



Suchergebnisse: Fahrende

1276 – Das Augsburger Stadtrecht und die Prostitution

Augsburg * Das Augsburger Stadtrecht unterstellt die „varnden freulin“ der Rechtsaufsicht des Henkers. Dieser Schritt bedeutet einerseits, dass sich die Reichsstadt Augsburg mit der ständigen Anwesenheit der Prostituierten abgefunden hat und andererseits sind die Augsburger Dirnen - welch ein Fortschritt - nicht mehr rechtlos, sondern einem Sonderrecht unterworfen und können sich bei Willkürscheidungen des Henkers an den Vogt als Schiedsinstanz wenden.

1279 – Umherziehende Lustdirnen in Landshut

Landshut * Die umherziehenden Lustdirnen, die später oft noch als Fahrende Fräulein bezeichnet werden, werden in Landshut der Gruppe der Fahrenden zugeschlagen. Sie sind zwar geduldet, aber dennoch missachtet, weshalb sich ihre Häuser am äußeren Stadtrand befinden.

Mai 1600 – Die Familie des Klostermüllers wird der Hexerei bezichtigt

München-Graggenau * Unter der Tortur bezichtigen die Pämbs auch die Familie des Klostermüllers aus dem niederbaierischen Tettenwang der Hexerei. Der Klostermüller, seine Frau Anna und beider Tochter Agnes, später auch Ursula genannt, sowie weitere Bekannte der Pämbs werden umgehend verhaftet, nach München gebracht und dort so lange gefoltert, bis auch sie grauenhafte, hexerische Untaten gestehen. Dabei hatte der Klostermüller von Tettenwang den Pämbs lediglich geholfen und den fahrenden Bettlern Unterkunft und Essen gewährt.

1641 – Ermittlungen wegen des Auftauchens von Werwölfen

Straubing * Im Rentamt Straubing gibt es Ermittlungen wegen des Auftauchens von Werwölfen im Baierischen Wald. Dort hat sich in der Zeit des Krieges „allerhandt zauberische abergläubische Khünstten und sonderlich zwar das Paizen (wodurch Vich und Leithen an Leib und Leben khan Schaden zuegefüegt werden) so starkh eingerissen und überhandt genommen, das der gemeine ainfeltige Burger und Baurmann in die Gedankhen gleichsamb gerathen, er sich beregter



abergläubischer Khünsten ohne Sindt und befahrende Bestrafung gebrauchen und bedienen könne“. Um die Verdächtigten verhaften zu können, wird ein eigenes Gefängnis erbaut.

22. Oktober 1876 – Das neue Verkehrsmittel wird positiv angenommen

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

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

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



Fahrschnelligkeit ist die eines in scharfen Trabe fahrenden Fuhrwerkes.“

18. April 1919 – Flugblätter gegen die Regierung Hoffmann

München * Die Kasernenräte werfen aus fahrenden Autos gegen die Regierung Hoffmann gerichtete Flugblätter ab.

1931 – Ludwig Weinberger jun. tritt in das väterliche Karosserie-Unternehmen ein

München-Au * Ludwig Weinberger junior, der zuvor sein Studium am Technikum in Köthen abgeschlossen hat, tritt in das väterliche Karosserie-Unternehmen in der Au ein. Fast gleichzeitig übernimmt Weinberger eine BMW-Vertretung. Seit dieser Zeit werden fast nur noch BMW-Fahrgestelle mit Aufbauten – häufig offene Zweisitzer – versehen. Bis zum Zweiten Weltkrieg entstehen etwa 300 Karosserien. Dr. Joseph Fuchs, der rennfahrende Chirurg aus Nürnberg, lässt sich von Ludwig Weinberger jun. einen Bugatti Typ 50 mit 4,9-Liter-Maschine karossieren. Die schwarze Lackierung und die postgelb abgefassten Tür- und Seitenbänder lassen das ohnehin niedrige Zweitüren-Cabriolet noch gestreckter erscheinen. Die Gestaltung dieses Autos weist schon eine große Ähnlichkeit mit dem Bugatti Royale auf.
