Der Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 58 • 2/2014

# Der Knochenschüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder 58

Räder aus dem Elsass

Erfinder des Bowdenzugs

Bremsenpatente

Entrosten und Schwärzen

# In dieser Ausgabe:

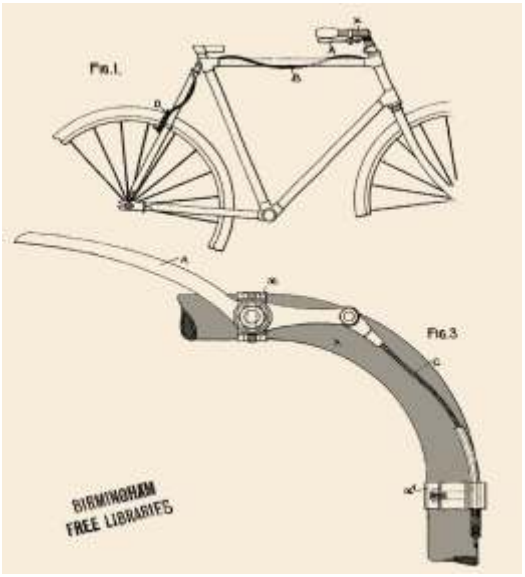
*Steuerkopfschild Blondin*
*Foto: J. Konold*

**Fahrräder aus dem Elsass gab es in einer überraschenden Vielfalt.**

Wo er geht und steht, denkt Jan Konold an Fahrräder, und das nicht nur aus beruflichen Gründen. So ist nicht verwunderlich, dass er mal die Region, wo er zuhause ist, gründlich auf seine Fahrradvergangenheit abklopfte.

**Seit über 120 Jahren hat das Thema „Bremsen“ so manchen Erfinder beschäftigt.**

Durchgesetzt hat sich die mittels Bowdenzug betätigte Felgenbremse, deren Herkunft Nick Clayton in seinem Beitrag beleuchtet. Dass bei der Suche nach dem „vollkommenen“ Bremsensystem auch zahlreiche Irrwege beschritten wurden, verdeutlicht die anschließende Revue der Bremsenpatente von Gerd Böttcher.




*Die erste Bowden-Seilzugbremse als Patentzeichnung 1897 (UK Patent 14 402, erteilt Mai 1898)*

*Foto: M. Mertins*

**Kein historisches Rad ist gänzlich frei von ungeliebtem Rost.**

Eisenoxyd, besser bekannt unter der Bezeichnung Rost, beeinträchtigt die gesamte Optik des Rades besonders. Wie man dieser unschönen Erscheinung zu Leibe rücken kann, schildert Michael Mertins in einem kleinen Werkstattbericht.

# Liebe Leserinnen und Leser,

steht Ihr auch so auf positive Überraschungen, wenn sie mit Eurem (unserem) Hobby rund um das historische Rad zusammenhängen? Bestimmt! Mir widerfuhren solche Momente bei meinem Aufenthalt im Saarland anlässlich der Velocipediade in Saarbrücken. Einquartiert in einem ländlichen Vorort der Landeshauptstadt kam ich mit meinem freundlichen Gastgeber ins Gespräch. Geboren sei er in Bremen, genauer gesagt in Bremen-Blumenthal, erzählte mir der ältere Herr. „Das gibt's doch gar nicht", erwiderte ich, „ich auch, was für ein Zufall!" Das Gespräch mit meinem Vermieter setzte sich fort. In Bielefeld habe er auch einmal gearbeitet, damals 1952, für ein gutes Jahr – Fahrräder montiert im Ortsteil Quelle. Ich konnte es kaum fassen. „Etwa bei Erich Schulz?" entfuhr es mir. Ja genau, in dessen Fabrik habe er Sekurit-Räder zusammengeschraubt. „Woher kennen Sie denn diese alte Firma?" Nachdem ich ihm erklärt hatte, dass ich hobbymäßig fast jede Fahrradfabrik in Bielefeld kenne, lag das Staunen auf seiner Seite, aber er berichtete gefasst weiter. Als gelernter Kupferschmied habe es für ihn in Bremen keine Arbeit gegeben. So habe es ihn nach Bielefeld verschlagen, wo er tatsächlich in der Fahrradbranche eine Anstellung fand. Meine nächste Frage richtete sich natürlich gleich nach dem Sekurit-Weltrekordrad von José Meiffret. Der aufmerksame KS-Leser erinnert sich an meinen Bericht zum Fall Meiffret im KS 45. Welchen Verlauf das weitere Gespräch nahm, könnt Ihr auf der Seite 26 nachlesen.

Was für eine Überraschung im tiefsten Saarland jemanden zu treffen, der mir zur vergangenen Bielefelder Fahrradindustrie noch ein paar Details schildern konnte, die mir nicht geläufig waren. Überraschungen für Euch hält aber auch dieses Heft bereit: Wer hätte gedacht, dass das Elsass eine so verzweigte Fahrradbranche hatte? Wer ahnte, dass der Bowdenzug gar nicht von Frank Bowden erfunden wurde? Wer wüsste von einem Entrostungsbad, in dem sich der von uns so

*Garantiert kein Teil eines ANKER-Rades!*
*Foto: G. Mertins*

gehasste Rost quasi in Wasser auflöst? Wer bitte hätte vermutet, dass der Erfinder des Campingzeltes „Radlertraum" an der Entwicklung der berühmten Robot-Kamera beteiligt war? Mit welcher Neuerscheinung des Buchmarkts möchtet Ihr Euch selbst zu Weihnachten überraschen? Die Auswahl wird nicht leicht sein, das verspreche ich Euch schon jetzt.

Also, lasst Euch vom Inhalt dieses Heftes überraschen und werdet nicht müde, selber zu forschen und zu suchen. So werdet Ihr auch dieses oder jenes Verblüffende zu Tage fördern, was Euch in Hochstimmung versetzen kann. Gerade das richtige Gegenmittel für die bevorstehende dunkle, kalte Jahreszeit.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Michael

PS. Eine hübsche Überraschung war auch die Urlaubskarte aus Frankreich, siehe S. 20!

**Inhalt:**


**Editorial** 3

**Fachartikel**

- Jan Konold: Fahrradmarken und Fahrradhersteller im Elsass 4
- Nick Clayton: Wer erfand den Bowdenzug? 12
- Gerd Böttcher: Bremsenpatente oder patente Bremsen? (Teil 1) 15
- Michael Mertins: Entrosten und Schwärzen von Metalloberflächen 17

**Post aus . . .**

- England und Amerika, Hamburg sowie Frankreich 19

**Literatur**

- Neue Bücher 21

**Autorenforum**

- Sven Schepp: Neues vom Radlertraum 24
- Michael Mertins: Das waren doch ganz andere Zeiten... 26

**Historisches Dokument**

- Bastert-Werke Bielefeld-Heepen – Postkartenserie 27

**Veranstaltungen**

- Wintertreffen Erfurt 2014 und 2015 28
- Velocipediade trifft Velo Nostalgie 29

**Ausfahrten**

- Lampls Nostalgiefahrt und 14. Hornberger Schießen 30

**Mein Rad** 32

**Die Feder** 33

**Vereinsnachrichten** 33

**Termine / Kleinanzeigen** 34

**Impressum** 34


*Titelbild: Werbeplakat des französischen Unternehmens Hufschmitt & Co. für die Marke HUCO*

*Sammlg. J. Konold*

# Fahrradmarken und Fahrradhersteller im Elsass – ein historischer Abriss

von Jan Konold, Molsheim (F)

**Unser Autor arbeitet beruflich als Radverkehrsplaner in der Nähe von Straßburg und hat in der Vergangenheit schon mehrere Beiträge im KS veröffentlicht. Der Schwerpunkt seiner Artikel lag dabei auf französischen Fahrrädern. Da Jan Konold schon seit 20 Jahren im Elsass zu Hause ist, hat er in diesem Heft einmal die Geschichte der Fahrradhersteller aus seiner Region beleuchtet.**

## Lokaler Rückblick in die Urgeschichte des Fahrrads

Die 1817 vom Baron Karl von Drais im benachbarten Baden erfundene Laufmaschine war mit Sicherheit auch ziemlich schnell im Elsass bekannt. So wurden die Straßburger über die im August 1817 von Drais unternommene Fahrt von Karlsruhe nach Kehl (6 km von Straßburg entfernt) in der Presse informiert. /1/ Für die Bekanntheit der Draisine spricht auch, dass sich in einer Straßburger Sammlung zwei mutmaßlich originale Laufmaschinen befinden, welche aus einem lokalen Fundus stammen. Danach hörte man jahrzehntelang nur sehr wenig von der *„draisienne“*, wie dieses Fahrzeug in Frankreich genannt wurde.

*Draisine aus einer Straßburger Sammlung*

In den 1860er Jahren wurde dann bekanntlich in Frankreich die Tretkurbel mit Pedal erfunden, die auf der Vorderachse einer Laufmaschine angebracht war. /2/ Noch heute kennen die Forscher weder mit Sicherheit den Erfinder, noch das genaue Datum der Erfindung des Tretkubelvelozipeds: Wurde die Pedale von Pierre und Ernest Michaux erfunden, von Pierre Lallement (einem Franzosen, der diese Erfindung am 20. November 1866 in den USA patentieren ließ) oder von den Gebrüdern Olivier, junge Ingenieure, die sich mit Pierre Michaux zusammengetan hatten? Mit Sicherheit ist festzuhalten, dass die Verbreitung des Tretkurbelvelozipeds ab 1867 von Paris ausging. Die ältesten heute bekannten Maschinen stammen aus den Jahren 1867/68.

*Einfach ausgestattetes Tretkurbelveloziped von ca. 1860, gefunden in Metz im benachbarten Lothringen*

Die erste bekannte Werbung von Michaux für seine Räder stammt aus dem Frühjahr 1867. /3/ Fakt ist auch, dass es in Paris und anderen Städten Frankreichs (Lyon, Marseille, Grenoble, Roanne, Chalon-sur-Saône) Manufakturen gab, in denen diese Velozipede hergestellt wurden. /4/ Zumindest Michaux war schon an der Schwelle von der handwerklichen zur industriellen Produktion: zwischen 1868 und 1870 wurden in den Werkstätten dieser Marke etwa 5 000 Velozipede gebaut. /5/

Neben der nun beginnenden industriellen Produktion wurden im ganzen Land aber auch zahlreiche Velozipede von Handwerkern nachgebaut: Die vielen überlebenden „rustikalen“ Modelle aus dieser Zeit deuten darauf hin, dass ein guter Stellmacher oder Schmied sehr wohl in der Lage war, ein Veloziped nach einem Modell nachzufertigen. Ohne dies zweifelsfrei belegen zu können, war dies mit großer Wahrscheinlichkeit auch im Elsass der Fall. Sicher ist, dass es in der Region zu dieser Zeit keine größere Manufaktur gab. So schreibt Monsieur Thiebault aus Haguenau im Februar 1868 an die Firma Michaux: *„Ich glaube nicht, dass der Preis von 200 F dazu angetan ist, diesen Apparat in Regionen einzuführen wo er noch kaum bekannt oder gänzlich unbekannt ist wie es im Bas-Rhin* [Unterelsass, d. Verf.] *der Fall ist“*. /6/ Dennoch erreicht die Begeisterung für das Veloziped schließlich auch das Elsass. So wird das erste Velozipedrennen am 27. Juni 1869 in Thann (Oberelsass) organisiert. /7/

## Die Fahrradindustrie zwischen 1870 und 1914

Nach dem preußisch-französischen Krieg 1870/71 lag die französische Velozipedindustrie am Boden. Das Interesse für das Radfahren schien auf Null gesunken zu sein. Nur sehr wenige Manufakturen produzierten noch. Einer der wenigen „Überlebenden“ war Eugène Meyer, der ab 1869 in Paris sehr hochwertige Maschinen baute und in der Übergangszeit vom Veloziped zum Hochrad entscheidende Verbesserungen beisteuerte. Meyer wurde am 8. Juli 1844 in Benfeld im Unterelsass geboren. /8/

In der Hochradzeit ab 1870 gab bekanntlich die englische Industrie die entscheidenden Impulse: Die Produkte wurden ständig verfeinert und in großer Stückzahl auf das europäische Festland

*Werbeanzeige der Frankfurter Adler-Fahrradwerke in der zweisprachigen Zeitschrift Velo-Sport von 1895 (2. Jg. Nr. 14)*

exportiert, insbesondere nach Frankreich und Deutschland. In Frankreich entwickelte sich die Fahrradindustrie erst ganz schüchtern ab den 1880er Jahren, hauptsächlich in Saint Étienne.

Ab 1870 gehörte das Elsass zum Deutschen Reich. Auch aus der Zeit zwischen 1870 und 1895 haben wir keine Spuren und Zeugnisse einer wie auch immer gearteten Fahrradindustrie im Elsass gefunden. In der Zwischenzeit entwickeln sich in unmittelbarer Nachbarschaft des Elsass wichtige Fahrradhersteller: Zum Beispiel ab 1886 Peugeot in Valentigney (25 km Luftlinie vom Oberelsass entfernt), aber auch Kayser in Kaiserslautern (50 km Luftlinie vom Unterelsass). So finden sich erwartungsgemäß Werbeanzeigen dieser Firmen in den

*Inserat der Firma Terrot (Dijon) in Velo-Sport von 1895 (2. Jg. Nr. 14 )*

Ausgaben von 1894 und 1895 der Fahrradzeitschrift „Velo-Sport" mit Sitz in Mülhausen (frz. Mulhouse) im Oberelsass. Daneben trifft man aber auch auf Anzeigen der weiter entfernten großen Fahrradhersteller: Von deutscher Seite sind Opel, Adler, Phänomen und Brennabor vertreten, von französischer Seite beispielsweise Terrot aus Dijon im Burgund. Zu dieser Zeit wird das Elsass also sowohl von französischen als auch von deutschen Herstellern umworben.

War die Marke Brennabor besonders stark präsent? Oder hatte sie einen besonders guten Ruf? Wie dem auch sei, im elsässischen Dialekt wurde ein Fahrrad lange Zeit einfach ein *„Brennabor"* genannt, was von vielen älteren Dialekt sprechenden Einheimischen bestätigt wird. Und die elsässische Fahrradindustrie? Zusammenfassend können wir feststellen, dass es im Elsass in dieser Zeit wohl keinen Hersteller gab, der über den lokalen Bedarf hinaus Fahrräder produzierte und vertrieb.

**Die ersten elsässischen Fahrradmarken**

Ab der Jahrhundertwende tauchen dann im Elsass endlich die ersten Fahrradmarken auf. Das Werk „Markenware Fahrrad" /9/ führt für das Elsass für die Zeit vor 1918 folgende Marken auf:

Zum Beispiel die Marke **Alsatia** des Fahrradhändlers und Grossisten Carl Weiser in Straßburg (Strasbourg) für die Zeit von 1897 bis 1913. In den 1920er und 1930er Jahren trägt er den Namen Charles Weiser und ist in den Branchenbüchern als Fahrradgrossist in der 126

Grand Rue (Lange Strasse) in der Straßburger Innenstadt gelistet. Im Branchenbuch von 1956 wird er nicht mehr geführt.

Die Marke **Vogesia** wurde von Charles Koller in Straßburg 1900 und 1913 angemeldet. Nach dem Ersten Weltkrieg findet man in den Branchenbüchern keine Spur seines Geschäfts oder einer Manufaktur dieses Namens mehr. Jedoch zeugen Plakate und Steuerkopfschilder davon, dass zwischen den 1920er und 1950er Jahren Räder der Marke Vogesia gefertigt wurden.

Die Marke **Ideal** wurde von Bernhard Gack aus Straßburg-Neudorf geführt. Aufgrund der deutschen Schreibweise lässt sie sich ebenfalls in die Zeit von vor 1914 einordnen. Im „Annuaire Général de la Vélocipédie" von 1927 findet sich jedoch keine Spur mehr von dieser Marke.

Die Marke **Palatia** wurde ebenfalls 1907 von Th. Seligmann & Co. in Zabern (Saverne) geschützt. Dieser Markenname befremdet etwas, etymologisch hätte man ihn eher der benachbarten Pfalz zugeordnet. Später, ab den 1920er Jahren, existierte dann in Straßburg eine Firma Seligmann & Co, welche Fahrräder der Marke Selco vertrieb (siehe unten). Es ist davon auszugehen, dass es sich um denselben Inhaber handelt, da in Saverne kein Fahrradhandel dieses Namens mehr verzeichnet ist.

Die Marke **Cyclophilia** wurde von Georg (Georges) Kranner 1907 angemeldet. Dieses Fahrradgeschäft ist in den Branchenbüchern von 1927 und 1933 unter der Adresse 1 Faubourg de Pierre in Straßburg eingetragen.

In Dannenberg (Dannemarie) im Südelsass sind ebenfalls zwei Fahrradmarken angemeldet worden: **Triton** (1907) und **Elfenburg**; des Weiteren wurde in Sennheim (Cernay) schon 1897 von H. Heberle die Marke **Ideal** angemeldet. Alle diese Fabrikate sind heute kaum mehr bekannt.

Für diese Zeit lässt sich zusammenfassend sagen, dass es sich bei den meisten dieser Marken um reine Händler- bzw. Grossistenmarken für den lokalen Bedarf gehandelt haben dürfte. Die Adressen der meisten Markeninhaber (sehr oft mit eigenen Fahrradläden in der Innenstadt) bekräftigen diese Vermutung. Wo und von wem diese Räder im Einzelnen produziert worden sind, ist bisher nicht geklärt.

### Die elsässischen Marken zwischen 1920 und 1960

Nach dem Ersten Weltkrieg ist das Elsass wieder französisch und eine neue Dynamik schien sich zu entwickeln; so tauchten schon kurz nach dem Krieg einige neue Namen in der lokalen Fahrradindustrie auf.

Die Marke **Alsace Sport** (also Elsass Sport) war eine Marke des Unternehmens Gottfried mit Sitz in der 23 Rue de Rouffach in Mulhouse (Mülhausen). Die Firmengebäude existieren heute noch, werden aber anderweitig gewerblich genutzt. Gegen 1970 wurde die Firma in den Ort Wittenheim (7 Rue de Soultz) vor die Tore von Mülhausen ausgelagert. In dieser Zeit hat die Firma etwa 60 Personen beschäftigt. /10/ Gottfried arbeitete aber auch mit dem benachbarten Gefängnis Ensisheim zusammen, wo Häftlinge Räder montierten. Fahrräder und Steuerkopfschilder der Marke Alsace-Sport findet man aus der Zeit zwischen den 1920er Jahren und den frühen 1950er Jahren. Nach Aussagen von alteingesessenen Fahrradhändlern war die Marke auch noch in den Fünfziger Jahren im Elsass ziemlich verbreitet. Die an Veteranen beobachtbare Qualität reicht von ordentlicher Mittelklasse bis hin zu sehr schön ausgestatteten und verarbeiteten Rädern.

Eine weitere Marke von Gottfried hieß **Unic-Sport**. Sie tauchte etwa zum Zeitpunkt des Verschwindens von Alsace Sport auf und kann als Nachfolgemarke angesehen werden. Unic-Sport-Räder sind mir aus dem Zeitraum zwischen 1952 und 1980 bekannt. Diese Marke wurde 1979 zum letzten Mal beim Patentamt erneuert. Unic-Sport hatte auch einen Rennstall (siehe unten). Gehörte auch die Fahrradmarke Donon /11/ zur Firma Gottfried? Die Tatsache, dass der grafische Aufbau der Steuerkopfschilder praktisch identisch ist, lässt diese Hypothese plausibel erscheinen.

War Gottfried nun ein „richtiger" Rahmen bauender Konstrukteur oder auch nur ein „assembleur", also ein reiner Montagebetrieb? Für mich spricht alles dafür, dass Gottfried tatsächlich auch ein Fahrradrahmenbauer war. Auf einer Werbebroschüre kann man zum Beispiel lesen: *„Die Produktion Unic Sport von 1955".*/12/ Auf den Steuerkopfschildern ist der Zusatz vermerkt *„cycles garantis"* (*„Diese Räder sind garantiert"*). Auch die Größe der Gebäude in der Rue de Rouffach schließt eine Produktionstätigkeit nicht aus. In den 1980er und frühen 1990er Jahren brachte die Firma auch Räder mit dem Firmennamen **Gottfried** auf den Markt. Im Laufe der 1990er Jahre stellte die Firma Gottfried die Fahrradproduktion ein.

Das Stammhaus der Firma **Gurtner** befindet sich im ostfranzösischen Département Doubs, ca. 75 km südlich von Peugeot in Valentigney nahe der schweizerischen Grenze. Diese Firma existiert noch heute und ist in erster Linie für ihre Vergaserproduktion bekannt. An die Fahrradproduktion dieser Firma erinnert sich heute praktisch niemand mehr.

Gurtner hatte ein Werk im nordelsässischen Hagenau (frz. Haguenau) in der Route de Soufflenheim an der Stelle, wo sich heute die Firma Sew-Usocome befindet. In diesem „modernen Werk" stellte Gurtner von 1920 bis 1928 Fahrräder her. Als Zeichen der lokalen Identifizierung findet man im Steuerkopfschild eine fünfblättrige Rose, das Wappen von Hagenau. Eine städtische Statistik von 1926 belegt, dass Gurtner in diesem Jahr mindestens 52 Bürger Hagenaus beschäftigte. /13/

Im Fahrradbranchenbuch von 1927 („L'annuaire général de la Vélocipédie") sind allein im Departement Unterelsass 35 Fahrradhändler als Konzessionäre von Gurtner verzeichnet, was auf eine gewisse Bedeutung und Vormachtstellung in der Region hindeutet. Zum Vergleich: Die Marke „Excell" aus Nancy wird bei nur sieben Händlern genannt und Alsatia nur zwei Mal. Auffallend ist jedoch, dass nach meinen Beobachtungen nur wenige Gurtner-Räder überlebt haben. Dies ist jedoch nur ein Indiz, da in der Region überhaupt kaum noch erhaltene Räder aus den 1920er Jahren zu finden sind. Zu vermuten ist, dass in dieser Blütezeit des Velos das Fahrrad von einem breiten Teil der Bevölkerung aus wirtschaftlichen Gründen als Alltagsverkehrsmittel genutzt, und die Räder meist bis zum technischen Tod gefahren wurden.

Aber auch die Rahmennummern deuten nicht darauf hin, dass Gurtner eine Marke von nationaler Bedeutung war, wie die Werbeanzeigen glauben machen wollten. Ein Hagenauer Gurtner-Fahrrad von 1927 (datiert über die originale Torpedo-Rücktrittnabe) trägt die Rahmennummer 259X0. Unter Annahme einer linearen Nummerierung ab 1920 würde dies bedeuten, dass durchschnittlich „nur" 3700 Fahrräder im Jahr in Hagenau produziert wurden. Das scheint selbst für den lokalen Markt des dicht besiedelten Elsass nicht viel. Allerdings produzierte Gurtner Fahrräder auch in Pontarlier. Im Jahr 1928 wur-

de das Hagenauer Werk von Gurtner wegen finanzieller Probleme verkauft.

**Die Straßburger Fahrradmarken**

Die Geschichte der Marke **Janius** kann bis in die 1920er Jahre zurückverfolgt werden. Das fahrradspezifische Branchenbuch L'annuaire vélocipédique von 1927 nennt eine *„Manufacture Française des cycles Janius"* in der 4 Rue des Charpentiers im sehr dicht bebauten historischen Zentrum von Straßburg. In den 1930er Jahren findet man Janius dann in der 49a Rue de la Course, ebenfalls in Straßburg (Branchenbuch 1939). Nach dem Zweiten Weltkrieg zieht Janius dann in die 25 Rue Déserte um. Im Firmenverzeichnis von 1966 wird dann zusätzlich eine zweite Adresse genannt: 2 Route de l'hôpital, versehen mit dem Zusatz „usines" (Fabriken).

Kann man hieraus schließen, dass Janius sein Räder selbst konstruierte? Mehrere Personen aus dem Fahrradgewerbe bezeichnen Janius jedenfalls als einen einfachen Grossisten, der seine Rahmen aus

*Montagewerk der Janius-Fahrräder in der Rue Déserte in Straßburg, abgerissen in 2010*

„Innerfrankreich" bezog. Auf dem Steuerkopfschild der Marke ist der Turm des Straßburger Münsters abgebildet. Eine mir bekannte Korrespondenz der Firma Janius mit einem Fahrradhändler veranschaulicht die Rolle von Janius als Grossist.

Die Geschichte von **Blondin** ist relativ gut dokumentiert: Der 1909 in Zentralfrankreich geborene Pierre Blondin wird Rennfahrer und geht nach Paris. Nach seinem Militärdienst in Mutzig (Unterelsass) lässt er sich im Elsass nieder. Immer noch als Rennfahrer aktiv, eröffnet der noch junge Blondin 1935 ein Fahrradgeschäft in Straßburg (5 Rue Kageneck). In seiner Doppelrolle als Rennfahrer und Fahrradhändler gibt er dem Radsport im Elsass in den kommenden Jahren wichtige Impulse. Während des Kriegs verlässt Blondin Straßburg und kehrt in seine Heimatregion Limousin zurück. Nach dem Krieg bleibt Blondin definitiv in Straßburg. /14/ Sein Geschäft ist nun in der 5 Rue de la Brigade Alsace-Lorraine. Es sind Fahrräder der Marke Blondin aus der Zeit zwischen den 1940er und 1980er Jahren bekannt.

Blondin hatte einen Rennstall und war auf regionaler Ebene ein Konkurrent von so bekannten Marken wie Terrot. Die Marke Blondin hat lokal und regional viele Rennen gewonnen, was intensiv zu Werbezwecken ausnutzt wurde: *„Blondin, Gewinner von über 200 Rennen"* stand jahrzehntelang auf jedem Abziehbild dieser Marke. Dementsprechend findet man aus der Nachkriegszeit (zur Blütezeit des Rennstalls Blondin) Rennräder bzw. Tourenräder dieses Herstellers. Sie sind sehr schön verarbeitet und hochwertig ausgestattet. Wir wissen nicht, wo Blondin seine Räder produzieren ließ, aber sicherlich nicht in den beengten Räumlichkeiten seines Geschäfts. Eine weitere Adresse wird in keinem Verzeichnis angegeben. Dennoch wird Blondin in den Branchenverzeichnissen von 1946 und 1956 als „constructeur" bezeichnet, während er im Branchenbuch von 1939 noch als einfacher Fahrradhändler geführt wurde.

Den ersten Hinweis auf **Selco** der Firma Seligmann & Compagnie in Straßburg finden wir durch eine Annonce von 1921. /15/ Die Adresse der Firma ist 8 Rue des Vosges. Aus der Anzeige geht hervor, dass es sich um einen Grossisten handelte. Wie weiter oben schon beschrieben, handelt es sich mit größter Wahrscheinlichkeit um denselben Seligmann, der vor dem Ersten Weltkrieg die Marke Palatia vertrieb. Im Fahrradbranchenbuch von 1927 wird 28 Rue de Kageneck in Straßburg als Firmensitz der Firma Seligmann angegeben. 1933 befindet sie sich in 48 Faubourg de Saverne. Ab den 1920er Jahren werden Fahrräder der Marke Selco vertrieben. 1945 wird Selco von Robert Weil aufgekauft, der die Marke beibehält und Räder unter diesem Namen bis in die 1960er Jahre vertreibt. 1964 wird Selco von der französischen Gesellschaft Véléclair übernommen.

In den Branchenbüchern jener Zeit findet man Selco regelmäßig in der Rubrik „Constructeurs". Nach Aussagen mehrere älterer Einheimischer ist Selco jedoch ein Montagebetrieb gewesen, der die Fahrradrahmen nicht selbst produzierte, sondern von auswärts bezog. Ein Abgleich eines Selco-Rades, Type „Super-Luxe" von ca. 1937 mit zwei Rädern der Marke Ravat aus derselben Zeit lässt praktisch keinen Zweifel, dass dieses Selco-Rad bei Ravat gebaut wurde. Auch Selco-Räder aus den 1950er Jahren weisen im Rahmenbau Ähnlichkeiten mit Ravat auf.

Selco bot parallel auch Mopeds und Motorräder an. Vermutlich stammten diese motorisierten Zweiräder auch aus den Werkstätten von Ravat, der ebenfalls ein bekannter Motorradhersteller war. Die Fahrrad- und Motorradproduktion war in Frankreich von den 1920er Jahren bis in die 1970er Jahre sehr häufig gekoppelt. Was übrigens auch bei den meisten anderen lokalen Marken der Fall war, wie die Beispiele Huco, Janius u.a. zeigen. Symbol der lokalen Verankerung der Marke Selco ist der Storch auf dem Steuerkopfschild, der im Elsass ein sehr symbolhaftes Tier ist.

**Huco** war eine Marke des Unternehmers Hufschmitt. In den 1930er Jahren war Hufschmitt Konzessionär der großen und renommierten Fahrrad- und Motorradmarke „Ravat" aus Saint Étienne. Nach dem Krieg wurde Hufschmitt dann als „constructeur" geführt, 1946 zunächst unter der Adresse 8 Faubourg de Saverne. Später dann, 1956, firmiert Huco unter der Anschrift 13 Quai Kléber. Beide Firmensitze lagen im Zentrum von Straßburg. Huco hat seine Fahrradrahmen aber vermutlich von Ravat bezogen: Auf dem Abziehbild am Sattelrohr eines Huco-Rades von 1952 steht geschrieben: *Origine „S.A.D.E.R."* und *„ER"*. Beides sind Marken der Firma Ravat. Allerdings ist die Vorderradnabe an diesem Rad mit Huco gestempelt.

Räder der Marke Huco findet man etwa aus der Zeit zwischen 1945 und Mitte der Fünfziger Jahre. Die wahrscheinlichste Erklärung für das Ende der Marke Huco ist die Einstellung der Produktion der Firma Ravat, die 1956/57 pleiteging. Dementsprechend findet man die Marke Huco in den 1960er Jahren nicht mehr in den

Branchenbüchern. Das Steuerkopfschild von Huco bildet ein Pferd ab, in Anspielung auf den Namen des Besitzers, Hufschmitt. Ein schönes Plakat der Marke von ca. 1950 proklamiert das Huco-Fahrrad als die *„Königin der elsässischen Straßen“*. /16/ War das übertrieben? Die Bezugnahme auf das Elsass deutet darauf hin, dass das Huco-Fahrrad in erster Linie für den lokalen Markt produziert wurde. Jedenfalls hatten die Produkte von Ravat damals eine Qualität, auf die man zu Recht stolz sein konnte.

**Velmul** ist ebenfalls eine Straßburger Marke. Das Steuerkopfschild zeigt das elsässische Wappen „Rot un Wiss“. Man findet Fahrräder der Marke Velmul aus der Zeit zwischen ca. 1950 und 1980. In den Jahren 1956 bis 1980 ist diese Marke unter der Adresse 27-31 Rue du Jeu des Enfants ansässig. Heute ist dort ein beliebtes Programmkino, und nichts erinnert mehr an diese Fahrradmarke.

Velmul ist eine Abkürzung für „Vélo Muller“. Auf ordentlich verarbeiteten Rahmen der 1970er Jahre ist vermerkt, dass Velmul-Räder handgelötet wurden, wo und von wem genau, ist mir nicht bekannt. In den Jahren 1920 bis 1930 gab es einen Fahrradgrossisten mit Namen Joseph Ad. Muller in 4 Petite Rue de la Course. Es konnte nicht in Erfahrung gebracht werden, ob es sich dabei um ein und denselben Inhaber handelte.

**Argento** ist mit Sicherheit eine Straßburger Marke, da sie sich vom römisch-lateinischen Namen Straßburgs ableitet: Argentoratum. Fahrräder dieser Marke wurden über einen langen Zeitraum auf den Markt gebracht, zumindest jedoch in den Jahren zwischen 1930 und ca. 1975, was sich aus den noch im Verkehr befindlichen Exemplaren ableiten lässt.

In den Branchenbüchern der Zwischenkriegszeit werden weitere Straßburger Marken genannt:
- Ottmann: Fabricant des cycles **M.O.** (1927) /17/
- Noel: Constructeur des cycles **Eno** (1927)
- Lindecker: Manufacture de cycles **ALBIOR** (1927)
- Schneider: Constructeur des cycles **Nero** et **Ronéo** (1927)

Alle diese „Konstrukteure“ befinden sich in der Innenstadt Straßburgs. Im selben Branchenbuch sind auch die „Fabricants de cycles réunis“ (also der vereinigten Fahrradhersteller) verzeichnet. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Straßburger Marken nur eine regionale Bedeutung hatten und dass es sich wohl meistens um Grossistenmarken handelte. Die häufig auf den Steuerkopfschildern elsässischer Fahrräder eingeprägten Bezeichnungen „Cycles garantis“ oder „Pièces garanties“ sind also irreführend. Denn sie bedeuten nicht zwangsläufig, dass diese Marke über eine eigene Produktionsstätte verfügte. Die Verbindungen zum Hersteller Ravat in Saint Étienne (Zentralfrankreich) waren wohl sehr intensiv: Einerseits baute er die Rahmen für mehrere Straßburger Marken, andererseits wurde Ravat nachweislich auch direkt in Straßburg vertrieben.

Unter den zahlreichen bekannten **Händlerplaketten** dürfte die hier abgebildete (vermutlich aus den 1920ern) wohl eine der schönsten sein. Neben den Händlermarken, die regional eine gewisse Bedeutung hatten, gab es noch eine große Zahl an reinen Händlermarken, die hier nicht vollständig wiedergegeben werden kann und deren Auflistung für den Leser wohl auch nur von geringer Bedeutung wäre. Stellvertretend sei hier die Hausmarke des ehemaligen Radrennfahrers **Charly Grosskost** (1944 bis 2004) genannt, die sich in den 1970er und 1980er Jahren in Straßburg aufgrund der Persönlichkeit Charlys und der soliden Qualität seiner Räder einer gewissen Bekanntheit erfreute. Seine Räder hingegen wurden von Messina oder Nancia in Lothringen gefertigt. Für anspruchsvolle Kunden ließ Charly auch Rennrahmen in der kleinen Rahmenschmiede seines Kollegen Zanchetta in Héricourt auf Maß fertigen.

### Die Herkunft und Bedeutung der Markennamen

Wie wir schon am Beispiel von Velmul gesehen haben, stellen im Elsass einige Markennamen Abkürzungen und Verballhornungen der Inhabernamen dar, so auch Huco (Hufschmitt & Compagnie), Selco (Seligmann & Compagnie.), Janius (Marius Jean) etc. Die meisten anderen Marken sind abgeleitet von lokalen und regionalen Identifikationselementen: Alsace-Sport, Donon, Vogesia, Alsatia sowie Argento. Dies verdeutlicht auch, dass die Hersteller dieser Marken nicht wirklich die Ambition hatten, ihre Räder über den regionalen Markt hinaus zu vertreiben. Wie wir weiter oben schon gesehen haben, finden sich diese regionalen Bezüge auch in den Abbildungen der Steuerkopfschilder wieder: Stadt- und Regionalwappen, markante Gebäude, symbolische Tiere usw.

### Die Verbindungen zu Herstellern aus benachbarten Regionen

Interessant ist, dass die Hersteller, aber auch die Grossisten oft mehrere Markennamen geschützt hatten. Der Seniorchef der Firma Valdenaire /18/ in Remirémont (Vogesen) erklärt dies so: Früher (also Anfang bis Mitte des 20. Jahrhunderts) habe es selbst in kleineren Orten mehrere Fahrradgeschäfte gegeben. Jeder Händler am Ort habe eine andere Marke vertreiben wollen. Also kreierte Valdenaire verschiedene Markennamen, so dass er mehrere Läden gleichzeitig beliefern und jedem eine unterschiedliche, „eigene“ Marke mit einer kompletten Produktpalette bieten konnte, die jeweils geringfügig anders ausgestattet war. Der Kunde habe so den Eindruck einer richtigen Auswahl gehabt, die es tatsächlich jedoch nicht gegeben habe. Als Anekdote fügt er hinzu, dass einige Marken einen besseren Ruf genossen als andere, obwohl es sich im Prinzip um dasselbe Fahrrad handelte.

Nach Aussagen von Fahrrad interessierten Zeitzeugen aus Straßburg seien die Rahmen der elsässischen Fahrräder aus Lothringen gekommen. Dabei wurden wiederholt die Marken Messina (bei Metz) und Nancia (aus Nancy) genannt. Pierre Valdenaire seinerseits bestätigt, dass seine Firma viele Kunden im Elsass hatte und dorthin emaillierte Rahmen an Grossisten verschickte, die diese ausstatteten und mit ihrem Steuerkopfschild bestückten. Er bestätigt auch meine Hypothese, dass die ihm gut bekannten Gebrüder Gottfried (u.a. Alsace-Sport) ihre Räder selbst fertigten (siehe oben). Die Firma Valdenaire habe in ihrer Blütezeit zwischen 50 000 und 100 000 Rahmen pro Jahr hergestellt und Kunden nicht nur im Elsass, sondern in ganz Frankreich damit beliefert. Er erinnert sich, dass er 1992 78 Mitarbeiter hatte und betont, dass die chinesischen Fabriken (die er vor Ort besichtigt hat) durchweg mehrere tausend Mitarbeiter zählten. Das sei einer der Gründe für den Rückgang seiner Konkurrenzfähigkeit gewesen, die schließlich die Einstellung der Serienproduktion in Remirémont zur Folge gehabt hätte.

Der eingangs schon erwähnte Hersteller Peugeot, lange Zeit einer der größten Fahrradhersteller überhaupt, belieferte natürlich auch massiv den benachbarten elsässischen Markt. Hiervon zeugen u.a. die zahlreichen noch im Verkehr befindlichen Veteranen. Interessant ist, dass Peugeot in den 1920er und 1930er Jahren ein spezielles Modell „Alsace-Lorraine“ im Katalog hatte, das dem damals gängigen deutschen Fahrradtyp nachempfunden war (Torpedo-Rücktrittnabe, Stempelbremse, Wulstreifen, etc.) und sich wohl speziell an den elsässischen und lothringischen Kundenkreis wandte, der diesen Radtyp noch aus der „Kaiserzeit“ gewohnt war. Allerdings habe ich keinerlei Indizien dafür gefunden, dass Peugeot Rahmen an elsässische Grossisten lieferte.

Zu erwähnen ist auch der Aufkauf der relativ bekannten Fahrradfirma Ets. Jeunet in Dôle (Jura) durch die oben erwähnte Firma Gottfried im Jahr 1975. Durch diesen Zusammenschluss wurde Gottfried in den späten 1970er und 1980er Jahren zu einem wichtigen Akteur der Fahrradindustrie in Frankreich.

### Die elsässischen Fahrradmarken im Radsport

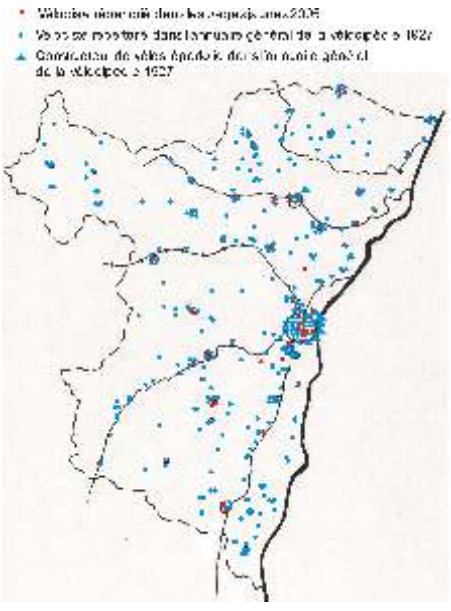
Der berühmte Ausspruch des für das Radfahren engagierten Journalisten Pierre Giffards von 1892 *„Das Radfahren ist mehr als nur ein Sport, sondern eine gesellschaftliche Wohltat“,* ist in Frankreich nur teilweise in die Mentalität übernommen worden, zumindest nach dem Zweiten Weltkrieg. So wird Radfahren in Frankreich traditionell gerne mit Radrennsport gleichgesetzt, obwohl das Rad im Alltagsverkehr lange Zeit sehr präsent war und zumindest im Elsass auch wieder ist. So hatten auch die elsässischen Regionalmarken Blondin, Gottfried (mit „Unic-Sport“) ihre Rennställe in der Nachkriegszeit und bis in die 1970er Jahre. Bekannte Rennfahrer wie Roger Hassenforder (geb. 1930) haben ihre Karriere bei Blondin begonnen.

Nach ihrer Karriere haben eine Vielzahl ehemaliger Radrennfahrer ihr eigenes Fahrradgeschäft eröffnet: Charly Grosskost in Strasbourg, François Béha in Mulhouse sowie zahlreiche andere. Der Ex-Rennfahrer Serge Mannheim führt bis heute nicht nur ein eigenes Fahrradgeschäft, sondern fertigt in Thann im Oberelsass Fahrräder mit Stahlrahmen für gehobene touristische und sportliche Ansprüche auf Maß an. Er erinnert sich daran, in den 1980er Jahren zwischen 100 und 120 Maschinen pro Jahr produziert zu haben. Heute baut er noch etwa 20 bis 30 Fahrräder jährlich.

### Der Fahrradhandel im Elsass

Anhand eines Vergleichs von Branchenbüchern aus der Zeit zwischen den 1920er Jahren und der Gegenwart konnte am Beispiel des Unterelsass exemplarisch den Niedergang des Fahrradhandels im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts feststellt werden.

Die abgebildete Karte verdeutlicht dieses Phänomen: Während die blauen Punkte die registrierten Fahrradhändler im Fahrradbranchenbuch von 1927 darstellen, stehen die roten Punkte für die 2005 noch bestehenden Läden. Die Dreiecke markieren die 1927 existierenden Hersteller; im Jahr 2005 gibt es keine mehr. Man kann deutlich erkennen, dass die Ausdünnungs- und Konzentrationsprozesse nicht nur die Fahrradindustrie, sondern auch den Fahrradhandel betreffen und das gewachsene Netz des Gewerbes rund um das Fahrrad wegbrechen ließen. Damit verschlechterte sich zum einen die Qualität des Produkts Fahrrad, zum andern die Qualität und die Verfügbarkeit des Services rund ums Velo. Und darunter schließlich litt insgesamt die Attraktivität des Radfahrens.



Diese Entwicklung, die sich in anderen Gegenden ähnlich vollzogen hat, ist schlussendlich einer der Gründe für das steigende Interesse und die Leidenschaft des Fahrradsammelns und Konservierens: Denn es gilt Gegenstände zu erhalten, welche die Qualität hatten, eine jahrzehntelange Benutzung zu „überleben“. Darüber hinaus sind sie erhaltenswert, weil sie zusätzlich noch ein Stück Lokalgeschichte repräsentieren. Denn wer möchte schon seinen Schuppen mit Wegwerfrädern voll stellen, bei denen nach wenigen tausend Kilometern die Lager und Bremsen kaum noch vernünftig nachzustellen sind. So kann die Betrachtung der regionalen Fahrradgeschichte einen Beitrag zum Sinn und zur „Soziologie“ des Sammelns beitragen.

Zu hoffen ist, dass der hier seit etwa 1995 bis 2000 einsetzende Trend zur Renaissance des Fahrrads nicht nur mehr Händler und Serviceleistungen schafft, sondern dass er auch wieder neue Produktionsstätten generieren wird. Und dies nicht nur aus dem Grund, dass auch unsere Enkel etwas zum Sammeln haben.

### Technische Merkmale

Im Folgenden werden anhand der Betrachtung einiger exemplarischer Fahrräder die typischen technischen Merkmale und Besonderheiten der elsässischen Räder herausgestellt.

In den 1920er Jahre ähneln die Fahrräder elsässischer Marken noch stark den deutschen Rädern. Häufig sind sie mit Wulstreifen und Torpedo-Rücktrittnaben ausgestattet. Finden sich letztere auch ab und an bei „innerfranzösischen“ Rädern, so findet man die im Elsass noch verbauten Stempelbremsen in sonstigen französischen Katalogen der 1920er Jahre praktisch nicht mehr. Allerdings waren die elsässischen Räder der 1920er Jahre durchgehend mit Schraublager und Keilverbindung versehen.

*Hochwertiges Rad von Alsace-Sport mit Torpedo-Dreigangschaltung (1938)*

In den 1930er Jahren differenziert sich generell die Produktpalette. In dieser Zeit passt sich der Stil der elsässischen Räder immer mehr dem der Räder auf dem restlichen französischen Markt an. Der Anbau von Teilen aus deutscher Produktion beschränkt sich in erster Linie auf die Beleuchtung (Impex, Radsonne, Berko etc.) sowie die schon erwähnte Torpedonabe. Auch der Torpedo-Dreigang war hier keine Ausnahme. Bezüglich der Rahmenform von Damenrädern findet man in dieser Zeit neben Schwanenhals- und Parallelrohrrahmen auch sehr elegante sportliche Rahmen wie jene des Alsace Sport-Rades von 1938, Typ „Cyclotouriste Criterium des Alpes“, mit zwei schmalen Oberrohren und sehr eleganter Vermuffung.

Beim „Criterium des Alpes“ handelte es sich um einen sehr anspruchsvollen Herstellerwettbewerb, an dem nur ausgesuchte Spitzenräder teilnahmen. Ein Modell so zu nennen bedeutete, großen Wert auf hohe Qualität, absolute Bergtauglichkeit und Leichtbauweise zu legen. Das abgebildete Modell erlaubte zwar (im Vergleich zu deutschen Fahrrädern dieser Zeit) eine richtig sportliche Fahrweise. Das Fahrrad war jedoch bis auf das Schutzblech mit Stahlteilen ausgerüstet und wog mit ca. 16,5 kg viel zu viel für so eine Bergwertung. Diese seltene Rahmenform taucht zehn Jahre später wieder bei Peugeot auf.

Die Ausstattung elsässischer Fahrräder der 1950er Jahre entspricht ganz der gängigen französischen Produktpalette; sie ist insgesamt etwas konservativer als die der großen Marken Peugeot und Terrot, welche beispielsweise um 1948/49 schon bei allen Rädern Hinterradstreben ohne Knick hatten. Dieses Konstruktionsdetail wurde bei den Basismodellen der elsässischen Marken erst ab den 1950er Jahren übernommen.

Am Beispiel eines Stadt- und Transportrades (auf französisch: Typ „Porteur“) der Marke Huco kann man folgende Ausstattungsmerkmale sehen:

1. Die Werkzeugtäschchen aus Leder in der Gepäckträgerkonstruktion; sie sind in den 1940er und 1950er Jahren häufig an französischen Rädern zu finden.

2. Holzfelgen für Drahtreifen 650B; sie wurden in den 1930er bis 1950er Jahren an einer gewissen Anzahl Rädern verbaut und stellen eigentlich keine wirkliche Rarität dar.

3. Die ebenso elegante wie sinnvolle Verstärkung des linken hinteren Ausfallendes für Räder, die mit einer Torpedo-Rücktrittnabe ausgerüstet sind; sie findet man erst an Fahrrädern nach dem Zweiten Weltkrieg.

Ein Velmul-Kinderrad von ca. 1958 dient als weiteres Beispiel zum Herausstellen typischer Merkmale elsässischer Fahrradmarken. Mit 22 Zoll-Laufrädern bestückt und bis auf Schutz- und Kettenblech ohne Aluminiumteile, ist es dennoch 10,5 kg leicht, dabei stabil und elegant gebaut. Die Ziertäschchen findet

*Robustes Transportrad von Huco mit zwei Gepäckträgern, verstärktem Ausfallende (hinten links), Trommelbremse (vorn) und Holzfelgen*

man öfters an Mädchenrädern dieser Epoche. Die Innenlötung dieses Rads trifft man bei Erwachsenenrädern so gut wie nicht an.

*Leichtes Janius-Damenrad von 1958 mit hochwertiger Ausstattung*

Zum Abschluss die kurze Vorstellung eines Janius-Damenrad von Ende der 1950er Jahre: Der Rahmen ist aus Stahl, die Anbauteile (Felgen, Schutzbleche Beleuchtung, Lenker, Vorbau, Cantileverbremsen, etc.) sind aus Aluminium. Dies ergibt komplett ausgestattet ein Gesamtgewicht von nur 13,5 kg und somit ein sehr sportliches Rad.

Die elsässischen Marken hatten natürlich auch den von den 1940ern bis 1970ern beliebten Fahrradtyp Randonneur im Programm. Wir möchten hier nicht näher auf diesen Typ eingehen und verweisen auf den ausführlichen Artikel im KS 40.

**Die elsässischen Fahrradmarken im Kontext**

Hinsichtlich der Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel war die Oberrheinebene schon seit dem 19. Jahrhundert eine Fahrradhochburg. So erwähnt beispielsweise ein Artikel der Fahrradzeitschrift „Velo-Sport“ /19/, erschienen am 6. Juni 1895, dass Straßburg *„umrahmt ist von einer Gegend, in der tausende Radfahrer wohnen“*. Dies wurde als Argument für die Organisation einer Fahrradausstellung in Straßburg angeführt. Die Ausstellung kam dann zwar nicht zustande, aber immerhin hielt die Allgemeine Deutsche Radfahrer-Union im Juli 1900 ihren 15. Kongress in Straßburg ab.

Die französischen Fahrradsteuerstatistiken von 1954 zeugen von 300 verkauften Fahrradsteuerkarten je 1000 Einwohner im Département Bas-Rhin (Unterelsass). Damit lag die Region im französischen Landesdurchschnitt am oberen Ende. Aber die Zahlen geben nicht die tatsächliche „Fahrraddichte“ wieder. Denn natürlich waren in Wirklichkeit mehr Fahrräder im Verkehr anzutreffen als Steuermarken im Umlauf.

Seit den 1990er Jahren gilt Straßburg als die Hauptstadt des Fahrrades in Frankreich. Dementsprechend hoch ist der Radfahreranteil am Gesamtverkehr: In der Innenstadt beträgt er etwa 15%.

*Karte vom 15. Kongress der Allgemeinen Radfahrer-Union in Straßburg, 1900*

*(Slg. Patrick Hamm)*

Vor dem Hintergrund, dass das Elsass durchgehend ein Radfahrerland war, ist es erstaunlich, dass die Fahrradindustrie hier eine vergleichsweise geringe Rolle spielt bzw. gespielt hat und fast ausschließlich den lokalen Markt anvisierte. Und auch in den umliegenden Regionen Franche-Comté und Lothringen gab es – wie schon erwähnt – eine ganze Anzahl an Herstellern, die in großen Stückzahlen produzierten und deren Fahrräder auch auf dem heutigen Gebrauchtmarkt noch vergleichsweise häufig vertreten sind: Peugeot (Valentigney), Onoto (Dôle), Captivante (Dôle), Valdenaire (Remirémont), Messina (Metz), Nancia (Nancy), Mervil (Pontarlier) etc. Für historisch interessierte Fahrradliebhaber gibt es also noch einiges zu entdecken.

*Quellenangaben*


*/1/ Europäische Zeitung (Bern, CH) vom 4.9.1817, zitiert nach „Automobilität“ von Hans-Erhard Lessing, Maxime-Verlag, 2003*

*/2/ Mehrere Quellen, u.a. das Buch „Vélocipédie théorique et pratique“ von L. Baudry de Saunier (1892) betonen, dass die Erfinder der Pedale diese zuerst an einer vorhandenen Laufmaschine anbrachten.*

*3/ David Herlihy in: „Le Vélocipède - objet de modernité”, Hrsg. Musée d’Art et d’Industrie de Saint-Etienne, 2008, hier S. 48*

*/4/ Le Vélocipède“, hier S. 116 ff*

*/5/ Keizo Kobayashi in „Le Vélocipède“, hier S. 44*

*/6/ Korrespondenzordner der Firma Michaux; Kopien von David Herlihy zur Verfügung gestellt*

*/7/ R. Kuhn, A. North, J.-C. Philipp : „Le cyclisme en Alsace de 1869 à nos jours“, Editions Publitotal Strasbourg, 1980*

*/8/ Claude Reynaud: „L’ère du grand bi“, Editions musée vélo-moto de Domazan, 2011*

*/9/ Frank Papperitz: „Markenware Fahrrad“, Hochlandverlag Papperitz, 2. Aufl., 2008. Die Abbildungen der Steuerkopfschilder Ideal, Vogesia und Alsatia sind diesem Werk mit freundlicher Genehmigung des Autors entnommen.*

*/10/ Information aus Interviews mit ortsansässigen Personen*

*/11/ Donon ist der Name eines Gipfels in den Vogesen*

*/12/ Französischer Originaltext: „Les Productions 1955 UNIC-SPORT“.... und „les nouveaux modèles UNIC-SPORT sont un nouveau succès de la technique française“*

*/13/ Städtische Archive Haguenau*

*/14/ wie Angabe /7/*

*/15/ in: „Cycle et Automobile” vom 5. Juni 1921*

*/16/ Französischer Originaltext: „La reine des Routes d’Alsace“*

*/17/ in: „Annuaire général de la vélocipédie 1927”*

*/18/ Die Firma Valdenaire hatte bis nach 2000 eine bedeutende Produktion von Fahrrädern in ihrem Werk in Remirémont (30 km westlich des Elsass gelegen),*

*/19/ Redaktionssitz ist Mülhausen (Mulhouse) im Oberelsass*


*Fotos: Jan Konold*

# Wer erfand den Bowdenzug?

von Nick Clayton, Birmingham (*)

**Der Bowdenzug wird seit einem Jahrhundert genutzt und ist heute überall bei Bremsen und Gangschaltungen im Einsatz. Aber wer hat diese sinnvolle Einrichtung erfunden? Wer jetzt raten möchte könnte sagen, der Erfinder sei Herr Bowden gewesen, und er hat recht. Aber welcher Mr. Bowden?**

Das (britische) Wikipedia sagt, dass es *„um den Ursprung des Bowdenzuges Streit, Verwirrung und populäre Mythen gibt"*. Dort wird gesagt, dass *„die Idee oft Sir Frank Bowden zugeschrieben wird, dem Gründer und Besitzer der Raleigh Bicycle Company, der um 1902 herum anfing, die starren Stangen durch ein flexibles gewickeltes Drahtseil zu ersetzen"*. Wikipedia sagt ganz im Gegenteil, dass Georg Larkin 1902 die biegbare Seilzugbremse für Fahrräder erfunden hat und fügt hinzu, dass es vorher keine Erwähnung eines Kabels im Zusammenhang mit der Fahrradindustrie gegeben hat.

*Seit über 100 Jahren hat sich der Bowdenzug zur Kraftübertragung bei den unterschiedlichsten Bremsensystemen und Gangschaltungen durchgesetzt*

Fahrradhistorische Seiten im Internet haben diese Geschichten übernommen. Was sollen wir nun glauben, da ja keines der verfügbaren Bücher sich des Themas annimmt? War es Sir Frank Bowden oder war es Georg Larkin, der diese Vorrichtung erfunden hat? Und dürfen wir wirklich glauben, dass es vor 1902 tatsächlich keine zufriedenstellende Fahrradseilzugbremse gab? Ich werde darlegen, dass keiner der beiden Männer den Bowdenzug erfunden hat und dass Seilzugbremsen tatsächlich schon während der Jahre 1897 bis 1902 sehr erfolgreich waren.

### Frühe Seilzugbremsen

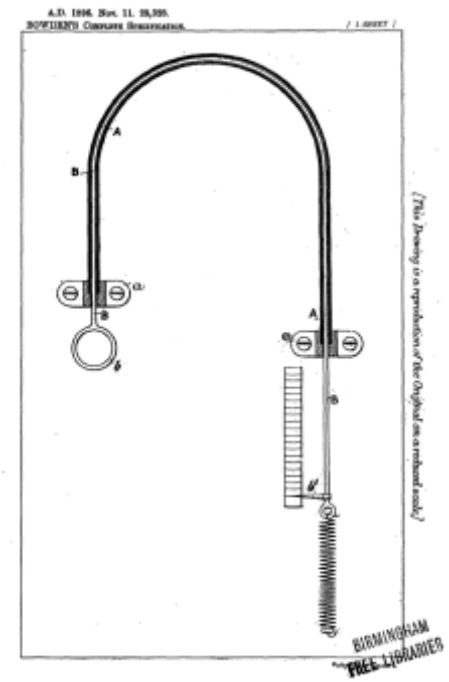
Flexible Seilzüge und Schnüre wurden benutzt, um Fahrradbremsen zu betätigen und auch Ordinaries wurden damit ausgestattet. Es handelte sich um hüllenlose aufwickelnde Seilzüge, die angezogen wurden durch Drehen des Lenkers und zurückgezogen wurden durch eine Blattfeder. Nach 1876 wurde die hebelbetätigte Vorderradlöffelbremse, anfangs hergestellt von der Surrey Machinist's Company, zur bevorzugten Möglichkeit, die sich in die Niederradzeit weiter fortsetzte. Als die Zeit der Luftbereifung einsetzte, stellte sich heraus, dass die Löffelbremsen die Reifenlaufflächen oder die Bremsbeläge abnutzten, und die Fahrer deshalb ihre Schuhsohlen benutzten und sie auf den Vorder- oder Hinterreifen drückten.

Bis 1896 wurden viele patentierte Bremsen angeboten, normalerweise Vorderradstempelbremsen, aber auch Bandbremsen, die auf eine Trommel an der Nabe oder am Tretlager wirkten. Meistens wurden sie von einem System von Stangen und Winkelhebeln betätigt. Bandbremsen waren besonders wirksam, wenn ein Reifen Luft verlor, aber lang andauerndes Bremsen konnte erhebliche Erhitzung verursachen, und Bergfahrradtouristen berichteten, dass Zelluloidkettenschützer bei langen Abfahrten in Flammen aufgingen. Die offensichtliche Antwort darauf war, die Bremsen auf die Felge wirken zu lassen, was theoretisch weniger Kraftaufwand erforderte.

Oft bleibt unbeachtet, dass auf dem Markt der frühen Safety-Zeit die Bremsen normalerweise eine Extraausstattung darstellten, so wie Radios und Heizungen bei Autos der fünfziger Jahre. Bei Humbers 1898er Modell A Roadster zum Preis von 21 Pfund Sterling kostete eine *„kraftvolle abnehmbare Gummilöffelbremse"* zusätzliche 30 Schillinge. Alternativ konnte man eine Hinterradnaben-Bandbremse für ein Pfund Sterling erwerben oder eine *„pneumatische"* Bremse, die durch Zusammendrücken eines Gummiballs am Lenker bedient wurde. Viele gesetzlich geschützte Bremsen waren verfügbar, und man erwartete vom Kunden, dass er Kenntnis ihrer Wirksamkeit habe. Es gab die Wahl zwischen den Fabrikaten Hamilton, Wakefield, Sutton, Bowden, Doolittle, Smith's Reibradbremse oder der verbreiteten pneumatischen Bremse. Der Fahrradhersteller montierte die vom Kunden erwählte Bremse gegen eine Gebühr ans Fahrrad. Der Autor Norcliffe schätzt in seinem Beitrag in „The Ride to Modernity", dass fast die Hälfte der Gesamtausgaben für das Fahrradfahren zu dieser Zeit für Zubehör ausgegeben wurde. Bremsen stellten unzweifelhaft einen erheblichen Anteil daran.

### Die Bowden-Hufeisenbremse

Am 25. September 1897, zum Ende des Fahrradbooms, wurde das UK Patent Nr. 25 325 erteilt für einen neuartigen Mechanismus zur Kraftübertragung ohne Verwendung von Rollen, Kugelgelenken und anderen üblichen Mitteln. Es war ein schönes einfaches Konzept: zwei biegbare Drähte – ein zugfester Draht, der innen arbeitet und ein nicht zusammendrückbarer außen, seitdem bekannt als der

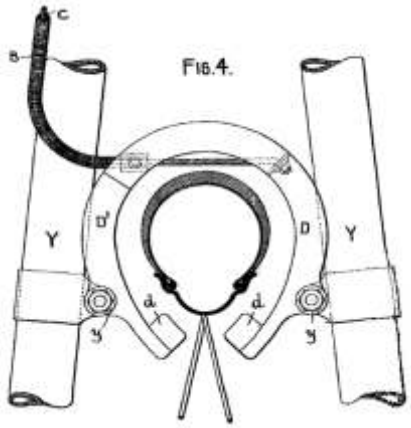



*Funktionsweise des Bowdenzugs*

Bowdenzug. Der Patentbeantrager war Ernest Monnington Bowden aus Earls Court, ein Bahnrennfahrer, Langstreckenrennfahrer, Journalist und Autor des 1896 erschienenen „Pocket Guide to Cycling".

In derselben Woche lautete die Schlagzeile des Scottish Cyclist*: „DIE NEUE BREMSE – E.M. Bowdens lobenswerte*

*Erfindung... Bowdens neue mechanische Vorrichtung für die Anwendung an Fahrradbremsen ist allen anderen vorausgegangenen Bremsvorrichtungen solch einen großen Schritt voraus, dass wir die Notwendigkeit sehen, sie ausführlich zu beschreiben."*




*Befestigung der per Bowdenzug betätigten Hufeisenbremse am Fahrradhinterbau*

Die Veröffentlichung zeigte seine Hufeisenfelgenbremse, die hinter der Hinterradgabel befestigt war mit der Alternative eines klappbaren Schutzbleches für diejenigen, die eine Bremse vorziehen, die auf den Reifen einwirkt.

Zwei Monate später stellte Bowden seine Bremse den Lesern des *Cyclist's Touring Club vor,* mit voller Beschreibung und einer Illustration. „The Gazette" hatte *„die Erfindung sorgfältig untersucht"* und war *„geneigt, anzunehmen, dass Bowdens Ansprüche gut fundiert seien"*. In ihrer Rückschau auf die Stanley-Ausstellung sagte The Gazette, *„der Bowdenzug, der in der letzten Ausgabe der Gazette beschrieben worden ist, wurde in der Ausstellung gezeigt und hat natürlich viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen."* Über die Nationalausstellung im Januar 1898 notiert sie: *„Hinterradnabenbremsen, die mit dem alten System von Winkelhebeln bedient werden, erscheinen merkwürdig, wenn solch ein exzellentes Konzept wie der Bowdenzug erhältlich ist."* Zum März 1898 stellte dann die Torbay Company in Paignton eine Hinterradbremse her, genannt die Toby, *„die mit dem Bowdenzug arbeitet"*.

Was geschah aber dann? War die Bowden-Hufeisenbremse uneffektiv, wie es in Wikipedia behauptet wird? Müssen wir jetzt zu George Larkin ins Jahr 1902 eilen? The Gazette gibt uns einige Antworten. In ihrer Ausgabe vom Februar 1898 verteidigt Bowden seine neue Erfindung gegen den Vorwurf eines Lesers, die Bremse habe schweren Schaden an der Felge verursacht, indem er erwidert, dass er alle seine Tests an einer leichten Rennmaschine ausgeführt habe. Im Mai beschwert sich ein J.W.P., die Bowdenleute hätten ein schön großes Loch in seine Lenkstange gebohrt, um den Draht durchzuziehen, was zum Lenkerbruch geführt habe. Abgesehen von diesem Missgeschick räumt er aber ein, dass *„der Drehgriff ein echt hübscher Mechanismus ist"*, und dass *„diese Einrichtung ganz allgemein eine höchst erfreuliche und wirksame Bremse darstellt."*

*„Die Bowdenleute"*, von denen er schreibt, ist die neu gegründete E.M. Bowden's Patent Syndikat GmbH. Als Antwort sagt der Manager Mr. Jack Dring, er sei immer erfreut, Kritik von solch einem fairen Kritiker zu erhalten. Seine Entschuldigung für den Fehler lautet, dass das Bohrloch jetzt an einer anderen Stelle gemacht würde und wenn es irgendwelche Bemängelungen gebe, würde man kostenlos neu montieren. Er schloss seine Antwort damit, *„wir sind nun in der Lage, Bestellungen für die Bremse für Maschinen der normalen Bauart ohne Verzögerungen auszuführen."*

*Felgenbremse „Original Bowden"*

Unglücklicherweise begannen jetzt erst die Schwierigkeiten des Syndikates. Während die Presse weiterhin enthusiastisch blieb, beklagten sich potentielle Kunden das ganze folgende Jahr über. Im Mai 1899 fragte ein Leserbriefschreiber: *„Ist diese viel empfohlene Hinterradfelgenbremse überhaupt wirklich erhältlich? Im letzten Jahr habe ich versucht, sie zu erwerben, aber es gelang mir nicht. Dieses Jahr hat das Vorstandsgenie, das so weit oben in der Chancery Lane sitzt, mir im März bedeutet, ich möge mein Fahrrad für einen Monat in der Fabrik lassen, ich könnte es dort vielleicht fertig gestellt bekommen..."*

Ein anderer Leserbriefschreiber kommentierte im Juni 1889: *„Ich war sehr in Versuchung, die gleiche Frage zu stellen und ich wünschte, ich hätte zuvor den Weg eingeschlagen, ein anderes Fabrikat zu wählen anstatt zu warten. Ich bin auch nicht der einzige Enttäuschte in diesem Distrikt."* Und dann schrieb ein anderer: *„Die Hersteller dieser wirklich exzellenten Bremse scheinen inkompetent im Geschäftsmanagement zu sein, wenn man die Verspätungen in der Ausführung der Bestellungen beurteilt."*

Die Company erwiderte, sie sei Anfang der Saison 1899 mit Aufträgen überwältigt worden und habe Schwierigkeiten mit einigen Zulieferern gehabt, sei jetzt aber Herr der Situation und liefere 500 bis 600 Bremsen pro Woche aus. Trotzdem kehrte die Unzufriedenheit im August 1899 zurück, denn lang leidende Radfahrer beschwerten sich, sie müssten *„zwei bis drei Mal pro Woche"* bei ihren Händlern nachfragen. Die Bowden Company lieferte eine defensive Entschuldigung, aber die Dinge besserten sich bis September kaum, als ein Leserbriefschreiber sich über eine dreiwöchige Lieferverzögerung und schäbige handwerkliche Ausführung beschwerte, Bemängelungen, die wiederum im November wiederholt wurden.

Im Dezember 1899 gab der geschätzte Archibald Sharp seine gebieterische Ansicht der Bremsenfrage. Er persönlich bevorzuge die Vorderradbremse, obwohl *„die Vorzüglichkeit der Bowdenbremse viele Fahrer weggeführt habe von den relativen Verdiensten der Vorderradbremse im Vergleich zur Hinterradbremse als solcher"*, ein irgendwie rückwärtsgewandtes Kompliment.

Im Jahr 1900 setzte sich die Leserbriefkorrespondenz fort, in der einige die Bremse gut beurteilten, aber viele sich über schlechte handwerkliche Qualität und Vernickelung beklagten. Wieder antwortete Dring, der Manager der Bowden Syndicate Company, mit einer Erklärung und einer Entschuldigung.

1902 räumte The Gazette den Briefen mehr Platz als jemals zuvor ein, die die Bremse priesen oder die wiederholte Inkompetenz der Company und ihrer Mechaniker beklagten. Die Company blieb bis September ruhig, als Ernest M. Bowden großherzig erklärte, er halte es für den würdigsten Weg, *„die anonymen Angriffe auf eine erfolgreiche Erfindung zu ignorieren, welche Sie für geeignet hielten, veröffentlicht zu werden, denn wir können nicht beurteilen, mit wem wir es zu tun haben oder ob der Angriff von einem interessierten Rivalen angestachelt worden ist"*. Daraufhin bringt er das entscheidende Argument, es gebe immerhin bis zum heutigen Datum, September 1902, 400 000 zufriedene Benutzer seiner Bremse, die nicht an The Gazette geschrieben hätten.

Diese Ausführungen beweisen folgerichtig, dass Wikipedia irrt, tatsächlich zwei Mal irrt. Zum Ersten war es unzweifelhaft Ernst Monnington Bowden, der die Kabelzugbremse erfunden hat. Zweitens wurde der Kabelzug vor 1902 fast an einer halben Millionen Maschinen erfolgreich benutzt, ein guter Vergleich mit den 15 000 Bremsen, die die Pneumatische Bremsen Gesellschaft im Jahr 1896 verkaufte. In einem schwierigen Handelsklima lag die Bowden Brake Company 1901 bei einem Wert von 50 000 Pfund Sterling und machte 1902/1903 einen Nettoprofit von 28 638 Pfund Sterling.

*Größenvergleich zwischen einer sehr frühen und einer aktuellen mit Bowdenzug betätigten Felgenbremse*

In den späten 1890er Jahren gab es große technische Veränderungen am Fahrrad, besonders nach der Einführung des Freilaufs. Ernest Bowden bewarb seine brillante Erfindung ziemlich unklug als eine Zusatzausrüstung, so wie eine Lampe oder eine Luftpumpe. Im Gegensatz dazu stand Hans Renold, der den Herstellern zeigte, wie sie am besten seine Kette und die Kettenräder in ihre Produkte integrierten. Viele Beschwerden über Bowden scheinen durch inkompetente Handwerksarbeit hervorgerufen zu sein.

Im September 1901 bestätigt ein Beitragsschreiber der Gazette, *dass „Felgenbremsen jetzt fast durchgängig sind"*, aber Briefe über die Vor- und Nachteile von Bowdens Bremse setzten sich bis 1905 fort. Die Kritik konzentrierte sich auf solche Details wie schlechte Lötstellen an den Befestigungen, zusätzlich zur schlampigen Ausführung.

Wir müssen deshalb fragen, wieso diese Erfindung wechselweise Sir Frank Bowden (keine Verwandtschaft) und George Larkin zugeschrieben wird, obwohl sie doch ganz klar zu Ernest Bowden gehört?

**Sir Frank Bowden**

Im Jahr 1887/1888 übernahm Sir Frank Bowden einen Mehrheitsanteil an dem kleinen Nottinghamer Fahrradhersteller Woodhead, Angois und Ellis und vergrößerte ihn schnell unter dem Namen Raleigh. Er war ein begeisterter Radfahrer und Kaufmann, aber nie ein Erfinder, und er überließ technische Details zuerst Paul Angois und später seinem technischen Leiter G.P. Mills. Als Ernest Monnington Bowden im Jahr 1897 seine Hufeisenbremse auf den Markt brachte, montierte Raleigh die pneumatische Bremse.

1902 montierte Raleigh die kürzlich erst patentierte Sturmey Archer Dreigangnabenschaltung und Mills erfand und patentierte schnell den bekannten Viertelkreis-Gangschaltungshebel unter Benutzung eines Bowdenzuges. Dass Raleigh den Bowdenzug an dieser höchst erfolgreichen Gangschaltung verwendete, war wahrscheinlich der wichtigste Grund dafür, dass Sturmey-Archer und Bowden weltberühmte Namen wurden. Die Verwechslung mit Sir Frank Bowden wird dadurch leicht verständlich.

**Aber warum George Larkin?**

1902 war der damals 23jährige George Frederick Larkin Entwickler in der Bassett Motor Company und kam unabhängig auf eine ähnliche Idee wie Bowden vor sechs Jahren. Der Patentanwalt S. J. Withers stellte ihn der Firma vor, die sich jetzt Bowden Motor Syndicate nannte. Diese bot ihm eine Einstellung als Leiter der Motorenabteilung an unter der Vorraussetzung, dass seine neue Idee der Firma zur Verfügung gestellt wird. Zwei Jahre später nach E.M. Bowdens Tod wurde Larkin Leiter der Gesamtwerke und ließ später mehrere Patente gemeinsam unter seinem Namen und dem Namen der Gesellschaft registrieren. 1917 kam es zum Streit mit dem Managing Direktor James Nisbet, und er verließ die Firma verbittert. Der Larkin-Mythos entstand erst fast ein halbes Jahrhundert später, als sein Sohn 1964 die Akten seines Vaters in einem Blechkoffer fand. Als guter Sohn verfasste er ein unveröffentlichtes 23-seitiges Manuskript *„Die Geschichte des Bowdenzuges"* und behauptete, sein Vater sei der wahre Erfinder. Unter anderem stellte er fest, *„dass Ernest Bowden keinen aktiven Anteil an den geschäftlichen Angelegenheiten des Syndikates gehabt habe und dass es keine Unterlagen gibt, die nur im Entferntesten darauf hinweisen, dass der Kabelzug vor 1902 in der Fahrradindustrie verwendet worden sei"*. Das Manuskript ist ein Meisterstück einer unterwürfigen Verehrung, das offensichtlich ohne Hinzuziehung der damaligen Fahrradpresse erstellt wurde. Es liegt heute im Archiv des Nationalen Motormuseums in Beaulieu in einer Schachtel zusammen mit den anderen Akten seines Vaters, die das Zerwürfnis mit Nisbet betreffen.

Unklar ist, wie diese Geschichte Wikipedia erreichen konnte, aber dieses windige Dossier scheint verantwortlich dafür zu sein, dass George Larkins Name statt Ernest Monnington Bowdens Name in die Ruhmeshalle der Fahrradgeschichte eingetragen wurde und dass der Unsinn verbreitet werden konnte, es habe vor 1902 keine zufriedenstellenden Kabelbremsen gegeben.

**Zusammenfassung**

Die Schlussfolgerung ist, dass weder Sir Frank Bowden noch George Larkin im Zusammenhang mit der Erfindung dieser brillanten praktischen Vorrichtung Erwähnung verdienen, obwohl beide später in deren Herstellung und Vertrieb tätig waren. Diese Sache mag vielleicht nicht entscheidend wichtig sein, aber es ist unsere Aufgabe, Puzzlestückchen aus dem Gesamtbild der Fahrradgeschichte, die fälschlich hineingedrückt worden sind, durch richtige zu ersetzen. Der Vorrang bleibt in diesem Falle unzweifelhaft bei Ernest Monnington Bowden, und der Erfolg seiner großartigen Idee im Jahr 1986 hätte nie in Frage gestellt werden dürfen, sowohl vor als auch nach 1902.

*(*) Aus dem Englischen übersetzt von unserem Mitglied Heinrich Bültemann-Hagedorn, der den Beitrag anlässlich des Wintertreffens 2014 humorvoll und mit sichtlichem Vergnügen präsentierte.*

*Fotos: Jürgen Kronenberg*
*Zeichnungen aus UK Patent 25 325 (erteilt 1897) und Patent 14 402 (erteilt 1898)*

# Bremsenpatente oder patente Bremsen?

von Gerd Böttcher, Bremen

**Beim Wintertreffen im Februar 2014 in Erfurt referierte unser Mitglied Gerd Böttcher über interessante und zum Teil unglaubliche Bremsenpatente aus fünf Ländern. Die vorgestellten Erfindungen stammen etwa aus den Jahren 1870 bis 1900. Dabei liegt der Schwerpunkt der Patentanmeldungen im Zeitraum 1890 bis 1900. In diesen Jahren geht es bei den Patenten vor allem um die generelle Findung der richtigen Bremssysteme für das Fahrrad. Der mit Patentzeichnungen bebilderte Vortrag ist weitgehend im „Originalton" belassen worden.**

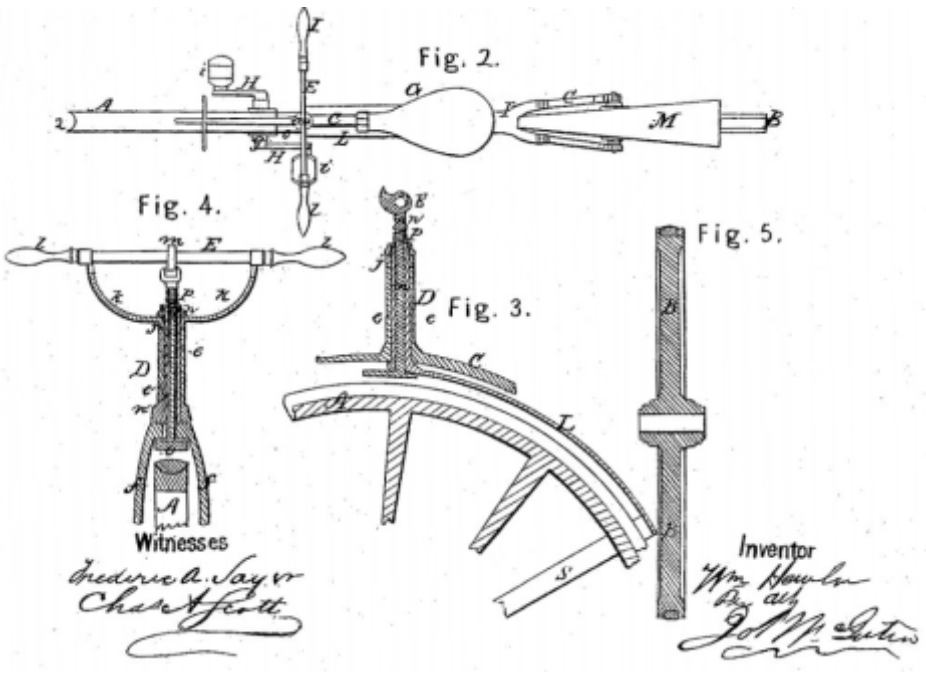
Zunächst ein kleiner Zahlenüberblick über die Menge der Patente des Zeitraums von ca. 1890 bis ca. 1900. In England wurden in diesem Jahrzehnt ungefähr 60, in den USA etwa 150, in der Schweiz ungefähr 10 und in Deutschland rund 50 Patente angemeldet. Französische Patente für diesen Zeitraum sind noch nicht digitalisiert. Angesehen habe ich mir insgesamt ca. 100 Patente, rund 30 davon habe ich für diese Präsentation ausgewählt.

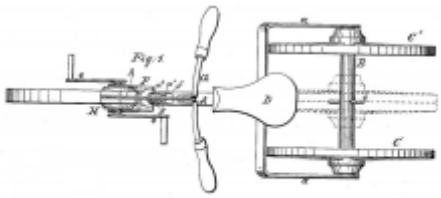
Etwa gegen Ende der 1890er Jahre beginnen auch die Patentierungen von Bremsnaben. Wegen der schwierig zu deutenden Konstruktionen will ich hier auf eine Darstellung dieser Bremsnabenpatente verzichten. Zunächst hatte ich beabsichtigt, nur die aus heutiger Sicht kuriosen und nicht sinnvollen Patente zu zeigen. Dann habe ich aber doch eine gewisse Entwicklung anhand der gezeigten Patente nachgezeichnet.

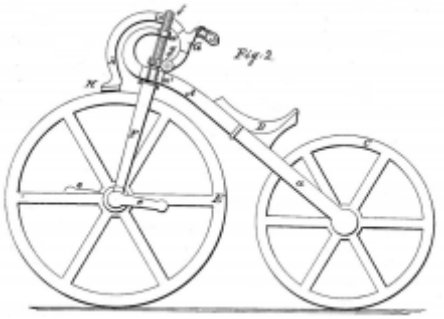
Mit Beginn der Luftbereifung widmen sich sehr viele Bremsenpatente den Lösungen der Problematik der damals noch großen Empfindlichkeit dieser Bereifung. Die Patente sind chronologisch geordnet, die Zeichnungen der Patentschriften habe ich für die Präsentation zur besseren Erkennbarkeit etwas aufbereitet. Zu Beginn noch ein Auszug aus einem Artikel im Rad-Markt aus dem Jahr 1892 zum Wildwuchs bei Fahrradpatenten: *„Es ist eine auffallende Thatsache, dass in keinem Industriezweig so viel von Laien erfunden und zum Patent angemeldet wird, als gerade in Fahrrädern. Dass dabei in 99 von 100 Fällen Unverwerthbares herauskommt, nimmt Jedem, der mit den Verhältnissen einigermassen vertraut ist, nicht Wunder. Dass derartige Patente aber der deutschen Industrie, welcher das deutsche Patentamt in gewisser Beziehung als Veröffentlichungsorgan dient, nicht besonders zur Ehre gereichen kann muss jedem einleuchten, und es scheint uns, dass seitens des deutschen Patentamts etwas geschehen könnte, um zu verhindern, dass die Patentschrif ten, die im Namen des Reichs vom Patentamt veröffentlicht werden, nicht offenbaren „technischen Blödsinn" enthalten..."*

**1** Ich beginne mit einem Boneshaker mit Vorderrad-Klotzbremse. Sie befindet sich innen geführt im Steuerkopfrohr, wird über Lenkerdrehung und dem daran angebauten Excenter, der auf die Bremsdruckstange drückt, betätigt. Wie ich finde, eine besondere Lösung für diese Zeit. Sie weicht von der allgemein gebräuchlichen, über die Lenkerdrehung angezogenen Hinterradseilbremse ab.

**2** Hier noch einmal ein Boneshaker mit Vorderrad-Klotzbremse. Der Bremsklotz wird über einen bogenförmigen Hebel, an dem auch die Lenkstange angebracht ist, über einen gemeinsam am Steuerrohr liegenden Drehpunkt durch nach vorne Drücken des Lenkers auf das Vorderrad betätigt. Der Steuerkopf mit Bremshebel

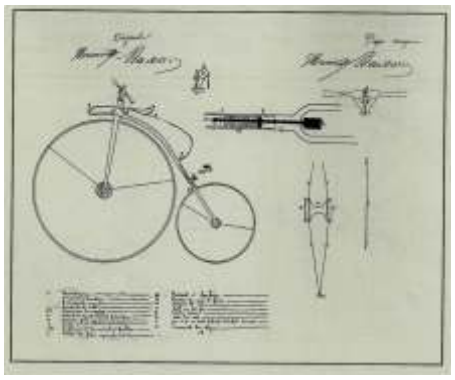






und Rahmenanschluss ist optisch sehr elegant ausgeführt. Noch eine Besonderheit dieses dreirädrigen Boneshakers: Es lässt sich durch Zusammenschieben der Hinterräder zu einem Zweirad machen.

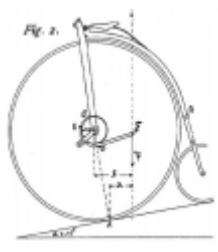
**3** Nun folgt ein frühes Hochrad. Durch Lenkerdrehung wird die Hinterradklotzbremse betätigt, ihr Seilzug ist im Rah-



men verlegt. Auch die Rückziehfeder für den Bremshebel am Hinterrad ist im Rahmen eingebaut.

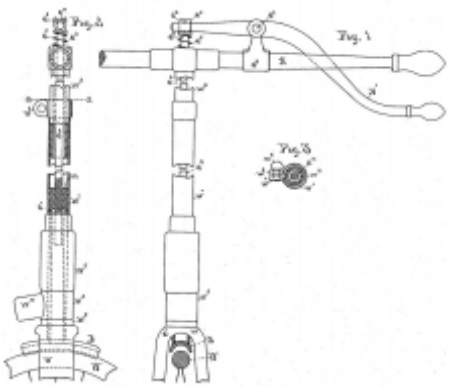
Ich mache einen Zeitsprung bis zum Jahr 1886. Er ist einerseits begründet mit der unzureichenden Dokumentation beim Digitalisieren alter Patente und somit der Suchzugänglichkeit der Patentdatenbanken geschuldet, und andererseits bietet die davor liegende Zeit offensichtlich nur sehr wenige Patente zu Fahrradbremsen.

**4** Dieser Erfinder hat sich sehr viel Gedanken über die Bremsphysik der Hochräder gemacht. Das schlägt sich in einer Vielzahl von Berechnungen nieder, die er für sein Patent durchführte – wer das Buch von 1896 von Archibald Sharp kennt, weiß

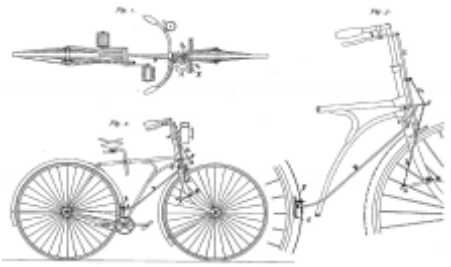


was ich meine. Das Patent enthält zwei Ausführungen von Bandbremsen für das Vorderrad eines Hochrades. Problematisch war auf jeden Fall das Betätigen dieser Fußbremse, da das sich drehende Pedal und auch die Speichen sich in unmittelbarer Nähe der Bremsfußraste befanden.

**5** Ich erreiche jetzt den Beginn der Niederradzeit. Das Patent zeigt eine in der Steuersäule geführte Druckstange für die Klotzbremse, keine außen liegende Stange stört die Steuerkopf-Optik des Safetys.



**6** Dies Patent zeigt eine Doppelbremse mit Bremsteller am Vorder- und Hinterrad. Sicherlich war die Idee und Ausführung einer Doppelbremse sehr ungewöhnlich für diese Zeit. Eine weitere Besonderheit ist, dass beide Bremsen auch über einen Fußhebel gleichzeitig betätigt werden können, während über den Lenkerbremshebel nur die Vorderradbremse ausgelöst wurde. Man findet in der „Bremsliteratur“ dieser Zeit immer wieder den Hinweis, dass man der Hand bzw. einer etwas länger benötigten Handkraft nicht sehr viel zutraute.



**7** Hier noch eine weitere Doppelbremse für Vorder- und Hinterrad. Diese Bremsanlage hinterlässt schon eher den Eindruck, dass sie auch konstruktiv zu Ende

gedacht und somit auch hergestellt und verkauft wurde. Beide Bremsen werden gleichzeitig über einen gemeinsamen Handbremshebel am Lenker betätigt, und es bedarf nur einer genauen Einstellung der Gestänge für ein gleichmäßiges Bremsen an beiden Rädern (Gazelle hat z.B. in den 1940er Jahren und danach beide Lenkerhebel für die Vorder- und Hinterradgestängebremsen gekoppelt).

**8** Dieses Patent stellt ein spätes Kuriosum dar. Diese Hinterradbremse wird durch Zurücklehnen gegen das hinter dem Sattel angebrachte Umlenkbetätigungsgestänge ausgelöst (es gibt frühere, ähnlich wirkende „Sattel betätigte“ Bremsen). Der Erfinder betont, dass dabei beide Hände fest am Lenker bleiben und beschreibt auch die Ausführung der Bremsvorrichtung am Laufrad als besonders Reifen schonend. Die Zeit der mit Ketten betriebenen Niederräder war schon in voller Blüte und dann diese Fahrradkonstruktion, die solch eine Bremse trägt! **Fortsetzung im KS 59!**

*Bildnachweis*

*Die Herkunft und die Urheberrechte der farbigen Illustration zu Beginn des Beitrags konnte unser Autor trotz intensiver Recherche nicht ermitteln. Deshalb fehlt eine Quellenangabe, die bei wissenschaftlichen Beiträgen auch beim Zitieren von Bildern notwendig wäre. Falls der Rechteinhaber sich meldet, wird die fehlende Angabe nachgereicht.*


*1 United States Patent Office, Letters Patent No. 86 834, February 9, 1869*
*2 United States Patent Office, Letters Patent No. 89 047, April 20, 1869*
*3 Französisches Patent Nr. 86 459, 1870 Seilbremse f. Hinterrad, Quelle Nick Clayton*
*4 Kaiserliches Patentamt, Patentschrift No. 37 294, 23. Februar 1886*
*5 United States Patent Office, Letters Patent No. 369 541, September 6, 1867*
*6 Kaiserliches Patentamt, Patentschrift No. 47 286, 20. September 1888*
*7 Kaiserliches Patentamt, Patentschrift No. 53 805, 31. Januar 1890*
*8 Kaiserliches Patentamt, Patentschrift No. 76 714, 24. December 1993*


*Recherchiert in:*
*http://worldwide.espacenet.com/ (Datenbank des Europäischen Patentamtes)*
*https://depatisnet.dpma.de (Datenbank des Deutschen Patent- und Markenamtes)*

# Entrosten und Schwärzen von Metalloberflächen

von Michael Mertins, Bielefeld

**Jeder Sammler von Altfahrrädern kennt die Probleme mit verrosteten und korrodierten Metalloberflächen. Je nach Alter und Lagerbedingungen haben sich an Fahrradteilen Rostpartikel bzw. Korrosionsschichten gebildet, die das historische Rad unansehnlich machen und das Erscheinungsbild arg trüben. Die Neulackierung bzw. Verchromung sollte immer der Schritt sein, den es zu vermeiden gilt, denn die Patina eines alten Rades geht dabei endgültig verloren. Welche Alternativen es dazu gibt, möchte dieser kleine Werkstattbericht aufzeigen.**

Als ich vor ein paar Monaten ein kettenloses Dürkopp-Rad aus der Nachkriegsproduktion bekam, war es in keinem guten Zustand. Alle Aluminiumteile (Bleche, Felgen und Gepäckträger) waren stark korrodiert, die verchromten Teile mehr oder weniger angerostet und der schwarze Lack rostfleckig und an manchen Stellen z. B. an der Gabel sogar großflächig abgewetzt. Nachdem ich mich bei einigen Vereinskollegen umgehört hatte, wie am besten vorzugehen sei, ging es ans Werk.

### Aluminium

Am einfachsten gestaltete sich noch die Aufarbeitung der Aluminiumteile. Hier bewährte sich die Kombination von feinster Stahlwolle und einer Reinigungspaste wie beispielsweise Gundel-Putz Extra blau. Die Paste ist gift- und säurefrei, enthält kein Phosphat und Formaldehyd. Also einfach ein wenig Paste auf die Putzwolle auftragen und die Oberfläche abreiben. Diese kombinierte Anwendung hat den Vorteil, dass sich kein Abriebsstaub in die Raumluft absetzt, der dann eingeatmet wird - die Paste bindet diesen in der Wolle. Denn gesund ist ein feiner Staub von Aluminiumoxyd in der Lunge sicher nicht. Wichtig ist das Nachpolieren mit einem weichen sauberen Lappen, um alle Reste der Paste von der Oberfläche zu holen - erst danach strahlt die Metalloberfläche wieder richtig gut. Stärker korrodierte Flächen können mit schärferen Mitteln wie Scheuerpads vorbehandelt werden, um die oberste, meist auch gröbere Korrosionsschicht abzutragen. Dabei ist es ratsam, rechtzeitig auf feinere Mittel zu wechseln, damit die bleibende Oberfläche nicht verkratzt wird. Für die weitere Behandlung zur Vermeidung von neuerlicher Korrosion kann man die Oberflächen schützen wie im nächsten Abschnitt beschrieben.

### Eisenoberflächen

Typische Teile aus diesem Material sind Lampen- und Dynamohalter und verschiedene Kleinteile wie Schrauben und Muttern, des Weiteren das Innenleben von Klingeln einschließlich der unverchromten Innenseite des Deckels. Hier gibt es eine einfache Methode, solche Oberflächen zu entrosten, nämlich in einem temperierten Entrostungsbad. Für die Motorradrestauration gibt es eine Flüssigkeit, die für das innere Entrosten von alten Tanks gedacht ist: den Fedox Entroster. Dieses Mittel funktioniert natürlich auch auf den Außenseiten von metallischen Oberflächen. Im kleinen Stil kann das jeder zuhause anwenden. Man besorge sich eine kleine Konservendose und setze darin die Mischung (1 Teil Entrosterlösung und 10 Teile heißes Wasser) an. Die gefüllte Dose wird auf ein kleines Stövchen gestellt und mit einem Teelicht beheizt - das reicht für etwa vier Stunden mit einer Temperierung von 50° C. (siehe Foto unten links) Ab und zu mal umrühren, die Brühe sollte in der ganzen Zeit leicht perlen – das Zeichen für die stattfindende chemische Reaktion. Wer größere Teile zu behandeln hat, nimmt einen Ein- oder Zweiplattenherd und eine Blechwanne oder Bräter.

Sind die Sachen stark verrostet, kann man zwischendurch das zu entrostende Teil herausnehmen, den schon angelösten Rost mit einem Lappen abwischen und wieder eintauchen, das beschleunigt den

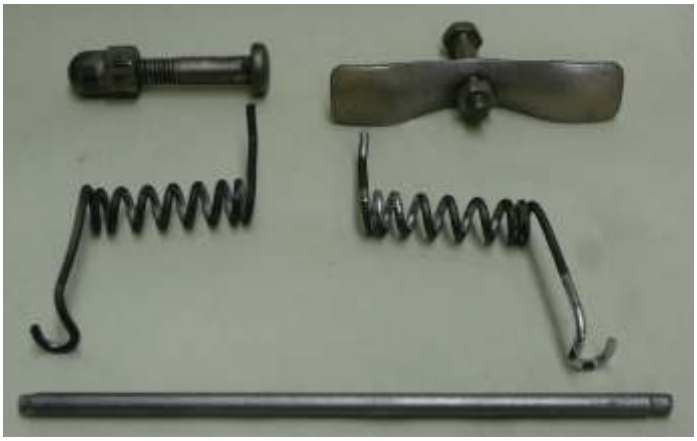
*Die Kleinteile vor der Behandlung im Entrostungsbad*

Entrostungsvorgang. Nach dem Entrosten die Teile mit Wasser abspülen und gut trocknen.

Der Vorteil dieser chemischen flüssigen Entrostung ist, dass die Flüssigkeit nahezu überall hinkommt und wirkt, auch dort wo man sonst mit handwerklichen Mitteln nur mühsam oder gar nicht heran kommt. Eine mechanische Beanspruchung der Oberfläche entfällt. Der Klingelmechanismus sollte anschließend natürlich wieder etwas geölt werden, der Klang nach dieser Behandlung ist wieder glockenrein.

*Die Kleinteile nach dem Entrostungsbad*

Je nach Oberfläche sind die entrosteten Objekte nun metallisch mehr oder weniger stumpf, sie können mit der Messingbürste aufgehübscht werden. Um diesen Glanz zu konservieren empfiehlt sich die Nachbehandlung mit einem Kunststofflack. In Frage kommt ein Lack, der für das optische Auffrischen von Bootsteilen aus Aluminium und Kunststoff entwickelt wurde. Der Lack lässt sich auch für Rostschutz auf Eisenteile anwenden. Die hauchdünn aufgetragene Schicht des Auffrischers z. B. der Marke ScandiCare hält Feuchtigkeit ab und bewahrt somit die Oberfläche vor erneuter Korrosion.



*Die entrosteten und polierten Kleinteile*

**Verchromte Oberflächen**

Die Zerstörung der schützenden Chromschicht reicht von einfachem Flugrost bis zur Durchrostung auf das Grundmaterial. Für oberflächlichen Rost ist sicherlich eine Reinigungspaste wie Gundel-Putz eine gute Wahl, doch für tiefer gehende Schäden ist das eben beschriebene FeDOX-Entrostungsbad angebracht. Gut erhaltene Chrompartien bleiben dabei erhalten, schon vorgeschädigte Partien lösen sich allerdings spätestens bei der Nachbehandlung mit der Bürste ab. Deshalb macht es von Fall zu Fall Sinn, das ganze Teil mechanisch zu entchromen und dann ins Entrostungsbad zu legen. Anschließend wieder abspülen, gut trocknen und stark aufpolieren. Das Teil bekommt durch die Bearbeitung mit der Messingbürste und anschließender Politur mit Gundel-Putz ein schönes metallisches Aussehen. Meiner Meinung nach sieht das besser aus als ein neuverchromtes Hochglanzteil, das an einem sonst gebraucht aussehenden Rad wie ein Fremdkörper wirkt. Im Anschluss ist als Rostschutz auch eine Schlussbehandlung mit dem Auffrischer notwendig. Das Entrostungsbad kann mehrfach verwendet werden. Für seine Entsorgung werden auf der Flasche leider keine Hinweise gegeben, die Essenz wird vom Hersteller jedoch als biologisch abbaubar bezeichnet.

**Schwärzung**

Nun zur Behandlung von verrosteten Lackoberflächen, die bei alten Rädern erfreulicher Weise oft aus schwarzem Asphaltlack bestehen. Für die punktuelle Kaschierung von Roststellen eignet sich ein spezieller Wachsstift, der Edding 950 Industry Painter. Nach dem Abschleifen der Roststellen mit feinstem Schmirgelpapier können die Stellen ganz kleinflächig getupft werden. Der Wachsauftrag härtet in ein bis zwei Stunden aus und lässt sich dann auch überpolieren. Andere schwarze Filzstifte haben den gravierenden Nachteil nicht wirklich schwarz zu sein, sie glänzen im Tageslicht bläulich oder violett. Bei großflächigen Lackschäden kann man mit dem Hammerite Rostumwandler gute Erfolge erzielen, weil der milchig-weiße Umwandler nach der chemischen Reaktion schwarz glänzend wird. Nach 15 Minuten ist der Umwandlungsprozess bereits abgeschlossen. Die umgewandelten Rostpartien könnend dann einfach so stehen bleiben, können aber auch mit dem oben beschriebenen Auffrischer geschützt werden.

Danke an Uli Feick, Michael Schmidt und Michael Patz, die mir wichtige Tipps zum Thema gegeben haben.

***Hinweise zu den Reinigungs- u. Färbemitteln***

*Gundel-Putz Extra Blau; 150 ml Tube ca. 8 €*

*FeDOX (Fertan GmbH); 1000 ml Flasche Konzentrat ca. 16 €*

*Auffrischer der Marke ScandiCare (Vosschemie GmbH); 250 ml Dose ca. 8,50 €*

*Hammerite Rostumwandler (Akzo Nobel Deco GmbH); 12,5 ml Pinselflasche ca. 3,50 € oder 250 ml Plastikflasche ca. 12 €, technisches Merkblatt im Internet*

*Edding 950 Marker (edding International GmbH), schwarzer Wachsstift; ca. 5 €*

*Feine Stahlwolle Sorte Nr. 0 gibt es in jedem Baumarkt. Gundel-Putz kann über Wolfgang Fickus bezogen werden, das Entrostungsbad und den Auffrischer hat Uli Feick im Sortiment. Alle Produkte gibt es auch im Internethandel.*

# Post aus England und Amerika

Die veränderte Erscheinungsweise des KS bringt es mit sich, dass sich auf meinem Schreibtisch die Hefte aus Großbritannien und den USA stapeln. Dagegen muss ich was tun, also los. Diesmal geht es um die Ausgaben 358 bis 362 der News and Views, die Nummern 193 bis 195 des Boneshaker und die Hefte 12/2, /3 und /4 von Bicycle Quarterly.

Selbst fünf Hefte der **News and Views** geben nicht viel von dem her, was man hier beschreiben könnte: Nur zwei Auktionen werden angerissen, davon eine mit dem Versprechen der genaueren Betrachtung in einem spätere Heft. Die andere wird von Peter Cox beschrieben, und zwar die Brightwells-Auktion vom 21. Mai. Peter beklagt sich über eine geringe Beteiligung an der Veranstaltung und berichtet, dass Preise infolgedessen erstaunlich niedrig waren. Er erwähnt unter anderem ein Fallschirmjägerrad für £ 300, ein Paris Galibier für £ 640, ein Victor Flyer mit Federgabel aus den 1890ern für £ 5400, und ein Herren - Dursley-Pedersen für £ 2600. Zustände o.ä. werden nicht beschrieben, es gibt aber einen Hinweis auf eine vollständige Liste der Ergebnisse unter www.brightwells.com.

Zwei Bücher, die man als kontinentaler Radsammler kaufen würde, werden besprochen, und zwar der neue Band von Roger Street über „Regency Hobby-Horse Prints“, Laufmaschinen-Drucken, den man nur direkt bei Roger erwerben kann, und das von gleich zwei Rezensenten hoch gelobten Buch von Tony Hadland, H.-E. Lessing, Nick Clayton und Gary Sanderson mit dem Titel „Bicycle Design“ (Besprechung siehe S. 23). Wenn auch nur annähernd stimmt, was die beiden schreiben, muss der Band (ISBN 978-02-6202675-8) das Nonplusultra der Radgeschichtsschreibung sein. Zumindest ist der Preis von 31 € für den 550-Seiten-Klotz nicht zu hoch.

Die Kleinanzeigen in den N&V sind trotz Ebay immer noch gut bestückt, was man an einem Mitbringsel von einem kurzen Englandbesuch, den ich Anfang Juli machte, sehen kann.

Die drei Boneshakers sind natürlich deutlich ergiebiger als N&V, was aber in der Natur der Sache liegt. **Nummer 193** macht mit einem Bericht über ein vergessenes Straßenrennen auf – es hat 1958 stattgefunden, kein großer Profi des europäischen Rennzirkus trat auf, also was? Es war das Radrennen der Empire Games, und Ron Good, ein in Großbritannien bekannter Sportfotograf, machte hervorragende Aufnahmen, und darum geht's. In der nächsten **Ausgabe 194** wird das Raleigh des Gewinners Ray Booty vorgestellt, das in einer britischen Privatsammlung überlebt hat – und dessen Besitzer es Anfang Juli auf dem V-CC–Treffen ausfuhr, an dem ich teilnehmen konnte.

Tony Hadland verschiebt den Beginn der Geschichte von Raleigh um zwei Jahre nach vorn, Ray Miller zeichnet das Leben des französischen Berufsrenners Henri Coulliboeuf nach und Bob Damper füllt elf nicht unspannende Seiten mit der Geschichte des Cycle Engineers' Institute, einer Vereinigung, die die Technik des Fahrrads zumindest in seiner Anfangszeit deutlich weiterbrachte.

nicht erwähnt, dass es kein Zufall war, dass Clutterbuck zu FW Evans ging, wenn er sich in England (und nicht in Frankreich) einen Rahmen bauen ließ. Evans war zu jener Zeit einer der Vorreiter der nicht-britisch designten Räder in Großbritannien. Es ist ebenfalls sicher kein Zufall, dass Steve im Folgeheft eine kurze Geschichte von FW Evans veröffentlicht. Evans selbst war nicht nur Fahrradhändler, sondern auch Herausgeber der einflussreichen Zeitschrift Cycling in den frühen Zwanzigern. Sein Verdienst ist es, als einer der ersten an die Vorteile der Kettenschaltung geglaubt zu haben. Eines seiner Produkte habe ich im Keller, ein ca. 1942 gebautes Super Continental (der Name spricht Bände) mit Osgear: http://starostneradost.wordpress.com/2012/09/05/watershed/.

*Die angeblichen Erfinder der ersten Sturmey-Archer-Schaltung, wie sie in einem Katalog von 1904 präsentiert werden*

Steve Griffith hat zwar nur vier Seiten, um die Neuerungen, die Medwin Clutterbuck nach England brachte, zu beschreiben, aber die vier haben es in sich. Clutterbuck war einer der ganz wenigen Briten, die sich von französischer Radbaukunst schon ab den Zwanzigern beeinflussen ließen. Cyclo- und L'Izoard-Schaltungen probierte er aus, als die generelle Meinung noch war, Kettenschaltungen seien wahrscheinlich Teufelszeug, zumindest aber ein Verrat an der guten britischen Tradition der Nabenschaltung oder des Schiebens. Vielleicht ist es der Kürze des Artikels geschuldet, dass Steve

Schlussendlich gibt Tony Hadland noch einige Informationen aus der Frühgeschichte der Sturmey-Archer-Nabe, die teils nicht einmal in seiner großen Geschichte der Marke stehen. Ich muss schon sagen, Boneshaker 194 ist das interessanteste, das ich seit einiger Zeit auf dem Gebiet der Radgeschichte gelesen habe.

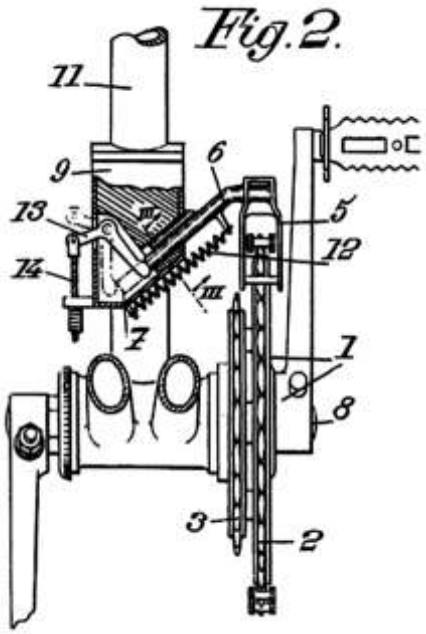
Im **Boneshaker 195** findet sich ein kurzer Artikel von Roger Street, der mitteilt, dass in Russland der Artamonov-Mythos noch nicht ganz tot zu sein scheint: In Ekaterinburg gibt es ein Denk-

*Das Titelbild des Boneshakers 195 zeigt ein Foto um 1943 von einem Soldaten, der Munition zu einem Kampfflugzeug bringt*

mal für den vorgeblichen Erfinder des Tretkurbelantriebs. Carlton Reid schreibt über frühe Aluminium-Rahmen, unter anderem ein 1896er Lu-Mi-Num.

Sowohl die neueste Ausgabe der News and Views als auch des Boneshaker haben die vier inneren Seiten in Farbe. Das ist hübsch und gibt Nigel Land die Chance, Fahrraddekore sehr genau wiederzugeben.

Bob Damper bringt den Lesern eine Radreise näher, die er 2012 auf einem




*Jacques Souharts Patent von 1950, das dem Grand Sport-Umwerfer sehr ähnlich sieht*

1894er Bantam durchführte. Er umrundete eine große Talsperre in Wales. Claude Reynaud beschreibt, wie er im vergangenen Jahr einen Abguss der Gesichtszüge des Barons von Drais in Frankreich auffand.

**Bicycle Quarterly**. Das Heft 12/2 ist schnell abgehandelt: Außer einer kurzen Geschichte der Alan-Alu-Rahmen enthält es nichts, was hier interessiert. Im nächsten Heft wird immerhin auf die Rolle der frühen weiblichen Randonée-Fahrerinnen eingegangen, ein Artikel, der teilweise verblüfft, mich zumindest, weil es doch immer wieder Neues zu entdecken gibt. Ein Camille Daudon-Rad aus den Fünfzigern wird in diesem Zusammenhang präsentiert, sogar eins mit Geschichte: Es gehörte der damals bekannten Fahrerin Monique Raymond.

Im letzten Heft können selbst diejenigen von Euch, die glauben, alles über Campagnolo zu wissen, noch dazulernen,

*Die verzahnten Ausfallenden der Cambio Corsa-Schaltung Foto: Jean-Pierre Pradères, Bicycle Quarterly, Vol. 12 No. 4, 2014*

da bin ich sicher. Mit dem typischen Heine-Blick geht Jan völlig vorurteils- und mythenfrei an diese Angelegenheit heran, von der man glauben könnte, sie sei total durchgekaut, und gräbt Erstaunliches aus. Es wird eine Menge Leute geben, die von den 21 Seiten nicht sehr erbaut sein werden, allein deshalb, weil auch sie überzeugt sind eine „Campagnolo: True Story“ (Titelblatt-Unterzeile) veröffentlich zu haben oder es zu können. Jan gibt 54 Fußnoten, die meisten weisen auf zeitgenössische Quellen hin und nur wenige auf Sekundärliteratur. Das bürgt für Qualität.

Und das war’s auch schon wieder.

Euer Toni

# Post aus Hamburg

In Altona hat sich im August 2013 der **A**ltonaer **B**icycle-**C**lub von 1869/80 (ABC) wiedergegründet. Die interessante Clubgeschichte, der KS 45 (S. 9 - 14) berichtete bereits darüber, und ein nahezu unstillbares Interesse am Fahrrad und der Radsportgeschichte haben einen bislang kleinen Kreis von Fahrrad-Enthusiasten, Sportlern, Schraubern und Historikern zusammengeführt. Sie forschen, schrauben und diskutieren alle Aspekte rund um das Fahrrad und sind darüber hinaus sportlich unterwegs. In Blogs schreiben die Mitglieder auf www.altonaer-bicycle-club.de. Neben der Förderung des Radsports, fühlt sich der ABC einem besonderen fahrradspezifischen Geschichtsbewusstsein verpflichtet und bezweckt damit, die Sozial- und Kulturgeschichte des Fahrrades und des Radsports durch Veranstaltungen und Publikationen zu bereichern.

(Oliver Leibbrand, Hamburg)

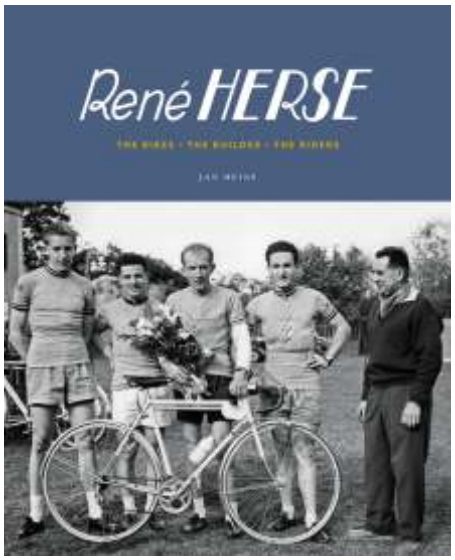
# Poste de la France

Die Redaktion bekam Urlaubspost aus dem schönen Frankreich. Man beachte neben der schicken Unterhose (culotte) auch den Gepäckträger mit den zwei kleinen Taschen und das Warndreieck am Schutzblech. Die Karte stammt von einem Verlag, der sich u. a. auf historische Postkarten spezialisiert hat. Weitere Motive finden sich unter www.editions-clouet.com. (mm)

# Neue Bücher

**René Herse**

Man hat es selten, dass Bücher die Leser mit solcher Wucht treffen wie Jan Heines „René Herse – the Bikes – the Builder – the Riders“. Ich meine gar nicht einmal das Gewicht des Buchs von fast 3 Kilo, sondern die schiere Fülle des Materials, der Bilder, der zeitgenössischen Anzeigen, der biografischen Angaben.




Die Geschichte, wie Jan Heine in der Garage von Lyli Herse, der Tochter Renés, die Familienfotos einer der berühmtesten Fahrrad-Bauer-Familien Frankreichs, der Herses, wiederfand, ist schon länger bekannt, und nun sind die besten dieser Fotos in Jans Riesenband versammelt, als Ergänzung seines sehr sachkundigen und aufgrund der dramatischen geschichtlichen und persönlichen Umstände der Familie

Herse spannend geschriebenen Texts, der durchaus Spielfilmstoff bieten könnte.

René Herse begann als junger Mechaniker bei Bréguet, einer der bekanntesten Flugzeugfabriken Frankreichs, unter anderem arbeitete er an der Bréguet XIX, einem Baumuster, das zu Ende der Zwanziger reihenweise Langstreckenrekorde abräumte. Eine solche Maschine überquerte 1930 zum ersten Mal den Atlantik „in der falschen Richtung“ von Ost nach West, gegen den Wind, von Frankreich in die USA. Herse lernte dabei, dass leichtes Gewicht nicht ausschließt, dass eine Struktur widerstandsfähig sein kann: Voilà, der Fahrradrahmen. Jans Buch beginnt denn auch mit einem großen Bild der Konfettiparade, die New York zu Ehren der Atlantikflieger abhielt. High Tech, übertragen auf das Fahrrad – am Ende stehen die besten Räder der Welt.

Jan Heine, der bereits über ein Jahrzehnt lang über französische Räder schreibt, hat mit diesem Buch ein Meisterstück abgeliefert, das auf seinem Gebiet den Rädern eines René Herse nicht nachsteht. Selten, wenn überhaupt, habe ich eine Markengeschichte gesehen, Auto, Motorrad oder Fahrrad, die derart gut recherchiert war oder derart originell bebildert. Natürlich kommt Jan die Tatsache zugute, dass die Herse-Geschichte noch nicht so alt ist wie die eines Michaux und die Quellenlage daher unvergleichlich viel besser ist. Aber es liegt auch ein großes Verdienst darin, sich zur rechten Zeit ans Werk zu machen, um diese Quellen zu erschließen.

Das tut Jan mit Gusto und großer Sachkenntnis. Immer wieder tauchen am Rand grüne Kästen auf, beispielsweise auf S. 244, in denen Information gegeben wird, ohne die ein unbedarfter Leser nicht gut weiterkäme. Ohne dass man weiterblättern oder zu einer Fußnote springen müsste, erfährt man alles Notwendige, und der Erzählfluss des Haupttextes wird nicht gestört. Auf S. 244 ist es eine Würdigung der Bedeutung des Ehepaars Rebour. Die Leser, die sich auskennen, überspringen diese Teile.

Weil René Herse (zugegebenermaßen mit einigen anderen „Constructeurs“) im Zentrum der „Entwicklung der besten Fahrräder der Welt“ (Kapitelüberschrift) stand, kann Jan es angehen, die damalige Spitzentechink im Fahrradbau darzulegen. Er tut es mit großformatigen Zeichnungen, meist von Rebour, und noch mehr Fotos. Herse stand ebenfalls im Zentrum des Radsports der vierziger und fünfziger Jahre in Frankreich, die mit die fruchtbarste Zeit der Entwicklung der Fahrradkultur gewesen sein müssen. Daher gelingt es Jan umso besser, auch diese Seite der Medaille, wie legendäre Radsportveranstaltungen abseits der Routen der Tour de France, erschöpfend darzustellen.

Insgesamt ist „René Herse“ ein Buch, das Kenntnisgewinn und Lesespaß auf eine Weise vereint, die für jeden Radsportinteressierten, der des Englischen auch nur randständig mächtig ist, Pflichtlektüre darstellt. (tt)

Jan Heine: René Herse – the Bikes – the Builder – the Riders; Bicycle Quarterly Press, Seattle/USA, 2012; Hardcover, Format 25 x 31 (x 4!) cm, 424 Seiten mit Fadenheftung, zahlreiche s/w und farbige Abb., Schlagwortverz., farbiger Schutzumschlag; Preis: 92 Euro erhältlich bei fahrradbuch.de.

## VELOEVOLUTION

Nun ist es ja nicht mehr ganz neu, Florians und Matthias Buch zur Fahrradgeschichte, es erschien zum Wintertreffen in Erfurt. Zu diesem Zeitpunkt war der KS 57 schon mit anderen Rezensionen belegt, die Redaktion konnte die Neuerscheinung nicht mehr berücksichtigen. Aber vielleicht ist das gar nicht so verkehrt gewesen. Denn: Wieviele Bücher haben wir in unseren Bücherschränken stehen, die wir einmal lesen, vielleicht noch nicht mal ganz, und dann verdientermaßen verstauben lassen? Gekauft womöglich gebraucht, auf dem Flohmarkt für wenig Geld, und hinterher gesehen, dass auch der

Euro noch zuviel war. Gute Beispiele sind die Doping-Apologien von Radrennfahrern aus den 70ern und 80ern, getarnt als Autobiografien. „Wir wollten ja alle eigentlich nicht, aber das böse System..." Bin just gerade noch in England auf so ein Teil reingefallen.

Das passiert mit Flos Buch nicht, garantiert. Für diese Besprechung habe ich es nach ca. einem halben Jahr wieder in die Hand genommen, so toll ist mein Gedächtnis auch nicht, und siehe da: Es hat genauso viel Spaß gemacht wie im Januar. Woran liegt's? Großer Vorteil: Florian und Matthias sind keine Berufsrennfahrer und müssen kein Doping kleinreden. Dann sind die Fotos so gut, dass man sie auch gern noch ein paar mal mehr anschauen kann – man sieht immer wieder neue Details. Als Beispiel mögen die Fotos des Jaray-Rades dienen, das im weichen Licht zu schweben scheint.

Matthias' kenntnisreicher, doch gut lesbarer Text ist ebenfalls wiederholte Lektüre wert, ich würde sogar sagen, dass sein „Mythenkilling" und seine vielen zitierten Quellen nicht nur höchst geeignete Grundlage sind für Anfänger in unserem Sport, sondern sogar altgedienten Fans Neues bieten können. Die exemplarische Auswahl der 43 Fahrräder ist sehr gelungen. Klar, meine Lieblingsräder fehlen auch, aber zugeben muss man: Die Fahrradgeschichte ist in ihren Grundzügen treffend dargestellt, und nichts anderes wollen die Autoren.

Der Anhang zeigt eine Reihe von Quellenangaben, die nicht nur wissenschaftliche Korrektheit demonstrieren, sondern auch zum Weiterlesen anregen. Besonders hervorzuheben ist die Darlegung der nicht originalen Teile an den abgebildeten Fahrrädern. Das hat m. E. vorher nur Jan Heine in Amerika gemacht und es trägt positiv zur Transparenz bei. Layout und Buchdesign sind modern und ansprechend, die gewählte Schriftart hält den Text dezent im Hintergrund und überlässt den Fahrrädern die „große Bühne" – damit hebt sich das Buch optisch von vergleichbaren ab. Eine andere Buchschrift wäre m. E. besser lesbar gewesen, aber dieser kleine Nachteil tut dem hervorragenden Werk keinen Abbruch.

Also: Bald ist Weihnachten (Das schreibe ich im Juli, bei über 30 Grad. Ich wollte ja eigentlich nicht, aber das böse System...), und alle Alt-Fahrrad-Begeisterten, die ein wenig missionarisch drauf sind oder einfach so ein repräsentatives Geschenk suchen: An ein Exemplar von Veloevolution denken. Oder besser gleich an zwei, Ihr werdet eins behalten wollen. Das Buch gibt es im örtlichen Buchladen *(use it or lose it)*, bei Maxi unter fahrradbuch.de *(ebenfalls)*, und sogar bei der Amazone *(hm)*. (tt)

Florian Freund: Veloevolution, Maxime Verlag 2014; Hardcover und Fadenheftung, Format 30 x 22,5 cm, 120 Seiten, Abbildungen farbig; ISBN 978-3-931965-26-6, Preis: 24,95 Euro

## Fotokalender 2015

H.-E. Lessing hat mit Heye Digital zwei Foto-Wandkalender auf den Weg gebracht, diese gibt es in 3 Größen – A3, A4 und als Tischaufsteller. Zu jedem der abgebildeten historischen Räder gibt es eine kurze Information. Sie kosten zwischen 18,90 € und 29,90 €, beziehbar über Calvendo.de oder fahrradbuch.de. (mk)

## Auf dem Narrenrad

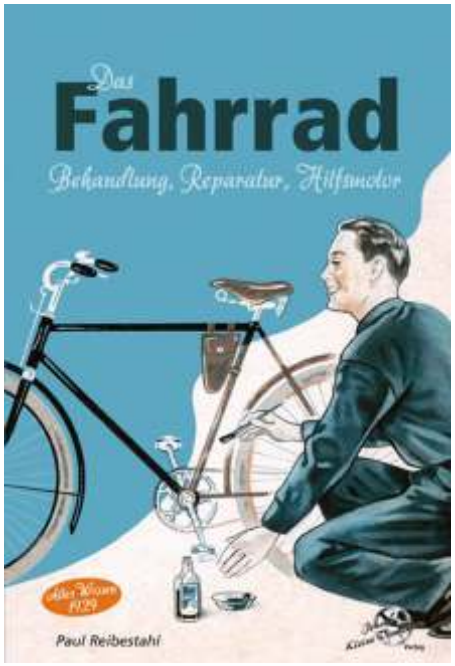
Für die Freunde von Radlerkarikaturen gibt es nun einen Leckerbissen. Der weltberühmte Karikaturist, Zeichner und Maler Lyonel Feininger hat der Nachwelt einen Schatz von Zeichnungen hinterlassen, der erst jetzt für ein Buch zusammengetragen wurde. Das edel ausgestattete Werk zeigt seine Zeichnungen aus der Zeit von 1896 bis 1912, hinzugefügt sind einige Bilder von Künstlerkollegen wie Bruno Paul. Feininger (1871-1956) war ein begeisterter

Radfahrer und legte jährlich bis 10 000 km zurück. In den Jahren 1908 bis 1913, kam er regelmäßig auf die Insel Usedom und nach Swinemünde. In dieser Zeit hat sich der gebürtige NewYorker Hunderte von Natur-Notizen erwandert oder erradelt, mit einem amerikanischen Cleveland-Rad. In seinen Ateliers, zunächst in Berlin, später in Weimar und Dessau, hat der Bauhaus-Künstler seine Skizzen in Bilder umgearbeitet. 1937 verließ er mit seiner jüdischen Frau Deutschland, um der nationalsozialistischen Verfolgung zu entgehen. Seine Werke hängen heute weltweit in den bekanntesten Museen. Das Kunst-Kabinett in Benz auf Usedom zeigt einige Originale in einer Sonderausstellung noch bis zum 31. 12. 2014. (mm)

Dr. Roland März, Hannelore Stamm u. Hannes Albers (Hrsg.): Auf dem Narrenrad – Karikaturen, Feininger Edition Kunst-Kabinett Usedom, Galerie Benz, 2014; Hardcover, Fadenheftung, Format 30,5 x 22,5 cm, 136 Seiten, mehr als 120 farbige Abb.; ISBN 978-3-00-045751-7, Preis: 44 Euro, nur bei der Galerie bestellbar.

## Das Fahrrad

Als das Buch 1929 erstmals erschien, richtete es sich an den Radler, der sein Fahrrad, welches er täglich fuhr, selbst reparieren wollte. Heute dagegen dürfte sich der Inhalt vor allem an den Liebhaber historischer Fahrräder wenden. Altes Wissen ist heute notwendig, um erfolgreich Fahrräder aus vergangenen Zeiten zu pflegen, Werte behutsam zu erhalten oder auch das historische Fahrrad weiter zu nutzen.




Das umfangreiche Buch beschreibt mit Hilfe von zahlreichen Abbildungen in den ersten zwei Teilen die geschichtliche Entwicklung des Fahrrades, seine verschiedenen Verwendungen und Bauarten. Die folgenden Kapitel widmen sich der Wartung des Rades und seiner Reparatur. Im letzten Teil wird auf Einbaumotoren eingegangen, insbesondere auf den Ruppe-Fahrrad-Motor und den ÖWA-Hilfsmotor. Als Anhang ist die vollständige Verordnung des Reichsverkehrsministeriums zum Thema hintere Leuchtzeichen und Rückstrahler vom 27. April 1929 abgedruckt. (mm)

Paul Reibestahl: Das Fahrrad – Behandlung, Reparatur Hilfsmotor, Reprint Johann Kleine Vennekate Verlag Lemgo 2014; Softcover, Format 21 x 14 cm, 246 Seiten, 141 s/w-Abbildungen, ISBN: ISBN 978-3-935517-75-1 Preis: 24,95 Euro inkl. Versand

## Sonne, Stahl und Strade Bianche

Sven Schepp hat sich einen Traum erfüllt. Erst machte er eine Radreise nach Italien und veröffentlicht nun darüber einen sehr persönlichen Reisebericht mit dem Titel „Sonne, Stahl und Strade Bianche“. Der Autor berichtet darin über seine spannende Fahrt von München durch die Alpen nach Rom. Dafür benutzte er ein ANKER-Rad Baujahr 1937 aus Bielefelder Produktion. Schepp folgte bei seiner fast zweiwöchigen Tour weitgehend einer historischen Reise des Radtouristen Arno Triebner, der 1937 ebenfalls auf einem ANKER-Rad unterwegs war. Durch Zufall hatte er seine Aufzeichnungen und Fotos entdeckt. Die Firma ANKER warb vor dem Zweiten Weltkrieg sogar auf einem Prospekt mit dessen Reise „Über die Alpen nach Rom und Neapel auf dem ANKER-Rad“. Von den abenteuerlichen Erzählungen fasziniert, ging Schepp erneut auf eine ungewöhnliche Reise mit einem baugleichen Rad, ebenfalls in Wolltrikot und Tweed.

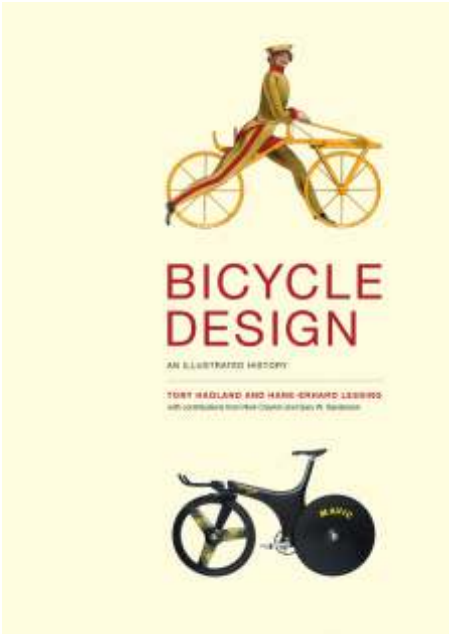
Sein Buch erzählt so von einer Spurensuche, ja Zeitreise der besonderen Art: dem Versuch einer Rückkehr in eine Epoche, in der Radfernreisen das Synonym für Staub, Hitze und Abenteuerlust waren; in der Butterbrote, Obst und in Zeitungspapier eingewickelte Würste Maltodextrose und Energieriegel ersetzten. Jeder, der ein wenig Fernweh mit sich trägt, wird von diesem Buch gefesselt sein. Auf Schepps Schilderungen folgen im Buch der Reisebericht Triebners und eine Übersicht von mehr als 60 Radreisenden, die in Europa und der Welt unterwegs gewesen sind. (mm)

Sven Schepp: Sonne, Stahl und Strade Bianche, Reisebuchverlag Kastanienhof 2014; Softcover, Format 24 x 17 cm, mit 52 s/w und farbigen Abb., 2 Streckenskizzen, ISBN 978-3-94176030-1, Preis: 19, 95 Euro (nur online bestellbar beim Verlag)

## Bicycle Design

Vor einigen Monaten erreichte mich das Buch Bicycle Design von Tony Hadland und Hans-Erhard Lessing mit der Bitte, eine Buchbesprechung für den KS zu schreiben. Das englischsprachige Buch ist vielfach auf englischen und amerikanischen Internetseiten lobend besprochen worden, wer aber eine deutsche Beurteilung sucht, wird auch bei den deutschen Buchversandhändlern nicht fündig.

Eng bedruckt und voller Zeichnungen und Fotos in schwarzweiß besprechen die Autoren (eigentlich sind es vier, denn Beiträge von Nick Clayton und Gary Sanderson sind auch dabei) alles, was nur irgendwie zur Geschichte der Fahrradtechnik gehört. Die Themen reichen vom chinesischen einrädrigen Schubkarren des 3. Jahrhunderts für den Jahresnahrungsvorrat des Fußsoldaten




zu den Drais’schen Fahrzeugen, Lessings Lieblingsthema, über Dampf- und Elektrovelozipede bis zu den Liegerädern und Mountainbikes unserer Zeit. Technische Detailentwicklungen der Fahrradgeschichte werden korrekt, ausgiebig und interessant dargestellt, seien es Bremsen, Gepäckträger, Naben, Speichen, Gangschaltungen, Felgen und, was mich besonders gefreut hat, die Fahrradbeleuchtung – mit den neuesten Forschungen von Gerd Böttcher und Gerhard Eggers über den ersten Fahrraddynamo von Richard Weber im Jahr 1886. Das Werk hat die Qualität, der Duden der Fahrradtechnikhistoriker zu werden.

Heute finde ich zufällig beim Durchblättern der hinteren Kapitel die Patentzeichnung für mein MicroBike, welches ich mir 1990 auf der Kölner Zweiradmesse IFMA gekauft habe. Den zum Bild gehörigen Textabschnitt zu finden ist schwierig, denn der Text ist seitenweit entfernt von der Zeichnung. Umgekehrt lese ich einen interessanten Text, ohne zu wissen, ob vielleicht später noch ein erklärendes Bild folgt. Leider gibt der Text nirgendwo Hinweise auf die vielen informativen Bilder, die manchmal erst mehrere Seiten später folgen, wenn schon ganz andere Themen behandelt werden.

Der Klappentext des 576-seitigen Wälzers zitiert englischsprachige Buchbesprechungen, die sich vor Begeisterung geradezu überschlagen, hier ein Auszug:

"*Zwei der weltbesten Fahrradhistoriker haben sich zusammengetan und die Geschichte der Fahrradtechnologie in diesem geradezu endgültigen Buch zusammengetragen. Es ist eine bemerkenswert vollständige Zusammenstellung der vielfältigen technischen Probleme, die in den letzten zwei Jahrhunderten bewältigt worden sind und der verschiedenen Wege, die viele Generationen von Mechanikern und Konstrukteuren gewählt haben, um zu Lösungen zu kommen. Die Autoren haben eine viel vollständigere und verbindlichere Geschichte des Fahrrades zusammengestellt, als je zuvor erschienen ist. Sie haben auch all die Mythen, die in schlechten Fahrradgeschichtsbüchern zu finden sind, endgültig begraben. Es handelt sich um eine vollständig und sorgfältig erforschte Geschichte des Fahrraddesigns, aus einem internationalen Blickwinkel geschrieben und reich illustriert. In Bicycle Design wird die Entwicklung dieser kleinen muskelbetriebenen Maschine zu großer Geschichte. Es wird in diesem wissenschaftlichen Werk ausführlichst behandelt. Halten Sie sich am Lenker fest, denn Bicycle Design führt Sie auf eine Tour durch das Rad der Zeit.*"

Und nun eine Bitte an den deutschen Mitautor Professor Hans-Erhard Lessing: Könnten Sie dieses unverzichtbare Nachschlagewerk vielleicht ins Deutsche übersetzen, damit es allen KS-Lesern zugänglich wird?! Ich bin sicher, jeder von uns wird die deutsche Ausgabe im Bücherregal haben wollen.

(Heinrich Bültemann-Hagedorn)

Tony Hadland und Hans-Erhard Lessing: Bicycle Design – An illustrated history, Universitätsverlag The MIT Press, Cambridge (Massachusetts, USA) 2014; Hardcover, Format 18 x 23,5 cm, 576 Seiten, durchgehend bebildert mit sw-Abbildungen; Preis 31 Euro bei fahrradbuch.de

**Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität**

In Hamburg findet seit 9. Mai 2014 eine Fahrradausstellung im Museum der Arbeit statt. Sie ist noch bis zum 1. März 2015 zu sehen. Der Katalog zur gleichnamigen Ausstellung ist kurzweilig und unterhaltsam. Er umfasst ein breites Spektrum an Beiträgen aus den verschiedensten Epochen des Fahrrades. Alle Altersklassen finden in diesem Katalog spannende Themen wie auch Bilder, die man noch nie vorher sah. Es gibt eine kurze Fahrradgeschichte, Werksfotos von Stricker, Opel, Bergamont, desweiteren unterhaltsame Kapitel über Bonanza-Räder, Kurierfahrer, den Altonaer Bicycle Club, Radsport, frühe Weltreisen, Kunstradfahren etc. Das Fahrrad in der Kunst findet ebenso Beachtung wie das Fahrrad im Film oder das Fahrrad als Lifestyle-Objekt. Alles in Allem – eine runde Mischung. (mk)

Mario Bäumer: Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität; Museum der Arbeit, Hamburg (Hg.), Junius-Verlag 2014; Hardcover, Format 21,8 x 27,6 cm, 216 Seiten mit 250 Farbabb.; ISBN 978-3-88506-041-3, Preis 24,90 € bei fahrradbuch.de oder beim Museum unter 040-428 133 0

**One year of bicycles – Foto-Kalender 2015**

Macht schon mal Platz an der Wand – dieser großformatige Kalender im Querformat DIN A2 ist echt schick. Mit viel Enthusiasmus und Herzblut haben Nico Thomas und Peter Rüssmann 13 grandiose Fahrräder in Szene gesetzt. Geheimnisvoll wirken die restaurierten Fahrrad-

Oldtimer in ihrem Ambiente, wie die Perle in der bemoosten Muschel - das ist kein Kitsch, das ist wirklich schön und lässt die Augen funkeln. Die Motive sind echter Blickfang und laden gleichzeitig auch zum längeren Betrachten ein. Absolute Empfehlung. Preis 39,95 € bei fahrradbuch.de (sicherer Versand garantiert). (mk)

# Neues vom Radlertraum – Ergebnis einer Spurensuche

In seinem bemerkenswerten Artikel „Mit Rad und Zelt unterwegs" publizierte Michael Mertins seine Rechercheergebnisse über die Thematik des Zeltens während der Radwanderfahrt (KS 41, S. 11 - 14). Er betrachtete in seinen Ausführungen den Zeitraum der 1910er bis 1950er Jahre und stellte hierbei einige Patente und Konstruktionen vor, denen allen gemein war, das Fahrrad als Teil eines Zeltes zu integrieren, um so auf der Wanderfahrt einen Regen- und Diebstahlschutz zu haben.

Die technisch ausgefeilteste und dabei zugleich einfache Konstruktion war hiernach diejenige des deutschen Ingenieurs Georg Achtel, der zwischen 1950 und 1952 das Patent 862 954, das Zusatzpatent 842 532 und das Gebrauchsmuster 1 689 659 auf seine Rad-Zelt-Konstruktion mit dem schönen Namen „Radlertraum" anmeldete.

Wir erinnern uns: Mittels einer Stangenhalterung am Lenker sowie einer in das Sattelrohr eingebrachten Stützstange wurden bei diesen Patenten zwei schräg gestellte Fahrräder zu einem Zeltgestell verbunden. Über dieses konnte dann die Zeltbahn geworfen werden und fertig war der „Radlertraum", der nun Rad und Radler bzw. Radlerin beim Campieren Schutz bot.

Während Mertins eine technische Entwicklung der Konstruktion darlegte, warf er auch die Frage auf, ob das Ansinnen des Erfinders, die Konstruktion in die Serie zu bringen, tatsächlich in die Tat umgesetzt wurde. Für mich stellte sich nach der Lektüre des KS-Beitrags noch die Fragen nach dem Mensch Achtel und dessen Motivation, für seine Ideen Bundespatente zu erlangen. Was hatte den Ingenieur Georg Achtel dazu bewogen, sich überhaupt mit einer solchen einfachen wie nahezu genialen Konstruktion auseinanderzusetzen?

Angespornt von Mertins' Ausführungen, begann ich meine Recherche nach den Nachfahren von Georg Achtel, den ich als bereits verstorben annehmen konnte. Die Sache war gar nicht so leicht, stellte sich doch heraus, dass der Ingenieur mit seiner Familie wiederholt umgezogen

war! Letztlich gelang es mir, die Nachfahren ausfindig zu machen. Dankenswerter Weise erhielt ich durch deren freundliche und tatkräftige Unterstützung einige neue Erkenntnisse zum „Radlertraum".

*Zwei Kinder Achtels im Radlertraum*

Blicken wir zuerst auf die bemerkenswerte Biografie des Erfinders Georg Achtel: Der Ingenieur wurde 1908 in Sachsen geboren und studierte nach seinem Abitur in Chemnitz. Danach fand der junge Ingenieur eine Anstellung bei den Ascania-Werken in Berlin, wo er in der Fertigung von Instrumenten für Flugzeuge beschäftigt war. Seine kriegswichtige Arbeit war es, die ihn vor militärischen Fronteinsätzen bewahrte. Zwischenzeitlich verheiratet, war Achtel Vater dreier Kinder und lebte in Berlin.

Mit dem Kriegsende, das die Familie in Berlin erlebt hatte, begann eine sehr schwere Zeit. Auf der Suche nach „den Köpfen deutscher Ingenieurskunst" wurde auch Georg Achtel von den russischen Besatzungstruppen verhaftet. In stundenlangen Verhören wurde ihm nahe gelegt, sein Können künftig in sowjetische Dienste zu stellen und in die Sowjetunion zu emigrieren. *„Vater wurde bei einem solchen Gespräch gar einer Scheinhinrichtung ausgesetzt – eine furchtbare Sache",* erinnert sich heute der älteste Sohn.

Achtel ergriff kurzerhand die Möglichkeit, in den Westen zu fliehen. Seine Frau und die Kinder blieben absprachegemäß zunächst zurück, während der Vater im Bergbau unter Tage im Ruhrgebiet für den Lebensunterhalt der Familie sorgte. *„Per Post versandte meine Mutter die notdürftigsten Gegenstände unseres Haushaltes ins Ruhrgebiet und schließlich reiste sie mit uns Kindern nach dort"*, weiß mir der älteste Sohn zu berichten.

Achtel fand nun Anstellung bei der Firma Robot in Düsseldorf und war hier in der Entwicklung von hochwertigen Fotoapparaten involviert. Zu Beginn der 1950er Jahre hatten sich für die Familie die Aufregungen von Krieg und Nachkriegszeit gelegt. Ein geregeltes Familienleben trat an dessen Stelle und so blieb auch Zeit, sich intensiv mit den Kindern zu beschäftigen. Das kleine Reihenhäuschen in Düsseldorf-Unterrath verfügte über einen Garten und als Ausgleich zu seiner Ingenieurstätigkeit liebte es Georg Achtel, mit seinen Kindern im Garten zu zelten und kleine Radtouren im Umland zu unternehmen. Auf Familienfotos ist zu erkennen, dass Achtels über ein Herrenrad der Marke VATERLAND sowie über ein anhand der Bilder nicht zu identifizierendes Damenrad verfügten.

Es kam, wie es kommen musste. Aber lesen wir dazu den Auszug eines Artikels aus der Rheinischen Post vom 8. April 1952: *„Die Sommer sind nicht mehr, was sie früher waren. Unberechenbare Regengüsse entmutigen die Radler, sich auf weitere Touren zu wagen. All diese Nöte behob ein Düsseldorfer Ingenieur mit seinem neuen Wanderzelt „Radlertraum". Um der Wahrheit die Ehre zu geben: Als erste träumten die beiden Söhne des Erfinders den Radlertraum. Beim Picknick in Mönchenwerth empfanden sie das Bedürfnis nach einem Zelt, dachten kurz und scharf nach, hängten eine Wolldecke über ihre beiden Fahrräder und riefen glücklich: „Vater, wir haben ein Zelt!" Jetzt dachte der Vater darüber nach, ob diese Erfindung nicht ein Patent wert sei. Anderthalb Jahre knobelte er an der Sache herum, ehe er zufrieden war. Jetzt ist sein Wanderzelt „Radlertraum" patentiert und gebrauchsfertig."*

*Achtels Sohn demonstriert wie der Radlertraum auf große Fahrt geht.*

Georg Achtel hatte nach Auskunft der Nachfahren eine kleine Anzahl von Gestänge-Sets (jeweils mit einem Gewicht von 2,5 kg) von einem befreundeten Schlosser nach seinen Vorstellungen fertigen lassen. Als Zelt diente ein handelsübliches Wanderzelt inklusive Zeltboden. Um für seine Erfindung nun einen größeren Abnehmer aus dem Bereich des Campingbedarfs zu finden, nahm er offenbar Kontakt mit verschiedenen Zeitungen auf. So erschienen 1953 und 1954 kleine Artikel über seine Konstruktion in der Zeitschrift DAS RAD (Nr. 15 bzw. 16), in der bereits zitierten Rheinischen Post und sogar in der damals schon berühmten HÖRZU (Nr. 19, 1952), die mit der Überschrift *„Die Fahrt ins Vergnügen"* warb.

Offenbar fand die „Werbeoffensive" leider nicht den erhofften Erfolg. In einem Fotoalbum der Familie findet sich unter einem Foto, das Vater und Söhne in der Zeltkonstruktion zeigt, die handschriftliche Notiz von Achtel: *„Vatis Traum von einem Fahrradzelt. Trotz Bundespatent kein geschäftlicher Erfolg, da Radfahren wegen Mofas und Autos nicht mehr aktuell zu werden versprach."*

Trotz der Stagnation bei der Vermarktung des „Radlertraums" ging das Leben im Hause Achtel natürlich weiter. Georg Achtel nahm in der Folge andere Stellungen im Bundesgebiet an und es erfolgten erneute Umzüge, bei denen im Laufe der Zeit auch die Gestänge-Sets entsorgt wurden. Der Ingenieur starb 1989 in Wiesbaden. Sein „Radlertraum" geriet in Vergessenheit bis ihn die findigen Autoren des KS wieder entdeckten.

(Sven Schepp, Wiesbaden)

# Das waren doch ganz andere Zeiten...

von Michael Mertins, Bielefeld

**Während meines Sommerurlaubs im Saarland lernte ich den heute 80-jährigen Karl-Horst Kruse kennen. Der gebürtige Bremer lebt seit über 20 Jahren im Saarland, genauer gesagt in Heusweiler bei Saarbrücken. Für eine kurze Zeit arbeitete der gelernte Kupferschmied in einer kleinen Fahrradfabrik im Landkreis Bielefeld. Das war der Anlass für ein kleines Interview, das hier nur leicht gekürzt abgedruckt ist.**

**Herr Kruse, wie hat es Sie denn 1952 von Bremen nach Bielefeld-Brackwede verschlagen?**

Nach meiner Ausbildung bei einer Wollkämmerei gab es für mich keine Arbeit mehr vorort. Auch bei den Werften sah es nicht gut aus, die hatten nur einen Monat Arbeit für mich. Da meine Schwester schon der Liebe wegen nach Isselhorst gezogen war, hatte ich damit im Raum Bielefeld einen Anknüpfungspunkt. Zuerst arbeitete ich bei der Firma Stockbrügger, die stellte große Brühkessel für die Fleischindustrie her, dann wechselte ich zu Erich Schulz nach Bielefeld-Quelle in die Fahrradbranche.

**Hat man Sie für Ihre Tätigkeit angelernt?**

Als Kupferschmied war ich vertraut, mit Metall zu arbeiten. Einarbeiten kann man das eigentlich nicht nennen. Die Kollegen haben mir gezeigt, was ich machen soll, dann ging das recht gut. Ich war auf drei verschiedenen Stationen eingesetzt: Zuerst habe ich die kleinen Stege für den Rahmenbau geschnitten, zwischen den Streben eingelötet und durchbohrt, ich hatte eine kleine Drehbank zur Verfügung, dann habe ich eine Zeitlang an der Richtbank Rahmen gerichtet und zum Ende meiner Tätigkeit bei Schulz habe ich Gabeln in die Rahmen eingesetzt. Wichtig war dabei, die blecherne Gabelhaube nicht zu vergessen. Manchmal war es notwendig, den Gabelschaft zu kürzen, dann musste ich auch das Gewinde nachschneiden.

**Wie war der Betrieb organisiert?**

Die Fahrradproduktion war auf zwei Gebäude aufgeteilt: In einem fand der Rahmenbau statt, es gab vier Arbeitsplätze, wo von Hand gelötet wurde, im anderen waren die Lackiererei und die Montage untergebracht. Eine Sandstrahlerei gab es nicht, es wurden chemische Verfahren wie das Bondern – eine Tauchbad mit verdünnter Säure – eingesetzt. Eine Galvanik war auch vorhanden. Ich weiß noch genau, dass wir seinerzeit die Außenseiten der Mopedtanks für Rixe verchromt haben. Jetzt wo wir darüber sprechen – so nach 60 Jahren – fallen mir doch tatsächlich die Namen der Kollegen ein, der beinamputierte Gustav Niewald hat die Tretlager eingebaut, der junge Heinz Jungeilges war der König des Zentrierständers, der spannte die Räder für die hochwertigen Sporträder von Schulz.

**Wie war denn das Arbeitsklima in der Zeit des beginnenden Wirtschaftswunders?**

Das Betriebsklima unter den Kollegen war ausgesprochen gut, auch das Verhältnis zur Geschäftsleitung war in Ordnung. Als meine Mutter einmal ernsthaft erkrankt war, bekam ich ohne Probleme Sonderurlaub. Solange die Aufträge rechtzeitig fertig wurden, war vieles möglich. Insgesamt arbeiteten 30 bis 40 Leute für Schulz, je nach Saison. Jeder war froh, dass er Arbeit hatte. Überstunden fielen immer reichlich an, manchmal wurde bis tief in die Nacht gearbeitet.

**Der schönste Moment des Monats – der Erhalt der Lohntüte?**

So schön war der Moment nicht, denn viel war nicht drin in der Tüte. Ich glaube, ich habe damals einen Stundenlohn von unter einer Mark gehabt. Allerdings waren auch die persönlichen Ansprüche geringer. An ein Auto war ja gar nicht zu denken, ich fuhr mit dem Fahrrad zur Arbeit. Mein Hercules-Rad Baujahr 1950, dafür hatte ich mühsam 180 DM abgestottert, brachte ich schon aus Bremen nach Bielefeld mit. Essen gab es mittags aus dem Henkelmann, der wurde im Wasserbad erwärmt. Das waren doch ganz andere Zeiten. Wohnen tat ich bei meiner Schwester in einem Zimmerchen.

**Können Sie sich an die Marken und ihre Abnehmer erinnern?**

Schulz führte die Marken Sekurit und Aurora. Zum Großhändler Staiger haben wir damals viel geliefert. Daran kann ich mich gut erinnern, weil ich ein paar Mal mit nach Stuttgart gefahren bin. Schulz besaß einen kleinen LKW, der hatte metallene Außenwände, in den so Rosetten als Muster eingefräst waren. Immer wenn 100 Räder fertig waren, ging es auf Tour. Die Räder waren alle mit Krepppapier eingewickelt, damit sie unterwegs keinen Schaden nahmen. Ich sehe noch heute die Frauen im Betrieb, wie geschickt und schnell sie mit den Krepppröllchen umgingen. Wenn ich meine Überstunden abfeierte, fuhr ich gern mit zu den Großabnehmern im Land. So kam ich wenigstens mal raus aus dem Arbeitstrott.

**Was ist Ihnen besonders im Gedächtnis geblieben?**

Es gab im Betrieb eine spezielle Maschine für das Konifizieren von Rohren, die machte einen Höllenlärm. Diese Rohre wurden im Hause selbst gezogen für die im Probierstadium befindlichen Gitterrahmen und die schlanken Streben der Rennräder.

**Mit dem Stichwort „Rennräder“ komme ich auf die mir wichtigste Frage nach dem Weltrekordrad von José Meiffret? Haben Sie es gesehen?**

Jetzt wo Sie es sagen, fällt es mir wieder ein. Im Kundenbereich stand ein Rennrad mit einem riesigen Kettenblatt. Da waren alle ganz stolz drauf, weil das Rad einen Sekurit-Rahmen hatte. Die Kollegen erzählten mir, damit wäre ein Weltrekord auf einer Autobahn gefahren worden. Das kann man sich doch heute nicht mehr vorstellen! Oder?

**Nein, aber das entspricht den Tatsachen, die Rekordfahrt fand auf einer Autobahn bei Duisburg statt.* Herr Kruse, vielen Dank für dieses persönliche Gespräch!**

*nachzulesen im KS 45, S. 21 - 25 Der Fall José Meiffret

*Postkarten aus der Sammlung P. G. Minner*

**Bastert-Werke in Bielefeld-Heepen**

Vor 100 Jahren begründete Gustav Bastert mit einer kleinen Fahrradwerkstatt den Anfang der später so erfolgreichen Bastert-Werke. Von 1920 bis 1956 wurden Bastert-Räder hergestellt, bis 1968 noch Rahmen für Großhändler. Die Firma engagierte sich für den Radsport und entwickelte eine Liniermaschine für Felgen und Bleche. Wer Informationen über Bastert liefern kann, melde sich bitte bei der Redaktion.

# 13. Wintertreffen in Erfurt

Ob Tilman Wagenknecht, als er die Idee des Wintertreffens hatte, geahnt hat, dass es ein solcher Dauerrenner wird? Wohl kaum. Aber tatsächlich ist es einer der Höhepunkte des Vereinslebens geworden. Statt über die Fortführung nachzudenken, muss daran gedacht werden, die Teilnehmerzahl zu begrenzen. 2014 waren 60 Leute gemeldet. Also Tilman, es besteht keine Aussicht, von der Ausrichtung und der damit verbundenen Arbeit befreit zu werden. Und nun zum Programm:

Dr. Dieter Oesingmann ist den Teilnehmern des Wintertreffens inzwischen als der Dynamo- und Beleuchtungsspezialist bekannt. Da er in der Nähe von Erfurt seine Wirkungsstätte hat, bot es sich an, das Treffen mit einer Besichtigung der Motoren- und Dynamosammlung der Technischen Universität Ilmenau zu eröffnen. Wer wollte, konnte sich also schon am Freitagnachmittag vom Fachmann in die Dynamotechnik einweisen lassen.

Nach der Eröffnung am Samstag durch unseren Vorsitzenden Gerhard Eggers und der Einführung durch Tilman Wagenknecht stand das Thema der weiteren Entwicklung von „Historische Fahrräder e.V." zur Diskussion. Die war dann auch wie erwartet sehr munter, obwohl eigentlich keine wesentlichen Änderungen zu erwarten sind. Die Auswertung einer schriftlichen Umfrage wird dem Vorstand eine Entscheidungshilfe sein. Wichtige Bestandteile des Vereins sind und bleiben der KS, die Velocipediade, das Wintertreffen und die Schriftenreihe.

Die Programmpunkte des Samstags waren sehr vielfältig: Florian Freund warb für sein Buchprojekt „Deutsche Markenräder in Bild und Text" und Ernst Brust referierte eloquent über „Fahrradbremsen - wer bremst verliert". Frank Bahn, der beim Wintertreffen 2013 erkrankt war, berichtete über „Die Geschichte der Möve-Werke Mühlhausen". Staunen konnten alle Anwesenden über den schön bebilderten Vortrag von Frank Papperitz über die „Wiedergeburt eines englischen Dreirades". Mit unglaublichem Aufwand entstand aus ein paar Resten ein unglaublich authentisch wirkendes, uriges Fahrzeug. Dass das Endprodukt wirklich existierte, bewies die Anwesenheit des Rades (siehe Foto!). Außerdem warb Frank für die „Saxonia100", eine Oldtimer-Fahrt von Dresden nach Meißen am 4. Oktober für Fahrzeuge älter als 100 Jahre.

*Berthold Glunz zeigt eine Prägeform*

Berthold Glunz verblüffte wieder mit einem schönen Praxisbericht über die „Herstellung und Anwendung von Lederprägestempeln". Heinrich Bültemann-Hagedorn berichtete über ungeahnte Fakten zum „Heidemann 30-Zoll-Fahrrad" und trug seine Übersetzung des englischen Beitrags von Nick Clayton „Wer erfand den Bowdenzug" vor (siehe in diesem Heft S. 12 - 14). Gerd Böttcher zeigte die Vielfalt von „Fahrradbremsen in alten Patenten" (siehe S. 15 - 16). Uli Feick beschloss den Vortragstag mit dem Thema „Lindcar - ein kleiner Abriss der Geschichte". Nach einem informativen Tag war im „Wirtshaus Christoffel" in Erfurts schöner Innenstadt Entspannung angesagt.

Weiter ging es am Sonntag mit hochkarätigen Beiträgen. Sascha Kaltwasser zeigte sich mal wieder als Kenner der britischen Szene und referierte detailliert über

*Frank Papperitz und sein neu aufgebautes Dreirad*

„Englische Renndreiräder von den 1920igern bis heute". Dieter Oesingmann gab einen Überblick über „Ausgewählte Fragen zum Fahrraddynamo". Sein Beitrag wird in erweiterter Form im KS 59 abgedruckt. Sven Schepp berichtete über ein besonderes Abenteuer: „Knochenzündung - Auf den Spuren einer historischen Radreise nach Rom", Werner Bies stellte das Fahrradmuseum Elmshorn vor, es hat den passenden Beinamen „Räder unter Reet", womit die Dachkonstruktion des Hauses mit Schilf gemeint ist. Und zum Schluss der Vorträge zeigte Matthias Schmid einen Filmbericht über die Aktivitäten des Vereins „Historische Räder Bruckbergerau".

Soweit die Beiträge der Veranstaltung. Überraschend ist immer wieder die Menge der Themen, mit denen sich die Freunde des historischen Fahrrades auseinander setzen. Einzelheiten würden den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen. Aber ein Beispiel soll herausgegriffen werden, nämlich das von Sven Schepp. Der fand ein Prospektblatt der Firma ANKER in Bielefeld, in dem die Qualität dieses Markenrades dadurch zum Ausdruck gebracht wurde, dass die Italienreise von Arno Triebner mit einem ANKER-Gloria beschrieben wurde. Sven forschte und fand den Triebner-Nachlass im Stadtarchiv in Pößneck und bei der Enkelin Triebners. (Buchbesprechung siehe S. 23).

Die Beiträge des Wintertreffens zeugten von Kreativität und vom Ideenreichtum der Vereinsmitglieder. Sie bieten einen unerschöpflichen Quell an Informationen, Forschungsergebnissen, technischen Versuchen und Detailwissen. Wenn mit diesem Bericht die Neugier auf das Treffen 2015 geweckt wurde, ist eines der Ziele dieses Beitrags erreicht. Danke Tilman, das inzwischen 13. Treffen war wieder einmal Spitze.

(Walter Euhus, Langenhagen)

# Wintertreffen 2015

Das kommende 14. Wintertreffen findet wie gewohnt in der Erfurter Jugendherberge statt, und zwar vom 13. bis 15. Februar. Die Themen „Fahrrad-Bereifung" und der „Arbeiterradfahrerbund Solidarität" stehen dieses Mal im Mittelpunkt des Wochenendes. Wer dazu etwas beisteuern möchte, ist hiermit aufgerufen seine Exponate für eine kleine Ausstellung mitzubringen. Wie in den Vorjahren wird dadurch eine Schau mit ungeahnter Vielfalt der Objekte entstehen, die sich sehen lassen kann. Näheres siehe S. 33 und im beiliegenden Anmeldeformular.

# Velocipediade trifft Velo Nostalgie

**17. Jahrestreffen in Saarbrücken**

Um die Ausrichtung der Velocipediade 2014 hatte sich der „Regionalverband Saarbrücken“ beworben. Seine Bewerbung war seinerzeit so überzeugend, dass der Zuschlag erteilt wurde und man kann im Nachhinein sagen, dass es eine sehr gute Entscheidung war. Die Saarbrücker haben alles bestens vorbereitet, organisiert, ausgerichtet. Perfekt waren: der Anmeldestand im Schloss, der Auktions- und Versammlungsraum, die Ausfahrt entlang der Saar, der Platz für den Teilemarkt, der Festabend. Das Ambiente im und ums Saarbrücker Schloss war einfach großartig. Das Wetter durchwachsen, aber doch eher schön als schlecht. 190 Leute hatten sich angesagt, es kamen noch einige Nachmeldungen hinzu, so dass die magische Zahl von 200 Teilnehmern überschritten wurde. Und oben drauf gab es sogar noch die 2. Velo Nostalgie, also alles super!

Ein schön gestaltetes Programmheft informierte Teilnehmer wie Besucher über alle wichtigen Dinge des Wochenendes. Zentraler Veranstaltungspunkt war wie schon gesagt das beeindruckende Saarbrücker Schloss mit seinem riesigen Vorplatz. Hier war auch der nicht nur großzügige, sondern auch ansehnliche Örtlichkeit für den Teilemarkt.

**Freitag, 22. August**

Die Velocipediade wurde durch den Regionalverbandsdirektor Peter Gillo und durch unseren Vorsitzenden Gerhard Eggers eröffnet. Kurz darauf fand die Auktion mit dem erneut bestens vorbereiteten Dirk Breiholz statt. Nur wer einen Auktionskatalog erworben und sich ins Bieterverzeichnis eingetragen hatte, durfte mitbieten. Viele Lots wechselten den Besitzer, manches blieb jedoch liegen. Insgesamt ist festzustellen, dass die Qualität der Einlieferungen nicht die der Vorjahre erreichte. Bemerkenswert am Freitag war die Nachtausfahrt, die über 6 km durch die Innenstadt und Grünanlagen Saarbrückens führte. Organisatorin Alexa Weiß führte selbst die große Radlergruppe an. In der Fußgängerzone, vor allem am Stengel-Brunnen, staunten die vor den vielen Kneipen und Bistros verweilenden Gäste nicht schlecht über die freundlich klingelnde Schar der Radfahrerinnen und Radler - hier und da kam sogar etwas Beifall auf.

*Der Schlossplatz*

*Hochradakrobatik von Hans Rügner*

*Die Lots der Auktion werden ganz intensiv begutachtet.*

**Samstag, 23. August**

Schon vor dem Frühstück war der sehr gut bestückte Teilemarkt der Anziehungspunkt des Tages. Es wurde viel gefeilscht und gekauft, Verkäufer und Käufer waren rundum zufrieden. Nach dem Frühstück erfolgte der Start zur „Großen Ausfahrt“. Sie führte an der nahegelegenen Saar entlang über 17 Kilometer bis zum französischen Sarreguemines. Es war eine sehr schöne, ruhige, fast verkehrsfreie Fahrt auf ebenem Terrain entlang der Saar. Die Rückkehr erfolgte per Schiff, so weit der Platz reichte oder per Rad. Etwa 125 Teilnehmer hatten auf dem Deck des Schiffes Platz, unter Deck wurden die Räder verladen – mit Bedacht und Sorgfalt. Alles lief reibungslos, bis auf die automatischen Schleusen, die den Kapitän und seine Crew fast zur Verzweiflung brachten, weil sie nicht so funktionierten wie sie sollten. Am frühen Nachmittag wurde dann auch die fünf Kilometer lange „Kleine Ausfahrt“ gestartet. Die großen und die kleinen Ausfahrer trafen sich dann alle wieder am Schloss.

Nach dem Gruppenfoto fanden auf abgesperrter Strecke die Rennen statt. Wegen des anhaltenden Regens konnten sie nur mit Verspätung gestartet werden. Große Freude machte den zahlreichen Zuschauern und dem Fernsehen die Kinderrennen. Hier wurde gekurbelt, was das (Fahr-)Zeug hielt. Spannend war auch das traditionelle Hochradrennen um den Georg-Rothgiesser-Pokal – es wurde wie im Vorjahr von Gerald Minichshofer aus Österreich gewonnen. Unser Hochrad-Künstler Hans Rügner aus Frankfurt wurde guter Zweiter, den dritten Platz errang - mit viel Respekt vor der nassen

*Der Sieger des Kinderrennens*

Fahrbahn - Julien Bailly aus Strasbourg. Die Rennstrecke war etwas kurz und mit einer Wende versehen, für die Fahrer wegen der feuchten Straße sehr gefährlich. Es kam aber zu keinem Sturz, so dass auch dieser wichtige Programmteil bei allen einen nachhaltig positiven Eindruck hinterließ.

Einer der Programm-Höhepunkte aller Jahrestreffen ist der Festabend. In Saarbrücken war die Bezeichnung „Festabend“ absolut zutreffend. Der in seinen Abmessungen - besonders der Höhe - beeindruckende Saal war festlich gedeckt, die Stimmung ausgezeichnet. Nach einer Ansprache durch einen Verantwortlichen des Regionalverbandes Saarbrücken nahm Gerhard Eggers die Ehrungen der Sieger vor und dankte denen, die zu der schönen Veranstaltung beigetragen haben. Eine besondere Freude wurde den Kindern während des Festabends mit einer Schlossführung durch das Schlossgespenst bereitet. Ach ja, auch die Speisen und Getränke wurden gelobt. Und damit ging ein wirklich schöner, rundum gelungener Tag zu Ende.

*Die Finalisten des Hochradrennens hatten mit der nassen Rennstrecke zu kämpfen.*

**Sonntag, 24. August**

Jahreshauptversammlungen ähneln sich: „The same procedure as last year”. Gut 60 Mitglieder waren am frühen Vormittag anwesend. Zunächst stellte sich der neue Webmaster Max Reder aus der Oststeiermark in Österreich vor. Schön, daß Max, ein Fachmann auf diesem Gebiet, diese wichtige Aufgabe übernommen hat. Die Jahresberichte waren in Ordnung, Aussprachen gab es keine, die Entlastung des Vorstandes erfolgte einstimmig. Bis auf Kyra Elsässer-Büssing als zweite stellvertretende Vorsitzende standen alle bisherigen Vorsitzenden zur Wiederwahl zur Verfügung. Danke Kyra, für deine engagierte Arbeit. Für Kyra gab es Ersatz durch Christian Horstmann aus Lienen, der einstimmig gewählt wurde. Insgesamt verliefen die Versammlung - wie eigentlich immer - harmonisch und die Diskussionen sachlich. (Weitere Details siehe neben stehenden Bericht!)

**Velo Nostalgie**

Für alle TeilnehmerInnen, die noch bleiben konnten, gab es auf dem Schlossplatz und in dessen Umfeld ein abwechslungsreiches Programm mit Live-Musik, Schlossgespenst, Kindertheater und anderem. Der Regionalverband hatte nun schon zum zweiten Mal eine Veranstaltung mit Namen „Velo Nostalgie“ organisiert. Zahlreiche Besucher nutzten dabei die Gelegenheit, um mehr über historische Fahrräder und deren BesitzerInnen zu erfahren. Helge Schultz stellte einige Vereinsmitglieder mit besonders interessanten Rädern vor. Und sicher wird auch der eine oder andere Besucher ein Ersatzteil oder ein Erinnerungsstück auf dem Teilemarkt erworben haben. Anschließend fand noch eine Ausfahrt mit Picknick nach der Art eines Tweed-Rides statt. Diese endete mit der Prämierung der schönsten Kostüme, die von einer Jury bewertet wurden.

Bleibt zum Schluss ein nochmaliger Dank an den Regionalverband Saarbrücken für ihre ausgezeichnete Arbeit. Es war sicher eine der Spitzen-Velocipediaden, an die die Freunde der historischen Fahrräder gerne zurückdenken werden. Dank natürlich auch an die Organisatoren vorort Ivo Böttcher und Michael Hauch, den Vorstand und die zahlreichen anderen Helfer.

**Jahreshauptversammlung**

Die Velocipediade 2015 wird in Bad Segeberg (Schleswig-Holstein), nördlich von Hamburg gelegen, stattfinden. Für 2016 ist Bad Langensalza (Thüringen) in der Planung, 2017 ist Weinböhla nördlich von Dresden (Sachsen) anvisiert.

Eine längere Diskussion gab es zur diesjährigen Auktion. Mona Buchmann und Ivan Sojc hatten den Antrag gestellt, das Thema Auktion zu behandeln. Einerseits waren beide als Organisatoren nicht mit allen Einlieferungen so recht zufrieden, andererseits kritisierten einige Teilnehmer die mangelnde Qualität der Lots. Es gibt für alles Gründe, und darüber wurde ausführlich diskutiert. Internetauktionen und Flohmärkte sind natürlich eine Konkurrenz, Sammler trennen sich ungern von ihren schönen Stücken, Zusagen werden nicht eingehalten. Die Zahl der Interessenten wird weniger, weil manche „schon alles haben“, anderen sind die Einstiegspreise zu hoch. Es kam auch heraus, dass im Vorfeld eine gewisse Unsicherheit im Raum stand, ob noch Lots gesucht wurden oder nicht. Schlussendlich wurde abgestimmt, ob die Auktion in bisheriger Weise bleiben soll oder ob am Freitag einfach Sachen abgegeben werden, die dann anderntags ohne Katalog in die Versteigerung gehen. Die große Mehrheit stimmte für das Beibehalten der Auktion in bisheriger Form, nur wenige Mitglieder wollten eine „Spontan-Auktion“. Die Bewerbung von Einlieferungen soll verstärkt und kontinuierlich erfolgen. Die Qualität des Auktionskatalogs wurde allgemein gelobt. Erfreulich auch, dass sich Druckkosten und Verkaufserlös weitgehend decken.

Interessant am Rande: Der Verein hatte einen Zuwachs von 40 Mitgliedern, insgesamt sind es 599. Da bei unserer Veranstaltung noch eine weitere Mitgliedschaft hinzukam, beträgt die Mitgliederzahl jetzt 600. Die Umstellung auf das SEPA-Verfahren machten Petra Wallerstein-Zielasko und Peter Zielasko sehr viel Arbeit. Es führte auch dazu, dass wegen der Unbeweglichkeit der Deutschen Bank eine weitere Bankverbindung eingerichtet werden musste:

Landessparkasse zu Oldenburg (LZO)
IBAN: DE04 2805 0100 0091 0553 35
BIC: BRLADE21LZO.

Dank der sauberen Buchführung von Petra fanden die Kassenprüfer keinen Grund zur Beanstandung. Da wir gerade beim Geld sind: Die finanzielle Lage des Vereins kann nur als sehr solide bezeichnet werden. Der Bericht unserer Schatzmeisterin lässt keinen anderen Schluss zu.

(Text: W. Euhus und M. Mertins, Fotos: W. Euhus und A. Lindegger)

# Ausfahrten

## Lampls Nostalgiefahrt

Wenn Engel reisen…. Jubilar Egon Lampl, seines Zeichens umtriebiger Sammler und Besitzer des Fahrradmuseums Neumühle in Werndorf hatte mit seiner Geburtstagsausfahrt großes Glück, denn an den Tagen davor hätten Sturm und Starkregen selbige verhindert. So wurde in den Reden mehrmals dem Wettergott gedankt. An die 80 Gäste waren es, die dem Museumsbesitzer Egon Lampl zum 60er gratulierten und mit ihm am 17. Mai 2014 mit ihren Oldtimer-Fahrräder ausfuhren.

Die Nostalgie-Ausfahrt mit Start und Ziel beim Fahrradmuseum begann mit einem Familienfoto, dessen Inszenierung auf einer mobilen Tribüne vor dem Museum einige Zeit in Anspruch nahm. Dann führte Egon penibel Regie, um die gewünschte Formation zu erzielen. Zuerst die Hochräder mit den (Drei-)Rad Rotary Baujahr 1886, das stilvoll von einer Dame (Karin Reder) aus Gleisdorf gelenkt wurde. Ein Hochrad wurde vom Gastgeber selbst gelenkt. Der größte Teil der Besitzer der Nostalgieräder war zeitgenössisch gekleidet.

Erste Station war am Dorfplatz von Werndorf, wo die Radfahrer vom Bürgermeister Willi Rohrer begrüßt wurden. Der Moderator Heini Hofer stellte den Bürgermeister vor und dieser ehrte die ersten Fahrräder. Geehrt wurden das älteste Fahrrad, wie erwähnt das Rotary-Rad sowie ein Puch-Tandem aus Oberösterreich und ein sehr schön erhaltenes Puch-Vollscheibenrad, dessen Besitzer extra aus Niederösterreich angereist war.

Nächstes Ziel der durch Begleitfahrzeuge gesicherten Truppe (Feuerwehr und Privatfahrzeuge) war die Dorfschenke von Martha Reischl in Großsulz (Kalsdorf). Hier wurde drinnen und draußen zünftig geschmaust und wir ließen uns von den Schmankerln der Mostschenkenbesitzerin verwöhnen. Dort trafen wir auch den Tourismusverbandvorsitzenden Herrn Karl Hussler, der uns Sonnenschein brachte. Die Bürgermeisterin Ursula Rauch war auch vor Ort und so konnten weitere Ehrungen durchgeführt werden. Die Frau Bürgermeisterin wagte es, für ein Foto in einem Beiwagenrad Platz zu nehmen.

Es gab auch Teilnehmer von Nachbarländern wie Schweiz und Slowenien. Die slowenische Delegation (12 Personen) aus Celje gab vor Ort ein musikalisches Ständchen aus ihrem Land, wo auch einige Teilnehmer dazu tanzten. Am späten Nachmittag traten die Radfahrer wohlgelaunt die Rückfahrt nach Werndorf an.

Im Kulturhaus in Werndorf fand eine weitere Siegerehrung statt. Ausgeschüttet wurde das Füllhorn an Preisen in mehreren Kategorien, wie z. B. Fahrräder von 1900 bis 1950, der weitest Angereiste, die originellste Kleidung sowie Museumspreise. Jeder angemeldete Teilnehmer erhielt am Start ein Gratisgetränk, eine Trinkflasche und eine Wiesbauer Cabanossi. Nach der Siegerehrung bekam jeder einen Bierkrug und das Gruppenfoto mit nach Hause als Erinnerung von diesem schönen Tag in Werndorf-Kalsdorf.

Der harte Kern fuhr anschließend per Auto nach Kalsdorf, wo wir vom Tourismusvorsitzenden Herrn Hussler empfangen wurden. Es wurde ausreichlich über alte Fahrräder diskutiert, die Leute waren über die gute Aufnahme im Hotel begeistert. Der Tag endete gut gelaunt mit der Sperrstunde um 00:30 Uhr. Bedanken möchte sich der Jubilar bei allen, die mitgeholfen haben, damit man so eine Veranstaltung überhaupt durchführen kann. Viele fragten schon, wann die nächste Ausfahrt stattfinden werde und bedankten sich des Öfteren für die gut organisierte Veranstaltung. Die Antwort war: „In fünf Jahren!“

(Roswitha Kleindienst, Werndorf)

## 14. Hornberger Schießen

Am ersten Juni-Sonntag 2014 kamen 30 Velozipisten in den Schwarzwald, wo er am schönsten ist: in die Stadt Hornberg. Geladen hatte der Motor-Sport-Club Hornberg e.V., der dieses Jahr sein 50. Jubiläum feiert. Nach der Fahrerbesprechung - bei Begrüßungssekt und Bretzeln - radelten wir gemeinsam in die historische Innenstadt. Auf dem Marktplatz wurden wir und unsere Maschinen von Startsprecher Fritz Ludmann aus Gerlingen fachkundig vorgestellt. Gestartet wurde in sechs Klassen: Laufräder/Draisinen, Eisen- und Hartgummibereifte Räder, Hochräder, Drei- und Vierräder, Niederräder bis Bj. 1955 und die Sonderklasse „Union Star“, die in Gutach im Schwarzwald hergestellt wurden. Vor zahlreichem Publikum galt es, eine kleine Gymkhana (Geschicklichkeitsfahrt) zu bewältigen. Diese bestand aus einem Slalom, einer Zwischenraumfahrt, und ein 20 cm großer Punkt musste nur mit dem Hinterrad überfahren werden.

In der nahen Traditionsgaststätte „Tannhäuser“ wartete schon ein leckeres Mittagessen auf uns. So gestärkt ging es wieder auf die Räder. In Hornberg lässt es sich am besten die Gutach flussauf oder -abwärts strampeln, ansonsten ist der Schwarzwald topografisch bedingt für uns Velozipisten nun doch etwas mühsam. Doch Organisator Günter O. Schulz verstand es auch diesmal wieder hervorragend, aus dem vermeintlichen Handicap eine wunderbare Besichtigungstour zu machen.

Erste Station war die Brauerei Ketterer. Dort ging es nicht nur ums Bier, sondern auch um sein wichtiges Bestandteil: das Wasser. Geschäftsführer und Diplom-Braumeister Phillip Ketterer berichtete uns von der aufwändigen Erschließung einer alten Quelle. Seitdem wird zusätzlich zum Bier das Mineralwasser „Hornberger Lebensquelle" produziert und in Bioläden vertrieben. In der zweiten Station ging es quasi auch ums Wasser. Schon von weitem war „die größte Toilette der Welt“ zu erkennen, die zur Firma „Duravit Sanitärkeramik“ gehört. Petra Mast führte uns durch das Designcenter, wo wir Interessantes über die Herstellung von Waschbecken und Badewannen erfuhren und die modernsten Bäder besichtigen konnten. Auch erfuhren wir, dass die Produkte weltweit vertrieben werden. Bei der Siegerehrung auf der Festbühne des Hornberger Frühlingsfestes gab es jede Menge Pokale, für jede Klasse 30%, für den jüngsten und ältesten Teilnehmer, die weiteste Anreise und die größte Gruppe. Alle Damen bekamen einen Blumenstrauß überreicht.

Wir bedanken uns bei Günter O. Schulz, Dieter Sapia und allen Helfern des MSC für diese großartige Veranstaltung! Doch etwas sehr Betrübliches muss gesagt werden: Nach 28 Jahren und 14 Hornberger Schießen will sich Günter aus der Organisation zurückziehen und in den - wohlverdienten! - Ruhestand gehen. Soll das heißen, dass es 2016 kein 15. „Hornberger Schießen“ für uns Velozipisten gäbe? Wir appellieren an den MSC Hornberg, weiterzumachen und die Tradition fortzusetzen. Wir versprechen, wir kommen alle wieder!

Fotos sind auf der Homepage des MSC Hornberg unter der Rubrik Veteranensport zu finden.

(Birgit Findling, LE-Echterdingen)

# Mein Rad

**aus der Sammlung Sven Schepp, Wiesbaden**

*Der Italientourist Sven Schepp mit seinem ANKER-Rad in voller Reisemontur.*

**Seit wann besitzt Du das Rad?**

Das gute Stück befindet sich seit November 2012 in meinem Besitz.

**Wie hast Du es erworben?**

Ich hatte schon immer mit einem ANKER-Rad geliebäugelt, da ich den Schutzblechreiter sehr ansprechend fand. Es wurde per Kleinanzeige angeboten. und da ich an jenem Tag Muße und vor allem Zeit hatte, vergingen zwischen Freischaltung der Anzeige und meinem Erwerb nur wenige Stunden. Insofern bin ich fast geneigt zu sagen, dass das Rad mich fand, da es genau an meinem freien Tag zum Verkauf stand.

**In welchem Zustand war das Rad?**

Das Rad war ein klassischer Scheunenfund. Nach der Auflösung eines Hofes in Mittelhessen wurde es von dem Haushaltsauflöser zum Kauf angeboten.

**Hast Du es besonders behandelt?**

Ich habe es lediglich gesäubert.

**Was magst Du an dem Rad besonders?**

Ganz besonders spricht mich sein herrliches Fahrverhalten und seine Zuverlässigkeit an.

**Was magst Du gar nicht an ihm?**

Was ich nicht schön finde ist, dass ich, trotz erheblicher Bemühungen, keinen Kontakt mit den Nachfahren der einstigen Besitzer erhalten habe. Ich hätte so gerne ein paar alte Alltagsfotos des Rades gehabt, um dessen Biografie dokumentieren zu können. „Mit jedem Mensch der stirbt, geht eine Bibliothek verloren“, habe ich mal gelesen. Das traf leider auch in diesem Fall zu.

**Gab es ein besonderes Ereignis mit Deinem Rad?**

Im Sommer 2013 fuhr ich mit dem Rad von München nach Rom auf den Spuren eines Mannes, der 1937 mit einem ANKER-Rad von München nach Neapel und zurück fuhr. Um „Waffengleichheit“ herzustellen, rüstete ich mein Rad mit einer Torpedo-Dreigangschaltung aus Vorkriegsfertigung aus. (siehe Buchbesprechung S. 23)

# Die Feder

**von André Konietzko, Elmshorn**

Danke Jens, nun ist die Feder wieder im „wahren Norden“, im Land zwischen Nord- und Ostsee, gelandet. Radfahren lernte ich mit 5 Jahren in der Wilstermarsch. Meine Großeltern bewohnten dort einen alten Bauernhof und mit meinem Großvater unternahm ich ausgedehnte Radtouren entlang des Nord-Ostsee-Kanals. Meine erste größere Radreise führte mich 1978, im Rahmen einer von der Stadtjugendpflege Elmshorn organisierten Radtour, in die Bodensee-Region. In den nächsten Jahren ging es dann, mit zu Reiserädern umgebauten Rennrädern, mehrmals durch Spanien und Portugal. Nachdem die Sommerreisen der Stadtjugendpflege aus organisatorischen Gründen eingestellt worden waren, gründete der „harte Kern“ dieser Reisen, zu dem auch ich zählte, 1981 die Fahrradgruppe „Rückenwind“ in Elmshorn. Erwähnenswert sind auch meine Radreisen durch die Deutsche Demokratische Republik in den 80er Jahren, da sie offiziell von Seiten der dortigen Machthaber laut Gesetz gar nicht möglich waren.

Auf diesen Reisen machte ich auch meine erste Bekanntschaft mit den Rennrädern der Marke Diamant, da der Mann meiner Cousine aktiver Radrennfahrer war. Es wurde dann auch regelmäßig Westware gegen Pneumant-Reifen getauscht. Überhaupt sah ich damals noch viel „Alteisen“ auf den Straßen des Arbeiter- und Bauernstaats herumfahren. Heute kann ich sagen, dass mein Interesse an alten Rädern auf meinen Fahrten durch die DDR geweckt wurde. Wenig später erbte ich ein altes verrostetes Herrenrad, deren Marke vorerst nicht feststellbar war. Voller Tatendrang säuberte und ölte ich das gute Stück, aber oh je, an beiden Laufrädern waren mehrere Speichen gebrochen und die Räder liefen nicht rund. Also „eierte“ ich zum nächsten Fahrradhändler nach Plön, nur um mir dort sagen lassen zu müssen, dass ich das Rad auf den Schrott werfen könne, was ich natürlich nicht tat. Einige Jahre später lernte ich einen Fahrradsammler kennen, der sich bereiterklärte, mit mir zusammen das Rad wieder aufzubauen. An Hand des Kettenblattes konnten wir auch die Marke identifizieren. Es handelte sich um ein Allright-Rad der Köln-Lindenthaler Metallwerke. Wenig später fand mein Vater auch die alte Rechnung, aus der hervorging, dass das Rad 1926 bei der Schmiede Jänecke in Ascheberg gekauft worden war.

Im Herbst 1999 veranstaltete die Fahrradgruppe „Rückenwind“ die erste Ausfahrt für historische Fahrräder. Nach weiteren Ausfahrten wurde 2001 die Classic-Sparte der Fahrradgruppe „Rückenwind“ gegründet. Wenig später traten wir dem Verein Historische Fahrräder bei und besuchten als Premiere die Velocipediade in Bielefeld. Da die Anzahl der alten Fahrräder bei meinen Mitstreitern und auch bei mir stetig zunahmen, waren Platzprobleme absehbar. Da war es ein Glücksfall, dass ich den Landwirt Jan Mohr aus Horst-Hahnenkamp bei Elmshorn kennenlernte, der bisher Trecker gesammelt hatte, nun aber aus Platzproblemen auf Fahrräder umsatteln wollte. Da er gerade den landwirtschaftlichen Betrieb aufgab, bot er uns auf seinem Hof den alten Pferdestall als Ausstellungsraum an, den wir dann im Stil eines alten Fahrradgeschäftes einrichteten. Damit war das Fahrradmuseum „Räder unter Reet“ geboren, welches wir im Jahre 2006 einweihten. Ein- bis zwei Mal im Jahr veranstalten wir einen Tag der offenen Tür.

Seit einigen Jahren interessiere ich mich auch für klassische Rennräder aus Stahl. Damit schließt sich sozusagen der Kreis meiner Sammel- und Radfahrleidenschaft wieder, denn meine Radreisen in den 80er Jahren durch Spanien und Portugal hatte ich mit einem Peugeot-Rennrad unternommen. Mit einigen Vereinsmitgliedern bin ich mehrmals in der Toscana gewesen, um an dem Rennrad-Klassiker „L’Eroica“ teilzunehmen. Seit drei Jahren veranstalte ich von Elmshorn aus Ausfahrten für klassische Rennräder unter dem Namen „Nordica“, die sich wachsender Beliebtheit erfreuen.

Mit der aufkommenden Brise lasse ich die Feder nun weiter gen Norden wehen, wo sie bei Oliver Leibbrand in Bargum, im schönen Nordfriesland landen wird.

Beste Grüße von André

# Nachtrag Wintertreffen

Es ist gelungen, einen profunden Kenner der Geschichte des Arbeiterradfahrer-Bundes „Solidarität“ für einen Vortrag mit anschließender Diskussion und Informationsaustausch zu gewinnen. Ralf Beduhn, dem einen oder anderen als Autor von „Die Roten Radler“ oder Herausgeber des RKB-Jubiläumsbandes „Rad-Kultur-Bewegung“ bekannt, will im Besonderen auf das Fahrrad als politisches Fortbewegungsmittel eingehen. Deshalb geht hier nochmal unser Aufruf an alle Teilnehmer: Bringt bitte für eine ergänzende Ausstellung zum Thema ARB Stücke aus euren Sammlungen mit. Natürlich und ganz besonders auch zu den seinerzeit so umstrittenen „Frisch auf“ - Fahrradwerken in Offenbach. (sd)

*Postkarte aus der Sammlung Uli Feick*

# Aufruf zur Auktion 2015

Nach der Auktion ist vor der Auktion! Daher fangen wir jetzt schon wieder an, Schönes und Seltenes zum Thema Fahrrad für die Auktion in Bad Segeberg im August 2015 zu suchen. Da es eine Auktion von Mitgliedern für Mitglieder sein soll, würden wir uns freuen, wenn Ihr jetzt schon mal eure Schatzkammern durchforstet, mit welchem Highlight Ihr die Vereinsauktion nächstes Jahr bereichern könnt. Aber auch gut erhaltene Raritäten „für Jedermann“ sind als Einlieferungen willkommen. Angebote (gerne mit aussagekräftigem Bild) per Mail an: museum@deutsches-fahrradmuseum.de, oder auch telefonisch. Tagsüber sind wir im Museum erreichbar unter 09741-938255. Es freuen sich auf Eure Meldung: Ivan Sojc und Mona Buchmann

**TERMINE 2015**

**noch bis 18. Januar: Panther und Löwe** – Braunschweig, die Fahrradstadt; Ausstellung im Altstadtrathaus; www.braunschweig.de/museum

**24. - 25. Januar: Oldtema** im Messezentrum Erfurt, www.oldtema.de

**13. - 15. Februar: Wintertreffen** in Erfurt - Tagung und Börse für historische Fahrräder und Hilfsmotoren, Tel: 0361 – 561 20 32

**28. Februar - 1. März: Oldtimer-Teilemarkt** in Hamm, www.zentralhallen.de

**25. April: 9. Treffen für historische Fahrräder bis Baujahr 1960** in Öhringen, mit Präsentation, Wertung mit Pokalen, Ausfahrt ca. 15 km auf ebener Strecke; Ausschreibung: H. Braun, Im Reutfeld 7, 74243 Langenbrettach. Tel: 07946 / 8791, braun.2000@t-online.de

**31. Mai: In Velo Veritas 2015** - Klassische Rundfahrt mit Rahmenprogramm in Retz (A), www.inveloveritas.at

**4. Juli: Sommerfest** des Deutschen Fahrradmuseums in Bad Brückenau

**7. - 9. August: 18. Velocipediade** in Bad Segeberg

**13. September: 2. Nostalgie-Tag** Radrennbahn Bielefeld mit Steher-Rennen, Ausstellung etc.

# Zu guter Letzt...

Kürzlich wurde im Wiener Dorotheum ein aufsehenerregender Gegenstand verkauft: Ein Biedermeier Lampenschirm mit einer oder möglicherweise der ersten Darstellung eines Fahrradrennens! In der Beschreibung wird das Objekt auf um 1840 geschätzt, doch ist er zweifellos auch 20 Jahre früher anzusiedeln. Bei genauer Betrachtung der Rennszene handelt es sich deutlich um Draisinen, die von einem tempelartigem Gebäude zuerst eine Rampe hinunter und dann einen eingezäunten Rundweg durch einen Park hinter das Gebäude rennen. Leider ist bis jetzt noch nicht klar, ob es sich um eine Phantasiedarstellung handelt oder ob ein derartiges Gebäude mit Park tatsächlich existierte. Vom Stil des Möbels stammt der Lampenschirm eindeutig aus Wien oder Österreich, wie Experten des Dorotheums versicherten. Die Darstellung der Szene ist leider nicht meisterlich ausgeführt worden und ist, durch oftmaliges Reinigen, berieben und daher schlecht erkennbar.

Draisinen wurden in Wien bereits kurz nach dem missglückten Patentansuchen des Karl Freiherr Drais von Sauerbronn beschrieben und in Wien gebaut. Die Draisinen von Anton Burg & Sohn konnte man schon 1818 im Hof der Fabrik, die eigentlich auf Landmaschinen spezialisiert war, testen und Unterricht im Fahren bekommen /1/. Dieser Spaß war durchaus auch geeignet, um das meist langweilige Leben der höheren Gesellschaftsschichten ein wenig aufzulockern. Und um genau so eine Veranstaltung dürfte es sich bei der Darstellung auf dem Lampenschirm handeln.

(Michael Zappe, Wien)

*/1/ Franz Xaver Gewey: Briefe des neu angekommenen Eipeldauers an seinen Herrn Vettern in Kakran; Wien Jg. 1818, 7. Heft, 2. Brief, S. 24 - 32*

**VERKAUFE**

**Kettenblatt mit Kurbel**, 30 Zähne mit Zollteilung (wahrscheinlich für Rennrad oder Bahnrenner) in Zustand 1; außerdem versch. **Anbauteile** für französische Fahrräder von 1930-1960 (Beleuchtung, Werkzeugtäschchen etc.) Kontakt: konold@aliceadsl.fr

**SUCHE**

**(1) Noch fahrbare Kette** in Zollteilung (wenn mögl. Blockkette) für frz. Fahrrad von ca. 1898, Laschenweite ca. 6mm **(2) Aufstieg** zum Aufschrauben auf Hinterradachse (10mm Durchmesser und Gewindesteigung 1mm) **(3) Zahnkranz** in Zollteilung zum Aufschrauben auf die Nabe (Gewindedurchmesser 37 mm, Gewindesteigung 1 mm, Zahnbreite 5,7 mm am Zahnansatz) **(4) Bremshebel** im Stil von 1900 zum Anpassen. Angebote an konold @aliceadsl.fr oder Tel. 0033-3-88 84 87 71

Für ein Hollandrad (Fongers, Bj. 1945-47): **Kettenkasten**, **Lampenhalter**, **Lenkergriffe**, **Klingel** sowie **Mantelschoner**; Teile dürfen in mäßigem äußerlichen Zustand sein, aber mögl. unbeschädigt. H. Böer, hinrich.boeer @gmx.de, 0421-42709832.

**PATRIA WKC**-Herren-Sportfahrrad, Bj. vor 1951, mögl. mit 3-Gang-Kettenschaltung als Leihgabe für Ausstellung. M.Ratzinger@arcor.de oder telefonisch bei Günter Rohwer, Schwäbisch Gmünd, Tel. 07171.2911


## Impressum

Der Knochenschüttler
Mitgliederjournal des Historische Fahrräder e. V.
Zeitschrift für die Liebhaber historischer Fahrräder.
Gegr. 1995 von Tilman Wagenknecht.

**Herausgeber**
Historische Fahrräder e. V.
Deisterweg 15B, 30851 Langenhagen
Fon 0511-731474 / Fax 0511-7261769
www.historischefahrraeder.de
info@historischefahrraeder.de
Bankverbindung:
Landessparkasse zu Oldenburg (LZO)
BIC: BRLADE21LZO
IBAN: DE04280501000091055335

**Redaktion**
Michael Mertins (mm)
Liebermannstr. 8, 33613 Bielefeld
Fon 0521-886436
micha.mertins@t-online.de

Jürgen Kronenberg (jk)
Karl-Gonser-Str. 2, 72622 Nürtingen
Fon 07022-42485
juergen.kronenberg@web.de

Fachartikel/Literatur
Toni Theilmeier (tt)
Hans-Holbein-Str. 6, 49191 Belm
Fon 05406-3826

Treffen/Ausstellungen/Museen
Walter Euhus (we)
Deisterweg 15B, 30851 Langenhagen
Fon 0551-731474
w.euhus@t-online.de

Mein Rad/Die Feder
Sven Dewitz (sd)
An der Wildbahn 19, 16761 Hennigsdorf
Fon 03302-203387
rostige-speiche@web.de

Autorenforum
Thomas Busch (tb)
Irmintrudisstraße 7, 53111 Bonn
Fon 0228-1802003
t.busch@knochenschuettler.de

Termine/Anzeigen
Maxi Kutschera (mk)
Könizbergstr. 5, CH-3097 Bern-Liebefeld
kontakt@maxime-verlag.de
termine@knochenschuettler.de
anzeige@knochenschuettler.de

**Layout**
text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

**Druck**
Hans Kock Buch- und Offsetdruck GmbH
Auf dem Esch 9, 33619 Bielefeld

Der Knochenschüttler erscheint zweimal pro Jahr. Die Redaktion behält sich vor, eingesandte Texte zu kürzen.

deutsches fahrrad museum

MUSEUMSLADEN

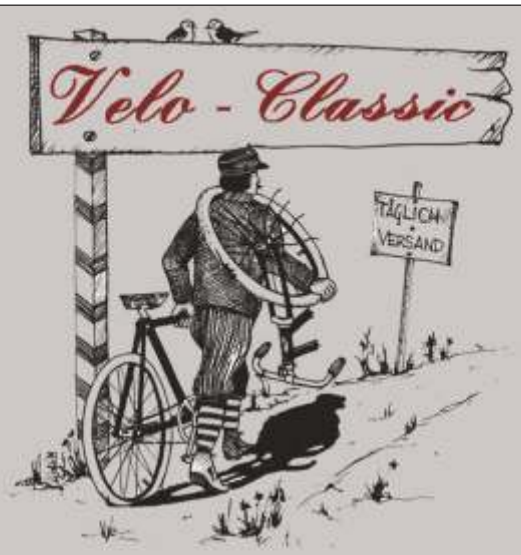
Fahrräder, Kleinmotorräder, Teile
alte Reklame, hist. Technik und
sammelwürdiges aus handwerklicher
und industrieller Produktion

97769 Bad Brückenau (Staatsbad)
Heinrich-von-Bibra-Straße 24
Tel. 09741/938253 · Fax 938254

laden@deutsches-fahrradmuseum.de
Inh.: Ivan Sojc · Mobil 0171 8394800



Velo - Classic




Zubehör für klassische Fahrräder
Motorfahrräder und Mopeds

Gartenweg 46
32609 Hüllhorst
Tel: 05744 / 920 528
Fax: 05744 / 920 529
www.velo-classic.de
fingerhut@velo-classic.de



AKTUELLE RADSPORTBÜCHER

Tim Moore
**GIRONIMO!**
*Die härteste Italien-Rundfahrt aller Zeiten*

ISBN 978-3-936973-97-6
Broschur, 380 Seiten
EUR 14,80 [D]
(auch als E-Book erhältlich)

L'Eroica für die Lachmuskeln:
Mit einem Rennrad von 1914
auf den Spuren des Giro 1914

»Eine Ode an den Radsport,
aber vor allem an das Leben.«
*de Volkskrant*

Wilfried de Jong
**EIN MANN UND SEIN RAD**
*Geschichten vom Radfahren*

ISBN 978-3-936973-91-4
Broschur, 240 Seiten
EUR 14,80 [D]
(auch als E-Book erhältlich)

COVADONGA VERLAG
Spindelstr. 58 – 33604 Bielefeld – Fax: 0521/5221796
E-Mail: info@covadonga.de – Web: www.covadonga.de



FLORIAN FREUND
VELOEVOLUTION
FAHRRADGESCHICHTE
ENTWICKLUNG • DESIGN • HINTERGRÜNDE

JETZT BESTELLEN BEI
FAHRRADBUCH.DE € 24,95

INFO@FAHRRADBUCH.DE . TEL: 0341-392 80600 MAXIME

*Übersetzung: „Zehn Tropfen Pfefferminze-Alkohol von RICQLÈS in einem Glas Zuckerwasser ergeben das angenehmste und aufmunterndste Getränk. Le RICQLÈS reinigt das Wasser und schützt vor Epidemien."*
*Die Essenz, geschaffen von Henri Ricqlès, gibt es seit 1838 in Frankreich und wird bis heute produziert. Es besteht aus 80-prozentigem Äthylalkohol, Wasser und dem ätherischen Öl der Pfefferminze. Das Markenzeichen ist damals wie heute der rote Punkt auf der Flasche.*

*Werbung aus der Sammlung Wolfgang Gäsing, Bielefeld*