



Suchergebnisse: Fahrrad

1805 – Josef von Baader erfindet eine Wassertretmaschine

Schloss Nymphenburg * Der Oberstbergrat Josef von Baader erfindet eine Wassertretmaschine, mit der er über die Nymphenburger Parkseen „radeln“ kann. Diese „Spielerei“, wie er seine Erfindung selbst nennt, bringt ihn auf die Idee, ein ähnliches Fahrzeug auch für die Straße zu bauen. Ganz aus Holz bastelt er dieses anno 1805 zusammen und unternimmt damit mehrere Versuchsfahrten zwischen München und Nymphenburg. Baader gilt seither als der erste Mensch, der „sich mit Hilfe von zwei Rädern fortbewegen konnte“.

1867 – Der erste Münchner Fahrrad-Besitzer

München * Als erster Münchner kauft sich der Maschinenmechaniker Conrad Gautsch ein - damals Velociped genanntes - Fahrrad.

1867 – Der erste Münchner Fahrrad-Besitzer

München * Als erster Münchner kauft sich der Maschinenmechaniker Conrad Gautsch ein - damals Velociped genanntes - Fahrrad.

25. Mai 1869 – Conrad Gautsch gründet den Münchner Veloziped-Club

München * Der Maschinentechniker Conrad Gautsch gründet den Münchner Veloziped-Club als einen der ersten Fahrradclubs der Welt.

1883 – Die Münchner Fahrrad-Vereine bieten Attraktionen

München * In München kämpfen neben dem Münchner-Velociped-Club noch zwei weitere Fahrradvereine um die Gunst des Publikums: der Münchner Bicycle Club und Bavaria. Sie brauchen jetzt selbstverständlich auch eine Bahn und so wird am Heumarkt an der Kapuzinerstraße eine 400 Meter lange Strecke eröffnet, die sich allerdings als unzweckmäßig erweist. Daher entsteht kurze Zeit später auf der Theresienwiese eine neue Bahn - mit einem



eingebauten Hügel als Hindernis -, die auf dem Oktoberfest mit den Wiesenrennen eine zusätzliche Attraktion bietet.

1883 – Das Fahrrad ist ein Luxusartikel

München * Das Fahrrad ist ein Luxusartikel. Es kostet um die fünfhundert Mark. Das „Rad fahren“ ist ein Modesport und ein Privileg wohlhabender bürgerlicher Kreise, „die darin ein Mittel sahen, sich gegen die 'niederen Schichten' des Volkes abzusetzen“. Durch steigende Produktionszahlen und Rationalisierung in der Herstellungstechnik sinken die Preise und das Fahrrad wurde zum Gebrauchsgegenstand. Obwohl „die Arbeiterschaft im Allgemeinen (...) eine ausgesprochene Abneigung diesem neuen Verkehrsmittel gegenüber an den Tag legte - sie betrachtete das Radfahren als einen Sport für Bourgeoisjünglinge“ - wird das Fahrrad für sie nun zum Gebrauchsgegenstand, mit dem sie den täglichen Arbeitsweg wesentlich schneller bewältigen können.

1884 – „Propaganda- und Reklamefahrten

München * In der Münchner Presse erscheint die nachstehende Nachricht: „Dem die Maximilianstraße in München entlang prominierenden Publico bot sich gestern, Sonntag mittag um 12 Uhr, ein ebenso viel Entrüstung als Ärgernis erregendes Bild dar. Auf einem doppelsitzigen Veloziped bewegte sich ein Pärchen in rascher Fahrt durch die Straßen. Das Pärchen bestand aus einem Mannsbilde und einer - Donna, letztere in einem geblühten leinenen Rock, durch den die stampfenden, das Vehikel in Bewegung setzenden Beine sich jedem, so er darauf erpicht war, leicht präsentierten. Ohne Scham, stolz wie eine Amazone, ließ die holde Donna sich männiglich mustern, ihre Fahrt ungeniert fortsetzend. Wir fragen nun: Ist dies die neueste Art von Velozipedsport? Darf auf solche Art dem öffentlichen Sittlichkeitsgefühl ungestraft ein Faustschlag ins Gesicht versetzt werden? Endlich: Wo bleibt die Polizei, die hier ein erfolgreiches Feld für ihre Tätigkeit finden dürfte?“ Die beschriebene Dame ist die Ehefrau von Josef Stanigel, des Inhabers der Ersten Münchner Velozipedfabrik, in der ab dem Jahr 1883 Fahrräder gekauft werden konnten. Gemeinsam mit seiner Frau unternimmt Josef Stanigel Propaganda- und Reklamefahrten durch München und zu den umliegenden Bierkellern. Er trägt dabei einen karierten Anzug, sie eine Pumphose und eine Jacke mit weiten Ärmeln. „Ja schamts eich denn net, so Maschkera z'gehn?“, werden die Radler beschimpft. Für die „damische Radlerin“ gibt es noch stärkere Sprüche: „A so a ausgschaamte Person, de soll doch bei de Kinder dahoam bleibn! Vom Radl sollt ma's obehau'n!“



1887 – Gründung der Zeitschrift Radfahr-Humor und Radfahr-Chronik

München * Der aus München stammende Kaufmann Heinrich Hildebrand ist in der Zweiradbranche tätig und gründet die sehr erfolgreiche Zeitschrift Radfahr-Humor und Radfahr-Chronik. Als Chefredakteur kann er ein beachtliches Vermögen anhäufen, das er zum größten Teil für seinen Traum eines Motor-Zweirades reinvestiert.

1889 – Ein Zweirad mit Dampfmotor wird entwickelt

München * Die Brüder Heinrich und Wilhelm Hildebrand beginnen mit der Konstruktion eines Zweirades mit Dampfmotor, nachdem Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach mit ihrem kleinen und schnell laufenden Benzinmotor in der 1880er-Jahren die Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Velocipedes zum Motorzweirad geschaffen hatten. Zur Verwirklichung ihres Dampf-Krafttrades wenden sich die Brüder Hildebrand an zahlreiche Fahrrad- und Motorfirmen, die ihr Projekt - eine Dampfmaschine mit Kessel, Wasser- und Kohlevorrat - allerdings immer wieder ablehnen. Wilhelm steigt schließlich aus Frust aus dem Projekt aus, doch Heinrich Hildebrand kann den Ingenieur Alois Wolfmüller gewinnen und mit ihm Zweiräder mit einem wassergekühlten Zweizylinder- Viertaktmotor ausstatten. Das ist der Durchbruch.

3. August 1893 – Fahrradkarten werden ausgegeben

München * Fahrradkarten werden ausgegeben. Radfahrer müssen am Lenker ein Nummernschild anbringen. Kinder unter dreizehn Jahren dürfen überhaupt nicht radeln, Jugendliche zwischen dreizehn und achtzehn Jahren sowie Frauen dürfen nur dann den Radschein erwerben, wenn der Vater, der Vormund oder der Ehemann bei der Polizei seine schriftliche Einverständniserklärung abgegeben hat. Im Nebenraum eines Wirtshauses können sie dann den Betrieb des Fahrzeugs erlernen und sich anschließend einer Prüfung unterziehen.

1894 – Der „Velociped-Club-Wild-West“

München * Die Indianer- und Cowboy-Romantik geht eine Verbindung mit dem neu aufgekommenen Radsport ein. Der Fahrradpionier Heinrich Zierle gründet in einem Wirtshaus an der Landsberger Straße den „Velociped-Club-Wild-West“. Die Fahrräder dienen den in Cowboy- und Indianerkostümen gekleideten Hobby-Westmännern als Mustang-Ersatz. Über das Parkett ihrer Minirennbahn jagen die Radfahrer lassoschwingend und peitschenknallend im Kreis. Das



benutzte Holzrondell ist nicht viel größer als der Fischbrunnen am Marienplatz.

März 1894 – Die Motor-Fahrrad-Fabrik Hildebrand & Wolfmüller wird gegründet

München-Isarvorstadt * Die Motor-Fahrrad-Fabrik Hildebrand & Wolfmüller wird gegründet. In der Colosseumstraße 1 in München richten sie ihre erste Werkstätte ein.

5. Juni 1894 – Das erste in Serie gefertigte Motorrad der Welt

München * Sowohl die Hochräder als auch die später entwickelten Niedrigräder üben eine ungeheuer Faszination auf die Zuschauer und an der Technik interessierten Besucher der Rennbahn am Schyrenplatz aus. Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis die Idee eines Fahrrades mit Motorantrieb geboren und in die Tat umgesetzt werden wird. Und auch diese Premiere können die Münchner in Untergiesing bestaunen, als hier das erste in Serie gefertigte Motorrad der Welt vorgestellt wird.

1895 – Amazonen-Wettrennen zwischen Pferd und Fahrrad

München-Untergiesing * Nicht nur die Männer liefern sich die ungleichen Wettrennen zwischen Pferd und Fahrrad. Es kommt auch zu einem Wettkampf zwischen einer amerikanischen Präriereiterin und einer Münchner Radfahlerin. „Daß Damen sich auch an den öffentlichen Wettfahrten betheiligen, ist [...] das Eigenartigste auf diesem Gebiete des Sports. [...] Dieser Wettkampf fand kürzlich zu München auf dem „Neuen Sportplatze“ zwischen der amerikanischen Prairiereiterin Miß Nelly und der Münchener Radfahlerin Fräulein Amanda Löschke statt. Das Publikum hatte sich zu dieser noch nie dagewesenen Schaustellung überaus zahlreich eingefunden und verfolgte mit lebhaftester Spannung den Verlauf dieses Wettkampfes, aus dem die Reiterin als Siegerin hervorging.“

17. September 1910 – Das Oktoberfest wird 100 Jahre alt

München-Theresienwiese * Das 100. Jubiläums-Oktoberfest wird eröffnet. Gleichzeitig findet das Zentral-Landwirtschaftsfest statt. Organisiert wird die Festlichkeit ausschließlich vom Magistrat der königlichen Haupt- und Residenzstadt. Zehn Bierhallen bilden das Wahrzeichen des Oktoberfestes. Auf dem Oktoberfest gibt es die Nummer „La Course á la Mort“ zu bewundern.



Todesmutige Fahrradfahrer radeln in einer Stahlkonstruktion direkt über den Mäulern von hungrigen und gefährlichen Löwen. Carl Gabriels Teufelsrad dreht sich erstmals auf der Wiesen. Die Feierlichkeiten auf der Jubiläums-Wiesn dauern bis zum 2. Oktober.

2. Mai 1919 – Die Schmederer-Villa in der Hand von Rotarmisten

München-Au * Rotarmisten haben die Schmederer-Villa besetzt, da man von ihr aus den Eisenbahngraben und den Nockherberg kontrollieren kann. Es kommt zu Plünderungen und „dabei wurde zunächst der Hofhund, ein etwa 7-jähriger gelbbrauner Schäferhund, Wert 300 Mark, erschossen, weil dieser Hund angeblich sehr scharf und daher den beabsichtigten Plünderungen hinderlich war.“ Und weil die Plünderer offenbar keine Lebensmittel finden konnten, nehmen sie außer ein paar Kleinigkeiten vorwiegend Wäsche, ein Fahrrad, einen Herrenhut, drei Ölgemälde und den toten Hund mit.

16. Juli 2018 – Die Aufbauarbeiten für das 185. Oktoberfest beginnen

München-Theresienwiese * Die Aufbauarbeiten für das 185. Oktoberfest beginnen. Da das Betreten der Baustelle in dieser Zeit aus Sicherheitsgründen verboten ist, müssen lange Umwege in Kauf genommen werden. Nur das Schützenzelt ist von dieser Regel ausgenommen, da es an dem geplanten Fahrradweg steht, auf dem die Radler während des Aufbaus der anderen Festzelte und der Fahrgeschäfte die Wiesen queren können.

5. Dezember 2023 – Ein neues Graffiti in der Äußeren Ludwigsbrücke

München * Das neue Wandbild in der Fußgänger- und Fahrrad-Unterführung in der Äußeren Brücke wird eingeweiht. Drei Streetart-Künstler, die sich „Munich Cycle Crew“ nennen, haben die Unterführung gestaltet: die Münchner Illustratorin und Tätowiererin Miriam Frank, Maler, Illustrator und Trickfilmzeichner Flin und Münchens bekanntester Streetart-Künstler Loomit. Das größte Problem beim Besprühen und Bemalen der Wände sind die Radfahrer, weshalb die Künstler teilweise nur nachts im Tunnel arbeiteten oder am Tag sehr laut Musik hörten, damit die Leute die Kunstakteure schon vorher bemerken. Die Idee zur Unterfahrt-Dekoration kommt von Loomit, der bereits 2006 zusammen mit Shine und den brasilianischen Streetart-Stars Os Gêmeos den Tunnel ausgeschmückt hatte.