

KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

50



Nick Kaufmann

Urania Fahrradwerke

Dresdner Verein

Der Linierer

In dieser Ausgabe:



Der mit Orden und Medaillen dekorierte Nick Kaufmann.
Foto: Archiv W. Gronen in der Zentralbibliothek der Sportwissenschaften der Deutschen Sporthochschule Köln.

Nick Kaufmann, Titan des Kunstradfahrens. Ein schillerndes Leben auf zwei Kontinenten.

Er war einer der größten Artisten seiner Zeit und beherrschte sein Arbeitsgerät wie kein zweiter. Und er war geschäftstüchtig, tourte mit seinen Troupes durch Amerika und Europa. Am Ende lebte er als Briefmarkenhändler in Berlin. Renate Franz und Michael Mertins schreiben über Nick Kaufmann.

Von der kleinen Schmiede zum VEB-Metallbearbeitung: Die Geschichte der Urania Fahrradwerke in Cottbus.

Peter Zielasko hatte Glück. Er lernte die Erben des Gründers von Urania persönlich kennen. Sie überantworteten ihm die verbliebenen Unterlagen über fast ein ganzes Jahrhundert Firmengeschichte. Ausgewählte Höhepunkte daraus hat er für uns zusammengefasst.



Urania-Steuerkopfschilder von 1910 bis 1925 aus der Sammlung Zielasko.
Foto: Peter Zielasko

Über ein Leben als Fachmann in der Fahrradindustrie: „Mein Vater, der Linierer“.

In dieser – teils autobiografisch gefärbten – wunderbaren kleinen Erzählung berichtet Ernst-Friedel Köppe über das Leben seines Vaters Arthur als Linierer. Ein anrührendes Stück Zeitgeschichte, feinfühlig und behutsam erzählt.



Arthur Köppe (r.) mit dem Schwiegervater seines Sohnes im Jahr 1961.
Foto: Ernst-Friedel Köppe

Liebe Leserinnen und Leser,

Da haltet Ihr ihn nun in den Händen, den nunmehr 50sten „Knochenschüttler“! Ihm und all seinen Vätern und Müttern zur Ehre dieses Mal ganz in Farbe, vom ersten bis zum letzten Blatt. Fünfzig – ein wirklich rundes Jubiläum, sozusagen eine Generation Knochenschüttler.

Apropos „Generation“: Im Internet las ich kürzlich im Blog der „Rad-Spannerei“ eine Äußerung zur Berliner Velocipediade von 2008, wonach „der typische Fahrradsammler vierzig Jahre oder älter“ ist. Na gut, vielleicht ist das so. Deutlicher wird es in einem Kommentar zu obiger Aussage: „Da muss (man), wenn der Ausrichter/Klub das ganze nach außen hin nicht zum Geriatrikertreff gelten lassen will, einschreiten. Zumal bei solchen Bildern (gemeint sind wohl restaurierte Exemplare der frühen Fahrrad-Ära samt ihren Besitzern) der „Normalo“ mit seinem gepflegten Eisen aus der Erbschaft von Tante Hedwig nicht unbedingt animiert wird.“

Ist das wirklich so? Mit Blick auf unseren Berliner Verein muss ich bestätigen, es fehlt der Nachwuchs, wie so vielen Vereinen, egal welcher Branche. Da tut es gut, vom Dresdner Verein zu lesen, der mit 44 Mitgliedern aus mehreren Generationen gut aufgestellt ist und bereits sein zwanzigjähriges Bestehen feiert.

Was können wir also tun, um die „Jugend“ aufs historische Rad zu bekommen? Oder fahren die Jungen bereits „historisch“ auf Rädern der Gattungen Bonanza, BMX oder frühen Mountainbikes und finden nur den Weg nicht zu uns, aus welchen Gründen auch immer? Vielleicht empfinden sie das, was sie da machen, gar nicht als „historisch“ und wollen eher ein individuelles Rad und Spaß haben? Aber war nicht genau das auch bei vielen von uns der Einstieg ins Hobby?

Genug der Fragezeichen, ich will hier auch nicht polemisieren, sondern möchte Euch aufrufen, über Eure Erfahrungen bei der Nachwuchsgewinnung und -förderung zu berichten. Gleichzeitig möchte ich die „Jugend“ im Verein, ange-



sprochen darf sich jeder fühlen, der die Dreißig noch nicht erreicht hat, auffordern, uns mitzuteilen, was sie bewegt, ihre freie Zeit alten Fahrrädern zu widmen, und was sie im Verein so umtreibt.

Genügend zu recherchieren und zu entdecken gibt es ganz sicher noch für viele weitere Generationen „Knochenschüttler“, wie die spannenden Berichte zur Firmengeschichte zeigen, die wir immer wieder im Heft lesen können, so dieses Mal zu den Urania Werken in Cottbus. Und es gab ja bekanntlich allein in Deutschland einige tausend Fahrradhersteller seit Entwicklung des Fahrrades, von den Zubehörfirmen ganz zu schweigen!

Also genießt die Jubiläumsausgabe nicht nur der bunten Bilder wegen! Ich lese ja immer nur einen Artikel pro Tag, in der Hoffnung, dass ich so länger etwas vom Heft habe.

Euer

Inhalt:

Editorial 3

Fachartikel

- Renate Franz und Michael Mertins: Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt 4

- Peter Zielasko: Die Urania Fahrradwerke in Cottbus 12

Post aus ...

- England und Amerika 22

Jubiläum

- 20 Jahre Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden 24

Autorenforum

- Das Geburtshaus von Fausto Coppi 25

- Mein Vater, der Linierer 26

Veranstaltungen

- Wintertreffen Erfurt 28

- Ausblick: ICVA, ICHC, Retropedal Rennradbörse und Co. 29

Gastkommentar 30

Mein Rad 31

Die Feder 32

Vereinsnachrichten 32

Ausfahrt

- Kölner Herbstausfahrt 33

Termine 33

Kleinanzeigen 33

Mitgliedernachrichten / Impressum 34

Titelbild: Circusarchief Jaap Best – www.circusmuseum.nl

Das Plakat wurde 1895 bei Adolph Friedländer in Hamburg gedruckt, Nr. 1231. Friedländer hat alle seine Plakate durchnummeriert, deshalb ist eine genaue Datierung möglich.

Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt

Von Renate Franz, Köln, und Michael Mertins, Bielefeld

Er galt zeitlebens als bester Kunstfahrer der Welt. Kein Konkurrent vermochte ihn zu schlagen – viele traten gar nicht erst gegen ihn an: Nicholas Kaufmann, ein Amerikaner, dessen Eltern aus der Schweiz stammten, prägte das Kunstradfahren wie kein anderer nach ihm. Von 1886 bis 1900 heimste Kaufmann Titel und Auszeichnungen am Fließband ein. Er erfand zahlreiche Übungen in seiner Sportart und tingelte mit der „Kaufmann Family Troupe“ mehrere Jahre durch die USA und Europa. Renate Franz und Michael Mertins zeichnen hier seinen Lebensweg nach, der erst 1943, im Alter von 82 Jahren, in Berlin endete./1/

Kindheit und Jugend

Nicholas „Nick“ Edward Kaufmann wurde am 10. November 1861 in Rochester im Bundesstaat New York als viertes von fünf Kindern eines Einwanderers, eines Korbmachers aus Triengen in der Schweiz, geboren. /2/ Mit drei Jahren wurde er Halbweise, da der Vater als Kriegsgefangener des Amerikanischen Bürgerkriegs in einem Lager gestorben war.

In jungen Jahren arbeitete Kaufmann als Stallbursche und Kutscher einer reichen Familie. In Berührung mit dem Radsport kam er im Juli 1881, als ihm ein Nachbar seines Arbeitgebers ein Hochrad lieh. Daraufhin kaufte er sich von einem Bicyclist, der sich bei einem Sturz den Arm gebrochen hatte, ein gebrauchtes „Ordinary“. Kaufmann kratzte alle seine Ersparnisse zusammen und pumpte sogar seine Mutter an, um den geforderten Preis von 85 \$ aufzubringen. Von Beginn an übte der sportliche junge Mann akrobatische Tricks auf dem Rad. Laut der Zeitschrift „Das Programm“ war der junge Kaufmann bereits ein vorzüglicher Schwimmer, Turner und Rollschuhläufer, als er mit dem Radfahren begann./3/

Schon ein Jahr später trat Kaufmann erstmals in seiner Heimatstadt öffentlich auf. Ein Mitglied des „Rochester Bicycle Club“, Reuben Punnett, wurde auf ihn aufmerksam, unterstützte und trainierte ihn fortan. Punnett war einer der ersten, die in Rochester ein Fahrrad besaßen und hatte schon 1880 Preise im „Trick Cycling“ sowie im Langsamfahren gewonnen. Kaufmanns sportlicher Erfolg ließ nicht lange auf sich warten. „Im Jahre 1883, gelegentlich der Rennen des Rochester Bicycle-Clubs, debütierte Kaufmann als Rennfahrer, startete auf einem 50 Pfund schweren, 54 Zoll hohen Hochrad und gewann in der glänzenden Zeit von 3:17, welches damals für eine englische Meile [ca. 1609 m] als Rekord galt.“

/4/ Diese Leistung ist sicherlich ein Beweis für die gute körperliche Konstitution des jungen Sportsfreundes.

Erfolge als Kunstradfahrer

Im September 1885 nahm Kaufmann an einer dreitägigen Radsport-Veranstaltung, dem Grand International Bicycle Tournament des Springfield Bicycle Clubs, teil./2/ Viele Amateur- und Berufsradsportler auch aus England und dem restlichen Europa waren dazu in den Bundesstaat Massachusetts gereist. Kaufmann war der einzige, der das Einradrennen über eine Meile bestritt. Im Hampden Park trat er in roten Kniebundhosen auf einem teilvernickelten Monocycle an, um seine bisherige Rekordzeit zu unterbieten. Die Springfield Republican titelte: „On One Wheel Against Time [Übers.: Auf einem Rad gegen die Zeit].“ Kaufmann erzielte mit 4 min 10 sec einen neuen Rekord – das entspricht gut



Eines der frühesten Fotos von Nicholas Kaufmann, um 1883. Stiftung Stadtmuseum Berlin

23 km/h – sowie die Aufmerksamkeit der Zeitungen und der Radsport-Szene. Ein anwesender englischer Redakteur des Journals Wheeling ermutigte ihn, sein Können in einem wirklich internationalen Rahmen zu zeigen.

So debütierte Nick Kaufmann 1886 auf der „Stanley Cycle Show“, der berühmten Fahrradmesse in London. Es folgten ein dreimonatiges Engagement im Royal Aquarium, einer glasüberdachten Veranstaltungshalle in Westminster, sowie eine Tournee durch Schottland und Irland. Im gleichen Jahr kam es auch zum ersten Auftritt in Deutschland beim 3. Bundestag des Deutschen Radfahrer-Bundes in Berlin. „Den anlässlich desselben veranstalteten Korso fuhr Kaufmann von Anfang bis zu Ende unter den lebhaftesten Beifallsbezeugungen seitens des Publikums auf dem Einrad mit.“/4/

Die Triumphe, die er dort feierte, veranlassten ihn zu einer Tournee, die ihn zehn Jahre lang durch Europa und die Türkei führte./3/. Dazu äußerte sich Kaufmann wie folgt: Er sei überall willkommen gewesen, aber am wohlsten habe er sich in Deutschland gefühlt, wo das Radfahren, besonders das Trick-Radfahren, einen höheren Stellenwert besäße als in Frankreich oder England. Bei seinen Auftritten fuhr Kaufmann auf Hoch- und Niederrädern, aber auch auf dem Eagle, Star und Monocycle. Besonderer Blickfang war ein ovalisiertes Monocycle, seinerzeit auch „Eirad“ genannt. Mit solch unterschiedlichen Rädern gelangte Kaufmann schnell an die Spitze seines Sports. Im Rahmen dieser langen Tournee gastierte der Meisterfahrer mit einem anderen amerikanischen Kunstfahrer 1888 unter anderem beim Galafest des Magdeburger Velocipeden-Clubs von 1869. Ein zeitgenössischer Bericht ist auf der nächsten Seite im Original-Wortlaut abgedruckt.

Erster Varieté-Künstler auf dem Rad

Im Jahre 1888 wurde Kaufmann auch vom Drury Lane Theater, dem königlichen Schauspielhaus, in London engagiert und hatte die Ehre, vor dem Prince of Wales aufzutreten. /3/ Das „Organ“ vermerkte dazu: „Es hatte auf den damaligen sogenannten ‚Spezialitäten-Bühnen‘ zwar schon Einradfahrer gegeben, aber als Radartist war Kaufmann der erste auf einer Varietébühne.“ /5/ Zum Jahresbeginn hätte in London eigentlich eine Kunstrad-Weltmeisterschaft stattfinden sollen, aber die etwa zehn Konkurrenten konnten sich weder auf einen Durchführungsmodus noch auf die Art der Maschine und der Bereifung einigen.

Erst nachdem während der Stanley-Show ein Experten-Komitee die Wettkampfregebnisse festgelegt hatte, konnte im März eine Weltmeisterschaft ausgeschrieben werden. Weil kein anderer Fahrer bereit war anzutreten, wurde Kaufmann die schwere Medaille aus 14-karätigem Gold mit der Aufschrift: „Professional Cycle Trick-Riding Championship of the World“ kampfflos zugesprochen. Offenbar hatte das neuverfasste, umfangreiche Regelwerk für Trickfahrer-Wettbewerbe die Konkurrenten mächtig eingeschüchtert.

Richtig glücklich konnte ein Sportmann wie Kaufmann über eine so einfach erhaltene Medaille nicht sein. Um eher zu einem Gegner zu kommen, überließ der Champion diesem die Wahl der Maschinengattung und die Höhe des geldlichen Einsatzes. „Im November 1891 wurde Kaufmann von Herrn Gustav Marschner zu einer Konkurrenz aufgefordert, derselbe wollte jedoch keinen Einsatz riskieren und wollte nur in Deutschland fahren. Kaufmann kam allen seinen Wünschen nach, wählte Berlin als Ort zur Austragung der Konkurrenz und überließ es dem Gau 20, die weiteren den Wettkampf betreffenden Angelegenheiten zu ordnen. Kaufmann kam extra von London herüber, gab sein dortiges Engagement deshalb für einen Monat auf, um an dem für die Konkurrenz bestimmten Tage durch das Nichterscheinen seines Herausforderers überrascht zu werden.“/4/

1893 kehrte Kaufmann zum ersten Mal nach 1886 in die USA zurück, um an den amerikanischen Hochrad-Meisterschaften in Chicago teilzunehmen. Bei der Rückkehr in seine Heimatstadt Rochester wurde er begeistert gefeiert. Erst schien es, als wollte sich niemand der Konkurrenz stellen, doch am 6. Oktober kam es doch vor 3.000 Zuschauern zu einem sechsstündigen Wettbewerb zwischen Kaufmann und dem Kunstradfahrer W. Barber. Bis morgens um zwei Uhr wurde bis zur Erschöpfung gekämpft, zehn Serien mit insgesamt 180 Übungen gefahren. „Nach der letzten Übung stürmte alles nach der Preisrichtertribüne, um das Resultat zu hören, da man wusste, dass die Wertung beider Konkurrenten einander ziemlich nahe kommen müsse. Kaufmann wurde als Sieger erklärt und von seinen Freunden auf die Schultern gehoben. Der Schiedsrichter überreichte Kaufmann mit einer kurzen Ansprache die goldene Medaille; Kaufmann dankte und brachte ein dreifaches Hoch auf seinen Gegner aus, als den ersten Kunstfahrer, der den Mut gehabt, mit ihm zu konkurrieren.“/4/ Sein Sieg fiel mit 644 zu 636,4 Punkten recht knapp aus. Aber somit

Ein Abend bei Kaufmann und Mc. Anney

Die amerikanischen Kunstfahrer Kaufmann und Mc. Anney gaben am letzten Montage eine Vorstellung in Magdeburg und zwar in Saale des „Odeum“, in welchem die bekannten und großen Galafeste des Magdeburger Velociped-Club von 1869 abgehalten werden. Da wir in letzter Zeit nicht das Vergnügen gehabt hatten, Kaufmann's Productionen, welchen wir im Vorjahre in Berlin, Frankfurt a. M. und anderen Plätzen beigewohnt, zu bewundern, so ergreifen wir um so lieber die Gelegenheit zu einem Besuche der Vorstellung, als vielseitig bekannt wurde, daß sich Kaufmann im letzten Jahre bedeutend verbessert habe.

Der geräumige Saal des Odeums war sehr gut besetzt und mochten an 700 Personen anwesend sein. Die Aufführungen begannen mit dem in letzter Zeit mehrfach erwähnten Ballspiel. Kaufmann und Mc. Anney benutzten Starbicycle und schlederten mit dem kleinen Steuerrad ihrer Maschinen einen Gummiball umher. Das Spiel bot so gut wie kein Interesse und fand auch keinen Beifall seitens des Publikums.

Die zweite Programmnummer brachte Kaufmann auf dem gewöhnlichen hohen Zweirade. Die Leistungen sind ungefähr die gleichen, welche er früher bot, doch hat er sich zweifellos in seinen Standübungen verbessert. Hieran folgte Mc. Anney mit verschiedenen Vorführungen auf der Star-Maschine. Derselbe fährt sehr elegant, doch reicht er keineswegs an seinen Collegen heran. Am besten gefielen uns die Sprünge ins Pedal, in Sattel und mit beiden Füßen gleichzeitig auf den Sattel. Die Schlussnummer brachte Kaufmann in verschiedenen Arten auf dem Einrad. Er fuhr Einrad mit Lenkstange und Gabel, nur mit Gabel und endlich ohne Lenkstange.

Die Übungen dieser Berufsfahrer mit denen unserer Herrenfahrer verglichen zeigen, dass Letztere sich schon Vieles von Ersteren angeeignet haben. Im Einradfahren herrscht kein allzu großer Unterschied zwischen unserem Meister Schulz und Kaufmann, dagegen ist der Amerikaner in den Standübungen den Herrenfahrern durch die außerordentliche Eleganz, Ruhe und vor Allem fabelhafte Sicherheit und Geschwindigkeit weit voraus. Wenn sich die Herrenfahrer bei einer Preisconcurrenz im Kunstfahren auf die Standübungen verlegen, gehen sie gewöhnlich leer aus, da sie dieselben zu schwerfällig und hauptsächlich zu langsam machen.

Wir haben bei diesen Übungen Kaufmann genau beobachtet und sind zu dem Schlusse gekommen, daß die von ihm hierbei entwickelte Sicherheit, Eleganz und Geschwindigkeit zu einem großen Theile auf der größeren Innenspreizung der Arme zurückzuführen ist. Kaufmann stellt das Gleichgewicht stets mit den Armen her, wodurch er in die Lage kommt, seine Beine viel leichter und schneller gebrauchen zu können, in Folge dessen er auch zu den Kletterübungen etc. noch nicht den vierten Theil der Zeit gebraucht, welche unsere Herrenfahrer benötigen. Die Vorstellung hatte einen ganzen und vollen Erfolg zu verzeichnen und spendete das Publikum, welches sich nach dem Ballspiele sehr kühl verhielt, den späteren Nummern umso reicheren Beifall.

L. St.

verfasst von Louis Stein, Redakteur der Zeitung des Deutschen Radfahrer Bundes, abgedruckt im 1. Jg. 1888, S. 513f

Abschrift eines Zeitungsartikels von 1888, der über einen Auftritt in Magdeburg berichtet. Das Original befindet sich in der Sammlung Uli Feick.

hatte er seinen Titel erfolgreich verteidigt, wenn auch weiterhin inoffiziell./6/

Im November 1893 verteidigte Nick Kaufmann seinen Weltmeistertitel anlässlich der Stanley-Show in London – er konnte sich gegen zwei deutsche Kunstradfahrer durchsetzen. Das waren Felix Brunner aus München, Meisterfahrer der Allgemeinen-Radfahrer-Union ARU, und Gustav Döring, Meisterfahrer des Oberlausitzer Radfahrer-Verbandes. An sechs Tagen wurde täglich eine Stunde konkurriert. Die präsentierten Übungen nahmen von Tag zu Tag an Schwierigkeit zu. „Manch' harte Nuss gaben die am Wettkampfe Teilnehmenden sich gegenseitig zu knacken, und gar oftmals musste der eine oder andere, die Überle-



Das hohe Eifel-Rad von Brennabor erhielt seinen Namen nach dem 1889 erbauten Eiffel-Turm.

genheit seines Gegners anerkennend, von der Übung Abstand nehmen. Kaufmann versuchte sich an jeder Übung und erzielte so manchen Punkt. Das Ergebnis der Wertung war folgendes: Kaufmann 788 Punkte, Döring 621 Punkte, Brunner 343 Punkte, wozu noch bemerkt sei, dass Brunner infolge einer Verletzung am Knie behindert war und seine Gewandtheit nicht zur vollen Entfaltung bringen konnte.“/4/

Auf dem Höhepunkt seines Könnens

Weil dem Champion weitere Rivalen fehlten, wandte er sich vermehrt den Auführungen bei Ausstellungen, Zusammenkünften und Festen zu. Wie zum Beispiel am 4. Februar 1894 in Bielefeld anlässlich des „1. Großen Wintersaalfestes“ der Radfahrer-Riege „Turner“. In der Tonhalle der Bielefelder Schützengesellschaft auf dem Johannisberg zeigte der amerikanische Meisterfahrer sein Können. Auf einer Einladungskarte, die im Stadtarchiv aufbewahrt wird, sind insgesamt vier Auftritte angekündigt – Niederrad, Star-Hochrad, Hochrad und in der letzten Vorstellung besondere Konstruktionen wie Einrad, Halbrad, Holzrad, Eirad und kleines Rad. Diese exotischen Fahrzeuge sind auf dem Werbeblatt (siehe Umschlag hinten) klein zu erkennen. Und zur Verblüffung der Zuschauer spielte der Könnerr während der Fahrt noch auf einer Mandoline, machte Seil-springen oder kugelte auf der puren Felge durch den Saal.

Kaufmann entwickelte über 500 verschiedene Bewegungen und Figuren des Kunstradfahrens. In diesen Jahren, wohl auf dem Höhepunkt seines Könnens, errang er am 25. Februar 1894 im Leipziger Krystallpalast die Europameisterschaft für alle Gattungen Räder (Hochrad, American Star Bicycle und Niederrad). Seinen Herausforderer, den französischen Meisterfahrer Gouget, konnte er nach zehn Durchgängen mit 284,8 zu 228,2 Punkten deutlich besiegen. Während Gouget bald mit seinem Latein am Ende war, zeigte Kaufmann „ab und zu einige seiner neuesten verblüffenden Übungen; das exakte, schneidige Fahren wurde allgemein bewundert und mit reichem Applaus belohnt.“/4/ Der Champion bekam einen wertvollen Preis – elf Goldmünzen verschiedener europäischer Länder und eine Medaille – von einem Goldschmied zu einem traubenartigen Gehänge in feinsten Manier zusammengelötet. Doch das war längst nicht alles, denn es handelte sich um einen Wettkampf der Professionals. Einem Zeitungsbericht zufolge erhielt Kaufmann noch den Einsatz von 130



Zeitungsanzeige für das Winterfest in Bielefeld. Stadtarchiv Bielefeld, Westf. Tageblatt 1894

britischen Pfund und ein Drittel der Einnahmen. Der Verlierer musste sich mit zwei Dritteln der Einnahmen zufrieden geben./7/

Anlässlich der Professional-Hochrad-Meisterschaft von Bayern am 31. März 1894 traf der Welt- und Europameister auf die gleichen Konkurrenten wie in London vier Monate zuvor, Felix Brunner und Gustav Döring. Nach dreistündigem Wettkampf, der in sieben Gruppen zu je zehn Übungen auf dem Hochrad und Einrad ausgetragen wurde, stand folgendes Endergebnis fest: Kaufmann 258,4 Punkte, Döring 211 Punkte und Brunner 172,6 Punkte./4/ Auch bei diesem Wettbewerb waren also die Konkurrenten ohne jede Chance auf den Sieg.

Der Radball-Erfinder

Kaufmann gilt auch als der Erfinder von Radball. Das erste Radball-Spiel – Nick Kaufmann gegen John Featherley – fand am 14. September 1893 auf Hochrädern in Rochester statt. Den eigenen Angaben von Kaufmann zufolge soll ihm die Idee für Radball gekommen sein, nachdem ihm auf einer Ausfahrt ein Mops vor das Rad gelaufen sei. Er habe den Hund mit dem Vorderrad aus dem Weg geschoben. Daraus sei die Idee entstanden, statt des Hundes einen Ball zu nehmen./8/

Kaufmann-Truppen begeistern

Kaufmann war äußerst geschäftstüchtig. Er hatte zahlreiche Firmen-Sponsoren wie Brennabor, Peters Union bzw. Continental-Reifen und ließ zu Werbezwecken professionelle Werbekarten in diversen Posen von sich drucken. Verheiratet war er seit 1891 mit einer Deutschen namens Helena Funk, mit der er zwei Kinder, Nicholas Jr. und Daisy, hatte.

1895 nahm Kaufmann an einer Tournee mit dem deutschen Kraftmenschen Eugen Sandow durch die USA teil, anschließend tourte er mit dem Zirkus Ringling Brothers. Während dieser Zeit formierte er die „Kaufmann Family Troupe“ mit seiner Schwester Mary Ann und deren Mann Wallace Bradley, deren Söhnen Frankie und Wallie und Tochter Minnie; dazu kamen eine junge Frau namens Agnes und der Niederländer Paul Rondas. Die Veranstaltungen waren so gut besucht, dass die Künstlergruppe ein bis zwei Monate am gleichen Ort auftreten konnte. Mary Ann wurde eine bekannte Radfahrerin, obwohl sie erst mit 35 Jahren, also 1897, auf die Bühne ging. Sie nähte viele der Kostüme für die Artistenfamilie. Ihrem Ehemann Wallace fielen später neben August Kaufmann und Peter Keller die Aufgaben des Managements zu. Die Troupe wurde später u. a. mit zwei Nichten und einem Neffen aus Rochester, einer Freundin Minnies, Josephine Schmalz, auf bis zu zwölf Mitglieder vergrößert. Dieses Ensemble tourte in verschiedenen Zusammensetzungen von 1897 bis 1900 durch ganz Europa.

Eine bisher unbekannte Variante der Kaufmann-Radartistik nennt das „Organ“ in seinem lexikalischen Beitrag zu Nick Kaufmann: „Mit seiner Truppe ‚The 3 Kaufmanns‘ brachte er erstmalig eine Artistik als Steilwandfahrer auf Rädern, und hatte damit internationale Erfolge.“/5/ Eine weitere ungeahnte Seite der Kaufmann-Family ist in der Sammlung „Documenta Artistica“ (Stiftung Stadtmuseum



Family-Troupe auf einer Fotopostkarte, die der deutschen Artistenfamilie Kremo gewidmet wurde (v. l.: Nick K., Mary Ann K., Paul Rondas (?), Minnie, Frankie und Wallie Bradley).



Kaufmann-Troupe: Training auf voll vernickelten Rädern (v. l.: Minnie B., Wallace B., Frankie B., Miss Agnes, Mary Ann K. und Wallie B.), um 1895. Beide Fotos: Stiftung Stadtmuseum Berlin

Berlin) zu entdecken. Dort existieren zwei Postkarten mit Zeichnungen einer Radfahrerfamilie auf grotesken Fahrzeugen – offenbar Werbung für eine witzige Revue auf Rädern, dargeboten von Nick Kaufmann & Company (siehe unten).

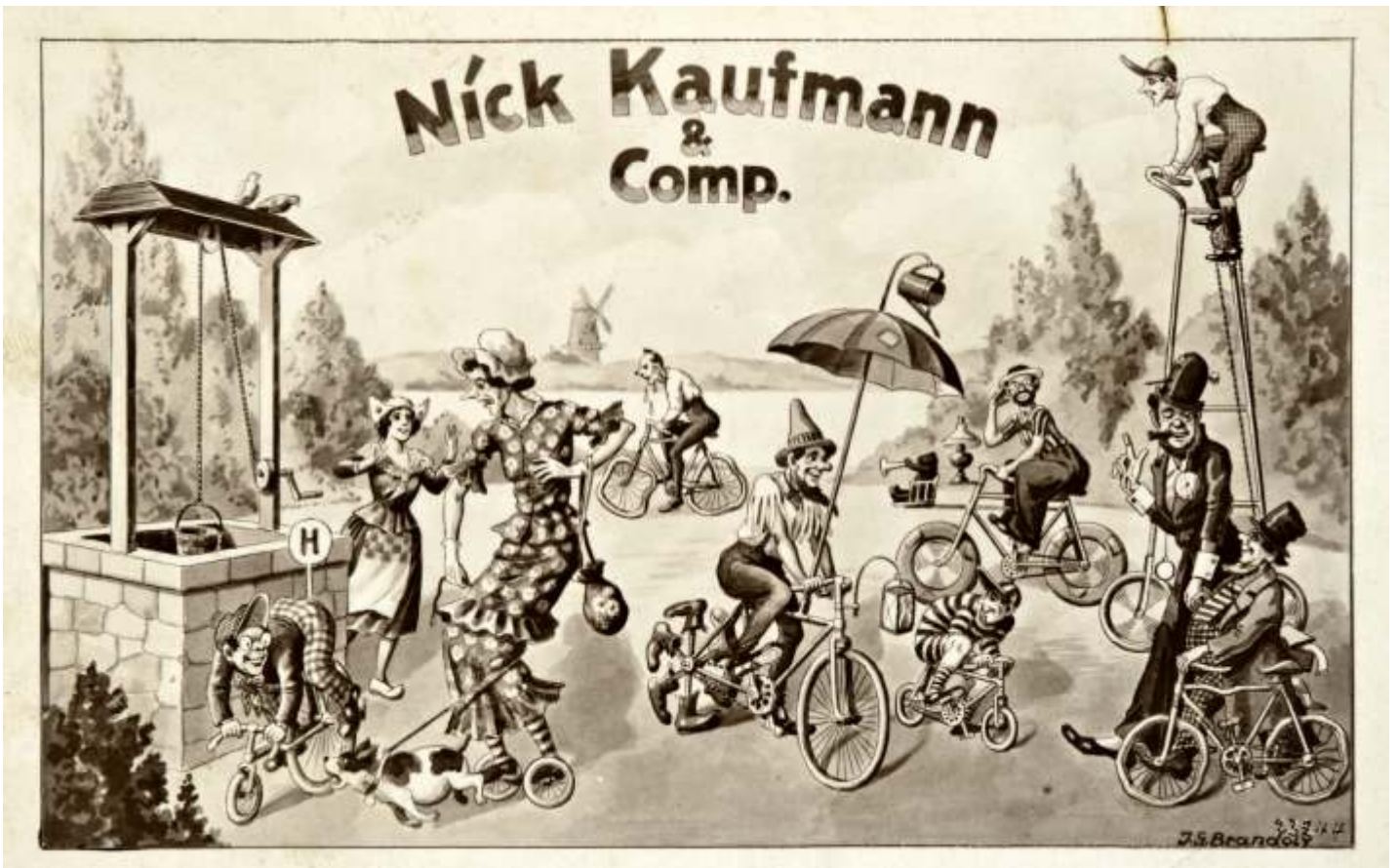
Kaufmann als Impresario

Kaufmann selbst gab um die Jahrhundertwende seine aktive Karriere auf,

nannte sich „Impresario“ – also einen Künstleragenten oder -manager, der sich um Engagements bis hin zur kompletten Karriereplanung kümmert – und manage- te von Berlin aus diverse Truppen, die mit Mädchen aus England ergänzt wurden. Das „Programm“ berichtete dazu, „dass sich Kaufmann ab 1900 mit der Zusammenstellung von Kunstradfahr- und Roll- schuhtruppen beschäftigt, in die er vor- zugsweise Damen aufnahm, und von

denen er z. Zt. [1911] vier besitzt. Nick Kaufmanns Truppen zeichnen sich eben- so durch Kunstfertigkeit und Grazie der jungen Damen aus und haben nicht wenig zur Popularisierung beider Sportzweige beigetragen.“/3/

In einem Interview äußerte einer der Kaufmanns zur Auswahl der Fahrerinnen, dass keines der Mädchen vor dem Enga- gement Radfahren konnte. Mit Geduld



Werbekarte für eine leicht verrückte Revue auf Rädern, undatiert.

Stiftung Stadtmuseum Berlin



und Ausdauer wurde ihnen an sechs Tagen die Woche bei täglichem vierstündigem Training das Notwendige beigebracht. Man kann hier wirklich von einem kleinen Trickfahrer-Gefolge sprechen, das von Kaufmann Senior in die ganze Welt geschickt wurde. „Die ‚Nick-Kaufmann-Girls‘ präsentierten sich als ‚Radballett‘ und auch als ‚Rollschuhballett‘ und machten damit den Namen Kaufmann weltberühmt.“ /5/ So jedenfalls schildert es das „Organ“ in der Rückschau.

Besonderer Blickfang waren die rein weiblichen Troupes, die aus bis zu zwölf Radlerinnen bestanden. Als „Cycling Beauties“ verdrehten sie den Männern die Köpfe. Nick Kaufmann wusste um die gute optische Ausstrahlung seiner Radartistinnen und ließ immer wieder Photographien, ja ganze Serien aufnehmen, die als Postkarten gedruckt vorab in die Tourneestädte verschickt wurden. Neben Gruppenaufnahmen in für diese Zeit sehr körperbetonten Kostümen gab es Einzelbilder, die mit den Künstlernamen der Stars untertitelt waren. Einige markante Beispiele sind hier abgedruckt – perfekt im Posing, hübsch gekleidet und frisiert warben die jungen Frauen für ihre Auftritte. Manche Karten wurden zusätzlich bedruckt oder mit silbrigen Aufklebern versehen: „I'll see you on Monday!“ [Übers.: Ich sehe Dich am Montag!] Welcher Empfänger konnte da noch widerstehen?

Dieselben Photographien wurden auch an die Veranstalter, Fachpresse und

Tageszeitungen versandt, so dass die Abgelichteten allmählich Kultstatus erreichten. Die Erwartungshaltung der Zuschauer wurde so angeheizt, dass schon der Erfolg der Premiere verdeutlichte, das Gastspiel müsse um mehrere Monate verlängert werden. Viele dieser Fotos und Postkarten sind in privaten Sammlungen und öffentlichen Archiven erhalten geblieben.



Die Stars der Cycling Beauties: Vernie (Verena) und Minnie (Mary Ann) Kaufmann, 1908 bis 1912. Stiftung Stadtmuseum Berlin

Das Leben auf Tournee

Erhalten geblieben sind aber auch zahlreiche Schnappschüsse, welche die Trick-artisten während ihrer unendlich vielen Reisen selbst aufgenommen haben: hinter den Kulissen, vom Training oder beim Pausieren, von Künstlerkollegen, vom Stadtbummel und anderen Freizeiteskapaden. /9/ Ein kurioses Foto zeigt zum Beispiel Minnie Kaufmann 1906 vor ihrem Plakataushang an der Ruine des Variététheaters im vom Erdbeben zerstörten San Francisco. Weitere – diesmal persönliche – Einblicke in ein Künstlerleben gewähren die vielen Ansichtskarten, die Minnie an ihre Jugendfreundin in Rochester schrieb. Dabei berichtete sie über Feiern, Einladungen und andere miterlebte gesellschaftliche Ereignisse. Auch teilte sie auf den Postkarten mit, wo sich gerade andere Familienmitglieder bei ihren Tourneen aufhielten.

Weil die Künstlergruppen niemals gleichzeitig am selben Ort gastierten, war der Familienclan der Kaufmanns sehr zerrissen. Wie Schachfiguren bewegte der Impresario Kaufmann seine Troupes auf der Welt hin und her. Das wurde von den Familienmitgliedern verständlicherweise nicht immer positiv gesehen. Auch nach der Geburt von Minnies Sohn 1905 – der Radstar hatte ein Jahr zuvor den Jongleur Tom Knox geheiratet – mussten die Shows weitergehen. Die Mutterpflichten harmonisierten nicht immer mit den Tournee-Abläufen oder Zeitplänen der Abendveranstaltungen. Die junge Mut-



Damals wie heute echte Hingucker: Die Ladies in ihrer personell stärksten Besetzung.

Stiftung Stadtmuseum Berlin



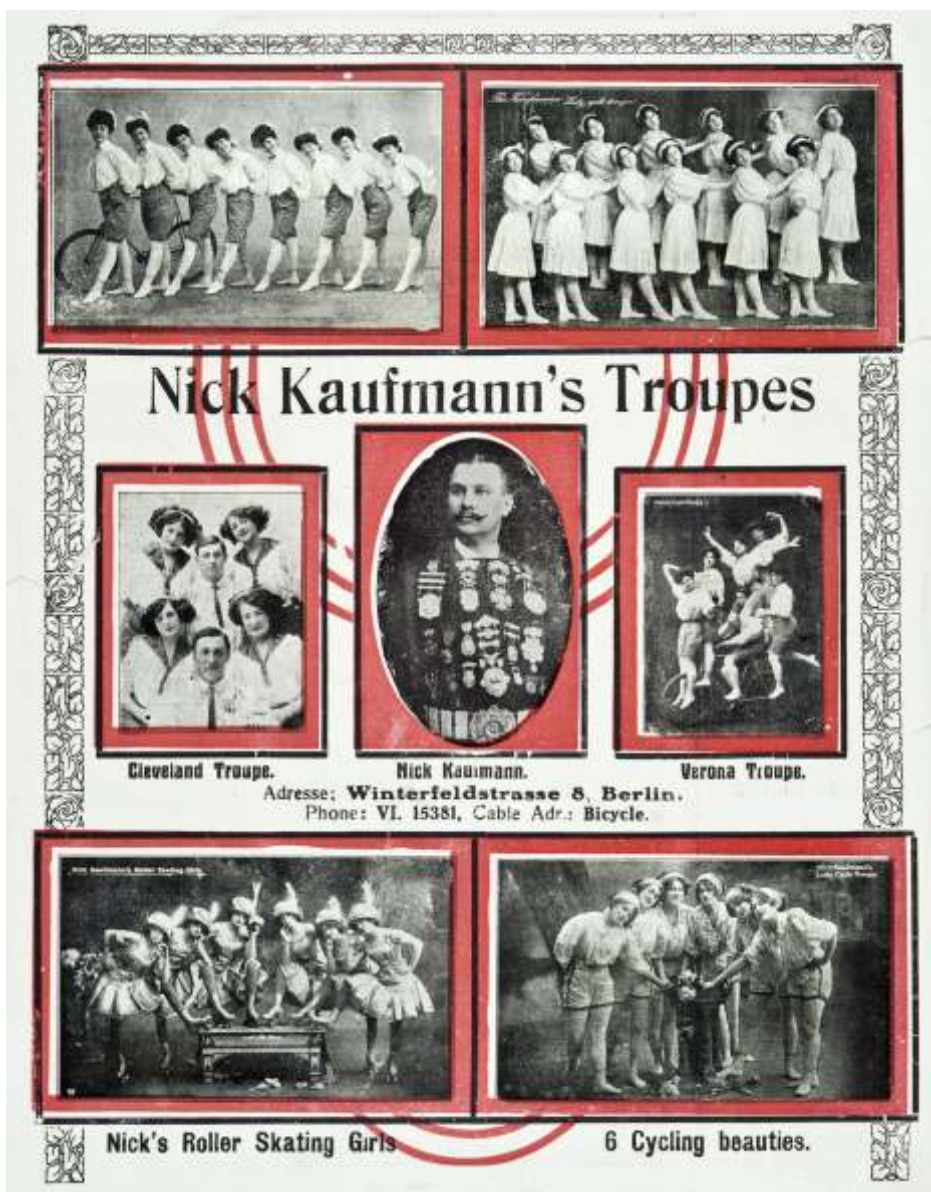
Die Lady-Troupe auf einer nachträglich mit Lasurfarbe colorierten Postkarte.

Stiftung Stadtmuseum Berlin



Kostüme und Technik: An jedem Lenker ein Scheinwerfer mit Batteriekasten!

Stiftung Stadtmuseum Berlin



Ein Werbeplakat zeigt die Vielfalt der Künstlergruppen.

Stiftung Stadtmuseum Berlin

ter beklagte sich postalisch über diese Missstände. Erschöpfung und Heimweh waren die wiederkehrenden Themen, aber auch die Vorfreude auf zuhause. Mit dem Ende des Ersten Weltkriegs endeten auch die großen Tourneen der Kaufmann-Troupes.

Weitere Aktivitäten

Kaufmann lebte während und auch nach dem Ersten Weltkrieg in Berlin. Auf seinen Auslandsreisen bemerkte er die große Popularität des Rollschuhsports und fasste den Entschluss, diesen Sport auch in Deutschland wiederzubeleben. „Und so entstand Anfang 1909 die Rollschuhbahn im Botanischen Garten zu Berlin, in die er einen Teil seines Vermögens steckte. In Würdigung dieser seiner Verdienste ernannte ihn der Berliner Rollschuh-Klub zu seinem Ehrenmitglied.“ /3/

Besagter Pflanzgarten an der Potsdamer Straße war zu diesem Zeitpunkt bereits in einen Sportpark umgewandelt worden. Dort befand sich auch die Steherrennbahn, auf der 1909 das tragische Schrittmacher-Unglück passierte, das elf Zuschauern das Leben kostete. Aufgrund dieses Infernos und weil sich Anwohner wiederholt über den Lärm beschwerten, wurde der komplette Sportpark aufgelöst und in eine öffentliche Grünanlage namens Heinrich-von-Kleist-Park umgestaltet. So kam wohl auch die Firma Kaufmann & Co in Turbulenzen, die zu dieser Zeit noch unter dem Namen „American Roller Skating Rink Enterprise“ in der Potsdamer Str. 75 firmierte. Ob Kaufmann an anderer Stelle weiter eine Rollschuh-Bahn betrieb und Rollschuhläufer für das Variété trainierte, ist zurzeit unge-

klärt. Während des Ersten Weltkrieges war er in der Frankfurter Allee 294 gemeldet.

Einem Manuskript von Wolfgang Gronen zufolge soll Kaufmann durch die Inflationszeit sehr viel Geld verloren haben. /10, S. 6/ 1926 beendete der Kunstradfahrer jedenfalls alle diese Aktivitäten. Dazu findet sich in der Documenta Artistica ein zeitgenössisches Faltblatt, das mit „Jubelsang – Zum 40jährigen Bühnen-Jubiläum unseres lieben Nick Kaufmann (Weltmeister im Kunstradfahren) in aller Sympathie verfaßt und zugeeignet von Bruno Schneider – Berlin den 30. Oktober 1926“ überschrieben ist. /11/ Aus den Versen wird klar, dass Kaufmann zu diesem Zeitpunkt schon einen Briefmarken-Handel – laut Eintrag im Adressbuch in Berlin-Wilmersdorf, Motzstraße 41 – eröffnet hatte. Während seiner Tourneen in fremden Ländern hatte der Champion viele Marken gesammelt und konnte mit diesem Fundus sein Hobby zum Beruf machen, den er bis zum Tode ausübte.

Das „Organ“ berichtet von seinen letzten Lebensjahren noch, „dass Kaufmann am 23. Mai 1935 auf Einladung von Freunden nach Amerika reiste. Diese Freunde wollten ihn vor eventuellen Nachstellungen der Nazis schützen, an die Kaufmann aber nicht glaubte, und er fuhr nach Amerika, um sich dort noch einmal als Kunstradfahrer zu zeigen.“ /5/ Am 10. Januar 1943 starb Nick Kaufmann in Berlin-Wilmersdorf in seinem 82. Lebensjahr. Schöne Erinnerungen schilderte sein Enkel, der ebenfalls Nicholas Kaufmann hieß, seinem Gesprächspartner Wolfgang Gronen: „Meinen Großvater kenne ich nur als Briefmarkenhändler. Er brachte mir das Radfahren bei ... immer um den Esszimmertisch herum ... in einem Berliner Altbau versteht sich. Der Clou bei meinen Spielkameraden war, dass ich die alten, ganz kleinen Kunstfahrräder von Opa als Steppke fuhr.“ /10, S. 7/

Kaufmann-Räder in Museen

Hochräder von Kaufmann sind im Zweirad- und Technikmuseum in Werder an der Havel zu sehen. Darunter ist ein „Star Bicycle“ der Firma H. B. Smith Machine Company, (Smithville in New Jersey). Seine Besonderheit ist, dass das kleine Rad als Steuerrad vorne angebracht ist. /12/ Ein weiteres Star-Bicycle, mit dem das erste Radball-Spiel ausgetragen worden sein soll, hinterließ Kaufmanns Sohn, Dr. med. Nicholas Kaufmann, 1943 dem Schweizer Sportmuseum in Basel, wo es heute noch besichtigt werden kann. /13/



Grußkarte, von Nick Kaufmann der Rad-Welt gewidmet. Zentralbibliothek der Deutschen Sporthochschule Köln

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

- /1/ Dieser Textbeitrag folgt im Wesentlichen dem Artikel von Sandra Markham: „Nick Kaufmann On a Wheel Against Time“, in: *Cycle History - Proceedings of the 7th International Cycling History Conference 1996, San Francisco 1997, S. 65 - 73*

- /2/ Hans-Dieter Gerber: Nick Kaufmann, Beitrag zum Historischen Lexikon der Schweiz, 2005
- /3/ Nick Kaufmanns 50. Geburtstag und 25 jähriges Künstlerjubiläum in: *DAS PRO-GRAMM Artistisches Fachblatt*; Jg. 1911, Nr. 500
- /4/ Heft über die Erfolge Nickolas Kaufmanns mit genauen Beschreibungen seiner größten Erfolge und Abbildungen der gewonnenen Medaillen; Sammlung Fredy Budzinsky in der Zentralbibliothek der Sportwissenschaften der DSH Köln
- /5/ „Das neue Artisten-Lexikon“ Stichwort Kaufmann, Nick in: *ORGAN - Show-Business*; Jg. 1993, Heft 6, S. 8
- /6/ Offizielle UCI-Weltmeisterschaften im Kunstradfahren (Hallenradsport) gibt es erst seit 1956.
- /7/ Internetabruf aus dem Online-Archiv „Papers Past“: *Cycling-News im Otago Witness vom 10. Mai 1894, S. 34, National Library of New Zealand*
- /8/ *Cycleballer.com*
- /9/ Die Fotos und Postkarten befinden sich heute in der Sammlung des Strong National Museum in Rochester, Bundesstaat New York, USA.
- /10/ Gronen, Wolfgang: Das Phänomen „Nick“ Kaufmann, USA, berühmtester Kunst-Radsportler aller Zeiten und Erfinder des Radball-Spiels, maschinenschriftliches Manuskript im Archiv W. Gronen in der Zentralbibliothek Sportwissenschaften der Deutschen Sporthochschule Köln
- /11/ Nick Kaufmann Jubelsang, Faltblatt vom 30. Oktober 1926, Documenta Artistica, Stiftung Stadtmuseum Berlin
- /12/ *Der deutsche Radfahrer vom 16. Juni 1943*
- /13/ Sportmuseum Schweiz, Missionsstrasse 28, CH-4055 Basel



Auf einem solchen Star-Bicycle spielte Kaufmann 1893 erstmals Radball.

Foto: Renate Franz

Die Urania Fahrradwerke in Cottbus

Von Peter Zielasko, Varel

Ende der 90er Jahre erwarb Peter Zielasko im norddeutschen Varel ein 98er Motorrad der Marke Urania und begann nachzuforschen. Auf der Suche nach Prospekten zu seinem Neuerwerb stieß er auf den letzten Direktor der Urania Fahrradwerke und auf dessen Frau, die Enkelin des Firmengründers, in Cottbus. Aus ersten Kontakten erwuchs eine feste freundschaftliche Verbindung mit jährlichen Besuchen. Nach und nach vermachten die Firmenerben dem Fahrradsammler das, was an Informationen zur Firmengeschichte noch vorhanden war. Aus diesem reichhaltigen Fundus hat er den nachfolgenden Überblick zusammengestellt.



Paul Tanner, Gründer der Urania Fahrradwerke in Cottbus.

Im Jahr 1895 gründete Paul Tanner in Cottbus eine Fahrradhandlung mit kleiner Fabrikation und Schmiede. Zunächst firmierte man als „Tannersche Fahrradfabrik“ in einem Gebäude an der Rossstrasse, Ecke Schwanstraße unter bescheidenen Verhältnissen.

Der Firmengründer war am 1. Januar 1857 in Peitz geboren und wie schon sein Vater, Karl Wilhelm Tanner, und der Großvater Schmiedemeister. Schon bald warb er per Zeitungsannoncen für Triumph-Räder oder New Triumph Räder: „Bestes Fabrikat, solide und elegant – dabei spottbillig“. Das dürfte den 1894 in Nürnberg gegründeten Triumph Werken gar nicht gefallen haben.

In großem Umfang hat zu diesem Zeitpunkt aber wohl noch keine Fahrradfabrikation stattgefunden, sondern die An-

fertigung von Einzelstücken nach Kundenbestellung. Im Adressbuch der Stadt Cottbus ist Paul Tanner als Schmiedemeister und als Fahrradhändler eingetragen. Ob es sich bei dem „Co.“ des Firmennamens um einen Bruder oder den Vater gehandelt hat, ist nicht mehr nachzuvollziehen. Aus einem alten originalen Rechnungsbuch von Ende der 1890iger Jahre kam man ersehen, dass hauptsächlich Fahrräder repariert wurden. Schläuche, Reifen, Speichen wurden erneuert und Sattelreparaturen ausgeführt, aber auch schon Teile aller Art vernickelt.

Im April 1895 gibt es bei Paul Tanner ein „hochfeines modernes Rad mit bester Pneumatik unter Garantie“ für 185 Mark zu kaufen. Im Mai gleichen Jahres sind sogar Räder mit der Bezeichnung Teutonia, Victoria und New Triumph, „Preise wie immer äußerst billig“, im Angebot. Laut Adressbuch der Stadt Cottbus von 1897 wohnen unter der ersten Geschäftsadresse Paul Tanner, ein Otto Tanner, der Vater Wilhelm und ein Bernhard Tanner (Schlosser). Der Vater Wilhelm Tanner verstirbt im Mai. Die Firmenbezeichnung lautet nun ausschließlich „Paul Tanner, Cottbus“. Ebenfalls 1897 wirbt Paul Tanner per Annonce für Fahrradteile aller Art, vom Pneumatik-Mantel über Klingeln, Kugeln in allen Größen bis zu Brenn- und Schmieröl – „Alles billigst!“ Zu diesem Zeitpunkt ist er noch als Händler mit eigener Fabrikation direkter Ansprechpartner für Privatkunden.



„Markenvielfalt“ aus Cottbus. Frühe Tanner-Anzeigen aus Mitte der 1890er Jahre.

Im November 1899 wird dem Firmengründer vom Kaiserlichen Patentamt eine Patentschrift über eine Vorrichtung zur Verstärkung von Rahmengestellen für Fahrräder erteilt. Es handelt sich dabei um eine anschraubbare Verstärkung des Rahmenkopfes in Verbindung mit einem stabilen gefederten Gepäckträger mit und ohne Korb oder mit einem Sitz für eine Person. Im Radmarkt von 1900 gibt es eine Werbeanzeige mit Abbildung dazu, und auch im Urania Kata-



Anzeige im Radmarkt 1900: Patent für abnehmbare Rahmenverstärkung mit Träger für Gepäck oder Sitz für eine Person.

log von 1901 ist dieser Neuheit eine ganze Seite gewidmet.

Die ersten Urania-Fahrräder

Am 29. März 1900 taucht zum ersten Mal eine Werbeanzeige im Cottbuser Anzeiger auf mit der Bezeichnung „Paul Tanner Cottbus – Fahrradfabrik – Metallschleiferei, Polier- und Vernickelungsanstalt. Vernickelung von Fahrradteilen in 1 - 2 Stunden ebenso Fahrräder in allen Farben emailliert“.

Wenig später, am 16. April, ist es dann soweit: Urania Fahrräder werden offeriert, „wodurch jeder Händler leichten Umsatz erzielt“. Ob die Urania Fahrradwerke nun nur noch an Händler geliefert haben, ist nicht sicher. Eventuell wurde die örtliche Kundschaft weiter persönlich bedient. Reparaturen wurden auf jeden Fall für Privatpersonen noch ausgeführt. Es existieren Originalaufzeichnungen des Chefs beispielsweise vom Dezember 1901: „1 Fahrrad repariert und montiert für einen Herrn Dr. aus Cottbus – 5 Mark.“ Bezahlt hat der Herr Dr. aber erst am 14. März des Folgejahres. Oder eine Aufzeichnung von Oktober 1901: „10 Messer, 1 Glocke und 1 Nussknacker vernickelt – 3,30 Mark.“

Im März 1901 präsentierte Paul Tanner seine Urania Räder auf der Gewerbeausstellung in Cottbus. Die Preisrichter der Stadt müssen beeindruckt gewesen sein, denn die Tannersche Fahrradfabrik, so der Cottbuser Anzeiger, wurde mit einer prächtigen Urkunde, einem silbernen Deckelbecher und einer goldenen Medaille bedacht. Diese Auszeichnungen wurden über Jahre werbewirksam in Katalogen und Anzeigen verwendet. Die Urkunde hat bis heute überlebt. Deckelbecher und Medaille sind leider irgendwann gestohlen worden.

Im Jahr 1901 erscheint auch der erste mir bekannte Katalog. Darin wird die „erstklassige Construction und Qualität“ der Urania Fahrräder hervorgehoben – besonders das selbst gefertigte Kurbellager – staubdicht dank Filzringen, „Defecte sind somit praktisch ausgeschlossen!“ Im Katalog werden elf Herrenräder, zwei Damenräder und ein Tandem vorgestellt sowie Umengen an Zubehör und auch die Rahmenverstärkung mit Korb oder Sitz für eine Person. Dazu auf der letzten Seite der Urania Fahrradständer, „der praktischste und billigste aller Fahrradständer!“ Zwischen 1901 und 1905 wird immer wieder in der Zeitung für Urania Fahrräder geworben. Die Firmenbezeichnung lautet nun: „Urania – Fahrradfabrik



Urkunde anlässlich der Gewerbeausstellung in Cottbus von 1901.

Paul Tanner Cottbus.“ In den Annoncen werden weiterhin auch Fahrradteile und Reifen angepriesen – somit scheint ein privater Kauf von Rädern und Ersatzteilen noch immer möglich zu sein. 1903 erstmalig und in diesem Zeitraum einmalig, bietet Tanner auch Motorzweiräder an. Wahrscheinlich wurde bei diesen Modellen ein Einbaumotor in ein Urania-Fahrradfahrgestell eingesetzt. Im nachfolgenden Katalog von 1905 ist davon keine Rede mehr.

1905: Neubau und Produktionsanstieg

1905 war für die Firma ein extrem wichtiges Jahr, denn der Neubau in der Berli-

ner Straße 22 in Cottbus wurde fertig. Ein für die damalige Zeit hochmoderner Bau mit hellen Fabrikationshallen und separatem Wohn- und Bürogebäude, erstellt von der Cottbuser Firma Hermann Pabel & Co. Der Neubau zierte ab da auch einen hübschen Briefkopf. Natürlich durften die Eisenbahn im Vordergrund und der rauchende Schornstein nicht fehlen.

Ab 1905 sind wohl größere Fahrrad-Stückzahlen produziert worden. Urania hatte sich am Markt etabliert. Der neu herausgebrachte Katalog ist ansprechend (für heutige Sammler) und ausgesprochen umfangreich. Neben der neuen Torpedonabe werden 20 Herrenräder, drei



Steuerkopfschild Censor aus Varel für ein Konfektionsrad, geliefert von Urania.

Damenräder und auf 40 Seiten zahlreiches Zubehör angeboten. Bis hin zur Bekleidung für den Radler.

Der folgende Katalog von 1907/08 ist zwar deutlich kleiner und bescheidener als der von 1905, im Inneren aber moderner und sachlicher gehalten. Es werden 14 Herrenräder und drei Damenräder angeboten. Davon drei Herrenräder und zwei Damenräder der neuen Preiswertmarke Hermosa.

Eine weitere Änderung der Firmenbezeichnung gibt es 1910. Ab sofort heißt es „Urania Fahrradwerke Paul Tanner, Cottbus“. Für den Autor dieser Firmengeschichte ereignete sich 1910 eine wichtige Begebenheit: Die Urania Fahrradwerke suchten offenbar in mehreren Städten örtliche Vertreter – so auch im friesischen Varel, wie einige Anzeigen im „Gemeinnützigen“, der örtlichen Zeitung, bewei-

sen. In Varel gab es zu dieser Zeit einen recht bedeutenden Fahrradgroßhändler – die Firma Diedrich Müller. Müller war Konfektionär. Fertige Rahmen und Teile wurden zugekauft und in Varel montiert. Ein Steuerkopfschild der Firma Diedrich Müller, Marke „Censor“, von ca. 1910, fand sich, noch fein in Seidenpapier verpackt, friedlich vereint mit anderen Konfektionsschildern in den Nachlässen von Urania in Cottbus. Wie steht es so schön auf den Urania Preislisten ab 1909: „Ebenso wird auch jedes Markenschild oder jeder Name angebracht, welche mir meine Kunden einsenden“. Dass nun Censor-Räder für Diedrich Müller, Varel, bei Urania gefertigt wurden, lässt sich nicht zweifelsfrei beweisen. Aber es ist zumindest wahrscheinlich.

Urania Federrad

In der Zeit bis 1914 wird unter anderem ein neues Rennrad angepriesen, das sich auch auf den Preislisten sowie auf einer Reklamemarke wiederfindet – das Modell 115 mit Ernte Holzfelgen und roten Drahtreifen, für 96 Mark. Eine sensationelle Neuheit bringt Urania 1914, kurz vor dem ersten Weltkrieg, auf den Markt: das Urania Federrad. Mit gefederter Lenkstange Modell „Uranus“ und gefedertem Sattel, beides in der Höhe verstellbar. Auf dem Originalprospekt ist aber ein Stempel zu sehen: Federlenker werden zurzeit nicht hergestellt. Ob der Krieg dafür schon Auslöser war, ist nicht bekannt.

1915 gibt es nur noch eine Zubehöreliste und eine Preisliste. Auch Zeitungswerbung ist während der Kriegszeit in den örtlichen Zeitungen nicht zu finden.

Was und ob in diesen Jahren produziert wurde, bleibt ungewiss.

Eine Anzeige von 1918 im Radmarkt lässt tief blicken: Die Urania Fahrradwerke suchen Sättel, Drahtreifen und Wulst-



Rennrad, Modell 115, auf einer Werbemarke vor 1915.

decken zum Kauf. Somit schien die Fertigung in einer wohl bescheidenen Weise wieder in Gang gekommen zu sein.

Ausbau trotz Inflation

Wenig später setzte in Deutschland die Inflation ein. Der Wert der Mark sank rapide. Erstaunlicherweise fällt der An- bzw. Ausbau der Dreherei genau in diesen Zeitraum. Modernste Präzisionsdrehmaschinen wurden angeschafft, so



Pferdefuhrwerk mit Export-Fahrrädern für Montevideo, Uruguay, in Kisten verpackt. Aufnahme von Anfang der 20er Jahre.

dass die Herstellung von Tretlagern für Urania-Räder jetzt in großen Mengen möglich war. So zu lesen in einem Extrablatt mit Abbildungen aus der Zeit. Im Nachhinein war der Bau zu dieser Zeit eine weise Entscheidung, denn Immobilienbesitzer, die ihre Immobilien finanzieren, werden durch eine Inflation faktisch entschuldet.

Der Wert des Geldes schrumpfte indes weiter. Anfang Juli 1922 hatte die Mark noch ein Hundertstel des Wertes vom Juli 1918, Ende Oktober 1923 noch ein Tausendstel. Genau nachvollziehen kann man die Entwicklung anhand von erhalten gebliebenen Netto-Preislisten von März 1921 bis zum August 1923. Als Beispiel mag hier das preiswerteste „Modell 51“ dienen. Im März 1921 kostete es 735 Mark, im März 1922 bereits 1.650 Mark, im September 1922 war der Preis schon auf 9.900 Mark geklettert. Ganz verrückt wurde es dann im Juni 1923 mit 500.000 Mark und endete am 4. August 1923 bei unglaublichen 9.800.000 Mark. Das Geld war nichts mehr wert.

In diesen Zeitraum fällt eine für Urania wichtige Veränderung: Am 16. Januar 1922 wird die Firma in eine offene Handelsgesellschaft umgewandelt. Persönlich haftende Gesellschafter sind nun der Firmengründer, genannt „Fabrikant“, Paul Tanner, seine noch unverheiratete Tochter Käthe Tanner und der Ingenieur Alfred Gregorg. Dem Kaufmann Richard Peters wird Prokura erteilt. Diese Veränderung spiegelt die familiäre Situation im Hause Tanner wieder: Käthe Tanner, Tochter von Paul Tanner, heiratete am 22. Mai 1922 den Kaufmann Richard Peters. Ihre ältere Schwester, Gertrud, hatte bereits im Januar 1916 Alfred Gregorg geheiratet, der seither in der Firma tätig war.

In den Jahren 1920 bis 1922 gab es auch bedeutende Exportaufträge aus Übersee und dem neutralen Ausland. Erhalten ist beispielsweise eine Photographie (siehe linke Seite), auf der ein Pferdefuhrwerk zu sehen ist – hochbeladen mit Holzkisten. Darin befinden sich Fahrräder für Montevideo, Uruguay, wie man an den Brandstempeln erkennen kann. Der Kutscher schaut wenig freundlich drein. Wahrscheinlich durfte er die schweren Kisten zuvor aufladen.

1923: Das 60.000te Fahrrad wird ausgeliefert

Es muss trotz Inflation aufwärts gegangen sein bei Urania. So konnte man 1923 das 60.000te Fahrrad ausliefern. Ab



Das neue Wandplakat für Händler aus dem Jahr 1925.

August 1923 scheinen sich die Verhältnisse im Geldmarkt wieder normalisiert zu haben. Laut Preisliste vom 9. August kostete das Modell 51 nun wieder solide 40 Mark. Mit der Wirtschaftsreform im November 1923 wurde die Rentenmark eingeführt, und das Frühjahrsgeschäft 1924 dürfte endlich wieder erfreulich gewesen sein. Die Produktionszahlen gehen jedenfalls langsam, aber stetig nach oben. Auf der Preisliste vom 1. Februar 1924 ist die handgezeichnete Skizze eines neuen Steuerkopfschildes zu sehen. In den folgenden Jahren wird es alle Urania Fahrräder und Briefbögen zieren. Sogar auf einem Stundenplan findet es sich wieder.

Ab März 1924 weisen die Urania Fahrradwerke darauf hin, dass die Rechnungen innerhalb von sieben Tagen netto in verlustfreier Kasse zu zahlen sind. Alle Preise verstehen sich jetzt in Goldmark. Die Liste mit möglicher besonderer und natürlich kostenpflichtiger Ausstattung ist wieder deutlich länger. Felgen vernickelt, mit bunten Streifen, kosten 2,95, Schutzbleche vernickelt, mit bunten Streifen, 2,65 Mark. Die Rahmenfederung für den Sattel ist auch wieder lieferbar, für 10,60 Goldmark.

Im Sommer gibt es etwas Neues: Die Urania Fahrradwerke bieten nun auch

Kinderräder an, Knaben- und Mädchen-Dreiräder für Kinder von vier bis acht Jahren. Natürlich auch umzubauen in Zweiräder, für Preise von 69 bis 79 Goldmark. Dafür erhielt man in dieser Zeit schon ein



Altes (oben) und neues Blechschild (unten) mit dem Urania-Stern von 1925.

Erwachsenenrad. Am 20. September 1924 entdeckt Urania auch die Preiswertmarke Hermosa neu — angeboten werden Fahrräder in schwarzer Emaillierung mit Komet Freilauf-Rücktrittnabe. Ein Herrenrad der Marke Hermosa kostet 78, ein Damenrad 88 Goldmark. Beide allerdings ohne Bereifung.

Zum Saisonauftakt 1925 erscheint in der örtlichen Presse eine Reklame in neuem Design. Es werden Damen-, Herren- und Jugendräder sowie eine Rennmaschine angepriesen. Besonders her-

vorgehoben wird das neue Gepäckrad – „bestes Beförderungsmittel für Geschäftszwecke“. Das Hinterrad ist ein 28“, das Vorderrad ein 20“-Rad, in der Farbe solid rotbraun oder auch nach Wunsch lieferbar.

1925 gab es auch endlich wieder Bautätigkeiten in der Berliner Straße 22. Die Bonitätsprüfung der Bank zu diesem Anlass liest sich erfreulich. Der Geschäftsgang ist ein flotter, mit ständig wachsendem Absatz im In- und Ausland. Der Jahresumsatz beträgt eine Million Mark, Urania beschäftigt zu diesem Zeitpunkt zehn Angestellte und ca. 100 Arbeiter. Daraus folgt für die Bank: Der angefragte Kredit von 10.000 Mark kann in aller Ruhe gewährt, der Erweiterungsbau in Angriff genommen werden.

Zur gleichen Zeit erscheint ein neuer Katalog, diesmal zum 30jährigen Bestehen der Firma. Auf zehn Seiten werden fünf Herrenräder, zwei Damenräder sowie eine Saal- und Kunstfahrmachine angeboten. Weiter im Programm bleibt auch der gefederte Sattel.

Interessant ist, dass Urania 1925 eine Generalvertretung für Bayern hatte, die Firma Andras Ernst in Bamberg. Ernst wiederum suchte örtliche Vertreter per Anschreiben. Im gleichen Jahr wurde ein wunderschönes neues Wandplakat an die Händlerschaft verteilt, wie auch ein brandneues Blechschild mit neuem Urania Stern. Zunächst ist der Stern noch mit dem alten Steuerkopfschild auf dem Briefbogen zu sehen. Das dann folgende Firmenpapier zeigt den Stern einzeln.

Neue Marken: Tafa und Windsor

1926 – das Jahr der Neuheiten. Die Preiswertmarke Hermosa wird abgelöst

von der neuen Marke Tafa, die Abkürzung für Tanner-Fahrrad, billig aber dennoch gut. Im September erhält die Cottbuser Firma Pabel den Auftrag, Firmen- und Wohngebäude von Urania neu zu verputzen. Putz und Firmenschriftzug halten bis heute. Ebenso gibt es einen neuen Katalog, der aber dem von 1925 inhaltlich gleicht. Über eine weitere Neuheit informiert ein vierseitiger Prospekt die Händlerschaft: Urania macht sich selbst Konkurrenz und bringt ein Fahrrad der Marke Windsor heraus. Es gibt diese Räder aber nur, wenn mindestens zwei Fahrräder bestellt werden und nur in Kombination mit einem Urania Rad. Ende 1926 tauchen Windsor-Räder auch in den neuen Preislisten auf, zusammen mit der Abbildung des neuen Emaille-Steuerkopfschildes. Von diesen Emailleschildern sind bis heute acht verschiedene Farbkombinationen bekannt. Sie wurden für die hochwertigen Modelle und Rennräder verwendet.

Zum Jahreswechsel 1926/27 überrascht die Firma ihre Händler mit einem brandneuen Straßenrenner, dem Modell Urania 100, lieferbar zum Januar 1927. Ab Werk mit holzfarbig lackierten Stahlfelgen und roten Wulstreifen oder mit Holzfelgen und roten Drahtreifen. Für die ganz sportlichen Fahrer gibt es auch Holzfelgen mit 27“-Schlauchreifen.

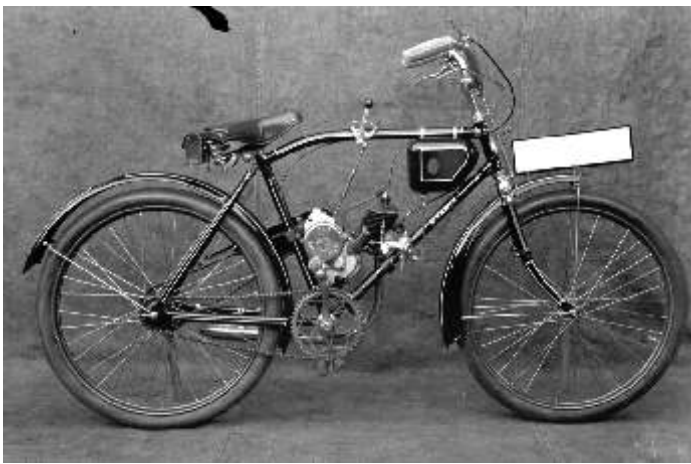
Rechtzeitig zum Saisonstart kommt ein neuer Händler-Katalog heraus. Angeboten werden drei Herrenräder, zwei Rennräder, ein Saalrad, drei Damenräder, ein Tafa Herrenrad, ein Tafa Damenrad, ein Windsor Herrenrad und ein Windsor Damenrad. Und natürlich: der federnde Sattel. Zusätzlich gibt es einen Katalognachtrag mit den Rennrädern Modell 100a, 101a, 131a in roter Emaille und dem Modell 51a als Geschäftsrads sowie dem Modell Windsor R als günstiges Rennrad.



Straßenrenner von 1927, Modell Urania 100, wahlweise mit Stahlfelgen und Wulstreifen oder mit 27“-Holzfelgen.



Radteam des Vereins „Urania Gleiwitz“ mit Rennrädern von Urania im Jahr 1929.



Motorfahrräder 1932: Urania-Modelle M 200D (o. l.), M200 (o. r.) und M 200B.

Aus dem Jahr 1929 ist ein interessantes Foto erhalten geblieben. Es zeigt das Radteam des Radfahrvereins „Urania Gleiwitz“ mit Urania Rennrädern und Trikots, auf denen man den Urania-Schriftzug erkennen kann. Bei den Urania Fahrradwerken sind eine Stoffprobe und Musterabbildungen vom Hersteller des Trikots erhalten geblieben. Ob und wie diese Radrennfahrer aus Gleiwitz von Urania direkt unterstützt worden sind, ist nicht überliefert. Das Foto mit dem Schriftzug auf der Rückseite verfügt aber über einen

offiziellen Urania-Eingangsstempel vom 28. März 1929, das war nur vier Tage nach dem Rennen, bei dem es entstand. Das sieht nach einem schnellen „Beweisfoto“ aus.

Ballonräder und Wirtschaftskrise

Als 1929 das Jahrzehnt zu Ende ging, zeichneten sich infolge der Weltwirtschaftskrise dunkle Wolken am Himmel ab. Auch die Urania Fahrradwerke kamen nicht ungeschoren davon. Ab dem 31. Dezember 1929 weist die Bilanz Verluste auf, die sich noch bis 1936 in den Büchern finden sollten. Trotzdem oder vielleicht gerade deswegen wurden ab Ende 1929 bzw. Anfang 1930 auch moderne Räder mit Ballonreifen produziert. Damit waren ab dem 1. Juli 1930 offiziell 28 unterschiedliche Räder im Programm: Damen- und Herrenräder in verschiedenen Ausführungen und Qualitäten,

Sport- und Rennräder, Kinderräder, eine Saalfahrmachine und das bewährte Gepäckzweirad. Nach wie vor waren auch die günstigen Räder Tafa und Windsor lieferbar. In einem Extraprospektblatt aus hochdünnem Seidenpapier wird das ballonbereifte Damen- und Herrenrad Elastik angeboten, alle blanken Teile auf Wunsch gegen Aufpreis auch verchromt.

Im Dezember 1930 kündigt Urania wieder eine Neuerung an. Im Reichsmechaniker wird per Annonce für Urania Fahrräder mit Ballonbereifung und mit eingebautem, brandneuem Sachsmotor geworben. Damit ist das Unternehmen zu diesem Zeitpunkt sehr fortschrittlich, denn mit den Motorfahrzeugen fingen viele Hersteller erst viel später an, als der Sachsmotor sich schon millionenfach bewährt hatte. Ab Frühjahr 1931 wird per Prospekt und Zeitungsannonce für das neue Urania Volksmotorrad in Damen- und Herrenausführung geworben, das gegen Aufschlag auch mit Federgabel erhältlich ist.

Laut Netto-Preisliste von Januar 1932 sind außer dem Standardfahrradprogramm auch das Herren-Motorfahrrad Modell M200 mit geradem Oberrohr, das



Vor 1933: Damenrad mit Stern als Schutzblechemblem.



Nach 1933: Herrenrad mit Urania-Flügel als Schutzblechemblem.



Urania-Abziehbilder für Rahmen, wie sie ab 1935 verwendet wurden. In diesem Jahr feierte das Unternehmen 40jähriges Jubiläum.

Modell M200 B mit gekröpftem Ober- und Unterrohr sowie das Damenmodell M200 D mit freiem Durchstieg lieferbar. Als Neuheit gibt es das Urania Gepäck-Motorzweirad M200 G mit kleinem Vorderrad, großem Gepäckkorb und Ständer. Alle Modelle werden angetrieben vom 74 ccm Sachsmotor mit 1,5 PS. Die federnde Vordergabel oder eine verchromte Ausstattung sind, man ahnt es schon, gegen Aufpreis verfügbar. Damit war die flotte Beförderung von Waren aller Art gesichert.

Das Jahr 1932 beginnt mit dem 75. Geburtstag des Firmengründers Paul Tanner. Dem Reichsmechaniker ist diese

angebotsliste für die Händler heraus. Touren- und Rennräder werden zu äußerst günstigen Preisen angeboten. Begründung: Infolge des Stockens des Exportgeschäftes durch Zollschwierigkeiten haben sich größere Lagerbestände angesammelt, die abgebaut werden müssen.

1933: Neue Machthaber, neues Emblem

Im Frühjahr 1933 erhalten die Urania-Fahrräder eine neue Schutzblechfigur. Von den Entwürfen dazu gibt es zwei unterschiedliche, bis heute erhaltene Hand-

skizzen, von denen der „U-Flügel“ schließlich das Rennen machte. Das ganz spezielle Design des bis dahin verwendeten Urania-Sterns könnte vielleicht den neuen Herren im Land nicht so recht gefallen haben. Daher zieht ab 1933 der U-Flügel alle Fahrzeuge. So nach und nach verschwand der Stern auch von allen Brief- und Rechnungsbögen. Man findet diese Briefbögen und überhaupt alles einseitig bedruckte Papier und sogar tolle alte Reklameplakate in den Firmenunterlagen von Urania wieder –

stets fein rückseitig beschrieben und abgeheftet. So hat auch ein schönes großes Plakat der Firma Pränafa überlebt. Auf der Rückseite ist fein säuberlich die gesamte Konstruktionszeichnung eines Urania Motorfahrrades aufgezeichnet.

Sogar die Ausstattungsliste für Urania-Fahrzeuge der 30iger Jahre ist auf die Rückseite eines sehr großen Fichtel & Sachs-Plakates mit Bleistift winzig klein aufgeschrieben. Weil es dennoch mit dem Platz nicht reichte, hat man am Rand noch einen Papierstreifen angeklebt. Diese Art von Recycling hatte natürlich nichts mit Umweltschutz zu tun, sondern mit Geldersparnis. Der Senior muss von Anfang an sehr sparsam gewesen sein, sonst hätte es Urania wohl auch nicht geschafft, so lange am Markt zu bleiben und in schlechten Zeiten zu überstehen.

Die neue Figur strahlt einem auch vom neuen Preisanhängeschild entgegen, teils plastisch und in kräftiger Farbe (links). Dass die Pappen 75 Jahre alt sind, ist fast nicht zu glauben. Der Hersteller muss auch die Phänomen Werke in Zittau beliefert haben. Es ist ein ähnliches Schild mit dem Aufdruck Phänomen bekannt.

1935 werden die Urania Fahrradwerke 40 Jahre alt. Ein neuer Katalog erscheint, der aber eigentlich nur ein Faltblatt ist. Sechs Herrenräder, fünf Damenräder, ein Transportrad sowie je ein Herren- und Damenmotorfahrrad sind abgebildet. Die Räder in Halbballon oder Ballonausführung. Darunter auch ein Damen- und Herrenrad in Jubiläumsausführung mit verchromten Steuerköpfen, Chromschutzblechen und Chromfelgen – beide sind mit 70 Mark preislich ganz oben angesiedelt. Im Prospekt wird auch über die hochmoderne Lackieranlage berichtet, die im 500 m² großen Neubau entstanden ist. Motorfahrräder müssen zu dieser Zeit ein wichtiges Standbein bei Urania gewesen sein. Sie finden sich auf Briefbögen, Umschlägen und als Druckvorlage für die Zeitung wieder.



Anfang der 30er Jahre: Das Urania-Emblem mit Flügeln auf einem Preisanhängeschild.

Meldung fast eine halbe Seite wert. Tanners Urania Räder sind nicht nur vorwiegend verchromt, sondern tragen auch ein verlängertes Vorderschutzblech samt stattlicher Schutzblechfigur, dem Urania Chromstern. Im Juli kommt eine Sonder-

Eine Neuheit für das Jahr 1936 ist das Geschäfts- und Transportrad Urania „Packesel“. Ein sehr stabiles, bestimmt aber auch sehr schweres Rad mit Gepäckkörben hinten und vorne. Es wurde intensiv beworben, als Sonderprospekt und auch durch Zeitungsanzeigen. Von diesem Rad gab es eine Damen- und Herrenauführung. Die Preisliste des Jahres enthält zwölf Herren- und 13 Damenfahräder, zwei Renn- bzw. Halbbrenner, zwei Transporträder, zwei Jugendräder, Kinderdreiräder und erstmals einen Fahrradanhänger. Dieser Anhänger war in unterschiedlichen Ausführungen lieferbar.

Im Mai 1936 wurde Paul Tanner vom Verein deutscher Fahrrad Industrieller e.V. zum Ehrenmitglied ernannt und aus diesem Anlass mit einer aufwändigen Ledermappe samt Ehrenurkunde bedacht. Die meisten Fahrradhersteller kannten sich persönlich recht gut. Teilweise gab es sogar freundschaftliche Beziehungen. Preisabsprachen waren sicher nicht ausgeschlossen. Spannenderweise gibt es von Urania einen dicken Ordner mit der Aufschrift „Konkurrenzprodukte“. Darin fein abgeheftet und mit Eingangsstempel versehen, finden sich Prospekte deutscher und österreichischer Fahrrad- und Motorradhersteller von A wie Adler und B wie Zündapp.

Ende der 30er: Motorräder sind begehrt

Ab 1937 hatte Urania, wie viele Konkurrenten, ein „richtiges“ Motorrad im Angebot. Die KI 120 mit 118 ccm Kickstartermotor von Ilo oder dem 100 ccm

Kickstartermotor von Sachs. Von diesen Motorfahrrädern und Motorrädern gibt es etliche Originalfotos, die zeigen, dass im Laufe der Jahre ständig Modellpflege betrieben wurde. Die Fahrzeuge wurden stetig weiterentwickelt und verbessert.

Fahrzeug wurden in großer Menge gedruckt – originale Urania Saxonetten sind heute allerdings mehr als selten.

1938 erschien neben der üblichen Preisliste noch ein Extraprospert für das



Präsentationsset für Felgen-Musterlackierungen.

Anfang 1938 nahm Urania den Einbaumotor „Saxonette“ in die Angebotspalette auf, wie viele andere Hersteller zu dieser Zeit auch. Es wurde ein eigenes Fahrgestell zu dem Motor gebaut: UH 60 für Herren, mit dem Tank auf dem hinteren Schutzblech, und DU 60 für Damen, mit kleinem Satteltank vorne. Die vordere Federgabel war von Tiger, und auch die übrigen Anbauteile entsprachen denen der Mitbewerber. Prospekte von diesem

Rennmodell 141, eine hochfeine, schneidige Rennmaschine, extra leicht, aber stabil gebaut, mit Holzfelgen und Schlauchreifen. Die Emaillierung des Renners war weinrot mit elfenbeinfarbigem Strahlenkopf. Nur auf Wunsch gab es ein kurzes Vorderblech mit U-Zeichen. Man konnte aber den Rahmen auch einzeln kaufen und dann mit Teilen nach Wunsch aufbauen. Auffällig und zum ersten Mal genannt in der Preisliste ist das Militärfahrrad EM



Rascher Kunden-Dienst ist doppelter Kunden-Dienst!

DER URANIA-PACKESSEL (SBOM.)
für Mann und Frau!

Ein billiges Transportmittel von größter Zuverlässigkeit. Ein äußerst leichtes und geschicktes Geschäffträd für alle Dienstverhältnisse: für Bäder, Reisen, Gärten, Landwege usw. also wirklich ein unentbehrliches Helfer für jeden Geschäftsbetrieb!

URANIA 881

URANIA 881. Besonders häufige Bauart mit Vollschlingensattel für höchste Beanspruchung. Stabiler, Rahmentypenbau (Bühnenbau) wie bei URANIA 882, in 480-140 mm, 2er-Achsen, geführter oder sperriger Gepäckkörbe (mit der Seitenbremse umklappbar).

URANIA 882

URANIA 882 ist geeignet zu verwenden, ungeachtet der Witterung, aber besonders groß in der Leistung. Die vorteilhafte Form des Rahmens, die riesigen Sattelkörbe ermöglichen die Benutzung des Rades für Männer und Frauen. Leichtes Anfahren durch starken Widerstand mit Pedalen - auch bei aufgeflossener Luft. Leichteste Befüllung durch Umklappen der Seitenkörbe des Gepäckkorbes. Leicht aufsteigen, wie kein anderes, auch bei voller Last über dem Hinterrad. Stabiler Rahmenbau, langsame Steuerung, leichtes Lenken, das - in jeder Hinsicht - zweckmäßig, bequem und billig!

URANIA-FAHRRADWERKE PAUL TANNER OHG. COTTBUS

URANIA-Gepäckräder sind äußerst stabil, sie leisten jahrzehntelang ihren Dienst.

Werbefaltblatt für das Geschäfts- und Transportrad „Packesel“ aus dem Jahr 1936.



Urania-Messeschild, vermutlich aus den Jahren 1936 bis 1937.

extra stark, mit extrastarken Pedalen und 2,5 mm Speichen.

Im April 1938 kam auch das letzte Prospektblatt vor dem Krieg – soweit dem Autor bekannt – zu den Händlern. Lediglich vier Herren- und zwei Damenräder sind darin noch abgebildet. Mit gleicher Post ging den Händlern die EK-Preisliste Nr. 48 zu. Darin sind vier Herrenräder, zwei Gepäckräder, zwei Damenräder und zwei 26“-Jugendräder aufgelistet. Ebenso enthalten: Angaben über zusätzliche Ausstattung und Sonderlackierung. Danach gab es Urania in Weinrot, ResedaGrün, Hellblau oder anders. Erstmals ist auf diesem Prospekt auch das neue Steuerkopfschild zu sehen. Es ist schildförmig und unterschiedlich lackiert, je nach Farbe des Rades. Blau-weiß-rote Kombinationen sind ebenso bekannt wie schwarz-blau-grün-weiße. Eine besonders kuriose Kombination ist schwarz-weiß-blau mit orange. Diese Schilder wurden aus unterschiedlichen Materialien hergestellt. Ein Variante ist noch aus vernickeltem Messing oder Neusilber produziert. Die späteren Schilder sind aus Aluminium und die letzten, ab ca. 1940 gefertigten, aus Eisenblech gemacht. Von diesen Schildern gibt es keine top erhaltenen



Preisanhängeschild ab 1940.

unverbauten Exemplare mehr. Das lässt vermuten, dass sie völlig aufgebraucht wurden.

Am 14. August 1938 fand das Radrennen rund um Cottbus statt. Für die Urania Fahrradwerke natürlich die Gelegenheit, eine große Werbung auf dem Programmheft zu platzieren. Ein paar Monate später, im Januar 1939, schaltete Urania noch einmal eine Werbeanzeige im Radmarkt. Geworben wurde für Urania Markenfahräder und Motorfahräder, Motorräder und Saxonetten. Völlig unverständlich ist, warum dafür eine uralte Druckplatte mit einem 74 ccm Motorfahrrad von etwa 1933 verwendet wurde. Das war damals schon ein alter Hut.

1939: Paul Tanner stirbt

Das Jahr 1939 sollte für die Urania Fahrradwerke kein gutes werden: Am 14. März starb Firmengründer Paul Tanner im Alter von 82 Jahren. Die Fachzeitschrift FKZ berichtete vom Ableben des Firmengründers, und auch in der örtlichen Presse erschienen entsprechende Berichte. Im Sommer 1939 erhielten die Händler ein Anschreiben mit der Bitte, die Urania Saxonette Fahrräder verstärkt zu bestellen. Recht viele Bestellungen scheinen es nicht geworden zu sein, denn spätestens am 1. September war Schluss. „Saxonettefahrzeuge werden nicht mehr produziert“, steht handschriftlich auf einer Preisliste...

Wareneinkaufsbuch gibt Aufschluss

Spannend ist das Originalwareneinkaufsbuch, das im Mai 1939 beginnt und erhalten geblieben ist. Darin steht alles aufgelistet, was die Urania Fahrradwerke eingekauft haben, außerdem Lieferanten, Preise und Verwendungszweck. Daraus lässt sich für den Zeitraum von Mai 1939 bis Dezember 1941 ziemlich genau errechnen, wie viele Räder bzw. Motorrä-

der Urania produziert hat. Es ergibt sich eine Zahl von ca. 13.000 Fahrrädern sowie 1.000 Motorfahrrädern und Motorrädern. Von den Fahrrädern sind:

- 300 Stück „M30 Tr.“ = Truppenrad mit Expresslenker für die Luftwaffe
- 1.000 Stück „M30/II Tr.“ = Truppenrad mit Expresslenker
- 5.500 Stück für den Export

Die Exporträder sind eine spannende Sache. Sie wurden während des Krieges in die besetzten Gebiete verkauft, in denen deutsche Händler angesiedelt waren oder wurden. Haupt-Exportland war Litauen, danach folgten Bulgarien und Estland. Einige Räder und Einzelteile gingen nach Dänemark. All diese Fahrräder waren noch komplett ausgestattet, mit Chrom und Nickelteilen versehen. Ob es da „Überlebende“ gibt?

Die Exporträder müssen sich im Aussehen von den in Deutschland verkauften Exemplaren deutlich unterscheiden haben: Die Rahmenbeschriftung lautete beispielsweise Turbo, Sport, Original Super und Original Tempo. Als Schutzblechfiguren waren Zukauffiguren verbaut, wie Windhund, Obelisk, Eichel und Weltkugel. Die im deutschen Reichsgebiet verkauften Urania Räder hatten ab 1940 gar keine Schutzblechfigur mehr.

Umstellung auf Kriegsproduktion

1940 und 1941 erfolgten noch Bestellungen für Fahrradteile etwa bei Wippermann (Ketten), Andreas Jopp (Klingeln), den Metallwerken Ohligs (Schutzbleche und Felgen) oder Lepper (Sättel). Ab Mitte 1941 wurden dann Kleinteile für Flugzeuge produziert sowie Teile für die Kugellagerfabrik SKF. Als letzte Bestellung werden im Januar 1942 zwanzigtausend Speichen bei der Rheinischen Naddelfabrik Fafnir aufgegeben – ausreichend für 277 Fahrräder. Danach gibt es



Oben und rechts: Rahmenabziehbilder aus den späten 50er Jahren.

keine Urania-Bestellungen für Fahrradteile mehr. Seit diesem Zeitpunkt hat das Unternehmen nur noch für die Rüstung produziert. Interessant ist ein erhaltender Aushang zur Arbeitszeitregelung: Ab dem 9. September 1944 wurde danach rund um die Uhr in Schichten gearbeitet. Auch deutsche Jugendliche von 14 bis 18 Jahren mussten bei Urania arbeiten, jedoch nur am Tage und samstags bis 12:45 Uhr.

Reparationsleistungen und Lieferengpässe

Kriegsende Mai 1945. Die Russen sind da. Zum Glück ist Urania im Krieg nicht zerstört und beschädigt worden. Die Russen finden eine intakte feinmechanische Fertigung mit teilweise modernen Maschinen vor. Für die Besatzungsmacht ist vor allem von Interesse, dass die Möglichkeit zum Herstellen und Reparieren von Zweirädern besteht. Im August 1945 erklären die Urania Fahrradwerke in einem Industriefragebogen der Bezirksverwaltung: „Es erfolgt noch keine Produktion als solche. Im August 1945 und vorerst weiterhin Reparaturen und Montagearbeiten an Motorrädern, Fahrrädern und dergleichen ausschließlich für die Rote Armee bzw. Russische Kommandantur“. Zu diesem Zeitpunkt arbeiten bei den Urania Fahrradwerken 25 Leute: sechs Angestellte, vier Lehrlinge, 15 Arbeiter und Gesellen.

Es existieren noch die Verträge über Reparationsleistungen. Urania musste aus alten defekten Rädern, die von den

Russen angeliefert und auf dem Betriebshof abgekippt wurden, die doppelte Menge fahrbereiter Räder restaurieren. Dabei fehlte es natürlich an Material jeder Art. Noch bis Ende der 40iger Jahre lieferte das Unternehmen in unregelmäßigen Abständen aufgearbeitete Räder in unterschiedlichen Mengen ab. Meistens nicht komplett, ohne Reifen und Ketten. Im gleichen Zeitraum, Ende 1945 bis 1946, fragten verschiedene Fahrrad- und Motorradfabriken an, ob die Urania Fahrradwerke mit Teilen aushelfen oder Fahrrad-Teile für diese Firmen produzieren könnten. Darunter Namen wie Elite Diamant, Wanderer und Phänomen.

Die Probleme waren überall die gleichen. Lieferungen aus dem Westen waren nicht möglich, teilweise waren die Zulieferfirmen zerstört. Als Beispiel mag eine Klingelbestellung bei der Firma Luther in Bad Liebenstein dienen. Von der Bestellung im August 1946 bis zur Lieferung im Juni 1947 sammelte sich ein Stapel Schriftverkehr über Lieferprobleme wegen Materialmangels an. Als nicht mehr für die russischen Besatzer gearbeitet werden musste, arbeitete Urania Fahrräder in eigener Rechnung auf. Dabei müssen Neulackierungen und Verchromungen in relativ großen Mengen vorgenommen worden sein. Es entstand auch eine unbekannte Stückzahl komplett neuer Räder sowie eine kleine Serie von Sportrahmen mit Tretlager, Gabel und Schutzblechen. Auch ganz moderne Formen mit Ausfallenden sind bekannt. Für diese Rahmen existieren noch die Konstruktionspläne. Die Rahmen besaßen



ein Abziehbild mit der Güteklasse 1 und der Betriebsnummer.

Das Ende: VEB Metallbearbeitung Cottbus

Bald danach wurde aus den Urania Fahrradwerken die Urania Metallbearbeitung, Paul Tanner KG. Noch immer zierte das geflügelte U das Briefpapier. Doch 1972 war damit endgültig Schluss. Urania wurde ein Volkseigener Betrieb. Nun lautete die Firmenbezeichnung „VEB Metallbearbeitung Cottbus“. Zur Wende kam dann das endgültige Aus für den Betrieb.

Alle Quellen und Bilder zu diesem Artikel stammen aus dem Archiv von Peter Zielasko in Varel.

Post aus England und Amerika

Wieder haben sich einige Hefte aus ferneren Ländern angesammelt, diesmal News and Views 338 und 339, The Boneshaker 183 und Bicycle Quarterly, Herbst 2010. Aus nicht ganz so ferneren Ländern findet sich diesmal auch eine Ausgabe der Tour.

Ok, Ende der Saison, paar tausend Kilometer geritten, auch auf alten Rädern, aber nicht annähernd so viel, wie ich es mir vorgenommen hatte. Die Leute im britischen Verein scheinen da sehr viel mehr Spaß gehabt zu haben, die Reihe der Treffenberichte in den beiden Ausgaben von News and Views ist schier endlos. Kleine Auswahl gefällig? Herne Hill Family Fun Day auf der alten Londoner Rennbahn; das 17. Bates-Wochenende, gewidmet den Rädern dieser bekannten Marke; „Past the Ginger Pig and Back“ (Am rotblonden Schwein vorbei und zurück) oder „Bikes, Beer, Bonks and Jazz“ in Cheshire (Räder, Bier, Hungeräste und Jazz).

Die beiden Hefte ergeben für den Kontinentaleuropäer nicht viel Spannendes, außer vielleicht einer positiven Rezension des Fahrradplakat-Kalenders von Delius-Klasing, dessen Bilder von Hans-Erhard Lessing kommentiert wurden. Keine Auktionen, keine übergreifend interessanten Buchrezensionen.

Dafür findet sich im Boneshaker wieder eine gute Mischung von fahrradhistorischen Artikeln, wenngleich der erste in mir persönlich leichtes Unbehagen hervorruft. Claude Reynaud startet einen neuen Versuch, die Ursprünge des Pedal-velozipeds zu erhellen. Diesmal ist es ein gewisser Raymond Radisson, weitläufig verwandt mit den Oliviers, der ausführlich beschreibt, wie er angeblich bereits im Jahre 1854 die Tretkurbel am Rad erfand und sich mit großer Geduld und viel Verbandmaterial das Radfahren selber beibrachte. Die Geschmäcker sind glücklicherweise verschieden, und wenn auch nichts am Artikel als solchem auszusetzen ist (illustriert, spannend zu lesen), so ist es mir doch mittlerweile über, eine weitere Darstellung einer Frühgeschichte des Fahrrads zu lesen, die sich mit Berichten aus zweiter Hand, abgetippten Memoiren, kolportierten Jahreszahlen und fehlenden Originalquellen herumschlagen muss. So viel Spekulation, so wenig gesichertes Wissen. Nun gut, Raymond kommt auch noch in die Ahnengalerie, ist ja Platz genug.

Christine Watts beschäftigt sich in „Families Awheel“ mit dem Transport von Kindern auf dem Fahrrad. Sie zitiert Quellen von 1880 bis 2009. Der schön bebilderte Artikel lässt nichts aus – Seiten-, Vorsteck- und Hinterspannwagen, Sitze, die zwischen zwei Fahrrädern schweben oder auf dem Oberrohr, Mischungen aus Fahrrädern und Kinderwagen und auch etwas, was ich mit meinem Sohn ausprobiert habe, „kiddy cranks“, eine Art höher gelegtes hinteres Tretlager am Tandem. Johannes war auf die Art schon mit vier Jahren bei seiner ersten 75km-RTF dabei. Allzu schlimm kann's nicht gewesen sein, er fährt auch mit 15 immer noch.

Als nächstes gibt Alexander von Tutschek eine gut gemachte und meines Erachtens vollständige Übersicht über sportliche (sprich federlose) Brooks-Sättel. Vom bequemen Breitmodell für lange Touren bis zum Verhütungsmittel, das nur knapp breiter ist als ein Rennreifen, wird alles mit Jahreszahlen und Fotos präsentiert. Die hohe Qualität der originalen Brooks-Erzeugnisse aus den Criterium Works in Birmingham wird erklärt, und Alexander rechnet aus, dass seit 1936 bis heute eine Inflation der Sattelpreise um etwa das 150fache stattgefunden hat – von £ 0.93 vor 75 Jahren bis £ 138 heute, beispielsweise für den Swallow.

John Green kommentiert einen Artikel, der im Oktober 1896 im „Badminton Magazine of Sports and Pastimes“ erschien und sich mit gehobenen Spielen auf dem Fahrrad von und vor ebenso gehobenem Publikum beschäftigte. Die „Bicycle Gymkhanas“ waren um die Jahrhundertwende beliebt, da sie das damals moderne und teure Fahrrad benutzten und nicht nur im Namen an Reiterspiele erinnerten, wie sie von verwegenen Kolonial-Kavalleristen ausgeführt wurden.

Im letzten großen Artikel in diesem Heft testet Steve Griffith alte und neue Seitenläufer-Dynos. Er kommt zum vorhersehbaren Ergebnis, dass Dynamos in den später Dreißigern in der besten

Qualität erhältlich waren, die sich im weiteren Verlauf langsam, aber deutlich verschlechterte. Eine Übersicht über Preise und Testkriterien komplettiert den Artikel. Der zweitbeste Dynamo ist übrigens ein großer Bosch.

Bicycle Quarterly, das sich in dieser Ausgabe auf unkonventionelle Rahmenformen stürzt, hat einen hohen Anteil an Material über klassische Räder und historischen Radsport. Gleich auf Seite 8 wird das „Moulton New Series Stainless“ vorgestellt, das, wie der Name sagt, aus Niro-Rohren besteht. Das „Spaceframe Moulton“, mit dem Rahmen aus vielen in klei-



Moulton, von Jan Heine getestet. Bicycle Quarterly, www.bikequarterly.com

nen Dreiecken angeordneten Röhrchen, wird seit 1983 hergestellt und kann daher ohne weiteres als Klassiker angesehen werden. Wie von Moultons F-Frame aus den Sechzigern gewohnt, hat es eine Vollfederung und kleine Laufräder, und es ist nicht gerade billig. Jans Test kommt zum klaren Ergebnis, dass das Moulton langsamer ist als ein normales Fahrrad. Sogar sein Besitzer (der Test wurde mit einem neun Jahre alten Exemplar durchgeführt) stellte fest, dass er auf einem Vier-Minuten-Anstieg in der Nähe seiner Wohnung mit einem konventionellen, für ihn ungewohnten Rad 15 Sekunden schneller war als mit seinem Moulton.

Weiter geht's mit Moulton: Ein Artikel aus „Le Cycle“ (November 1962), von Jan aus dem Französischen ins Englische übersetzt, beschreibt das damals neue Moulton F-Frame-Rad, das es in mehreren Versionen, vom Tourer zum Renner, gab, und das damals wirklich Furore machte, widersprach seine Konstruktion mit kleinen Laufrädern und einer Stan-

dard-Rahmengröße für alle doch den grundlegendsten Prinzipien des Fahrradbaus. Immerhin, es begründete den Mini-rad-Boom, und einige sportliche Erfolge stellten sich auch ein.

Meine persönlichen Erfahrungen mit F-Frames können wohl nicht als typisch gelten, da ich mit meinen zwei Metern denn doch aus dem Konzept der universell passenden Rahmengröße herausfalle. Soviel: Es fährt, und mein zweites habe ich trotz mittelguter Erhaltung vor zwei Jahren in GB geschenkt bekommen, was immer das für seine Wertschätzung bedeuten mag. Die Moulton-Berichterstattung des Hefts findet ihren Abschluss in der Besprechung der Biographie Moultons, die 2009 vom Rolls Royce Heritage Trust herausgegeben wurde. Und: Alex Moulton, der Erfinder und Hersteller der hier besprochenen Räder, hat nichts zu tun mit Dave Moulton, dem ebenfalls britischen, nun in den USA lebenden Hersteller von Maßrahmen konventionellen Zuschnitts. Im Editorial vor zwei Heften war ich mit einem Dave Moulton abgebildet.

Als nächstes untersucht Jan anhand von historischen, aber auch modernen Rädern die These, dass konventionelle Rahmenformen unkonventionellen in ihren Fahreigenschaften unterlegen seien, und kommt zu mehreren Schlüssen: Zunächst lassen sich Aussagen zu diesem Thema nicht generalisieren. Insgesamt gesehen sind klassische Rahmen („Diamantrahmen“) für allgemeine Anwendungen nach wie vor die überlegene Form, aber für Nischenanwendungen gibt es auch Sonderlösungen, die Verbesserungen gegenüber klassischen Rahmenformen darstellen. Es hat wenig Einfluss auf die Durchsetzungskraft von Rahmenformen, ob sie im Rennen gefahren werden. Das UCI-Verbot von Sonder-Rahmenformen wird daher in seiner Wirkung auf die Entwicklung des Fahrrads überschätzt. Das traditionelle Fahrrad sollte Jans Meinung nach in Details weiterentwickelt werden.

In einem Heft, das sich großenteils mit Sonderformen des Rahmenbaus beschäftigt, darf natürlich ein ausführlicher Artikel über Pedersen nicht fehlen. Ein original erhaltener Tourer von ca. 1910 wird mit großformatigen Fotos vorgestellt, und Jan beschreibt seine Erfahrungen mit einem modernen Nachbau.

Als ob das alles nicht schon überreiche und gehaltvolle geistige Nahrung für den

genen Jahrhunderts eine starke Bewegung gegen die Umweltverschmutzung und für ein gesundes Leben eintrat. Die Transportwege in die unberührte Natur wurden damals vom Fahrrad beherrscht. Sehr hilfreich ist auch, dass im Jahre 1936 die sozialistische Regierung für die Franzosen 15 Tage bezahlten Jahresurlaub einführt. Auch während der Besetzung kommt das Radtourenfahren nicht vollständig zum Erliegen.

Jan berichtete schon öfter vom großen Einfluss, den die französischen „Concours Techniques“, die „Technik-Wettbewerbe“, zwischen 1934 und 1949 auf die Entwicklung der französischen Randonneur-Fahrräder nahmen. Gleich bei der ersten Veranstaltung, die in den Pyrenäen abgehalten wurde, machte ein Vélo-Vélocar von Mochet Furore.

Zum Abschluss noch eine kurze Erwähnung eines ungewöhnlichen Artikels in der Tour (Heft 11, November 2010, S. 16-23), auf den mich ein Vereinsmitglied hinwies. Die Sammlung Embacher von besonderen, oft auch alten Rennrädern wird vorgestellt, nachdem die Website schon vor Jahren online ging und auch ein Buch über sie bereits vor längerer Zeit erschienen ist. Schön sind die großen Fotos dreier französischer Alurahmen-Räder, eines Caminargent, eines fantastisch originalen Méca-dural und eines modernen Sablière. Das Baines V.S.37, „Flying Gate“, aus den Dreißigern ist hinge-

gen meines Erachtens mit einer Menge nicht zeitidentischer Teile restauriert (Bremsen, wohl auch die Naben) und für ein Spitzenrad mit Williams C34-Kubelsatz und Kettenblatt etwas billig ausgestattet. Auch stören die GB-Flügelmuttern vorn in Kombination mit einfachen Bahnmuttern hinten.

Schluss mit Meckern, das war's dann schon wieder.

Euer Toni



Pedersen-Tourenrad mit Dreigangnabe, ca. 1910.

J.-P. Pradères ©2010 Bicycle Quarterly

Altrad-Fan gewesen wäre, folgen noch zwei Artikel, die sich mit klassischem Radsport beschäftigen. Zunächst setzt Jan seine Reihe über die Wurzeln des Randonneurfahrens fort. Diesmal beschreibt er, wie sich die sozialen Umwälzungen im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts und die faschistische Besetzung Frankreichs während des zweiten Weltkriegs auf die Langstreckenfahrten auswirkten.

Es ist verwunderlich zu lesen, dass bereits in den zwanziger Jahren des vergan-

Jubiläum in Dresden: 20 Jahre Fahrrad-Veteranen-Freunde



Prost! Gemeinsames Anstoßen auf 20 Jahre Vereinsgeschichte.

Am 19. September begingen die Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden ihre Jubiläumsfeier zum 20jährigen Bestehen, doch die Wurzeln des Vereins liegen schon in den 80er Jahren. Frank Papperitz berichtet.

Etwa seit 1985 gab es einige junge Fahrrad-Oldtimerfreunde im Raum Dresden, die sich gelegentlich auf Schrottplätzen oder Trödelmärkten trafen. Neben historischen Fahrrädern wurden auch Hilfsmotoren, vorwiegend Produkte aus der DDR oder der Sowjetunion, gesammelt.

Als Ende 1989 auf einmal alles möglich wurde, gründeten wir selbstbewusst am 23. Februar 1990 die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradgeschichte“. Anfangs waren wir Mitglied des Kulturbundes der DDR, denn „e.V.“ gab es noch nicht, sowie der IG Radverkehr Dresden, die später in den ADFC überging. Eine Mitgliedschaft im „Freundeskreis des Verkehrsmuseums“ wurde wegen der Eisenbahnlastigkeit aufgegeben. Die Mitgliederliste vom März 1990 umfasst 17 Personen, die sich zuvor kennengelernt hatten. Heute sind noch zwei Gründungsmitglieder aktiv dabei.

Unsere Gruppe wurde in Dresden bekannt durch eigene Ausstellungen im Putzathaus und im Stallhof, zum Radfahrertag des ADFC, durch Teilnahme an Festumzügen und die dazugehörigen Presseartikel.

Kontakte zu auswärtigen Sammlern, etwa zu Walter Euhus in Langenhagen, Walter Ulreich in Wien, Heinz Witsch-Riehen in der Schweiz, Familie Grundmeier in Wiesbaden, Jordan/Müller in Glinde oder Uli Feick in Spandau entstanden durch Teilnahmen an westdeutschen Veranstaltungen. Beispiele dafür sind das Fest der Pedale des ADFC in Lünen 1991, die IVCA-Treffen in Hannover, Gent, oder Prag sowie die zwei fahrradhistorischen Tagungen 1994 und 1997 in Bielefeld. Mitglieder kamen hinzu und wanderten leider auch ab.

Am 20. April 1996 erfolgte die Gründung der „Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden 1990“ als e.V., um als juristische Person weiterhin Ausstellungen gestalten zu können. Bei der Gründung anwesend waren: Arnd und Thomas Beutlich, Michael Grützner, Conrad und Robert Hummel, Matthias Kielwein, Daniel Moser, Frank Papperitz, Achim Pochert, Manfred Scholze, Tilman Wagenknecht und Friederike Wulf-Woesten. In den Vorstand wurden gewählt: Thomas Beutlich, Michael Grützner und Frank Papperitz. Zwei Jahre später zählte der Verein 15 Mitglieder, weitere kamen dazu. Ehepartner und Kinder werden gerne eingebunden, heute ist der Verein daher 44 Mitglieder stark.

Sehr wichtig für die Kommunikation untereinander war ein von Tilman Wagenknecht seit 1990 an Vereinsmitglieder und Interessenten verschicktes Mitteilungsblatt. Daraus wurde eine richtige Zeitschrift, der „Dresdner Knochenschüttler“, die mehrmals im Jahr Termine, Aktivitäten und Berichte veröffentlichte. Mit Tilmans Umzug nach Erfurt und Neugründung des deutschlandweiten Vereins wurde der Knochenschüttler nach 1997 zur Vereinszeitschrift für den Historische Fahrräder e.V.

Stallhofausstellungen

Stallhofausstellungen

Um unsere Exponate regelmäßig der Öffentlichkeit zu präsentieren, kam Tilman 1991 auf die Idee, den zentral gelegenen Stallhof als Freiluftausstellung und Sammlertreff zu nutzen, was auch am Anfang problemlos gelang. Der Stallhof entwickelte sich in den 1990er Jahren zur regelmäßigen deutschen Veranstaltung für Fahrradsammler und zog jedes Jahr im Oktober viele Fachbesucher an. Seit 1994 wurde immer ein Sonderthema neben der Standardausstellung ausgeschrieben.

1997 schließlich wurde während des Stallhottreffens im Umweltzentrum Dresden der deutschlandweite „Historische Fahrräder e.V.“ gegründet. Da sich die Sammlerszene nun jährlich auf den „Velocipedaden“ in ganz Deutschland trifft, verloren die Stallhofausstellungen unter Fachbesuchern an Bedeutung.

Vereinsdomizil

Im Frühling 1990 bot sich die Gelegenheit, im zukünftigen Umweltzentrum Dresden einen Ausstellungsraum auszubauen. So wurde unsere erste Dauerausstellung in einem ehemaligen Pferdestall durch eigenen Ausbau realisiert. Die Ausstellung war mittwochs und zeitweise auch an den Wochenenden besetzt. 1998 erfolgte der Umzug in einen neuen Raum, der durch das Hochwasser im August 2002 stark in Mitleidenschaft gezogen wurde. Erst ein Jahr später, nach aufwändigen Renovierungsarbeiten, stand der Raum wieder zur Verfügung. Unser gemütlicher Vereinstreff bietet heute allen Interessierten die Möglichkeit, ohne Voranmeldung jeden Mittwochabend mit dem Verein direkt in Kontakt zu treten.

Ausblick

Wir konnten uns die finanzielle Unabhängigkeit durch eigene Leistungen stets bewahren. Damit es so bleibt, werden kameradschaftlicher Umgang und persönliches Engagement jedes einzelnen Mitglieds auch in Zukunft bei uns selbstverständlich sein.

Frank Papperitz, Pirna

Das Geburtshaus von Fausto Coppi

Von Walter Lemke, München

Verlässt man die Staatsstraße von Mailand nach Genua am Ortsausgang von Tortona (Hinweisschild: Monumento ai Filli Coppi) oder etwas weiter bei Villalvernia, so befindet man sich in der unmittelbaren Heimat von Fausto Coppi. Zirkum acht Kilometer schlängelt sich eine kleine Straße auf mehr als 400 m Höhe den westlichen Ausläufer des Apennin empor. Dann hat man Castellania erreicht, den Geburtsort des am 2. Januar 1960 nach einer falsch behandelten Malaria-Erkrankung verstorbenen Campionissimo.

Gleich am Eingang des Dorfes liegt zur linken Seite Coppis Geburtshaus. Auffällig daran die große überdachte Terrasse, die sich vom Hauptgebäude optisch abhebt. Im ersten Stock befand sich das Schlafzimmer der Eltern Domenico und Angiolina. Hier kam Fausto als viertes Kind der Familie am 15. September 1919 zur Welt. Im Elternhaus verbrachte er seine Jugendzeit, bis ihn 1940 der 2. Weltkrieg aus dieser Idylle riss – Einberufung, Fronteinsatz in Tunesien, Gefangenschaft und 1945 glückliche Heimkehr.

Nach seiner Hochzeit am 22. November 1945 mit Bruna Ciampolini zog Coppi nach Sestri Ponente, einem Vorort von Genua und wohnte dort mit seiner Frau in der Wohnung der Schwiegereltern, Via Sestri 26, 3. Stock.

Das Haus in Castellania wurde indes von Coppis Großmutter Claudia sowie seiner Mutter (der Vater verstarb bereits 1941 nach einem Unfall bei Stallarbeiten), seinen Geschwistern Dina, Maria, Livio und Serse, seinem Onkel Giuseppe (damals Bürgermeister) und seiner Tante Albina (Lehrerin in der kleinen Dorfschule) bewohnt. Nach und nach verkleinerte sich die Wohngemeinschaft. Serse, ebenso wie Fausto Radrennfahrer, starb am 29. Juni 1951 nach einem Sturz beim Giro del Piemonte. Dina verstarb nach kurzer Krankheit 1953, Maria ging eigene Wege, und Livio bezog ein Haus in unmittelbarer Nähe. Am längsten blieben Giuseppe und Albina. Sie pflegten „Mamma“ Angeolina bis zu ihrem Tod 1961. Schließlich verstarben 1978 Coppis Tante und 1988 der einsame Giuseppe.

In dem kleinen Dorf mit seinen etwa 100 Einwohnern – zum größten Teil Weinbauern oder einfache Landarbeiter – blieb die Zeit stehen. Kaum etwas veränderte sich. Faustino, der Sohn des Cam-

pionissimo lebt in der Villa Coppi in Novi Ligure; Marina, Faustos Tochter aus der Ehe mit Bruna, wohnt in Coppis erstem Haus in der Via de la Rimembranza 40, ebenfalls in Novi Ligure.



Geburtshaus von Fausto Coppi in Castellania, Italien.

Foto: Walter Lemke

Langsam aber sicher verfiel das unbewohnte Haus in der Via Coppi, der kleinen Gasse, die nach dem Tod des Campionissimo nach ihm benannt wurde. Bald hingen die Fensterläden schief, die Beschläge rosteten vor sich hin, hinter blinden Fensterscheiben erkannte man verstaubte Möbel. Auf dem kleinen Hinterhof wuchs Unkraut. Nur noch zwei Gedenktafeln an der Vorderfront des



Der Autor vor dem Hauseingang mit der Gedenktafel.
Foto: Walter Lemke

Gebäudes erinnerten an einen der Größten im Radsport ...

Auf den besann man sich etwa 1999. Der Bürgermeister von Castellania, Pietro Coppi, Vetter von Fausto, und Coppis Sohn Faustino veranlassten die Renovierung des Hauses und später die Umgestaltung zu einem Museum. Beides gelang prächtig; pünktlich zum 40. Todestag

des großen Italieners wurde am 2. Januar 2000 das Projekt der Öffentlichkeit übergeben. Die neugestaltete Fassade, die zum Teil mit Originalmöbeln ausgestatteten Wohnräume, die Unzahl der ausgestellten Objekte: Rennräder, Trophäen, Trikots, Fotos, Zeitungsausschnitte und viele andere Erinnerungsstücke an die unvergleichliche Laufbahn des Campionissimo machen das Museum zu einem Ort, der keinem Radsportanhänger fremd sein sollte.

Ein Steinwurf von Coppis Geburtshaus entfernt ist das von Tito Gatti auf Veranlassung der historischen Vereinigung Prolulia Dertona und der Zeitschrift La Gazzetta dello Sport errichtete kleine Gotteshaus, das ähnlich wie die Kapelle der Madonna di Ghishallo am Cornersee mehr und mehr zu einem weiteren Museum des Radsports wird, und gleich daneben liegt die letzte Ruhestätte der Gebrüder Fausto und Serse Coppi: zwei Sarkophage und eine wunderschöne Büste des Campionissimo aus der Hand des Bildhauers Todeschini.

PS: Auf der Rückfahrt nach Tortona im Tal der Scrivia sollte man noch unbedingt den kleinen Friedhof San Biaggio etwas außerhalb von Castellania besuchen.

Mein Vater, der Linierer.

Von Ernst-Friedel Köppe, Bielefeld-Ubbedissen

Eigentlich war er ja Kaufmann, oder Friseur, oder Maurer. Bienenkästen konnte er bauen und Schuhe reparieren und etwas Geige spielen und „Die Ahnen“ von Gustav Freytag vorlesen. Russisch hatte er sich selbst beigebracht und Schreiben mit der linken Hand – das war vor dem Ersten Weltkrieg. Für den Fall, dass er den rechten Arm verlieren würde oder in russische Gefangenschaft geriet.

Aber dann, als er heil aus dem Krieg zurückkam, war sein Arbeitsplatz als Kaufmann nicht mehr da, sein Friseurladen existierte nicht mehr und als Maurer wollte er nicht arbeiten; zu schwer. Schließlich hatte er ja in eine große Familie eingehiratet und er bekam einige vernünftige Vorschläge zu hören. Er entschied sich, den Beruf des Linierers zu ergreifen.

seien die Heizbatterien, sagte mein Vater. Aber ich wusste damals natürlich noch nicht, was in einem Radio zu heizen war. Und weil es in den heutigen Radios nichts mehr zu heizen gibt, wissen, glaube ich, heute kaum noch Leute, wie kompliziert Radiohören sein konnte.

„Die Straße ist wieder schwarz von Menschen“, sagte meine Mutter immer, wenn der Zug aus Lippe die Arbeiter nach Bielefeld „einsammelte“. Bis alle eingestiegen waren, verging eine Weile. Dann setzte sich der Zug schnaufend in Bewegung bis zur nächsten Station.

Mein Vater verließ das Haus nie ohne Krawatte und Akten tasche. Natürlich zog er sich bei Göricke, wo er arbeitete, um, und er trug über seinem blauen Arbeits-

hatten die Teile übrig, die mein Vater brauchte. Und dann war wieder ein Fahrrad fertig, sauber lackiert, super liniert – mit Strahlenkopf – wie mein Vater betonte. Wenig später war es von unserer Deele verschwunden, und von irgendwo her gab es wieder einen gebrauchten Rahmen und ein paar Felgen, denen es wieder an den alten Lack ging.

Einmal, ich erinnere mich gut, brachte er etwas mit nach Hause, was sorgfältig in einen Lappen eingewickelt war. Dann holte er eine Felge und ein paar Speichen von der Deele und probierte am Küchentisch etwas aus. Während meine Mutter sehr unglücklich ausschaute, wegen ihres Küchentisches, strahlte sein Gesicht, und er sagte zu mir: „Das ist ein Doppeltorpedo!“ Später habe ich öfter solche Gesichter gesehen. Am Radio, als es schon UKW gab. Dann hatte meistens ein Fußballverein ein entscheidendes Tor geschossen.

Abends holte mein Vater hin und wieder ein kleines Heftchen aus seiner Akten tasche, ein Heftchen, wie ich es später in der Schule brauchte, um Vokabeln zu lernen. Eigentlich war das für ihn nie ein Problem gewesen, aber letztens wurde er aufgeregter, holte Papier und Bleistift dazu, schrieb und rechnete, schrieb wieder und runzelte die Stirn. Irgendjemand habe mit einer Stoppuhr hinter ihm gestanden, die jüngeren Kollegen könnten den Mehrverdienst gut gebrauchen.

Aus der wöchentlichen Rechnerei wurde eine tägliche, letztlich begleitet von Kommentaren, die ich noch nicht verstand. Bis dann die Meldung vom Krankenhaus kam: Er sei eingeliefert worden, weil in der Nähe des Ofens, in dem die Lacke eingebrannt wurden, ziemlich Hitze geherrscht habe und er zusammengebrochen sei. Gott sei Dank habe er sofort Sauerstoff bekommen und liege nun im Teutoburger-Wald-Sanatorium. Schlimm, was so ein Ofen verursachen kann!

Erste Besuche am Krankenbett in einem Saal mit gut 50 Leidensgenossen ergaben, dass er einen Herzinfarkt gehabt habe. Er trotzte den üblichen Abgängen und wurde irgendwann, ich weiß nicht mehr nach welcher Zeit, aber doch nach langer Zeit, entlassen.

Dass er inzwischen seine Arbeit bei Göricke verloren hatte, war doch klar: warum hatte er auch seinen Arbeitsplatz an einem Lack-Brennofen!

Bald darauf lernte ich erstmals den Arbeitsplatz eines Linierers kennen. Vaters



Briefkopf der Firma Göricke.

Sammlung Michael Mertins

Ich, Jahrgang 1940, weiß das alles von seinen Erzählungen. Wenn wir abends in unserem Haus von der Deele saßen und einen alten Fahrradrahmen gemeinsam von seiner ursprünglichen Farbe befreiten, erfuhr ich diese Dinge. Und weil ich immer wieder nachfragte, sogar haarklein. Mich interessierten eigentlich mehr das Technische und das Handwerkliche. Ein Radio mit Kopfhörer hatten wir damals und in den letzten Kriegstagen faszinierte mich jeden Abend vor dem Einschlafen ein seltsam kaltes, blaues Licht, das aus dem Schlafzimmer meiner Eltern zu mir herüber drang. Ein merkwürdig vergitterter kleiner Kasten war an eine Steckdose angeschlossen und sorgte dafür, dass die Batterien am nächsten Tag wieder Strom für das Radio hatten. Das

anzug immer eine dunkle Schürze. Wenn er die zum Waschen mit nach Hause brachte, zeigte er mir jedes Mal, mit welchen Farben er liniert hatte. Meistens waren das Weiß oder Silber. Ich mochte Silber!

Zurück zu Hause ging er immer zuerst zu seinen Bienen. Natürlich mit Zigarre, die er mit einem Fidibus aus Zeitungspapier anzündete; weil man bei den Streichhölzern zu sparen anfangen müsse, sagte er dann immer, was ich natürlich nicht verstand. Den Honig hatte er als Zahlungsmittel. Schließlich brauchte man für ein Fahrrad auch Sattel und Licht, Lenker und Klingel, Tretlager und Pedale. Gut, dass man sich in der Branche kannte: Einige benötigten ganz dringend Honig und

neue Firma, die Lohnlackiererei eines Herrn Bastert, war ganz bei uns in der Nähe, und wir konnten mit dem Fahrrad hinfahren. Linierer arbeiten im Stehen. Auf dem Arbeitstisch lag eine Handvoll Pinsel, alle etwas anders, aber einige davon kannte ich bereits von zu Hause. Wenn er dort mal einen Rahmen linierte. Ganz wichtig war ihm eine flache, quadratische Metallschale, in der er seine Farben anmischte. Mit einem stumpfen Messer vermischte er Farbpulver und Lösungsmittel. Viel brauchte er ja nicht für die dünnen Linien. Und bevor ihm die Farbe „verreckte“, wie er immer sagte, mischte er lieber neue an. Die Borsten der Pinsel wären in einen Gänsekiel eingearbeitet, sagte er. Und dann nahm er den Fahrradrahmen, stützte ihn gegen den Arbeitstisch ab, ergriff einen Pinsel mit ausgeprägter Spitze, zog zwei-, dreimal durch die Farbe und zog – schwupps – die erste Linie.

Rahmen umdrehen, Pinsel in die Farbe – und nur mit den Fingern an dem Rahmenrohr führte er den Pinsel auf sich zu – die zweite Linie. Zwei kurze Linien verbanden die langen Linien, überschüssige Farbe wurde mit den Fingern entfernt, die Finger an der Schürze abgewischt. Dann Farbwechsel: Der Strahlenkopf wurde eingefasst. Und so weiter...

Die neue Firma war klein. Wenn die Kunden ihre Bestellungen schnell bekommen wollten, gab es Überstunden. Dann ging mein Vater eine Stunde früher aus dem Haus; in den Schulferien brachte ich ihm sein Mittagessen, frisch gekocht, und abends brachte ich Butterbrote,

wenn er zur vorgesehenen Stunde nicht zu Hause angekommen war. In letzter Zeit kam das häufiger vor. Ein paar mal blieb er über Nacht, schlief zwischen durch auf einer Pritsche, dann hatte er einen halben Tag frei.

Überstunden bringen Geld! Bald war es soweit, mein Vater kam mit einem Motorrad nach Hause. Nicht neu, aber gut im Lack. Grün. Wandler war der Name, achtundneunzig Kubik hätte es. Im Motor, hatte ich verstanden. Der Schalthebel am Tank kannte zwei Gänge, ein Gestänge war irgendwie mit einem Getriebe verbunden, was immer das auch sein sollte. Mitzufahren war für mich Erlebnis pur! Weil meine Mutter lieber daheim blieb, war ich auf dem Sozias dabei. Und lernte das Lipperland kennen. Unter Motorradfahrern, hörte ich, gab es zwei steile Herausforderungen: die Gauseköte und den Stimmstamm. Weil ich auf der Gauseköte absteigen musste, haben wir uns den Stimmstamm geschenkt. Aber an die leckeren lippischen Forellen erinnere ich mich noch heute gern.

Später waren wir mit drei Motorrädern unterwegs: mein Vater inzwischen mit einer NSU Fox, mein Bruder mit seiner Ardie und unser Mieter mit seiner Maschine. Wieder zu Hause, fehlte mein Vater. Eine Stunde später als wir fuhr er



Arthur Köppe (r.) mit dem Schwiegervater des Autors 1961 unterwegs in Altenbeken.

auf den Hof, im ersten Gang. Er war auf einer Ölspur gestürzt und hatte sich den Fuß gebrochen. Weil die Fox eine Fußschaltung hatte, konnte er mit dem verletzten Fuß natürlich nicht schalten. Der Fuß heilte nur langsam. Heiligabend 1955 kam der Chef zu meinem Vater und brachte ihm das Weihnachtsgeld. Zwischen Weihnachten und Neujahr bekam er Post von seiner Firma – die Kündigung.

Gearbeitet hat er dann nicht mehr. Damals wie heute war es schwer, ein paar Jahre vor dem Ruhestand eine Arbeit zu bekommen. Seine Bücher, seine Obstbäume, seine Bienen waren ihm geblieben. Und ein kleines Auto kam ins Haus: ein Goggomobil – ich habe es selber noch gefahren, während meiner Ausbildung. Im Jahre 1970 zog er mit uns in das neue Haus, zwei Jahre später starb er. Er wurde 78 Jahre alt.

Informationen zu Schrittmachermaschine gesucht



Die nebenstehend abgebildete Schrittmachermaschine aus dem Berliner Sportpalast befindet sich heute im Besitz von Vereinsmitglied Peter Kirchhoff in Köln.

Gesucht werden zu Dokumentationszwecken alle verfügbaren Detailinformationen rund um diese Maschine(n): Wie viele Exemplare gab es davon? Von wann bis wann wurden sie eingesetzt? Wer waren die Fahrer, wer die Steher dahinter, was die wichtigsten Erfolge?

„Sachdienliche Hinweise“ erfreuen das Herz des Sammlers. Wer unter den Lesern dieser Ausgabe etwas dazu beisteuern kann, schreibe bitte an die Redaktion oder direkt an dr.p-kirchhoff@t-online.de

Herzlichen Dank!

Das 10. Mal: Wintertreffen in Erfurt

Mit 50 Teilnehmern und Teilnehmerinnen fand im Februar das inzwischen zehnte Wintertreffen des Vereins in Erfurt statt. Allen Daheimgebliebenen zur Info und zum Anreiz, vom 18. bis 20 Februar 2011 auch dabei zu sein, hier ein kleiner Bericht.

Erfurt – wie das umliegende Thüringen – lag wieder einmal unter Eis und Schnee, so dass froh sein konnte, wer Tilmans Dachbodenflohmarkt in der Erfurter Innenstadt am Freitagnachmittag noch rechtzeitig erreicht hatte. Auch für „Nichtkäufer“ waren die dort unter dem riesigen Mansardenwalmdach aufgebauten Schätze eine Augenweide. Die ver-

Idee eines Besuches der Schweinfurter Firma auf...

Nach der Mittagspause machte Thomas Busch auf die noch recht unerforschte Geschichte der Radevormwalder „Bismarck-Werke“ (1896-1957) mit einigen Bildbeispielen aufmerksam, bevor die Ausstellung „Elektrische Beleuchtung bis 1930“ mit einigen sehr schönen Exponaten von Frank Schellenberg vorgestellt wurde. Zum anschließenden Beitrag „Fahrrad mit Propeller“ hatte sich Walter Ulreich durch ein Foto von 1936 anregen lassen: Es zeigt den Fahrer eines Rades, an dessen Lenker ein riesiger (Flugzeug?) Propeller angebracht ist und das

Beitrags verriet schon seine grundsätzliche Beurteilung: „2 Gänge, 2 Ketten und 1.100 g Stahl“. Sehr eindrücklich zeichnete Gerhard Eggers im Anschluss die Geschichte der Berko-Werke (siehe KS 49) und deren Betreiber nach und konnte zuletzt mit zwei Filmen überraschen, die ihm von Familiennachfahren überantwortet worden waren: Ein Film mit Aufnahmen aus dem Familienleben des Firmenleiters Friedrich Quast aus den Jahren 1931 bis 1934 und ein Berko-Werbefilm von 1935 über die Fabrikation von Fahrradscheinwerfern und Dynamos.

„Kinder betet, denn Vater lötet!“

Da bei der ursprünglich vorgesehenen Demonstration von Berthold Glunz, „Partielle Lötung über ein thermisches Verfahren“, das Erscheinen der Feuerwehr, wenn nicht Schlimmeres, befürchtet werden musste, wurde das Thema kurzerhand umgeändert in: „Bohrungen in Schutzblechen: materialschonend schließen“, die Berthold Glunz zuletzt an mitgebrachten Werkstücken veranschaulichen konnte. Doch auch für dieses Thema galt: „Kinder betet / denn Vater lötet / Gott gebe / dass es klebe!“ – wenn auch jetzt nur noch ‚theoretisch‘ gelötet wurde... Der nahtlose Übergang in allgemeinere Erörterungen fand ab 19 Uhr seine Fortsetzung in der Gaststätte „Fellini“.

Nach einer relativ ruhigen Nacht – vor unserem Jugendherbergfenster wurde tatsächlich gefensterlt – ging's am Sonntag nach dem Frühstück in die dritte Runde: Nach einem Fahrradkurzfilm von Sascha Kaltwasser erbat Kurt Niemeyer ein Stimmungsbild über die aufgekommene Idee eines Vereins-Werbeaufklebers, der zunächst in kleiner Stückzahl hergestellt und unaufwändig angeboten werden soll. Außerdem stand die Idee einer Museums-Landkarte über Fahrradmuseen per Internet von Andreas Karcher zur Erörterung. Interessierte an einer Mitarbeit mögen sich mit ihm in Verbindung setzen. Und Tilman berichtete vom Entstehen einer Kettenblatt-Datenbank, die künftig auf „fahrrad-sammler.de“ abrufbar sein soll.

In dem ganz exquisiten Vortrag „The Silent Ratched“ erläuterte Heinrich Bültmann-Haged dann sehr plastisch die Funktionsweise des verbesserten (weil geräuschärmeren) Freilaufs am „American Star Bicycle“ aus dem Besitz des Bremers Jürgen Voigts, das anlässlich der Restaurierung durch Diethelm Intemann 2002 von Gerd Böttcher eingehend erforscht werden konnte. Die Sorge des Referenten um die Nachvollziehbarkeit



Nicht alle hatten den Fotografen im Blick: Teilnehmer des Wintertreffens in Erfurt 2010.

bliebene Zeit bis zum Abendessen füllten dann Ankommen, Anmeldung und Aufbau der ersten Trödelstände im bewährten Tagungshaus, der Jugendherberge Hochheimer Straße.

Am Samstag nach dem Frühstück ging's los: Mit leichter Verspätung konnte Kurt Niemeyer die Tagung eröffnen, das Programm vorstellen und auf die Sonderausstellung „Elektrische Beleuchtung bis 1930“ – im Wesentlichen von Frank Schellenberg zusammengestellt – hinweisen, der ein eigener Raum gewidmet war.

In einem äußerst bemerkenswerten Beitrag gewährte anschließend Ernst Brust einen Eindruck von der Arbeit seiner Firma „velotech.de“ zur Prüfung muskelkraftbetriebener Geräte – bemerkenswert auch wegen der 264 (!) PPT-Folien inklusive etlicher Kurzfilme in weniger als 1,5 Stunden! Noch im Banne des Bilderraushes kam anschließend die

in ähnlicher Weise auf weiteren zeitgenössischen und aktuellen Fotos und Filmen auftauchte. Der abschließend gezeigte Ausschnitt aus dem Comic-Film „Tombo's Propeller-Bicycle“ hat dann mit seiner Rasanz auch den letzten Zuhörer aus seinem Mittagsloch gerissen. In gewohnt amüsanten Manier stellte Michael Mertins seine neuesten Ergebnisse zum Thema: „Radler – Fahr Adler! Anzeigen und Markensprüche mit Reimen“ vor, um seinen Beitrag zuletzt in ebensolcher Manier zu beenden: „Mein Vortrag, der kommt nun zum Ende / Nun klatscht mal kräftig in die Hände / Ich hoffe, dass er gefallen hat / euch froh gemacht statt matt.“

Nach der Kaffeepause präsentierte Sascha Kaltwasser mit der „Villers Two Speed“ eine seltene Schaltung aus den Jahren 1936 bis 1940, die er in England erstanden konnte, und die eigentlich eine Kupplung darstelle. Der Untertitel des

der ausgetüftelten Freilauftechnik gipfelte in der Demonstration eines funktionsfähigen Styropormodells, das kurzerhand aus einem Schuhkarton gezaubert wurde und das auf das Anschaulichste allerletzte technische Unklarheiten beseitigte. Gleich im Anschluss wechselte Heinrich Bültemann-Haged zu seinem nächsten Thema: „Historisches elektrisches Rücklicht – modifiziert für den Winterbetrieb“ und erläuterte anhand einiger Montagebilder den simplen Umbau eines billigen LED-Rücklichts für den Einbau in den Rückstrahler seines Schweizer Militärrades.

In seinem zweiten Beitrag „Sleipir, Irmin und Mazeppa“ ging Michael Mertins anschließend auf ungewöhnliche Markennamen der Fahrradbranche ein und erläuterte, was dahinter steckt: Abkürzungen, Kunstworte, Entlehnungen aus der griechischen oder der germanischen Mythologie usw. Michael Mertins' Assoziation zum Markennamen „Cyclop“ fand spontane Zustimmung: „Wie die Berliner Zyklopiensuppe, hat nur ein Fettauge“ – ebenso seine praktischen Ratschläge für den Sammler: „Wer auf dem Flohmarkt auf ein Steuerkopfschild von „Wittekind“ stößt, frage stets nur nach dem „Indianer“, nie nach dem Sachsenherzog zu Ross – wird billiger!“

Am Sonntagvormittag waren noch ganze drei weitere Beiträge vorgesehen – also erst Mal Kaffeepause und Gruppenfoto vor dem Haus! Danach kam dann



Teile der Ausstellung „Frühe elektrische Beleuchtung“.
Foto: Wagenknecht

doch noch ein echtes Rad auf den Präsentiertisch: Frank Papperitz führte neben der PPT-Präsentation „Ein ‚Deutschland-Rad‘ aus Österreich“ eine seiner neusten Errungenschaften vor: Ein sehr seltenes Rad aus der „K.u.K. priv. Bambusfahrradfabrik Otto Lemisch“ aus der Jahrhundertwende mit Bambusrohrrahmen. In sei-

nem zweiten Beitrag berichtete Gerhard Eggers von einer in Dresden erstandenen Radler-Plakette, deren rückseitige Gravur „A. Döbel“ ihn zu dem Vater eines ihm bekannten Leipziger Fahrradhändlers zurückführte. Von diesem Vater tauchten zur Überraschung dann etliche Fotos von Ausflügen und Wettkämpfen mit Fahrrädern auf, deren künftige Erforschung in die Frühgeschichte des Leipziger Radsports führen dürfte. Zum Abschluss zitierte Frank Papperitz noch die Humoreske „Ein Wort für das Tricycle“ aus dem „Velocipedisten“ von 1884.

Nach dem Wintertreffen = Vor dem Wintertreffen

Auch im kommenden Februar, vom 18. bis zum 20.2., sind die Räumlichkeiten in der Jugendherberge Erfurt wieder gebucht. Erste Vorträge stehen bereits fest, darunter die von Tilman Wagenknecht über Deussing-Räder, von Matthias Kielwein über Velocipede Karussells und von Sven Dewitz zu Klingeln mit Olympiamotiv. Weitere Themen und Vorschläge sind nicht nur herzlich willkommen, sondern auch zwingend notwendig. Das Programm, siehe Beileger im Heft, wird sich nach bewährtem Muster aus Trödelmarkt, Miniausstellung (zum Thema Klingeln, Hupen und Sirenen), Vorträgen und gemeinsamen Essen zusammensetzen. Ab Januar ist eine aktualisierte Fassung auf der Vereins-Webseite zu finden.

Nils Hinrichsen, Hamburg

Ein voller Kalender: Termine für Sammler und Fahrradhistoriker

Wer alte Fahrräder liebt und gleichzeitig eine Vorliebe für das französische Nachbarland hat, der wird 2011 voll und ganz auf seine Kosten kommen – vorausgesetzt, Zeit, Partner(-in) und Geldbörse spielen mit. Also, liebe Frankophile, aufgepasst!

Alles startet vom 29. April bis zum 1. Mai mit einem Rallye-Jubiläum in Blois an der Loire, zwischen Orléans und Tours gelegen. Neben der historischen Rallye, die, von einem Mittagessen unterbrochen, zum 30. Mal ausgetragen wird, sind auch ein Teilemarkt sowie ein gemeinsames Barbecue vorgesehen. Die Anmeldung zur Veranstaltung ist in Deutschland möglich über Bernhard Zubrägel, Krusenschlopp 10, 49377 Vechta, Tel./Fax. 04441-906886, bernhardzubraegel@arcor.de.

25. bis 28. Mai: ICHC in Paris

Schon Ende Mai, genauer vom 25. bis zum 28.5., geht es weiter in der Hauptstadt Paris: Dann öffnet die 22. International Cycling History Conference, kurz ICHC, im „Conservatoire Nationale des Arts et Métiers“ ihre Pforten. Fahrradhistoriker aus aller Welt werden in die Seine-Metropole kommen, um sich auszutauschen.

Nicht nur Vorträge stehen auf dem Programm, sondern auch Ausflüge in die Historische Bibliothek der Stadt, ins „Musée des Arts et Métiers St. Denis“ mit seiner umfangreichen Fahrradsammlung oder zu markanten Plätzen der Fahrradgeschichte in Paris. Eine Anmeldung ist möglich auf der Homepage www.cycling-history.org.

IVCA Rallye

Die Ausflüge in Paris geben einen Vorgeschmack auf das, was anschließend folgen wird, Heimfahren lohnt definitiv nicht. Vielmehr sollte man sich anschließend mit seinem historischen Drahtesel auf eine gemütliche 180 Kilometer lange Reise gen Süden machen. Dort lockt in einem uralten, charmanten kleinen Dorf vom 1. bis zum 5. Juni die IVCA Rallye.

Der Ort La Ferté Imbault in der dicht bewaldeten Region Sologne liegt am Fuß einer Burg und wird von dem Fluss „la Sauldre“ durchschnitten. Zentraler Treffpunkt für alle Teilnehmer der IVCA ist der Festsaal des Dorfes. Zu deren festen alljährlichen Bestandteilen zählen die Century, verschiedene Rennen für Laufmaschinen, Hoch-

Gastkommentar: Wie viel Fasching verträgt die Velocipediade?

Bei Veranstaltungen unseres Vereins genießen Hochradfahrer regelmäßig die größte Aufmerksamkeit. Es ist immer wieder ein ganz besonderer Anblick, ihre Maschinen in Aktion zu erleben, und selbst Laien fällt auf, das da etwas nicht „normal“ ist. So sensibilisiert, nimmt dann das unbedarfte Publikum auch die anderen historischen Fahrräder als etwas Besonderes wahr.

Daher sollten gerade Hochradfahrer gewissenhaft in ihrem Auftreten sein, sich eingehend mit ihrer Kleidung und ihren Fahrzeugen auseinandersetzen, bevor sie an einer Veranstaltung unseres Vereins teilnehmen.

Leider ist das immer öfter nicht der Fall. Der bisherige Höhepunkt dieser Entwicklung stellte das Auftreten der „hohen Zunft“ bei der letzten Velocipediade in Karlsruhe dar. Die Hälfte aller Hochradfahrer (mindestens 15 nahmen teil) erschienen in Frack und Zylinder bzw. Anzug und Melone. Viele der Hochräder waren krude zusammengeschusterte Gefährte, die mit ihren Vorbildern lediglich den Größenunterschied der beiden Räder gemeinsam hatten: Kugellagersteuersätze mit Lenkerinnenklemmung, Kinderwagenräder hinten, Karbidlampen, wahlweise am Winkelhalter oder ins große Laufrad gehängt, Kurbeln und Pedalen von Baumarktfahrrädern, Riesenballhupen oder gleich elektronische

Lärmgerätschaften und bei der Nacht- ausfahrt LED-Lightshow im Vorderrad, einem Kirmesriesenrad gleich. Wo nicht mit schwarzem Lack gepinselt wurde, blinkte Chrom und ergraute Zink.

Warum halten sich Klischees, wie die Verknüpfung von Zylinder, Frack und Hochrad so hartnäckig bei diesen Fahrern? Warum sind die von ihnen gefahrenen Maschinen oft von so unterirdischer Qualität? Auch wenn man nicht über die Mittel verfügt, sich ein originales Hochrad oder eine professionelle Replik zuzulegen, kann ein Nachbau in der Garage gewissenhaft und in Anlehnung an originale Vorbilder erfolgen. Der Verein und die Literatur bieten genug Möglichkeiten sich zu informieren und Hilfe für so ein Vorhaben zu erhalten.

Auf allen zeitgenössischen Abbildungen und Fotos sind Hochradfahrer in sportlicher Kleidung zu sehen. Es muss ja nicht unbedingt die, dem Original nachgefertigte, Bicycleclub-Uniform sein. Mit einem Gang über den Flohmarkt und ein paar Nadelstichen kann sich jeder dieser zumindest annähern, oder greift gleich auf moderne Fahrradbekleidung zurück. Das ist immer noch besser, als eine klischeehafte Maskerade.

Wir befassen uns hier mit historischen(!) Fahrrädern. Und bei „Aushängeschildern“ wie Hochrädern darf man meiner Meinung nach als Mitglied und

Teilnehmer einer Velo besondere Ansprüche an selbige stellen. Ein Hauptziel unseres Vereins ist die Erforschung, Aufarbeitung und Präsentation der Kulturgeschichte des Fahrrades für die Allgemeinheit. Das bedeutet auch, sich konsequent gegen falsche Vorstellungen zu stemmen und sie nicht auch noch zu nähren.

Mit der jährlichen Austragung des Rothgiesser-Pokalrennens wird dem Stellenwert des Hochrades für die Außenwirkung unseres Vereins in besonderer Weise Rechnung getragen, obwohl Hochräder nur einen Bruchteil des Fuhrparks einer Velocipediade ausmachen. Bei der Teilnahme an diesem Rennen, müssen die Fahrer dementsprechend in die Pflicht genommen werden.

Hiermit appelliere ich an den Vorstand, verbindliche Rennstatuten anzuwenden: 3 von 5 Teilen original oder gewissenhafter Nachbau sowie sportlich gekleidete Fahrer. Zumindest hier darf es kein völlig verzerrtes Bild der Hochradära geben, hier hat der Verein eine Verpflichtung, zu regulieren!

Ich hoffe, mit diesen zugegebenermaßen nicht neuen Gedanken eine anregende Diskussion in Gang zu bringen, in den Foren, im Knochenschüttler, auf Treffen. Ich bin gespannt!

Dirk Breiholz, Hamburg

und Niederräder ein Fahrradmarkt, die Generalversammlung und verschiedene Ausflüge.

Wem das alles zu weit weg ist, der findet aber auch hierzulande eine reiche Auswahl unterschiedlichster Veranstaltungen für Fahrradbegeisterte. Dazu gehört etwa am 7. Mai das fünfte Treffen für historische Fahrräder bis Baujahr 1960 in Öhringen. Anmeldung ab Februar bei Hans Braun unter 07946-8791 oder braun.2000@t-online.de.

Weiter geht es am 22. Mai in Rommerskirchen, zwischen Köln und Neuss gelegen, mit einer Neuauflage der „Deutschen Rennradbörse“ für Rennräder aller Art bis 1980. Anmeldung bitte bei Thomas Busch, 0228-1802003 oder unter thomas.busch61@arcor.de.



Retro pedal Classic Radtour

Für alle Fans und Freunde der L'Eroica hält der Radfahr-Verein Opel 1888 Rüsselsheim e.V. dann am 5. Juni einen

Leckerbissen der besonderen Art bereit, die „Retro pedal Classic Radtour“. Diese Tourenfahrt mit historischen Rennrädern, Hoch-, Touren- und Sporträdern bis Baujahr 1981 wird über vier Distanzen (45 km, 80 km, 110 km und 150 km) ausgetragen. Start und Ziel ist Rüsselsheim-Königstädten, dazwischen lockt und droht der Odenwald. Anmeldung bitte bei Gerhard Dörr, 06142-54379 oder unter gerhard_doerr@web.de.

Velocipediade

Das größte Ereignis im Jahreskalender des Vereins darf natürlich in dieser Aufzählung keinesfalls fehlen: die Velocipediade vom 26. bis 28. August auf dem Campingplatz Auensee bei Leipzig. Detaillierte Informationen sind einem Flyer im nächsten KS zu entnehmen.

Mein Rad

Aus der Sammlung von Axel Bollinger, Berlin

Das vorgestellte Rad...

...ist ein Victoria Rennrad V 100 in Jubiläumsausführung, hergestellt anlässlich „50 Jahre Victoria“ 1936.

Seit wann ist es in Deiner Sammlung?

Mittlerweile sieben Jahre, seit 2002.

Woher stammt es?

Mein Freund Gerhard Pohl hat es aufgestöbert und ordnungsgemäß bei mir abgeliefert.

In welchem Zustand war das Rad?

Ich erhielt den unbenutzten Rahmen inklusive Gabel und Getriebe. Fehlende Teile habe ich zeitgemäß ersetzt und dem Jubiläumsrad mit Putzen und Polieren wieder zu altem Glanz verholfen.

Was magst Du daran besonders?

Den Erhaltungszustand der aufwändigen Lackierung. Im Gegensatz zu den meisten meiner anderen Räder kann ich mir hier allerdings nicht einreden, ich hätte ein Stück Kulturgut gerettet, da ich das Victoria nicht als „stark reparaturbedürftig“ erhalten habe.

Was ist das für eine Schaltung am Rad?

Die Schaltung ist eine italienische „Victoria Magherita“, die 1935 herauskam. Benannt zu Ehren der Prinzessin Magherita. 1938 gewann Gino Bartali damit die Tour de France. Da die Rennfahrer damals glaubten, der Federdruck eines Kettenspanners würde beim Treten wertvolle Körner kosten, gab es Schaltungen ohne Federn oder auch Konstruktionen wie die „Super Champion“, die durch einen Zusatzhebel und Bowdenzug den Federdruck aufhoben.

1939 kam die hier verbaute Ausführung „Giro de Francia“ heraus, benannt nach Bartalis Sieg. Sie kann mit 3/32 Kette auch als Fünfgang verwendet werden. Ich habe sie angebaut, weil ich auf alten Fotos der Berliner Vereinsmannschaft von Rennhahn Räder damit gesehen habe.

Hattest Du ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?

Regelmäßig sind Laien erstaunt, wenn sie das Alter des Rades erfahren. Mir war eine so aufwändige Lackierung bis dahin auch noch nicht begegnet.

Ich hoffe der Knochenschüttler wird mindestens so alt wie die Victoria Werke!



Das Victoria V 100 in vollem Ornat.



Die Siegesgöttin auf dem Kurbelarm.



Prunkvolles Emblem auf dem Sitzrohr.



Von links: Zweimal Viktoria/Victoria und einmal Axel Bollinger.

Alle Fotos: Sven Dewitz

Die Feder

Von Michael Schmidt, Kirchlegern

Herzlichen Dank an Michael Mertins für die Weitergabe dieses Schreibutensils aus vergangenen Tagen. Da hat man sich jahrelang bei den Elternabenden immer passend geduckt, um nicht für irgendein Amt gewählt zu werden, aber irgendwann erwischt jeden einmal im Leben.

Wie ist es eigentlich bei mir zum Ausbruch dieser Fahrradsammelleidenenschaft gekommen? Das kann ich noch ganz genau sagen, denn es ist erst sieben Jahre her, aber infiziert habe ich mich mit dem „Virus Fahrrad“ schon viel früher. Die Begeisterung für das Fahrrad begann, wie bei vielen anderen, in den Kindertagen. Hatte man erst einmal den Kampf mit dem Gleichgewicht und den heimischen Wäschepfählen gewonnen, konnte man mit dem Rad seinen Aktionsradius im Heimatort prima vergrößern. Diese kleinen Ausflüge waren in den späten 60ern und frühen 70ern aufgrund der Verkehrslage noch gefahrlos möglich. So war das Fahrrad immer schon ständiger Begleiter und nicht nur ein reines Transportmittel.

Mit 10er bis 15er Schraubenschlüsseln ausgerüstet, konnte man seinem eisernen Spielkameraden einen völlig neuen Charakter geben. So hielt die coole Bonanza-Radzeit bei mir nicht lange an. Mit einer Mini-Rad-Gabel, einem stabilen Lenker und einem geschickten Sportsattel hatte ich mit meinen zehn Jahren das BMX-Rad erfunden – glaubte ich zumindest. Der so frei gewordene Bananen-Sattel fand dann auf Opas 50er Jahre Rabeneick prima Verwendung. Das ganze gipfelte in einem letzten kreativen Versuch, ein Tourenrad etwas wendiger zu gestalten, indem ich es mit einem Ford Capri-Lenker ausrüstete. Ich muss sagen, das Rad eignete sich sehr gut zum Radballspielen. Da aber viele meiner Mitmenschen für solche Innovationen

noch nicht bereit waren, bin ich nur im Dunkeln damit gefahren.

Dann gab es noch einen kurzen Ausflug ins Velocar-Land. Der Nachbarjunge und ich waren der Meinung, sein Kettcar sei zum Transport von zwei Personen so nicht geeignet. Es wurde kurz darauf zerlegt und als einer Art „Stretchlimo“ in Einzelteilen auf ein ausgedientes Bügelbrett montiert. Sah schick aus, transportierte auch ordentlich zwei 11 jährige, kam aber über zwei Probefahrten nicht hinaus. Wir hatten die Bremsen, zwei Dachlatten als Hebel wirkend auf die Hinterräder, etwas unterdimensioniert.

Dann kam das Übliche: Mofa, Moped-Basteleien etc. und immer wieder Ärger mit den lieben Ordnungshütern. Endlich mit 18 Auto fahren, aber das Fahrrad blieb mein ständiger Begleiter. „Historisch“ war ich aber immer noch nicht – bis mir nach einer abgebrochenen „Fiat 500 Teilrestauration“ in einer Bahnhofsbuchhandlung das Hochglanzmagazin „Fahrrad und Moped“ in die Hände fiel.

Begeistert vom Artikel Jürgen Römers über die Stricker Fahrräder, machte ich mich gleich auf zum Schrotthändler meines Vertrauens. Meine Frage nach alten Fahrrädern konnte er bejahen und zeigte auf seine Blech- und Rohrschrottmulde. Ja super, ich fing sofort an auf den Blechen zu balancieren und mein erstes historisches Fahrrad vor dem Schlachthaus zu retten. Stimmt eigentlich nicht so ganz. Geschlachtet war es ja schon, ich meine „bevor es in die Wurst kommt“. So was kann man bestimmt wiederbeleben. Und als ich dann endlich zuletzt den Rahmen in sicheren Händen hielt und das Steuerkopfschild entdeckte, war genau das ein Wink des Schicksals: Es war das Pferd der Sticker-Räder darauf abgebildet.

Mein Vereinsbeitritt ergab sich durch eine Ausstellung im Nachbarort anlässlich des 1.150jährigen Stadtjubiläums der

Stadt Bünde. Dort hatte nämlich Thomas Stachowski einen Teil seiner Fahrradsammlung aus Herforder Produktion ausgestellt. Wir kamen schnell ins Gespräch und Thomas berichtete von dem Verein Historische Fahrräder e.V. Dass es so was gibt, war mir neu und ich erkundigte mich nach dem Jahresbeitrag. „Da muss ich mal in meinem Knochenschüttler nachgucken“, erklärte mir Thomas. Der hat aber einen lustigen Namen für seine Kontoauszüge, dachte ich, bis ich dann erfuhr, dass es sich um die Vereinszeitung handelt. So wurde ich 2004 Mitglied und nehme seitdem, soweit es mir möglich ist, an fast allen Vereinsveranstaltungen und natürlich auch an allen nahen Teilmärkten teil. Besonders gut hat mir meine erste IVCA, in diesem Jahr in Dänemark, gefallen.

Mein Sammelgebiet ist bunt gefächert. Da ich noch keine Platzprobleme habe, kann ich nach Herzenslust drauflos sammeln. Aber es kristallisiert sich schon der Bereich 20er bis 50er Jahre heraus. Natürlich, wenn es geht, heimatnah. Das ist der Raum Bielefeld, da gab es ja genug Fahrradhersteller. Später wird dann bestimmt aus der Ansammlung mal eine Sammlung, man muss nur, wie beim Kartenspiel, die richtigen Karten ablegen.

Natürlich achte ich auch auf eine behutsame Restauration. Manchmal reicht ja auch eine leichte Aufarbeitung, denn man will ja nicht den historischen Geist, den ein solches Rad verströmt, zerstören, sondern ein Stück Heimat und Industriegeschichte der Nachwelt bewahren.

Ach ja: Die Feder fliegt bei herbstlichem Nordwind in die schöne Schweiz zu Armin J. Lindegger der dort ganz fest im Sessel seines J-Rades sitzt, und, wie so oft, weiß auch er noch nichts von seinem Glück.

Vereinsnachrichten

Wie im letzten Knochenschüttler schon bekannt gegeben wurde, ist das Geschäftsjahr zukünftig identisch mit dem Kalenderjahr. Auf der Mitgliederversammlung in Karlsruhe wurde beschlossen, dass der Mitgliedsbeitrag zukünftig

am 31. März eines Jahres fällig ist. Bei Mitgliedern die am Lastschriftverfahren teilnehmen, wird der Beitrag zu diesem Zeitpunkt abgebucht, alle anderen überweisen den Beitrag bitte zu diesem Zeitpunkt.

Falls sich die Kontoverbindungen geändert haben, sollte eine Mitteilung bis zum 15. Februar an die Schatzmeisterin erfol-

gen, da in Zukunft die Gebühren für nicht eingelöste Lastschriften dem Mitglied in Rechnung gestellt werden. Diese Gebühr beträgt zur Zeit mindestens 5,66 Euro.

Für die Geschäftsjahre 2009/10 und 2010 sind noch einige Mitgliedsbeiträge offen, diese sollten schnellstmöglich überwiesen werden.

Herbstausfahrt in Köln



Die Teilnehmer der Herbstausfahrt in Köln um Axel Krumme (Bildmitte mit Rennrad).

Vor 10 Jahren entstand aus Anlass der Ausstellung „Männer in Gelb, die Geschichte der Tour de France“ die Idee, mit fahrradhistorisch Interessierten das Sport- und Olympiamuseum in Köln in Verbindung mit einer Fahrradausfahrt zu besuchen.

Dieser Plan sollte in diesem Jahr mit unserer Herbstausfahrt verwirklicht werden. Ausgewählt wurde eine 35 km Rundtour entlang dem Rhein. Die 15 Teilnehmer aus nah und fern – darunter einige „Mehrfachtäter“ – erschienen mit unterschiedlichsten Fahrrädern am verabrede-

ten Startpunkt. Helmut Lehmann und Gerd Jajschik hatten ihre Hochräder mitgebracht, und so begaben wir uns bei trübem Wetter und kühlen Temperaturen rechtsrheinisch auf die vorwiegend flache und autofreie Strecke.

Beim ersten Stop auf einer Freizeitanlage war Gelegenheit, in aller Eile einen Schlauchreifen am Rennrad zu wechseln. Anschließend löschten wir unseren Durst in einer kleinen Kneipe, in der uns Vater und Tochter mit warmen Getränken und flotten Sprüchen versorgten. Höhepunkt war die Klaviereinlage der Wirtin mit köln-

schen Liedern und einem Abschlussfoto vor dem Lokal.

Es dauerte nicht lange, bis wir mit der Fahrrad-Fähre „Krokolino“ das gegenüberliegende Rheinufer erreichten. Zunächst genossen wir die herbstliche Auenlandschaft, um uns dann wieder in Richtung Kölner Innenstadt zu bewegen. Der Rheinauhafen verdeutlichte uns den starken Gegensatz zwischen dem ländlichen Charakter der bisherigen Umgebung und einem neuen Stadtteil. Hier entstand jüngst unter Einbeziehung der alten Bausubstanz ein neues Gebiet mit Plätzen und Promenaden in einer Mischung aus innerstädtischen Wohnen und Arbeiten, Kultur und Freizeit.

Nachdem wir im Anschluss begeistert das Sport- und Olympiamuseum besichtigt und uns am Büfett gestärkt hatten, brachen wir auf zur Schlussetappe. Unser Weg führte uns entlang der Altstadt zum Ausgangspunkt der abwechslungsreichen Ausfahrt zurück, nachdem wir zur Überquerung des Rheins die Rheinbrücke benutzt hatten. Auf dem Parkplatz durften wir noch ein französisches Automoto-Rennrad bestaunen. Dann verabschiedeten wir uns und begaben uns auf die Heimreise.

Axel Krumme, Köln

VERKAUFE

Bauer Super-Sport, Jubiläumsmodell (50 Jahre) mit vielen Originalteilen. Neu sind: Sattelstütze, Ledersattel, Lenker, Rad vorne: Felge und Nabe Shimano HB-RM40, neu eingespeicht), Bereifung Pedale. Es wurde auch mal das Tretlager ausgetauscht, aber leider gegen schlechte Qualität. Dr. Jens Sohnemann, jens.sohnemann@gmx.de, 0178-5673041.



26er HR, 30er J., 3cm Rahmenrohrdurchmesser, Marke unbekannt; **28er DR, Patria-WKC**, BJ 1925, teilrestauriert, sehr guter Zustand; **28er HR, Gritzer**, BJ 1929, sehr guter Zustand; **26er Rahmen für Wanderer-Sportrad** (Original, BJ 1940); **28er DR, Brennabor**, BJ 1920, Rahmen, SB, Gabel; **Ersatzteile für Diamantsporträder** HR und DR, 50er und 60er J.; **Diamant-Rennradsättel** aus Leder; **Reifen**: 26x1,75, schwarz, TSG und

Pneumant, 50er J., Blockprofil, sehr guter Zustand. Dirk Andresen, 03867-8822 (ab 20 Uhr).

Phänomen HR 28, 30er oder 40er Jahre, komplett mit den Originalteilen, ordentlicher Zustand, VB 120 €. **Victoria HR 28**, um 1960, komplett mit allen Originalteilen, guter Zustand, Restaurierung nicht erforderlich! VB 150 €. Detlef Kummer, Nienburg/Weser, 05021-913984.

Bücher zum Thema Fahrrad aus der Zeit von 1980 bis 2002. Ich sende Ihnen die Liste per E-Mail zu. Preis nach Absprache. Jörg Laing, joerg.laing@osnnet.de, 0541-4480 348.

Rixe Fahrrad Ende 50er-Jahre mit 3-Gang-Kettenschaltung. Fichtel & Sachs Schalthebel für die F&S Dreigang-Kettenschaltung am Oberrohr. Kette ist nicht montiert, liegt aber dem Rad am Gepäckträger bei. Original-Zustand, unverbaut und unrestauriert. Pedale evtl. nicht orig. Olaf Tobiasch, Langenzenn, allesanzeige@web.de, 01578-7181183.

Fahrradkataloge und Prospekte 1930er - 1950er Jahre. Fast nur bekannte Marken. Alles gut bis sehr gut erhalten. Eine Auflistung würde diesen Rahmen sprengen. teilt mir einfach mit, was ihr sucht. Frank Dambacher, Dambacher@gmx.de, 06181-966116.

Jede Menge **Nabenteile und Schalter** und Bedienungsanleitung für **AW-Nabe** abzugeben. Teile nur nach Muster. Manfred Konopka, Dortmund, konopkama@yahoo.de, 0231-4461835.

Vaterland mit extra hohem Rahmen. Der Zustand ist noch recht gut. Steht seit vielen Jahren im trockenen Keller. Bei Interesse können Bilder zugesandt werden. Michael Müller, pytha.goras.mm@googlemail.com, 0271-8904420.



Tandem Panke mit Gabel- und Rahmenfederung aus der Zeit ca. 40er Jahre oder etwas später. Das Tandem ist in unrestauriertem Originalzustand. Ketten fehlen, ebenso Schaltzug. Federung vorne und hinten ist funktionstüchtig. 3-Gang-Kettenschaltung. Es sind noch „Dunlop“-Reifen mit dem Markennamen auf der Lauffläche montiert. Olaf Tobiasch, allesanzeige@web.de, 0175-9903741.

SUCHE

Schutzblechschild von Mifa sowie Teile für altes Mifa Rad (30er Jahre) sowie **Literatur über Mifa**. Steffen Benneicke, Leipzig, 0341-4794060.

Ein **stabiles Herrenrad aus der Zeit 1900 bis 1905** zum Einbau eines Zedel-Motors (clip-on). Gerne auch mit viel Arbeit. Ich freue mich über Eure Hilfe. Frank Brücker. frbruecker@gmx.de, 06253-989939

Eine **Wippermann-Alubremse** aus den 30er/40er Jahren für mein Stollenwerk-Rennrad, habe zwei verschiedene Modelle daheim und würde gerne zu einer davon das passende Gegenstück finden. Einen **Altenburger-Rennbremshebel** aus den 50er Jahren, das Modell mit weißem Griffgummi. Martin Strubreiter, strubreiter.martin@autorevue.at, 0043-2235-81093.

Ich arbeite an einem Buch über die Motorrad-Produktion aus Brandenburg/Havel, dazu suche ich **Unterlagen über die Corona- und Brennabor Werke**, u.a. Corona Motorräder 1924/25, Corona Katalog 1905 bis 1907 mit Motorrad Abb.; Brennabor Motorrad 1906, 1909 und 1913 wie Katalog; Abbildungen und Fotografien, auch Motorfahrrad von 1901 bis 1942; AK von Steherrennfahrern mit T. Robl und P. Dickentmann von 1901, 1902. Mario Steinbrink, IG Brennabor, mario@brennabor-brb.de, 033839-713232.

Fahrrad von **Emil Hahn**, Backnang, egal ob Damen- oder Herrenrad. Günter Bünecke, Düsseldorf, 0211-395204.

Hercules-Sportrad aus den frühen 50er Jahren, Modell Extra leicht, 28er, sowie ein **Vorkriegsrad** mit Keilgetriebe und Ausfallenden. Außerdem **Werbe Prospekte** etc. von **Hercules**. Biete Adler 3-Gang-Getrieberad zum tauschen. Heiko Petrich, Lehmkuhlen, heiko.petrich@gmx.de, 04342-308788.

Safety und Hochrad aus dem Hause **Adam Opel**. Wer kann mir weiterhelfen und hat ein angefangenes Projekt schon Jahre liegen und bekommt es nicht fertig? Ich freue mich über jedes Angebot. Stephan Klasen, Essen, info@bergetappe.de, 0201-5643247.

Frühes **Miele Herrenrad** oder Rahmen. Alternativ sehr gut erhaltenes **Miele** aus den **30iger** Jahren. Weiter suche ich alte **Hochradbereifung**, Reste, Teile etc. Zustand egal. Bitte alles anbieten. Markus Beer, hochrad.info@gmx.de, 05241-9975082.

Herrenrad mit einem **großen Rahmen**. Mindestens 58cm. Größer wäre noch besser! Hersteller nicht wichtig. Fahrrad sollte bis 50er Jahre und weitestgehend komplett sein (Rahmen, Gabel, Bleche, Lager und Lenker). Zustand sollte einigermaßen vernünftig sein. André Schmitt, schmitt.andre@gmx.de, 0174-5913366.

Wir begrüßen herzlich die Neumitglieder (Stand 03.12.2010)

717 Marco Dastig, Hauptstr. 36, 15936 Dahme, Tel. 0175-9307478, marcodastig@gmx.de

718 Mathias Bald, Kaulbachstraße 21, 90408 Nürnberg, Tel. 01520-3599196, rifle2k@googlemail.com

719 Norbert Amann, Kahlhofstraße 34, 92242 Hirschau, Tel. 09622-3935, ncpt.amann@t-online.de

720 Dominique Lefebvre, Schlehenweg 5, 76149 Karlsruhe, Tel. 0721-1451339, dlefebvre@web.de

721 Thomas Stärk, An der Trift 18, 21354 Bleckede, Tel. 0169-4818885

722 Marcel Schöttler, Johannes-Gutenberg-Str. 33, 21337 Lüneburg, marcel-schoettler@t-online.de

723 Tino Wendelken, Elfershuder Straße 66, 27616 Stubben, Tel. 04748-820345, tiwen@t-online.de

724 Timm Weisenberger, Auerbach 18, 91598 Colmburg, blackmountain@web.de

725 Thomas Böttcher, Wildenbruchstraße 14, 15230 Frankfurt, Tel. 0335-3870045, tb_1975@gmx.de

726 Jens Wiedemann, Am Kalkhügel 16, 49080 Osnabrück, Tel. 0175-5064618, wiedemans-jens@web.de

727 Manfred Konopka, Schurüferstraße 221, 44269 Dortmund, Tel. 0231-44618, konopka-ma@yahoo.de

728 Axel Rauer, Sedanstraße 73, 30161 Hannover, Tel. 05101-589635, radsport-arnum@t-online.de

729 Mario Steinbrink, Karl-Marx Straße 5, 14789 Altbensdorf, Tel. 033839-713232, mario@brennabor-brb.de

730 Heiko Petrich, Lephner Bötze 2, 24211 Lehmkuhlen, Tel. 04342-308788, heiko.petrich@gmx.de

731 Peter Rummel, Ebnet 2, 87547 Missen-Börlas, Tel. 08320-925161,

732 Johannes Rilk, Pablo-Neruda-Straße 13, 99425 Weimar, Tel. 0176-64210388, johannes.rilk@gmail.com

733 Ralf Heidorn, Zum Bollsee 8, 32469 Petershagen, Tel. 05768-598

Austritte

137 Hermann Hiller, 82515 Wolfratshausen (verstorben)

259 Dr. Jan Witte, 27318 Hoya

485 Andreas Ulm, 93152 Schönhofen

562 Dietrich Berg, 42897 Remscheid-Lennep

566 Jos van der Horst, NL-3871 ACHoevelaen

568 Hans Peter Kissel, 83646 Bad Tölz

617 Sabine Brüning, 47057 Duisburg

685 Diana Lemnitz, 36088 Hünfeld

705 Matthias Huxoll, 28355 Bremen

716 Heino Dummann, 28211 Bremen

Adressänderungen und Korrekturen

624 Markus Krieger, Uhlandstraße 14 a, 32105 Bad Salzufen, 05222-36 36 770, kriegermar-1972@web.de

668 Markus Burisch, Finkenstraße 25a, 82166 Gräfelfing, Tel. 089-45476717, markusburisch@yahoo.de

Impressum

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

Herausgeber

Historische Fahrräder e. V.
Deisterweg 15B
30851 Langenhagen
Fon 0511-731474
Fax 0511-7261769
www.historishefahrraeder.de
info@historishefahrraeder.de
Bankverbindung: Deutsche Bank
Kto. 0105 353 BLZ 280 700 24

Redaktion

CvD, Leserforum
Thomas Busch (tb)
Irmintrudisstraße 7, 53111 Bonn
Fon 0228-1802003
t.busch@haus7.com

Fachartikel

Toni Theilmeier (tt)
Hans-Holbein-Straße 6, 49191 Belm
Fon 05406-3826

Sven Altfelder (sa)
Bünteweg 50, 30559 Hannover
Fon 0511-3940930
laubtier@gmx.de

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 Henningsdorf
Fon 03302-203387
rostige-speiche@web.de

Literatur/Termine/Anzeigen
Maxi Kutschera (mk)
Windorfer Str. 72, 04229 Leipzig
Fon 0341-4011884
kontakt@maxime-verlag.de

Termine
termine@knochenschuetter.de

Kostenlose Kleinanzeigen
anzeige@knochenschuetter.de

Layout

text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

Druck

Druckerei Tiemann GmbH + Co.KG
Grafenheider Str. 94, 33729 Bielefeld

Der Knochenschüttler erscheint dreimal 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 8394 800

„Eine spannende Zeitreise durch die Geschichte
der Diamant-Werke und durch 125 Jahre
Zweiradproduktion.“

Werner Aids

Diamant

Fahrräder Motorräder Radsport



www.fahrradbuch.de, Windorfer Str. 72, 04229 Leipzig, Tel. 0341-4011884

MAXIME
Verlag Maxime

LEISE LESE, LAUT LACHEN: DIE SCHÖNSTEN GESCHICHTEN VOM JEDERMANN-RADSPORT



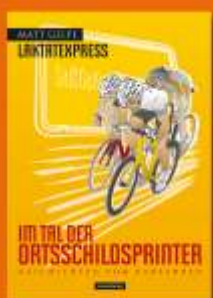
Ulf Henning

DICKER MANN AUF DÜNNEN REIFEN

MEIN NEUES LEBEN ALS RENNRADFAHNER

ISBN 978-3-936973-55-7

240 Seiten – EUR 12,80



Matt Gelpe

LAKTATEXPRESS – IM TAL DER ORTSSCHILDSPRINTER

ISBN 978-3-936973-57-0

239 Seiten – EUR 12,80

Bestellen Sie unseren Gesamtprospekt.

Covadonga Verlag

Spindelstr. 58 – 33604 Bielefeld – Fax: 0521/5221796

E-Mail: info@covadonga.de – Web: www.covadonga.de



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



Seltenes Werbeblatt, das einige der besonderen Tricks von Nick Kaufmann darstellt, um 1895.