnissen angepaßt werden. Also Festigung der Vereinswirtschaft im kleinen wie im großen, damit bei einem eventuellen Rückschlag Katastrophen vermieden werden. So tauchte auch schon zu Beginn des nächsten Jahres das Gespenst der Automobilsteuer 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, doch eine Grundlage bildete für die endgültige Einfügung des Kraftfahrzeuges in den alten Verkehr, bzw. diesen alten Verkehr endgültig umgestaltete. — Kaum waren aber diese beiden Gesetze einigermaßen in Fleisch und Blut übergegangen, da meldete sich schon das nächste, das Haftpflichtgesetz an.

Gegen die Automobilsteuer und das Haftpflichtgesetz mußten sich alle einschlägigen Verbände mit aller Kraft einsetzen, denn sowohl in den einzelnen Kommissionen, wie im Reichstag, zeigten sich ganz außerordentlich gefährliche Gegner des Motorfahrzeuges. Da hieß es von den Gauen und Ortsgruppen für die D.M.V.-Leitung möglichst Kleinmaterial beschaffen, damit sie sich ein Bild von den jeweiligen Bedürfnissen der verschiedenen Teile des Reiches machen konnte und sie dementsprechend zu vertreten.

Wenn auch diese Gesetze auf die Zunahme der Kraftfahrzeuge in Deutschland etwas hemmend gewirkt hatten, so haben doch gut geleitete Clubs mit ihrem tätigen Mitgliederstamm diese schwierigen Perioden gut überstanden.

In diesem Jahre wurde der deutsche Motorrad-sport wesentlich erweitert durch die Aufnahme der Motorrad-Bahnrennen. In München wurde durch ein Konsortium, in dem auch der Münchner Club vertreten war, im Norden der Stadt, in Milbertshofen eine Zementbahn errichtet mit zweidrittel Kilometer Länge, auf der Radrennen und Steherrennen hinter Schrittmachern, sowie Motorradrennen durchgeführt wurden. Es war damals die schnellste Bahn des Kontinents



Clubmeister 1924 Rudolf Reich — Deutscher Motorradmeister 1925

und heute sind auf ihr aufgestellte Weltrekorde noch nicht überboten, trotzdem die Bahn als solche nicht mehr besteht. —

Der Münchner Club führte im Jahre 1906 zum erstenmale die Veranstaltung „München—Ingolstadt—München“ durch und zwar als reines Straßenrennen; der Sieger für Motorräder, -Räder mit Beiwagen und Wagen galt damals eigentlich schon als Club-Meister. Diese Konkurrenz war die wichtigste interne Veranstaltung, weshalb sie auch in den folgenden Jahren ebenfalls zur Durchführung gebracht wurde und jeweils mit entsprechenden Ehrenpreisen bedacht war. Anlässlich der großen D.M.V.-Veranstaltung, der 3 tägigen Rundfahrt durch Süddeutschland, organisierte diese Ortsgruppe den Start und das Ziel in München.

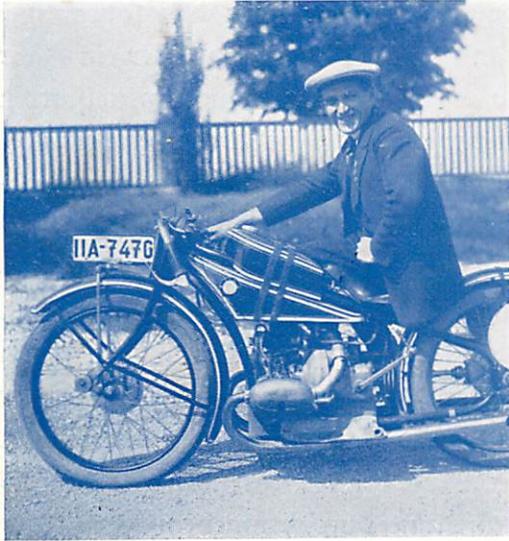
Durch die geographische Lage begünstigt, unternahmen Münchner Mitglieder häufig Touren ins Gebirge und überschritten gerne die österreichische Grenze, wozu ihnen die D.M.V.-Geschäftsstelle in München so manche besondere Erleichterung bieten konnte. Gerade für diese Tourenfahrer war auch das Stationswesen der D.M.V., wie Benzin- und Ölstationen, Reparaturwerkstätten sowie Hotels, von großer Annehmlichkeit.

Der Sport des Jahres brachte neben mehreren Gesellschaftsfahrten mit sport-

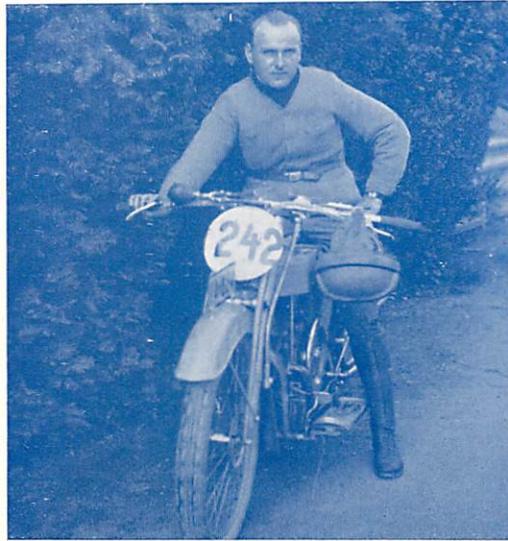
lichen Einlagen, die alljährliche Fahrt München—Ingolstadt—München, sowie das Kesselberg- und Forstenrieder-Parkrennen.

Als die D.M.V. im August 1907 die Frage der Errichtung einer eigenen Benzin-fabrik aufwarf, waren es Münchner Mitglieder, welche dieses Unternehmen unterstützen wollten; auch dem D.M.V.-Aufruf, sich mit Motorrad zum Kaiser-Manöver zur Verfügung zu stellen, folgten mehrere Mitglieder.

Das nächste Jahr 1908, sowie die folgenden, zeigten die deutsche Motorindustrie an der Spitze aller Konkurrenz-Länder, was für die Erschließung des Weltmarktes und für die ganze Automobilisierung von Deutschland von großem Wert war. Aber die allgemeine wirtschaftliche Krise, sowie eine gewisse Überproduktion in der Automobil-Industrie, machte sich bei dieser bald bemerkbar, und in der Folge auch im Sportleben, ja sogar im deutschen Vereinsleben fühlte man diesen Rückschlag. Es war allmählich eine fühlbare Stockung eingetreten, so auch in der Münchner Ortsgruppe, woselbst die bekannten Freitag-Abende darunter zu leiden hatten. Eine weitere Tatsache mußte in diesen Jahren beobachtet werden, nämlich der Zugang zum kleineren und mittleren Wagen. Des weiteren trat bald der geringe Zugang beim Motorrad ebenso zu Tage, wie der empfindliche Abgang; die Lage im ganzen Sport- und Wirtschaftsleben für dieses Fahrzeug wurde geradezu eine verzweifelte. Von den in vorstehender langen Liste aufgeführten Motorrad-Fabriken gab tatsächlich eine nach der anderen die Herstellung wieder auf; nur einige wenige blieben noch, die heute noch bestehen. Für den Münchner Club kam noch dazu, daß die Milbertshofener Rennbahn ihren Betrieb einstellte, sodaß für den Clubsport eine empfindliche Lücke eintrat. Die D.M.V. setzte jährlich einen nicht unbedeutenden Posten „zur Förderung des Motorrades“ ein und die Gaue, wie besonders die kräftigeren Ortsgruppen setzten alle Hebel in Bewegung, um wenigstens das lokale Sportsleben für das Motorrad zu erhalten und wieder aufzufrischen, und um ihren Fahrerstamm einigermaßen zu erhalten. Der Förderung des Motorrades stand auch die Bestimmung entgegen, daß jeder Fahrer, auch mit ins Fahrrad eingebautem Hilfsmotor, sich einer wochenlangen Ausbildung, sowie einer ärztlichen Untersuchung unterziehen mußte, ganz abgesehen von den tagelangen Laufereien zur Erfüllung der behördlichen Formalitäten. Gerade auch in dieser Frage schürte der A.C.M. bei der D.M.V.-Leitung, sodaß



Toni Bauhofer
Deutscher Motorradmeister 1924 (750 ccm)



Josef Mayr
inoff. Deutscher Motorradmeister 1923

diese dann mit begründetem Material von vielen Gauen und Ortsgruppen den Behörden die schädliche Wirkung nachweisen konnte.

In dieser für den Motorradsport schwierigen Zeit kam man auf den Gedanken der Geschicklichkeitsprüfung und der Fuchsjagd. L. Bruckmayer führte diesen Sport zum erstenmal in der Arena der Münchner Ausstellung durch und die Münchner waren es, die mit echtem Sportgeist diese Neuerung zeigten. Wochenlang vorher wurde schon immer auf dem Turnplatz an der Plinganserstraße geübt, um dann diesen Sport im großen Stil dem Publikum in der Ausstellungsarena vorzuführen — und es war ein voller Erfolg. Ein Kapitel für sich bildete der Kampf gegen den Pflasterzoll in Bayern. An diesem Kampfe mußte sich die Münchner Ortsgruppe, genau wie der Gau und selbst die D.M.V. mit allen betroffenen Verbänden zusammen mit aller Energie beteiligen. Aber es half nichts, weil die Gemeinden glaubten, auf diese Einnahme nicht verzichten zu können, aber hauptsächlich wohl aus der gehässigen Überzeugung heraus, der Automobilist kann und muß bezahlen, weshalb auch der Zoll verschiedentlich immer höher wurde. Da sich dann gerade in diesen Jahren der Lastwagen im Wirtschaftsleben, dank seiner Vervollkommnung, bemerkbar machte, wollten die Verfechter dieser mittelalterlichen Einrichtung erst recht nicht mehr darauf verzichten.

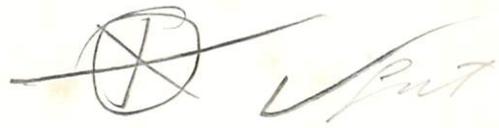
Von den verschiedenen Wagentypen wurde zwar immer noch das sogenannte Volksautomobil gesucht, aber der Käufer fand doch allmählich wieder ein Haar in diesem ganz kleinen Fahrzeuge, weshalb er wieder gerne zum mittelstarken Wagen überging. Von den technischen Neuerungen der Zubehörindustrie war die etwas verbesserte elektrische Beleuchtung und der Vulkanisierapparat zum Reparieren von Schläuchen und Mänteln zu verzeichnen.

Mit größtem Interesse verfolgten in diesen Jahren die Motorsportleute die Entwicklung der Aviatik. Auf den an und für sich wieder lebhafter gewordenen Freitagabenden war man wie immer zweierlei Meinung; die einen, infiziert durch entsprechende Lektüre, prophezeiten den Niedergang des Automobils mit samt der Eisenbahn, während die anderen an dem Glauben festhielten, daß es denen in der Luft wohl auch nicht anders ergehen werde wie den Motorradlern und Automobilisten, nämlich auch eine mühselige Entwicklung durchzumachen. — Seinem fortschrittlichen Wesen entsprechend, unterstützte der Club jede luftsportliche Veranstaltung und konnte die Fühlung mit der neuen Materie um so enger gestalten, als einige seiner Getreuen zur Fliegerei übergingen. So war es der Motorradrennfahrer Wiensciers, der als erster die Münchner Frauentürme umflog, während dann sein Sportkollege Hofmann sich bei der Flugkonkurrenz in der Sächsischen Schweiz seine Lorbeeren holte.

In kräftiger Weiterentwicklung begriffen, trat nun der Münchner Motorfahrer-Club in das Jahr 1911 ein, das wie die beiden folgenden einen außerordentlichen Aufschwung brachte.

Der Motor zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft entwickelte sich zusehends, die Industrie und der Handel waren wieder voll im Schwung und der Sport ging seine gerade Entwicklungslinie weiter.

Um der großen Zahl der Wagenfahrer und der wichtigen Rolle des Automobils überhaupt gerecht zu werden, änderte die „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ ihren Namen in „Allgemeiner Deutscher Automobil-Club“ um. Da der A. D. A. C. auch sein Arbeitsprogramm erweiterte, mußte auch dasjenige des Münchner Clubs umgestellt werden, wobei man ebenfalls den veränderten Verhältnissen Rechnung tragend, den „Motorfahrer-Verein München“ in den „Automobil-Club München e. V. Ortsgruppe des A. D. A. C.“ umtaufte. Er nahm u. a. auch den Motorbootsport auf, indem er am Chiemsee sich niederließ und so den Wassersport des



Franz Bieber
Deutscher Motorradmeister 1924 (500 ccm)



Ernst Zenne
Deutscher Motorradmeister 1926 u. 1927



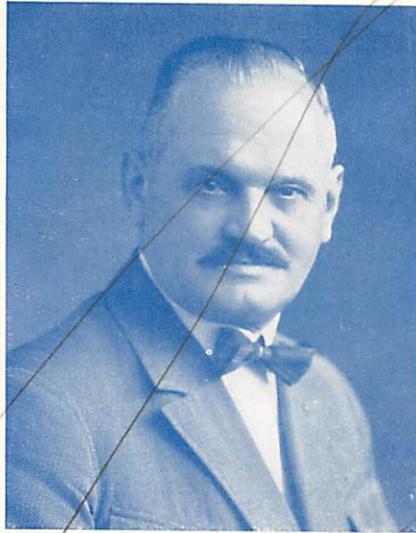
A. D. A. C. aktiv und passiv unterstützte und half so das vom A. D. A. C. herausgebrachte „Tausend Mark-Motorboot“ fördern.

Bei dem Fluge „Rund um München“ war der A. C. M. der Organisator der Strecke, ebenso wie er bei den vielen sportlichen und gesellschaftlichen Anlässen des A. D. A. C. wie des Gaues Südbayern die ganze Sache in die Hand nahm, oder wenigstens mitarbeitete, weil er eben für jede Tätigkeit geschulte und selbständig arbeitende Funktionäre und Sportleute hatte.

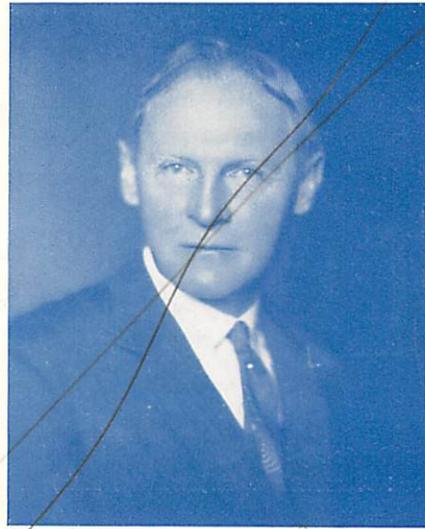
In den verschiedenen sportlichen Veranstaltungen finden sich der Echatsbacherberg, der Hirschberg und Monnertshausen Berg, dann die Lohoser Flachrennstrecke, sowie Non-Stoppfahrten in den Bayerischen Wald.

Im Jahre 1913 führte der A. C. M. zum großen Teile das Programm für das 10 jährige Jubiläum des A. D. A. C. in München durch. Dasselbe bestand damals aus einer Geschicklichkeits-Prüfung der A. D. A. C. Wagenfahrt 1913 mit dem Ziel in München, dann einer Ballon-Verfolgung, sowie sage und schreibe einer Automobil-Ausstellung in der großen Halle I der Münchner Ausstellung.

Also stand der A. C. M. immer mitten in der Entwicklung des Gesamtclub, immer voran stürmend, konnte er mit dem A. D. A. C. zusammen 1913 sein 10 jähriges Stiftungsfest feiern.



Architekt L. Bruckmayer



Fabrikant L. Weißbarth

Die Gründungsmitglieder



Uhrmachermeister L. Rothenanger



Direktor Karl Linder

gut

X



Die
A. C. M.
Vorstandschaf
von 1928

*



Fritz Nöbel



Rudolf Reich



Karl Selmaier



Walter Simon



Rudi Linder



Fritz Roth



Alfred Schwab



Eugen Kupflin

alle

nicht berameters

So arbeiteten Führer und Mitgliederstamm zusammen, getreu den Richtlinien des A.D.A.C. folgend, bis dann das nächste Jahr die Weltkatastrophe brachte. Der Schmerz über den Verlust unserer Kameraden wolle hier beim Lesen dieser Zeilen durch eine stille Verneigung im Geiste vor der Gedenktafel für die Gefallenen des Gaues Südbayern, welche am höchsten Punkte der Kesselbergstraße angebracht ist, bezeugt werden.

Nach Ablauf der revolutionären Zeiten, die München ja besonders durchzukosten hatte, wurden die Mitglieder wieder zusammengerufen; manche fehlten zwar, aber rasch wurden die Lücken wieder geschlossen und der Parole des A.D.A.C. folgend: „Mit allen verfügbaren Kräften an den Sport!“ wurde nun an die Arbeit gegangen.

Eine richtig empfindende Hauptversammlung des A.C.M. berief Franz Bieber auf den Posten des Clubsportleiters, um einen selbständigen, reinrassigen Clubsport aufzuziehen. Der Aufbau im Sport erforderte vor allem auch eine Vergleichsmöglichkeit und deshalb ging man an die Festsetzung zweier alljährlich wiederkehrenden Veranstaltungen, nämlich der „Fahrt durch Bayerns Berge“ und der Austragung der „Clubmeisterschaft“ zwischen Moosburg und Landshut. In den Jahren 1925/26 waltete Felix Schellenberger als Clubsportleiter, der den systematisch aufgestellten Arbeitsplan mit Verständnis und Energie weiter durchführte.

Für das Jahr 1927/28 berief man einen erfahrenen Sportsmann und zugleich Sachmann an die Spitze des Clubsportes. Von welchem Erfolg die sportliche Tätigkeit des A.C.M. nach dem Kriege war und ist, beweist die Tatsache, daß seit 1922 bereits wieder ein Fahrerstamm für Motorräder und Wagen vorhanden ist, der für beide Arten je ein Duzend Kanonen aufweist.

Die „Deutsche Meisterschaft“ erkämpften sich nachstehende A.C.M.-Mitglieder:

1924	Toni Bauhofer	auf	Megola	750	ccm	Klasse
1924	Franz Bieber	„	B.M.W.	500	„	„
1925	Rudolf Reich	„	„	500	„	„
1926	Ernst Henne	„	„	500	„	„
1927	Ernst Henne	„	„	750	„	„

Um sich einen ungefähren Begriff zu machen von den im Jahre 1927 erkämpften Erfolgen, sollen nachstehende Kanonen, mit zusammen 69 ersten und 29 zweiten

Preisen, genannt sein: Bussinger Eugen, Bauhofer Toni, Stelzer Josef, Henne Ernst, Gall Karl, Drax Alois, Imholz Karl, Paster Alfred, Annast August, Sporer Albert, Theobald Richard, Högl Georg, Pappenberger Ludwig, Bieber Franz jun., Holzte Karl, Zink Albert, Rupprecht Hans, Karl v. Guillaume, Sappel Max, Odendahl Jakob, Nobel Fritz, Reich Rudolf, Czermak Hans.

Im Jahre 1923 führte man die Motorradrennen auf der Trabrennbahn in Daglfing ein; welcher großen Erfolg der A.C.M. mit diesen Veranstaltungen erzielt hat, beweisen die Menschenmassen, welche jeweils zu diesen Rennen pilgern. Nicht genug, schließlich brachte man jetzt im August auch noch Automobilrennen mit großem Erfolge zur Durchführung.

Aber nicht nur führende Sportgrößen und Organisatoren hat der A.C.M. hervorgebracht, sondern auch andere maßgebende Männer. So sind aus ihm hervorgegangen, bzw. gehören ihm in aktiver Mitarbeit an, die Konstrukteure: Direktor Fritz von den B.M.W. Werken, Ing. M. Stolle und Ing. Cockerell; des Weiteren die Sportschriftsteller Richard Brauneck, J.M. Jurinek und Schmuck, sowie schließlich der jetzige A.D.A.C.-Präsident Landesbaurat Fritz und der Generalsekretär Weighardt des A.D.A.C.

Hier sei auch der aktiven Mitarbeit der Bayerischen Motorenwerke und der Otto-Werke gedacht, deren Tätigkeit so befruchtend auf die Clubentwicklung gewirkt hat.

Betrachtet man nun die Entwicklung des A.C.M., sowie seine ganze Tätigkeit während der letzten 25 Jahre, so ergibt sich, daß die Politik des Clubs von Anfang an bis heute die richtige, ja, eine sehr geschickte war. Von der Gründungsversammlung im August 1903 bis Ende 1925 hatte Präsident Dr. Bruckmayer den A.C.M. geführt und hochgebracht, hat den zusammengebrochenen Club nach dem Kriege von neuem aufgebaut und zum zweiten Male zu vorbildlicher Höhe gebracht. Nach ihm leitete das bewährte Gründungsmitglied Direktor K. Lindner 2 Jahre lang denselben, bis Ende 1926 Direktor Jak. Odendahl die Führung übernahm, um ihn zielbewußt weiteren Zielen entgegen zu führen.

Verfaßt von Architekt L. Bruckmayer, München.

Carl Gerber München