

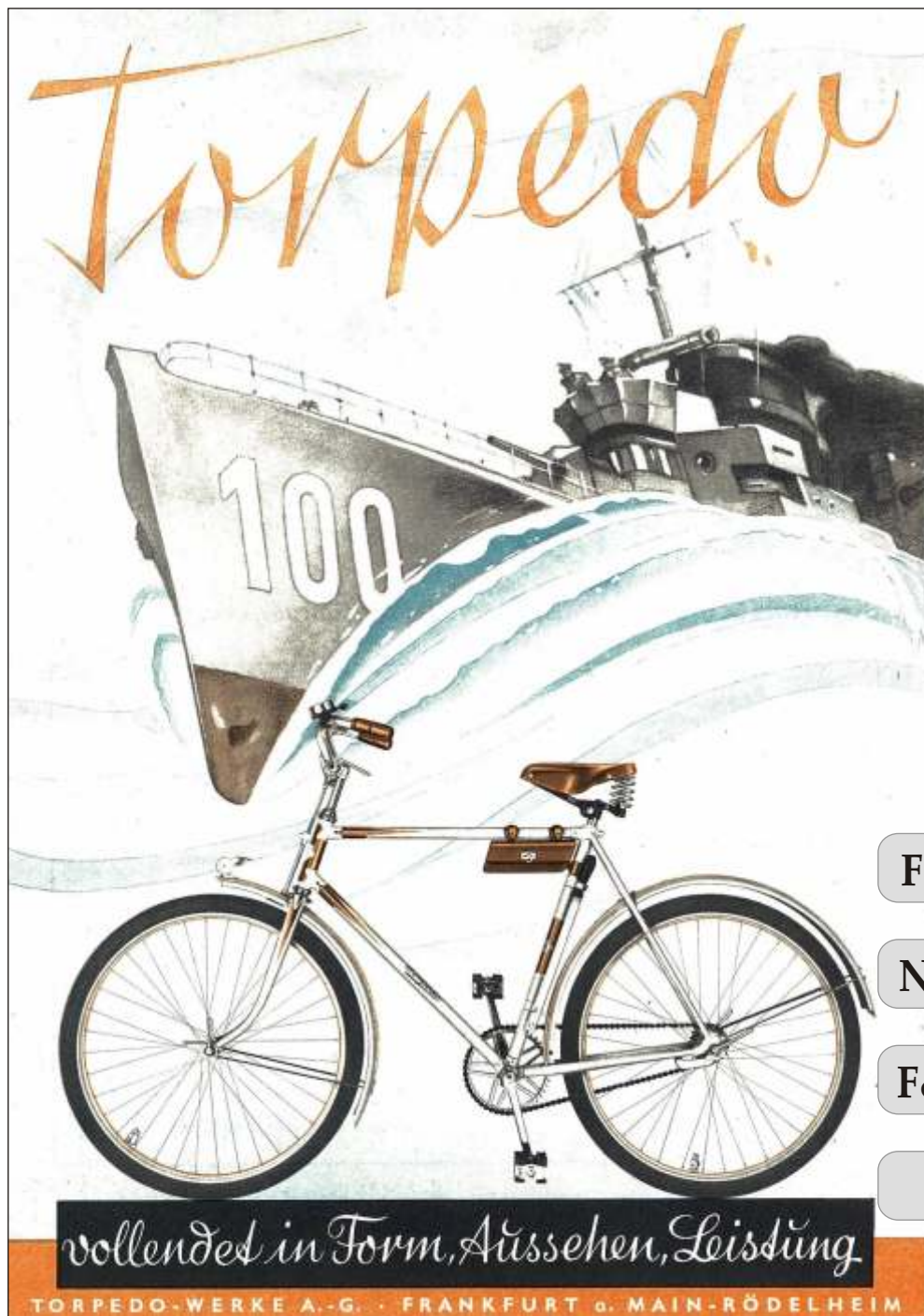
Der

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 53 • 1/2012

KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

53



Fahrrad im 2. Weltkrieg

NS - Arbeitsdiensträder

F&S-Viergangschaltung

Veranstaltungen

In dieser Ausgabe:



Frontansicht eines Wanderer Herrenrads von 1940.
Foto: Thomas Busch

Per Vierjahresplan in den „Totalen Krieg“: Zivile Fahrräder im 2. Weltkrieg.

Alexander Dobuschinsky hat seitenweise Zeitschriften gewälzt, insbesondere den „Radmarkt“ aus den späten 30er und 40er Jahren. Sein Ziel: Eine Untersuchung der Auswirkungen von Kriegsvorbereitungen und Krieg auf die Fahrradwirtschaft im Deutschen Reich. Dabei herausgekommen ist ein mit vielen Fakten gespickter Aufsatz über „Das Fahrrad im Schatten der Kriegswirtschaft“.

Von Braunhemden und Rothäuten in Bad Segeberg.

Die Karl-May-Festspiele in Bad Segeberg sind heute jedermann ein Begriff. Nils Hinrichsen hat jedoch bei seinen Nachforschungen Verblüffendes über die Ursprünge der Freilichtbühne herausgefunden. Sie wurde einst als „Thingstätte“ errichtet und 1937 von Joseph Goebbels eingeweiht. Beim Bau spielten Fahrräder eine unverzichtbare Rolle.



Arbeitsdienstler bei Arbeiten an der späteren Freilichtbühne.
Foto: Stadtarchiv Segeberg



Arminius mit Fahrrad 2012.

Skizze von Katharina Siemeling

Velocipediade im LWL-Freilichtmuseum Detmold.

Vom 17. bis 19. August treffen sich viele Mitglieder wieder zum Höhepunkt des Vereinsjahres. Nach Hagen, 2007, geht es wieder Mal in ein Freilichtmuseum. Einen Vorgeschmack auf die Velocipediade 2012 im westfälischen Detmold gibt der Bericht im Innenteil.

Liebe Leserinnen und Leser,

Diese Ausgabe des Knochenschüttlers hat einen unverkennbaren Schwerpunkt: Das Fahrrad im Dritten Reich. Allerdings muss ich gestehen, dass dies zunächst weder geplant noch beabsichtigt war, sondern allein der Initiative zweier Autoren aus dem Verein zu verdanken ist – doch der Reihe nach: Alexander Dobuschinsky ging mit dem Thema „Das Fahrrad im Schatten der Kriegswirtschaft“ schon länger schwanger und hat sich dann in die Ausgaben der Zeitschrift „Radmarkt“ von 1933 bis zum bitteren Ende gestürzt, um die Fakten zusammenzutragen. Er hat eine Fülle von Informationen aufbereitet, die historische Relevanz haben, aber auch für Sammler interessant sind.

So weiß der Sammler spätestens jetzt, dass und warum rote wie auch graue Wulstreifen nur bis 1934 produziert wurden und demnach an Rädern jüngeren Datums nichts verloren haben. Der Historiker wird sich dafür interessieren, dass es zur Durchsetzung des NS-Vierjahresplans – neben vielen anderen Lenkungsbehörden – die „Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest“ gab, die mit ihrer 1. Anordnung zum 1. Juni 1934 die Herstellung von Fahrraddecken in schwarzer Gummierung vorschrieb. Schon zum Neujahrstag 1937 folgte dann das offizielle „Aus“ für Vollballonreifen der Dimension 26 x 2,00.

Doch ich möchte hier nicht zu viel vorwegnehmen, geschweige denn das Lesevergnügen trüben. Denn schrittweise führt Alexander uns durch Vorkriegs- und Kriegsjahre, zeigt, wie systematisch ein ganzer Industriezweig in das System der Kriegsvorbereitungen integriert wurde und welche Auswirkungen das auf Produktion und Modelle hatte, bis hin zum farb- und schmucklosen Einheitsrad – das seit Anfang 1942 propagierte „ehrliche deutsche Kriegsfahrrad“. Durch Tauchlackierung gegen die Witterung geschützt, wurde es ab April 1943 genormte, schwarze Realität.

Zurück in die Anfangszeiten der braunen Jahre führt uns dagegen die rundum lesenswerte Episode, die Nils Hinrichsen recherchiert und aufbereitet hat. Sie basiert auf dem Tagebuch eines Arbeitsdienstlagers nahe Bad Segeberg, das erst in der Wandverschalung des Heimatmu-



seums gefunden werden musste, um seinerseits wiederum Erstaunliches zutage zu fördern: Die Karl-May-Festspiele verdanken ihre Freilichtbühne einem jugendlichen NS-Bürgermeister, der es sich in den Kopf gesetzt hatte, aus dem Bad Segeberger Kalkfelsen eine nationalsozialistische „Thingstätte“ zu modellieren.

Dies gelang nach vielen Mühen durch den Einsatz von Arbeitsdienstlern, die – und hier kommt das Fahrrad ins Spiel – ja von ihrem Lager zur Arbeitsstelle und zurück gelangen mussten. Was zunächst banal klingt, hielt über mehrere Jahre hinweg alle Beteiligten in Atem: die örtlichen Radhändler, die zuständigen NS-Behörden, die Stadtverwaltung und nicht zuletzt das Stadtsäckel. Wobei letzterem schließlich die Puste ausging.

Nils schildert den Lebenszyklus der Räder von der Anschaffung bis zum Weiterverkauf. Wobei einigen nur ein kurzes Dasein beschieden war, da die Arbeitsdienstler alles andere als behutsam mit ihren Zweirädern umgingen – was überdies zu zahlreichen Auseinandersetzungen ob vermeintlicher Garantiefälle führte. Winnetou und Old Shatterhand wissen aber von alledem nichts.

Viel Spaß beim Stöbern in dieser Ausgabe wünscht

Euer Thomas

Inhalt:

Editorial 3

Fachartikel

- Alexander Dobuschinsky:
Das Fahrrad im Schatten der
Kriegswirtschaft 4
- Nils Hinrichsen:
Auf braunen Rädern
durchs „wilde Nordistan“ 14

Technik

- Eine Viergang-Kettenschaltung
von Fichtel & Sachs 25

Aufruf

- Unbekannter deutscher
Weltumradler in Japan 25

Post aus ...

- England und Amerika 26

Literatur

- Rezensionen 28

Veranstaltungen

- Wintertreffen in Bielefeld 30
- 2. Fahrrad-Klassik-Markt
in Berlin (Vorschau) 30
- Velocipedade in
Detmold (Vorschau) 31
- Fahrrad-Ausstellung in
Weinböhla 31

Terminübersicht 32

Die Feder 32

Mein Rad 33

Kleinanzeigen 34

Impressum 34

*Titelbild:
Torpedo-Werbeblatt von 1939,
Sammlung Alexander Dobuschinsky.*

Das Fahrrad im Schatten der Kriegswirtschaft

Von Alexander Dobuschinsky, München

In diesem Beitrag untersucht Alexander Dobuschinsky die Auswirkungen der deutschen Kriegswirtschaft auf die Produktion ziviler Fahrräder kurz vor und während des Zweiten Weltkrieges. Er zeichnet die kriegsbedingten Veränderungen an Modellen und Ausstattung nach und untersucht, wie die Verteilung von Fahrrädern an die zivile Bevölkerung im Krieg organisiert war. Außerdem skizziert Dobuschinsky ein Stimmungsbild der Fahrradwirtschaft während des Krieges. Hauptquelle dafür waren zeitgenössische Ausgaben der Zeitschrift „Radmarkt – und Reichsmechaniker“, von 1939 bis zum 23. September 1944./1/

Es ist heute fast in Vergessenheit geraten, dass die Jahre vor dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges in Deutschland eine Zeit des massenhaften Fahrradverkehrs waren. /2/ Durch die zunehmende Trennung von Arbeitsstätte und Wohnung nach dem Ende des 1. Weltkrieges, durch den Siedlungsbau und den wachsenden Zug aufs Land /3/ nahm die Zahl der Berufspendler stetig zu. Öffentliche Ver-

Vor dem ersten Weltkrieg fuhren nach Angaben des Radmarktes etwa 12 Mio. Fahrräder auf Straßen und Wegen in Deutschland. Bis zum Hochkonjunkturjahr 1927/28 waren es bereits 15 Mio. und im Jahr 1938 dürfte es etwa 17 Mio. Radfahrer gegeben haben. Der Absatz neuer Fahrräder wuchs in den Vorkriegsjahren beeindruckend. Er betrug 1932 rund 1,0 Mio. Stück, 1933: 1,6 Mio., 1934: 2,5 Mio.,



Fahrräder in Cottbus, am 8. April 1934.

Abbildung: „Radmarkt“ 1934

kehrsmittel, falls vorhanden, kosteten Fahrgeld. Geld war jedoch vor allem in der Depression ab 1929 und in den Jahren danach knapp – also stiegen viele aufs Fahrrad um. /4/

Zum Vergleich: Mitte der 30er Jahre besaß nur jeder 70. Deutsche ein Auto /5/, annähernd jeder 4. Einwohner im Reich aber fuhr Rad. /6/ Insbesondere in vielen Ballungsräumen vervielfachte sich der Fahrradverkehr von Beginn bis Mitte der 30er Jahre, so beispielsweise in Frankfurt am Main: Nach Verkehrszählungen verachtete sich dort die Zahl der Radfahrer von 1930 bis 1936. /7/

1935: 2,8 Mio. und 1936 immerhin noch 2,5 Mio. /8/ Nach späteren Schätzungen des Radmarktes gab es um 1939 weltweit etwa 61 Mio. Radfahrer, unter denen das Deutsche Reich mit nahezu 20 Mio. weit aus an der Spitze lag, gefolgt von England mit etwa 10 Mio. und Frankreich mit ungefähr 8 Mio. Radfahrern. /9/

Vierjahrespläne 1933-1936 und 1937-1941

„Gebt mir vier Jahre Zeit“ – schon zum Zeitpunkt der Machtergreifung 1933 war dies eine politische Kernlosung Adolf Hitlers. /10/ Er konkretisierte seine Vorstel-

lungen 1936 in einer geheimen Denkschrift. Zwei seiner zentralen Forderungen lauteten 1. „Die deutsche Armee muss in vier Jahren einsatzfähig sein.“, 2. „Die deutsche Wirtschaft muss in vier Jahren kriegsfähig sein.“

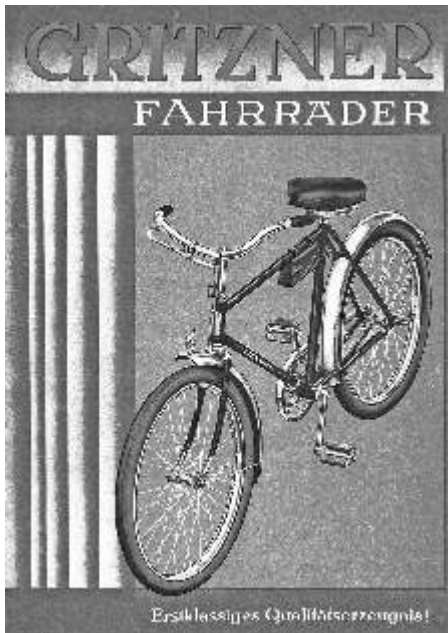
Ziel war die umgehende Ausrichtung der deutschen Wirtschaft auf eine beschleunigte Rüstung. Um Hitlers Vorgaben zu erreichen, wurde im April/Mai 1936 unter Leitung von Hermann Göring eine bürokratische Institution im Rang einer Obersten Reichsbehörde geschaffen. Diese „Vierjahresplanbehörde“ fasste zentral die Lenkungsbehörden zusammen, denen die Kontingentierung der wirtschaftlichen Engpass-Faktoren (Rohstoffe, Devisen, Arbeitskräfte) nach staatlichen Prioritäten sowie die Kontrolle der Lohn- und Preispolitik oblagen.

Die Vorgaben des Vierjahresplanes betrafen auch die Fahrradwirtschaft. Zuständig für den Erlass der Vorgaben für den Fahrradbau und die Erstausrüstung von Fahrrädern waren die Überwachungsstellen für Kautschuk und für unedle Metalle. In der Anordnung Nr. 1 der Überwachungsstelle für Kautschuk /11/ wurde bereits mit Wirkung vom 1. Juni 1934 die Herstellung von Fahrraddecken in einheitlich schwarzer Gummierung vorgeschrieben. Die Herstellung von Decken in anderen Farben sowie die Herstellung transparenter Reifen wurde dagegen untersagt. Schläuche waren von nun an einheitlich grau anzufertigen.

Verchromung sei „wider die Absichten des Führers“, polemisierte der Radmarkt am 24. Oktober 1936 und stimmte die Fahrradwirtschaft auf den zweiten Vierjahresplan (bis April 1941) ein: „Wir statuten unsere Fahrräder wie die Pfingstochsen aus, vernickeln und verchromen, was sich nur vernickeln und verchromen läßt, als ob wir nur aus dem Vollen zu schöpfen brauchten, verchromte Felgen, Schutzbleche, Rahmen, Lampen (...) weiter geht's nimmer! Das ist Sünde wider das Volksvermögen.“

Kurz darauf, am 26. Dezember 1936, veröffentlichte der Radmarkt die Anordnung Nr. 40 der Überwachungsstelle für unedle Metalle. Bei Straßenfahrzeugen aller Art wurde die Verwendung von Nickel, Chrom und Kobalt mit einer Übergangsfrist von drei Monaten verboten. Die galt für die Überzüge von:

- Schutzblechen und auch Schutzblechstreben,
- Gepäckhaltern,
- Luftpumpen- und Haltern,



Seit Juni 1934 nicht mehr erlaubt: Rote Reifen, wie hier in einem Gritznauer-Prospekt von 1933.

Abbildung: A. Dobuschinsky

- Gehäusen von Lampen und Rückstrahlern,
- Lampenhaltern,
- Rahmen und Rahmenmuffen,
- Gabelenden,
- Felgen,
- Kettenschützern,
- Sattelteilen mit Ausnahme von Sattelfedern,
- Fahrradglockenunterteilen,
- Fahrradschlössern mit Zubehör.

Aber auch den kriegswichtigen Kautschuk hatten die Überwachungsstellen im Visier. So ging es bald den breiten Vollballonreifen der Dimension 26 x 2,00 und den Wulstreifen an den Kragen. Grundlage für das Aus des Vollballon-Rades und des Wulstreifens war eine Verordnung der Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest, die im Radmarkt vom 30. Januar 1937 unter dem Titel „Wir helfen mit: Wulstreifen – Vierjahresplan – Drahtreifen“ veröffentlicht wurde. Lastenräder ausgenommen, waren mit einer sechsmonatigen Übergangsfrist ab 1. Januar 1937 grundsätzlich nur noch Halbballon-Drahtreifen der Dimension 26 x 1,75 und 28 x 1,75 für neue Fahrräder zulässig.

Ab 1937 waren also in Folge des Vierjahresplanes Verchromungen nur noch an den ohnehin blanken Teilen des Fahrrades wie Lenker, Bremse, Kettenblatt, Pedalarmen, Pedalteilen, Naben, Sattelstütze, Sattelfedern, Klingeloberseite und Gabelkopf erlaubt. Das Vollballonrad, eine bedeutende deutsche Innovation, wurde zum Halbballon-Rad geschrumpft.

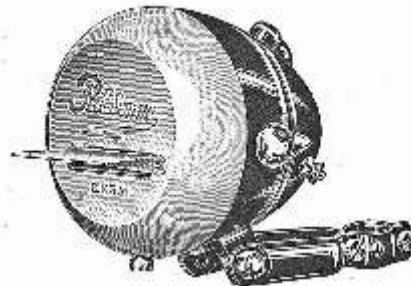
Das Tourenrad am Vorabend des Krieges

Wie sah das typische deutsche Tourenrad der Vorkriegsjahre aus? Der Radmarkt beschrieb im Oktober 1940 die wesentlichen Details des deutschen Verkaufsklassikers: „Das meistverkaufte Fahrrad wird in Deutschland in folgender Ausstattung geliefert:

- Rahmen: schwarz emailliert mit Linien abgesetzt, Rahmenhöhe 55 cm oder 51 cm.
- Tretlager: Glockenlager mit aufgeschraubtem Kettenrad, Teilung 1/2 x 1/8 Zoll.
- Lenker: neudeutsche Form mit Vorderradbremse auf Gummi.
- Sattel: Elastic-Sattel mit Ledertuch- oder Lederdecke.
- Laufräder: Drahtreifenfelgen 28 x 1,75 mit (Halb-, Anmerkung des Autors) Ballonbereifung, Freilaufnabe, 2 mm Speichen.

Radsonne Nr. 581

Die neue patentantlich geschützte
Verdunklungskappe
bei allen Radfahrern besonders beliebt!



VORZÜGE:

Bequeme Montage . Einwandfreie Verdunklung . Genügende Beleuchtung des Fahrweges . Blendung vermieden!

Zu jedem Radsonne-Scheinwerfer
paßt und gehört die neue
Abblendkappe



Verdunklungskappe
(Hinterleuchte)

Radsonne-Anzeige im „Radmarkt“ 1940.



Ab März 1937 untersagt: Verchromung von Fahrrädern wie diese Diamant-Modelle.

Abbildung: A. Dobuschinsky

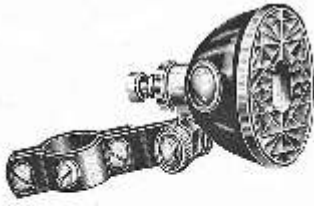
- Schutzbleche: 60 oder 65 cm breit.
- Pedale: Tolo-Tretstrahler-Pedale
- Zubehör: elektrische Dynamobeleuchtung mit Rücklicht, Rohrgepäckträger mit Feder, schlauchlose Rahmenluftpumpe
- Alle blanken Teile verchromt und hochglanzpoliert. /12/

Dieses Rad beherrschte den Markt. Neben der Standardausführung wurde von jugendlichen Fahrern das sportliche Fahrrad in farbiger Emaillierung, mit Keillager und Halbballon-Drahtreifen der Dimension 26 x 1,75 / 2,00 (für Felge 2,00, Anmerkung des Autors) nachgefragt. Die Verwendung von Felgenbremsen, Trommelbremsen, Dreigangschaltungen und ähnlichem Zubehör war hingegen eher wenig verbreitet. /13/

1939/40: Fahrradwirtschaft auf Friedensniveau

Nach Kriegsbeginn änderte sich der Lebensstandard der Zivilbevölkerung zunächst kaum. Auch der Ausstattungsstandard der für den zivilen Verbrauch produzierten Fahrräder blieb auf gewohntem Niveau. Das NS-Regime scheute sich, der Bevölkerung allzu große Opfer abzuverlangen und bemühte sich um Alltagsnormalität. Es galt, die Heimatfront nach Kriegsbeginn bei Laune zu halten. /14/

Lediglich im Bereich der Beleuchtungsanlagen gab es für Verbraucher und Hersteller bald neue Vorgaben. Am 8. Juli 1939 veröffentlichte der Radmarkt ohne



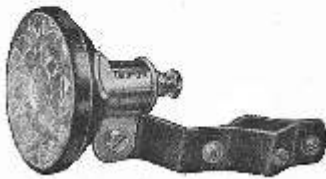
Das „Alfa“-Schlußlicht

Metallwerk Alfred Schwarz, A.-G., Eisenach. Das unter dem Namen „Alfa“ bekannte Leuchtgerät einer kleinen Firma wird infolge von den bisher beschriebenen Modellen ab, als der Kabelanschluß in die Innenseite des Gehäuses verlegt worden ist. Auch die Kontrollfenster befinden sich nicht seitlich am Gehäuse, sondern bereits auf dem Führungsring des Rücklichtglases. Die Anbringung des Kabels ist sehr einfach; die Verlegung ins Innere soll Schutz vor Witterungseinflüssen bieten. Die Befestigungsschelle ist statt am Gehäuse angebracht, um ein Verstellen zu verhindern. Auch dieses Modell hat das Prüfzeichen PTR erhalten.

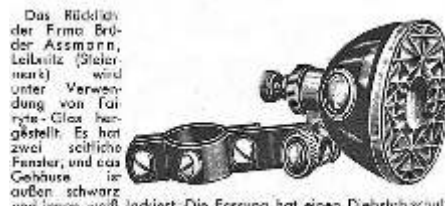


Das „Meissner“-Schlußlicht

Schmidt & Co., G. m. b. H., Berlin. Das neue DAIMON-Fahrrad Rücklicht Nr. 3325 erfüllt die Forderung nach Verbleibssicherheit, besonders weil es außer den Seitenröhrenlicht auch noch kleine Kontrollfenster besitzt. Die noch bei diesem Modell vorhandene Kombination des Rücklichtes mit dem Rückstrahler entspricht den Bestimmungen amtlicher Vorschriften und ist mit dem PTR-Prüfzeichen versehen. Die Befestigungsschelle ist verstellbar an dem Rücklicht angebracht.



Das „Daimon“-Schlußlicht



Das Rücklicht der Firma Brüder Asmann, Leitznitz (Steinmark) wird unter Verwendung von Farne-Glas hergestellt. Es hat zwei seitliche Fenster, und das Gehäuse ist außen schwarz und innen weiß lackiert. Die Fassung hat einen Diebstahlschutz und kann bei befestigten Rücklichtern herausgezogen werden. Die Befestigung am Rad erfolgt mittels einer 1,5 mm starken Schelle. Für je 100 Stück werden 9,5 kg Eisenschmelze gefordert.

Das mit der Prüf-Nr. PTR 20 versehene Rücklicht der Firma Busch & AG, Leipzig, Meinerz hagen (Weich) besitzt ebenfalls einen Diebstahlschutz, da der Glüh-lampenschirm im Rücklicht so befestigt ist, daß er ohne Werkzeug nicht herausgezogen werden kann.

Das Schlußlicht „Impax 50“ der Firma Süddeutsche Metallwerke, Wallar (Baden) hat folgende Merkmale:

1. Die Befestigung erfolgt durch eine einzige Schraube, die gleichzeitig Masseverbindung ist.
2. Die Massverbindung des Stromes geschieht dadurch zwangsläufig.
3. Die Seitenröhren des Rücklichtes sowie
4. die Funktionskontrolle des Rücklichtes wird durch ein durchdringendes Gehäuse einwandfrei gewähr-



Rote Schlusslichter wurden ab Oktober 1940 Pflicht. Der „Radmarkt“ stellte im August und September verschiedene Modelle vor.

Abbildung: „Radmarkt“ 1940

Ebenso wurden Petroleum-Rücklichter wie das Modell „Feuerhand“ für zulässig erklärt.

Nach Kriegsausbruch präsentierte sich die Fahrradwirtschaft weitgehend noch auf Friedensniveau. So gab es noch im Vorfeld des Frankreichfeldzuges erfolgreiche Messeveranstaltungen: „Rückkehr aus Wien“ titelte ein Messebericht

einen weiteren Kommentar und unter dem Titel „Das Fahrrad in der Verdunkelung“ die Verdunkelungspflicht von Fahrrädern durch Scheinwerferkappen – rund sieben Wochen vor Kriegsausbruch. In der Folge wurden zahlreiche Varianten von Verdunkelungskappen vorgestellt.

Ab dem 1. Oktober 1940 wurde das rote Schlusslicht Pflicht. In den Vormonaten August und September stellte der Radmarkt verschiedene Modelle vor und präzierte die Vorgaben des Reichsinnenministers: „Vorerst wird noch nicht zwingend ein elektrisches Schlußlicht verlangt (...) Dies ist für zahlreiche, vor allem auf dem Lande noch vorhandenen Fahrräder ohne Lichtmaschine von Bedeutung. (...) An allen neu in den Verkehr gelangenden Fahrrädern muß neben dem Schlußlicht auch noch der Pedalrückstrahler geführt werden.“ Wegen der kriegsbedingten schwierigen Versorgungslage durften auch Rücklichter ohne P.T.R.-Prüfzeichen verwendet werden.



Titel der „Radmarkt“-Exportausgabe von Ende 1939.

im Radmarkt vom 25. März 1940 über die erste technische Kriegsmesse in Wien, kurz nach der Leipziger Frühjahrsmesse. „Der Warenhunger der Ostmark macht sich vor allem im Fahrradgeschäft stark bemerkbar. Da viele der ausgestellten Modelle hinsichtlich Ihrer Farbgebung dem besonderen Geschmack der Ostmärker entgegenkamen, konnten die Aussteller sehr gut verkaufen.“ Elite Diamant präsentierte in Wien sein 1939 vorgestelltes Chrom-Molybdän-Rad, das nun lieferfähig war. Maico zeigte ein Fahrrad mit Viergang-Rappa-Getriebe. NSU stellte sein neues Leichtmetallfahrrad Modell 101 vor, dessen Gewicht mit 12 bis 13 kg angegeben wurde. Es war ausgestattet mit einem Aluminium-Lenker, Alu-Felgen und Alu-Schutzblechen sowie Doppelfelgenbremsen mit Kabelzug. Das Rad war mit Aluminiumpuder und Fliegeblau lackiert.

Von Kriegsbeginn bis 1941 erschienen in loser Folge auch weiterhin die gewohnten „Export-Ausgaben“ des Radmarktes. Diese boten exportorientierten deutschen Unternehmen ein Forum, um ihre Produktpalette vorzustellen. Die Exportausgaben waren in der Regel mehrsprachig gestaltet. Mit Beginn des Rußlandfeldzuges im Juni 1941 beendete der Radmarkt die Reihe der Sonderausgaben für ausländische Absatzgebiete.

Kurz nach dem Frankreichfeldzug im Juni 1940 erschien am 10. August eine Sonderausgabe des Radmarktes unter dem Titel „Fahrradwirtschaft im neuen Europa“. Im Geleitwort dazu hieß es: „Hart und fest ist der Marschschritt unserer Sol-



Werbung für NSU-Exportmodelle in der „Radmarkt“-Exportausgabe 1940.



FOTO: PH. BREBON (WELTBILD)



Hinweise auf veränderte Produktionsbedingungen und Engpässe in Fahrradwerbungen im Sommer 1940.

Abbildungen: „Radmarkt“ 1940

daten (...) Die errungenen Erfolge (...) im Kampf des deutschen Volkes (...) haben die Geschehnisse in ein Endstadium getrieben, das berechtigt, jetzt schon mit Sorgfalt an die Vorbereitung des friedensmäßigen Geschäftes heranzugehen.“ Das Sonderheft verbreitete nicht nur Friedensoptimismus, auch zahlreiche Hersteller des Zweiradfaches nutzten die Sonderausgabe, um ihr noch recht breites Angebotsspektrum vorzustellen. Die Fahrradwerke Bismarck A.G. Bergerhof-Radevormwald warben in der Sonderausgabe mit einer Produktpalette, die Tourenräder, Sport-Fahrräder, Zweigang-Getriebefahrräder „Berg wie Tal“, Truppenfahrräder und auch Auslandsmodelle umfasste.

Feierakt, der durch Rundfunk und durch die Deutsche Wochenschau auch für die übrige Mitwelt festgehalten wurde, übergab die Betriebsgemeinschaft Fichtel & Sachs am 19.10.1940 (...) dem SS-Standartenführer Brack die 50 millionste Nabe mit der Bitte, sie unserem allverehrten, geliebten Führer zu überreichen.“

Modellvielfalt noch 1941

Kurz vor dem Beginn des „Unternehmens Barbarossa“ präsentierte der Radmarkt am 1. März 1941 eine Vorschau auf

die Wiener Messe. Bekannte Hersteller zeigten dort ihre Top-Modelle, u.a.:

- Adler: „...stellen in Wien vor allem ihr Dreigang-Fahrrad heraus“
- NSU: „Modell 51 mit Doppel-Gestängebremse und verchromten Westwood-Felgen in der Export-Ausführung“
- Phänomen: „Phänomen-Schwingrad mit gefedertem Hinterrad“.

Am 27. September 1941, der Russlandfeldzug marschierte in den vierten

In der kurzen Phase nach dem schnellen Ende des Frankreichfeldzugs am 22. Juni 1940 und vor dem Überfall auf die Sowjetunion, genau ein Jahr später, feierte die Fachzeitschrift Radmarkt wiederholt in euphorischen Tönen den Aufbruch in eine neue Zeit. Ganz so, als wäre der Krieg mit dem Erfolg der „Blitzkriege“ praktisch schon gewonnen.

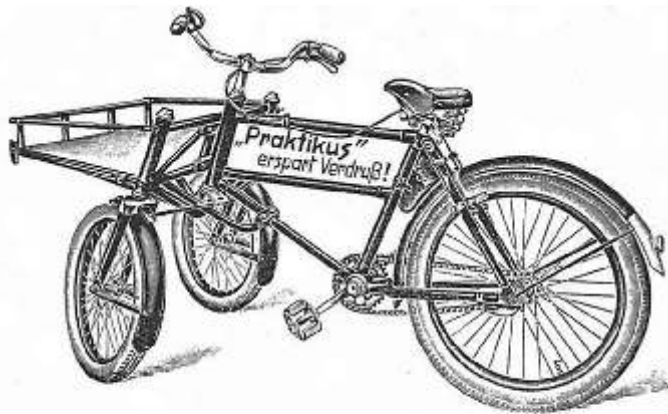
Eine Nabe für den Führer

Auch in Schweinfurt war die Stimmung zunächst bombig. Der Produzent Fichtel und Sachs feierte mit Beginn des zweiten Kriegsjahres, 1940, Jubiläum. Nicht ohne zeittypisches Brimborium, so der Radmarkt: „Festtag in der Stadt der Kugellager und Torpedo-Naben. Die 50 millionste Torpedo-Nabe als Geschenk an den Führer: In einem bedeutsamen



Auch noch auf der Wiener Messe 1941 präsentiert: Das Phänomen-Schwingrad aus Zittau.

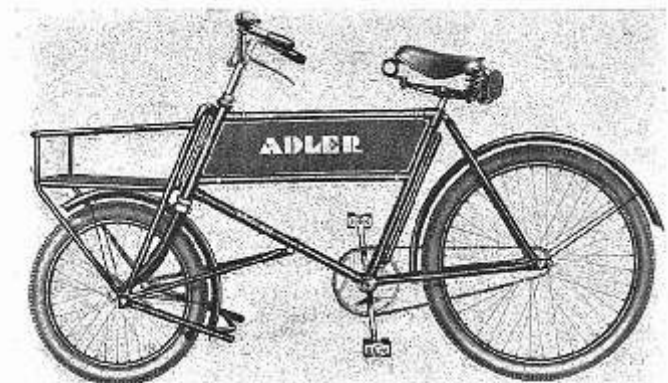
Abbildung: „Radmarkt“, Herbst 1941



„Praktikus“ Der Transportkuli

Leichter Lauf, 2 Ztr. Tragkraft, nicht kippend. — Beste Referenzen

Praktikus-Vertrieb Franz Grüner, Leipzig C1
Windmühlenstraße 39, Ruf 21459



Tretlager ADLER-Radix-Getriebe, Kurbellänge 175 mm.
Kettenrad 39 Zähne, $\frac{5}{8} \times \frac{3}{16}$ “.
Übersetzung $39 \times 16 = 63,4$ “.
Lenker, Sattel und Tretstrahler extra stark.

Monat, erschien im Radmarkt eine illustrierte Modellübersicht über Transporträder: „Genau so, wie sich der Kraftwagenbesitzer seit der Stilllegung seines Wagens plötzlich des Fahrrades entsann, ist man auch bei dem Gütertransport wieder zum Transport-Fahrrad und zum Fahrrad-Anhänger zurückgekehrt (...) Deshalb sieht man sie heute wieder häufiger in den Straßen unserer Städte (...) Wir haben uns deshalb an die uns bekannten Hersteller von Transport-Fahrrädern und Fahrrad-Anhängern gewandt, um unseren Lesern einen Überblick über die Möglichkeiten dieser Transportart zu geben.“ Leichter gesagt als getan: „Viele haben abschreiben müssen; sei es, daß der Betriebsführer selbst das Reich mit der Waffe in der Hand verteidigt, sei es, daß sich seine Gefolgschaft aus gleichem Grunde so verringert hat, daß er derartige Aufträge (...) nicht übernehmen kann (...) Trotzdem muss man überrascht sein, welche Fülle verschiedener Bauarten auch heute noch hergestellt wird.“

Bis ca. Ende 1941 gab es in den Kriegsausgaben des Radmarktes Hinweise auf eine durchaus noch recht vielfältige Modellauswahl bei den deutschen Fahrradherstellern. Das änderte sich 1942.

1942: Das „Aus“ für die Reichsmesse

Die Modellübersicht über Transporträder aus dem September 1941 gehörte zu den letzten Beiträgen dieser Art im Radmarkt. Die Zeit der „Blitzkriege“ war vorbei. Nach dem Desaster des Vormarsches auf Moskau, der in den Schneewehen des Winters 1941/42 stecken blieb, wurde in der Ausgabe vom 21. Februar 1942 kurz und knapp verkündet: „Nach einer Verfügung des Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda vom 10.2.1942 fallen alle Messeveranstaltungen aus. Es findet also auch die für die Zeit vom 1. bis 5.3.1942 angesetzte Reichsmesse nicht statt.“ Mit der Reichsmesse war die Leipziger Frühjahrsmesse gemeint, ein traditionell wichtiger Termin der Zweiradindustrie.

NSU TRANSPORTRAD
DAS PRAKTISCHE BEFÖRDERUNGSMITTEL FÜR DEN GESCHÄFTSMANN

**TRAGFÄHIG
HANDLICH
FAHR SICHER**

Die gute Verlastung der Nutzlast auf dem Holzboden des Gepäckkorbs und die übersichtliche Kontrolle während der Fahrt machen das NSU-Transportrad zu einem beliebten Beförderungsmittel für jeden Beruf und Geschäftszweig.

NSU WERKE AKTIENGESellschaft NECKARSULM



Kundendienst
auch im Kriege!

Diamant

sticht zwei Liniertypen hart (kein Wechsel mit anderen Vorstellern)
Geplätteter über dem Vorvernetzt und Hiltelma.
Beide Räder besitzen die für „Diamant“ typischen guten Rahmen-
schichten und ihre Kurven die idealen Modelle für jeder Geschä-
ftsbetrieb: zuverlässig, zweckmäßige Auslastung und Unwankt
In Gebrauch ihre wahre wertvolle Vorzüge!



ELITE-DIAMANTWERKE AKTIENGESellschaft • SIEGMAR-SCHÜMAU

Mit zunehmender Kriegsdauer rückten Transporträder als Ersatz für den motorisierten Warentransport in den Fokus. Oben drei Anzeigen aus dem „Radmarkt“ von 1941 sowie eine Abbildung aus einem Sonderbeitrag über Transporträder (links).

Arbeitet, schafft Waffen!

Sparen und Malochen für die Rüstungsindustrie waren nun die Losungen der Zeit und auch der „Osterwünsche 1942“ im Radmarkt vom 4. April: „Unseren Auftrag hat der Führer in seiner Rede vom 30.1.1942 am besten charakterisiert (...): „Deutsche Volksgenossen zu Hause, arbeitet, schafft Waffen, schafft Muniti- on! Ihr spart dadurch zahlreichen Kameraden da vorn das Leben!“ Mit dieser Aufforderung fiel im Radmarkt und zeitgleich in der Fahrrad- und Kraftfahrzeug-Zeitschrift, FKZ, dem „offiziellen Organ der Pflicht- und Fachverbände des Fahrrad-Gross- und Einzelhandels“, der Startschuss für „das ehrliche deutsche Kriegsfahrrad“.

Das deutsche Kriegsfahrrad

Im Dezember 1941 hatte das Reich den USA den Krieg erklärt. Anfang April 1942, so die FKZ vom 18. April, wurde in

den USA der Bau von Fahrrädern kriegsbedingt eingestellt. In Deutschland dagegen wurden auch weiterhin Räder für den zivilen Bedarf hergestellt: „Aber Fahrräder, die bauen wir immer noch. Und sogar in einer Anzahl, die zwar nicht heranreicht an die außergewöhnlichen Herstellungsziffern der Jahre kurz vor Kriegsbeginn, wohl aber getrost in Vergleich gezogen werden kann mit dem Inlandabsatz in Fahrrädern in jenen Jahren vor der Machtübernahme des Nationalsozialismus. (...) Wir haben in diesen zweieinhalb Kriegsjahren Fahrräder gebaut in einer Qualität, die durchaus friedensmäßig war (...) höchstens (...), daß die Verchromung nicht mehr die alte Lebensdauer hatte (...), und daß die Naben schwarz waren (...), mit diesem Festhalten am Friedensstandard haben wir einen gewissen Luxus getrieben (...) damit musste der Weg langsam, aber sicher zum kriegsmäßig ausgerüsteten Fahrrad führen.“

Das Ende des friedensmäßig ausgestatteten Fahrrades bestimmte die zeitgleich im Radmarkt und in der FKZ vorgestellte Anordnung Nr. 1 des Kriegsbeauftragten der Wirtschaftsgruppen Fahrzeugindustrie und Eisen-, Stahl- und Blechwarenindustrie vom 17. März 1942. Wichtige Eckpunkte der Anordnung bestimmten den Wegfall von Zierlinien auf Rahmen und Gabeln, die Einfarbigkeit (schwarze Farbe, Tauchlackierung) der Räder in Verbindung mit dem Verbot von Strahlenköpfen und ähnlichen Verzierungen. Ferner durfte nur noch eine Firmenbezeichnung am Rad angebracht werden, Lenker und Sattelstützen durften nicht mehr galvanisiert werden, stattdessen war ein Lacküberzug als Schutz vor Korrosion erlaubt.

Absatz 5 der Verordnung bestimmte, dass „Gabelkopf-Attrappen bzw. Verkleidungen sowie Laternenhalter an der Lenkstange und Randfeststeller“ nicht mehr eingebaut wurden, und die letzten beiden Absätze verfügten, dass Kurbeltrieb und Kettenrad nur noch „insoweit verputzt werden, als es zur Funktion bzw. zur Beseitigung vorstehenden Grates notwendig ist.“ Gegen Korrosion sollte bestenfalls eine Mattglanzverzinkung schützen, geschraubte Kettenräder waren durch gepresste zu ersetzen.

Aber damit nicht genug: „Auch Teile und Zubehör nur noch schwarz“ so ein Beitrag in der Fachzeitschrift FKZ vom 13. Juni 1942. Vorgestellt wurde darin die Anordnung Nr. 2 des Beauftragten für Kriegsaufgaben bei den Wirtschaftsgruppen Fahrzeugindustrie und Eisen-, Stahl- und Blechwarenindustrie über die ver-

einfachte Ausführung von Fahrrädern und Motorfahrrädern sowie von Fahrrad- und Motorfahrradteilen vom 26. Mai 1942, die auch für Exporträder gültig war.

Die Verordnung bestimmte den Fortfall aller Zierlinien auch auf Felgen und Schutzblechen, sowie die nur noch einfarbig-schwarze Lackierung von Schutzblechen, Felgen, Gepäckträgern, Ketten-schützern, Lampen usw. Teile, die notwendigerweise blank sind, wie Schrauben, Muttern, Konen und Steuerschalen durften nur noch mit Mattglanzverzinkung überzogen werden. Der Fahrradlenker durfte nur noch mit einem Lacküberzug gegen Korrosion geschützt werden. Exporträder, zuvor oft an Blankteilen und Felgen verchromt, waren von den Einschränkungen besonders betroffen.

Ab 1943: Das genormte Einheitsrad

Eine Anordnung des Reichswirtschaftsministeriums vom 31. März 1942 bestimmte die verbindliche Einführung von Normen für Fahrräder zum 1. April 1943. Sie umfasste insgesamt 180 Vorgaben, die sich auf Maße, Passungen, Werkstoffe, Maschinenteile usw. erstreckten. Die Ankündigung des genormten Einheitsrades für das Kriegsjahr 1943 erfolgte in den Ausgaben der Fachzeitschrift FKZ vom 18. April und 2. Mai 1942. Genormt wurden unter anderem Sättel, Schutzbleche, Glocke, Luftpumpe, Schraubenzieher, Ölkännchen, Tretlagerabmessungen und vieles mehr. Die Normierung sollte auch für die Nachkriegszeit gelten. „Trotz der Normung bleiben Formgebung und Ausstattung der Fahrräder dem Hersteller überlassen. Damit verbleibt – für Friedenszeiten – der bisherige Spielraum für zahlreiche Modelle, die jedem Geschmack und allen Ansprüchen genügen“, beruhigte die FKZ die Fahrradhersteller. Überflüssiges aber hatte keinen Platz mehr am Deutschen Einheitsfahrrad: „...wie auch der mit der Normung verschwindende Laternenhalter (...) heute vollkommen überflüssig erscheint, dennoch aber mit jedem Fahrrad mitgeliefert wurde. Um bei der Montage der ersten Lampe herausmontiert (wenn nicht einfach abgesägt) zu werden.“

Fahrradvisionen im totalen Krieg

Nach der Vorstellung des genormten Kriegsfahrrades, im Frühjahr 1942, wurde die Berichterstattung über die deutsche zivile Fahrradproduktion sehr dünn. Sehr dünn wurden auch die Radmarkt-Hefte: Sie hatten nur noch einen Umfang von 20 Seiten. An der Wolga drehte sich zum Jah-

resende 1942 das Kriegsglück, ab Januar 1943 ging es an allen Frontabschnitten im Osten rückwärts. Joseph Göbbels beantwortete die zunehmende Kriegsmüdigkeit in Deutschland Februar 1943 im Berliner Sportpalast mit einer Frage: „Wollt Ihr den totalen Krieg?“.

Mit der Ausgabe vom 20. März 1943 erreichte der totale Krieg auch den Radmarkt: „An unsere Leser: Der totale Krieg forderte auch von den deutschen Zeit-schriften die höchste Konzentration, um Arbeitskräfte (...) freizumachen und Material zu sparen. Im Zuge dieser kriegsbedingten Maßnahmen ist auch angeordnet worden, daß unsere Zeitschrift (...) nur noch monatlich einmal erscheint“. Berichtet wurde ab 1943 über Reparaturkniffe, Materialsparen wurde propagiert, der Kleinanzeigenteil boomte: „Wer tauscht 1 Decke 26 x 2 Transport Wulst gegen 26 x 2,00 oder 26 x 2,25 Draht?“

Über Neuerscheinungen gab es 1943 nichts mehr zu berichten, stattdessen gab es Friedensvisionen für die Zeit nach dem „Endsieg“. Am 15. Mai bot der Radmarkt einer „namhaften deutschen Fahrradfabrik“ hierfür ein Forum: „Die Darlegungen geben einen wirklich interessanten Rückblick und Ausblick auf die Fahrrad-erzeugung, sind aber nicht auf die Gegenwart anwendbar, die ja auch die Fahrrad-erzeugung den selbstverständlichen Forderungen eines totalen Krieges anpassen muß“. Bei der namentlich in dem Beitrag nicht genannten „namhaften deutschen Fahrradfabrik“ konnte es sich nur um Diamant handeln. Man blickte stolz zurück: „Wir haben in den Jahren 1925 bis 1927 (...) Patente auf die Verwendung von Leichtmetall angemeldet (...) und waren die erste Fabrik, die Serien von mehreren tausend Stück in Sporträdern auflegte, deren Rahmen aus Leichtmetall gefertigt war.“ /15/ Die Zukunft sah Diamant in Chrom-Molybdän-Rohren. „Daß sie nach dem Kriege von den deutschen Werken preiswert geliefert werden, davon sind wir überzeugt. Und dann werden sie die deutschen Fahrradfabriken mit Freude verwenden.“

Die Fachzeitschrift FKZ reagierte im Juni 1943 mit dem Beitrag „Fahrradtypen die wir uns wünschen“, u.a.:

„Das einfache Gebrauchsrad“, etwa dem jetzigen Einheitsrade entsprechend, ohne Linien, schwarz emailliert, Glockenlager, Klotzpedale.

„Das Tourenrad“, Lenker mit Zelluloidüberzug, mit Zwei- oder Dreiganggetriebe, Federung des Vorderrades,

Drahtreifen 28 x 1,75 auf Leichtmetallfelgen, 3-Watt-Lichtanlage.

„Das Spazierrad“, leicht, elegant, bunt emailliert, verchromt an Blankteilen, Rahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohr mit ausgeklinkten Muffen, leichter Rohrgepäckträger mit Federklappe in der Farbe des Rades emailliert, Drahtreifen 26 x 1,72 / 2,00. Radiax-Tretlager mit Dreiarmkurbeln, Superelasticsattel, Lichtanlage mit unsichtbar verlegten Kabeln.

„Das Rennrad“, leichter Rahmen aus profilierten Rohren, Ausfallenden, bunt mit Strahlenkopf, Holz- oder Leichtmetallfelgen, schmales BSA-Tretlager, Anbauteile aus Leichtmetall, Kettenschaltwerk, langer Rennsattel.

Vom Friedens- zum Kriegsgeschäft: Fahrradbezug für zivile Verbraucher

Anfangs begannen die Bezugseinschränkungen für den zivilen Verbraucher recht harmlos. Wenige Wochen nach Kriegsausbruch – der Blitzkrieg gegen Polen war nach nur 37 Tagen beendet – stellte der Radmarkt in seinen Ausgaben vom 30. September und 21. Oktober 1939 die Anordnung Nr. 51 der Reichsstelle für Kautschuk und Asbest vor: Neue bereifte Fahrräder, die sich bis zum 12. September 1939 im Lager eines anerkannten Händlers befanden, durften ohne Bezugsschein weiter verkauft werden. Neue, bereifte Fahrräder, die ab dem 12. September geliefert wurden, durften jedoch nur noch dann mit Gummibereifung verkauft werden, wenn der Kunde Bezugsscheine für die Bereifung vorlegen konnte.

Kurz darauf beruhigte der Radmarkt /16/ verunsicherte Händler, kündigte aber auch erste Einschränkungen an: „Die Umstellung des Fahrradfaches von der Friedenswirtschaft auf die Kriegswirtschaft ist relativ schnell durchgeführt worden (...) Nach eingehenden Verhandlungen der Fahrradindustrie mit dem Reichswirtschaftsministerium und anderen Behörden ist für das Jahr 1940 eine erhebliche Produktionsziffer von Fahrrädern sichergestellt worden (...) Es musste eine Anzahl kleinerer Fahrradfabriken, die sich auf Kriegslieferungen umstellen, von der Produktion ausgeschlossen werden, da die grossen leistungsfähigen Markenradfabriken über ganz andere Produktionsmöglichkeiten verfügen. Die Fahrradfabriken liefern die Fahrräder (...) allerdings nicht in der Vielzahl von Modellen wie bislang.“

Heute lässt sich nur an Hand von zeitgenössischen Prospekten feststellen, wel-

che Produktionsbeeinträchtigungen bei einzelnen Fahrradherstellern konkret vorlagen. Die Firma „Premier Works“ aus Eger im Sudetengau brachte 1940 einen illustrierten Fahrradprospekt heraus – eine Neuauflage des Prospektes der Vorsaison. Infolge der „heutigen außergewöhnlichen Situation“ wurden einige 1939er Modelle für 1940 gestrichen. So war das Modell Premier D 500 Superlight mit einem Gewicht von 7,8 kg, abgebildet auf der Titelseite, nicht mehr lieferbar.



Bereifte Neuräder wie die von Meister waren ab September 1939 nur noch auf Bezugsschein erhältlich. Sammlung Christoph Guder

Die Bezugsscheinpflcht für Fahrräder war neben den genannten Einschränkungen des Reifenbezugs zu Kriegsbeginn für Hersteller und Verbraucher noch wenig transparent. Daher fuhr man in der Redaktion des Radmarkt's im Herbst 1939 auf Sicht: „Aus allen Teilen des Reiches gehen uns (...) zahlreiche Anfragen zu, die sich mit vordringlichen Fragen der Kriegswirtschaft beschäftigen (...) es bestehen noch verschiedene Unklarheiten, über deren Abstellung noch Verhandlungen stattfinden. Daher: Abwarten und Ruhe bewahren!“

Erst am 3. Februar 1940 gab es klare Vorgaben für Händler und Fabrikanten durch die Veröffentlichung einer „ergänzenden Bezugsscheinregelung für Fahrrad-, Motorfahrrad- und Fahrradanhängerreifen“ im Radmarkt.

Neue Räder zunächst bezugsscheinfrei

In den ersten Kriegsmonaten bestand keine klare Regelung der Bezugsscheinpflcht für neue Fahrräder, lediglich die

Bereifung neuer Räder war bezugsscheinpflchtig. Nun wurde von der Reichsstelle für Kautschuk und Asbest mitgeteilt, dass neue bereifte Fahrräder, Motorfahrräder und Fahrradanhänger bezugsscheinfrei seien. Die Bereifung an neu ausgelieferten Rädern war somit nun ebenfalls bezugsscheinfrei.

Verbindlich wurde von der Reichsstelle aber die Bezugsscheinpflcht von Fahrradreifen zu Ersatzzwecken festgestellt. Ersatz gab es nur bei lebensnotwendigem, dringenden Bedarf, wenn ein Fahrrad berufs- und wirtschaftswichtig war. Dazu zählte die Nutzung

- für Geschäftsfahrten aller Art,
- für die Krankenpflege,
- zur Erreichung der Arbeitsstätte,
- für den Schulbesuch,
- für Hausfrauen und kinderreiche Familien, die ein Fahrrad zum Erholen unbedingt benötigten (pro Familie nur ein Fahrrad),
- für Fälle, in denen ein sonstiges Verkehrsmittel nicht zur Verfügung stand.

Bei der Vorstellung der ergänzenden Bezugsscheinregelung wurde betont, dass neue bereifte Fahrräder während der Dauer des Krieges nur für den vordringlichen Bedarf zur Verfügung stünden. Dringend wurde im Radmarkt davor gewarnt, zugunsten kompletter Fahrräder Werbung zu betreiben, etwa in der Form „Fahrräder bezugsscheinfrei!“

Im Juni 1940, zu Beginn des Frankreichfeldzugs, mahnte der Radmarkt zur Sparsamkeit: „Die angespannte Lage auf dem Gebiet der Kautschukbewirtschaftung (...) erfordere es, dass aus der kontingentierte Zuteilung von Fahrradreifen zuerst der Bedarf der werktätigen Bevölkerung gedeckt werde. Der Bedarf der Schuljugend habe, soweit nicht Schulwege von 5 km und mehr in Frage kommen, gegenüber den arbeitenden Volksgenossen zurückzustehen. Die Schuljugend sollte deshalb Spazier- und Vergnügungsfahrten unterlassen.“

Ende des freien Fahrrad-Bezugs

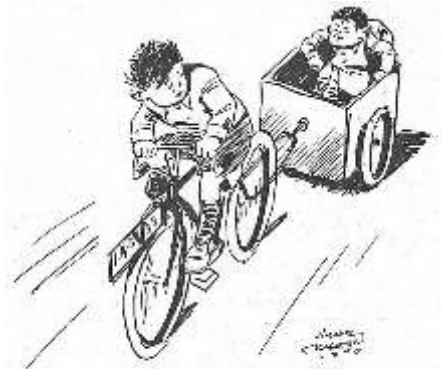
Unmittelbar nach Beendigung des Frankreichfeldzugs erfolgte das Ende des freien Bezugs von Fahrrädern durch die neuen „Lieferungs- und Absatzregelungen für Fahrradreifen ab dem 1.7.1940“, erlassen von der Reichsstelle für Kautschuk und Asbest und veröffentlicht in Radmarkt Nr. 2562 vom 29. Juni.

Neu eingeführt wurde die Bezugsscheinpflcht für die Erstbereifung an

neuen Fahrrädern. Gegen Vorlage eines solchen Bezugsscheines konnte der Händler dem Verbraucher entweder eine neue Bereifung (2 Schläuche, 2 Decken) für ein vorhandenes Fahrrad ausstellen oder ein bereiftes neues Fahrrad ausliefern. Das neu bereifte Fahrrad gegen Bezugsschein konnte dem Verbraucher entweder aus dem Bestand des Händlers – falls noch vorhanden – ausgehändigt werden. Verfügte der Händler selbst über keine neuen bereiften Fahrräder mehr, konnte er sich von seinem Grossisten gegen Aushändigung des Bezugsscheines für seinen Kunden ein neues bereiftes Fahrrad liefern lassen, vorausgesetzt, der Grossist verfügte noch über entsprechende Bestände an neuen bereiften Rädern.

Wollte nun der Händler – meist auf Kundenwunsch – ein neues Rad einer bestimmten Marke beziehen, musste er neben dem Reifenbezugsschein für die Erstbereifung zusätzlich noch einen sog. „Fahrradscheck“ bei der Fahrradfabrik einreichen. Der Fahrradscheck war vom Händler vorher beim Reichsinnungsverband des Mechanikerhandwerks in Berlin (RDM) zu beantragen. Das Verteilungssystem über Fahrradschecks sollte eine gerechte Verteilung von neuen Markenrädern über den Handel gewährleisten.

Fahrradschecks sollten vom Händler grundsätzlich nur beim Vertreter seiner bisherigen Bezugsfabrik eingereicht werden. Damit sollte die Pflege von bestehenden Geschäftsbeziehungen zwischen Händlern und Fabrikanten gefördert wer-



„Womit Xaver, als mit dem roten Winkel am Rad, war eine gründliche Idee!“
„Freilich, und an Deinen Schreibern kennst du, daß mir aus dem lebenswichtigen Material“ kamen.“



Zeichnung: Peter Jansen
„Wagte Max, jetzt so keine Autos mehr fahren und laßt die Radfahrer ausmachen, macht das Radfahren ja keinen Spaß mehr!“

1940, nachdem private KFZ zunehmend für militärische Zwecke beschlagnahmt wurden, nahm sich der „Radmarkt“ des Themas in Karikaturen aus der Radler-Perspektive an.

den. Die „Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie“ stellte einen Erzeugungsplan auf, demzufolge eine festgesetzte Anzahl von Fahrradfabriken monatlich ein bestimmtes Kontingent von Fahrrädern herstellen sollte. Diese Fahrräder waren grundsätzlich bereift zu liefern. Die Abgabe von unbereiften neuen Fahrrädern blieb dagegen zunächst bezugsscheinfrei.

Bezugsscheine für neue Bereifungen für Erstausrüstungen und Ersatzbereifungen wurden nur gegen den Nachweis ausgestellt, dass ein dringender, lebenswichtiger Bedarf (s.o.) bestand.

Sanktionierung von Vergehen

Der Verkauf von Fahrrädern ohne Bezugsschein wurde als „Verbrauchsre-

gelungsvergehen“ geahndet. Der Radmarkt warnte anhand eines Präzedenzfalls am 19. Juni 1941: „Der Angeklagte hat sich seit vielen Jahren mit der Fabrikation und Zusammenstellung von Fahrrädern befasst. Als er dann (...) infolge der durch den Krieg bedingten Umstellung seines Betriebes in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet, hat er (...) rund 110 Fahrräder mit Gummibereifung an drei Firmen (...) ohne Bezugsschein verkauft, obwohl er genau wußte, daß er damit gegen die kriegswirtschaftlichen Bestimmungen verstieß (...)“ Das Urteil lautete auf ein Jahr Gefängnis.“

Zu viele Fahrradschecks

Von „500 Anträgen täglich“ berichtete der Radmarkt am 4. Oktober 1941 und warf einen Blick hinter die Kulissen der Fahrradscheckabteilung beim Reichsinnungsverband des Mechanikerhandwerks (RDM). Am Produktionsplan für Fahrräder entsprechend dem Kriegserzeugungsplan waren nach diesem Bericht 46 Fahrradfabriken beteiligt. Pro Quartal wurden durchschnittlich ca. 50.000 Fahrradschecks ausgestellt.

Die Regelung der Fahrradzuteilung war sehr bürokratisch, eröffnete dem Kunden aber eine realistische Chance, das von ihm gewünschte Fabrikat zu beziehen. Nach Erlass der o.g. Bezugsregelungen häuften sich jedoch Ende 1941, Anfang 1942 Berichte im Radmarkt /17/, dass es zwischenzeitlich Rückstände bei der Belieferung von neuen bereiften Fahrrädern gegen Fahrradschecks gab. Bis weit in das Jahr 1941 wurde, wie diese Berichte zeigen, die Bezugsscheinregelung für Fahrräder großzügig und etwas lax gehandhabt. Es gab offensichtlich eine nicht unerhebliche geduldete Produktion von unbereiften neuen Fahrrädern, deren Auslieferung an den Verbraucher nicht



Fahrradbezugsschein in einer „Radmarkt“-Abbildung von 1941.

der Vorlagepflicht von „Bereifungs-Erstausrüstungsscheinen“ unterlag.

Durch den Handel mit frei verkäuflichen unbereiften Neu-Rädern standen zu wenige Exemplare für die ausgestellten Fahrradschecks zum Bezug neuer bereifter Räder zur Verfügung. Und es gab eine Tendenz des RDM, zu viele Fahrradschecks auszustellen. Grund für diese Schwemme an Fahrradchecks war, dass die örtlichen Wirtschaftsämter mehr Erstausrüstungs-

Nach mehreren vorangegangenen Feinjustierungen des Fahrradbezugs für den zivilen Verbrauch brachte diese Neuregelung einschneidende Veränderungen für Händler und Verbraucher.

Neue Fahrräder mussten nun vom nächstgelegenen Auslieferungslager bezogen werden. Am 16. September 1942 erfolgte vom Reichswirtschaftsministerium eine „Anordnung zur Einsparung von Transportleistungen bei Maßnahmen des Warenverkehrs“. Sie forderte, dass „alle

Kein Markenwahlrecht mehr

Das Markenwahlrecht wurde gestrichen: „Grundsatz (...) ist, daß der Händler irgendein Recht, eine bestimmte Marke seiner Wahl kaufen zu können, nicht mehr hat. Hat der Einzelhändler dieses Recht nicht mehr, um so weniger hat es selbstverständlich der Verbraucher. Im Übrigen: wir haben nur noch schwarze Räder, deren Ausstattung einheitlich bis zum äußersten vereinfacht worden ist – dieser Umstand ist bestens geeignet, den Verbraucher gar nicht erst lange auf ausgefallene Markenwünsche zu bringen.“ /19/

Die Einführung des „deutschen Kriegsfahrads“ und die Abschaffung des Wahlrechts des Kunden für eine bestimmte Fahrradmarke gingen Hand in Hand. Auch der bisher freie Verkauf von unbereiften neuen Rädern war nach Erlass der Richtlinien F2 nur noch gegen Vorlage eines Bezugscheines zulässig. Der Bezugschein für ein neues unbereiftes Rad war nun zu stempeln mit dem Vermerk „unbereift“. Der mutmaßlich rege Handel von bezugsfreien unbereiften neuen Rädern war gestoppt.

Die Reichsstelle für technische Erzeugnisse wies für jedes Quartal jeder Herstellerfirma für die im Kriegserzeugungsplan festgelegte Produktion Verkaufsgebiete zu. Sie setzte fest, welche Anzahl von Fahrrädern in die einzelnen Verkaufsgebiete zu liefern waren. In der Anlage zu den Richtlinien für Fahrräder F2 der Reichsstelle für technische Erzeugnisse wurde in der FKZ vom 26. September die offizielle Liste der Auslieferungslager veröffentlicht.

Bombenscheine für Lübeck

Neben dem regulären Bezugssystem für Fahrräder gab es – zumindest im Jahr 1942 – die so genannten „Bombenscheine“. Der Radmarkt berichtete im Juni 1942 aus Lübeck: „In der Sonntagnacht zum 30.03.1942 wurde (...) Lübeck von britischen Fliegern mit Spreng- und Brandbomben angegriffen (...) Die Schuttmassen auf den Straßen machten die Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs (...) unmöglich und auch der Omnibusverkehr konnte nur nach und nach wieder eingesetzt werden. In dieser Lage hat sich das Fahrrad (...) als ein außerordentlich nützlicher Helfer erwiesen. Es musste sich (...) erschwerend für die Versorgung des Einzelhandels auswirken, daß die beiden Lübecker Fahrrad- und Fahrradteilgroßhandlungen durch den Bombenangriff buchstäblich dem Erdboden gleichgemacht waren.

Anlage zu den Richtlinien für Fahrräder F2
der Reichsstelle für technische Erzeugnisse

Hinf. gemäß der Bestimmungen unter III der Richtlinien für Fahrräder F2 zur Anordnung Nr. 11 werden hiermit für die im folgenden aufgeführten Verkaufsgebiete die Lager festgelegt:

Verkaufsgebiet	Verkaufsstelle (nach der Reichsstelle für technische Erzeugnisse)	Auslieferungslager	Verkaufsgebiet	Verkaufsstelle (nach der Reichsstelle für technische Erzeugnisse)	Auslieferungslager
I. Schlesien	Zachert, H. G., Königsberg (H.)		VII. Berlin	Berlin, H. G., Berlin (H.)	
II. Ostpreußen	Wismar, H. G., Königsberg (H.)		VIII. Ostpreußen	Berlin, H. G., Berlin (H.)	
III. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		IX. Ostpreußen	Berlin, H. G., Berlin (H.)	
IV. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		X. Ostpreußen	Berlin, H. G., Berlin (H.)	
V. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		XI. Ostpreußen	Berlin, H. G., Berlin (H.)	
VI. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		XII. Ostpreußen	Berlin, H. G., Berlin (H.)	

FKZ HEFT 19/1942

Verkaufsgebiet	Verkaufsstelle (nach der Reichsstelle für technische Erzeugnisse)	Auslieferungslager	Verkaufsgebiet	Verkaufsstelle (nach der Reichsstelle für technische Erzeugnisse)	Auslieferungslager
XIV. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		XXIII. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)	
XV. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		XXIV. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)	
XVI. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		XXV. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)	
XVII. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		XXVI. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)	
XVIII. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		XXVII. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)	
XIX. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		XXVIII. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)	
XX. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		XXIX. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)	
XXI. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)		XXX. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)	
XXII. Ostpreußen	1. Berlin, H. G., Königsberg (H.)				

Berlin, den 23. September 1942.
Der Techn. Reichsamt für techn. Erzeugnisse.
Gerdhard Hoff

Ab September 1942 wurde jedem Fahrradproduzenten neben der festgelegten Produktion auch ein festes Verkaufsgebiet zugewiesen. Oben die in der „Fahrrad- und Kraftfahrzeug-Zeitschrift“, FKZ, vom 26.9.1942 veröffentlichte Liste der Auslieferungslager.

scheine für den zivilen Verbraucher ausgeben, als in den Kontingenten des Reichserzeugungsplans für neue bereifte Fahrräder vorgesehen war. Dem bis ca. Ende 1941 offensichtlich tolerierten grauen Markt mit neuen unbereiften Fahrrädern wurde dann ein Ende gesetzt durch eine Neuregelung des Fahrradscheckverfahrens.

Räder müssen rollen für den Sieg

Die Einsparung von Transportleistungen der Reichsbahn war das Ziel der Richtlinien F2 vom 23. September 1942 zur Anordnung Nr. 11 der Reichsstelle für technische Erzeugnisse über die Verbrauchsregelung für Fahrräder und Motorfahrräder vom 2. Oktober 1941.

mit der Lenkung von Erzeugung und Absatz im Bereich der gewerblichen Wirtschaft beauftragten Stellen verpflichtet sind, auf die Einsparung von Transportleistungen besonders Bedacht zu nehmen.“ Die Richtlinien F2 sind Auswirkung dieser Anordnung: „Es ist (...) im vierten Kriegsjahr nicht mehr zu verantworten, daß wohlverpackte Fahrräder in großer Zahl die Eisenbahn auf weite Entfernungen belasten, weil den geschäftlichen Beziehungen, die der Händler A zur Fahrradfabrik B schon seit Friedenszeiten gepflogen hat, Rechnung getragen wird. Räder müssen Rollen für den Sieg – auf die Beziehungen zwischen Händler und Fabrik kann im vierten Kriegsjahr leider keine Rücksicht mehr genommen werden.“ /18/

(...) Das Lübecker Wirtschaftsamt setzte sich (...) sofort telefonisch mit den Berliner Reichsstellen in Verbindung, und tatsächlich gelang es, daß schon in aller kürzester Frist (...) 3.000 Räder (...) nach Lübeck geliefert werden konnten. Sehr schnell folgten auch je 3.000 komplette Lichtanlagen und Pumpen, gewiß eine erstaunliche Leistung, wenn man bedenkt, wie rar gerade diese beiden Artikel in unserer Branche geworden sind (...) Die Abgabe an die Radfahrer erfolgte gegen sogenannte „Bombenscheine“, die vom Wirtschaftsamt sofort in reichlicher Weise abgegeben wurden.“

Der Unterschied zwischen einem normalen Bezugschein und einem Bombenschein bestand darin, dass für die Bombenscheine an den Händler bzw. Grossisten keine Fahrräder nachgeliefert wurden, weil diese ja bereits im Vorgriff angeliefert waren und nun kurzfristig abrufbereit für die betroffene Bevölkerung vorrätig waren. Ein weiterer Bericht über die Ausfertigung von Bombenscheinen findet sich in der Folge weder im Radmarkt noch in der KFZ. Höchstwahrscheinlich war die Ausgabe nach den ab 1943 immer häufiger werdenden Bombardierungen deutscher Großstädte nicht mehr realisierbar.

Räder aus Holland

In den „offiziellen Mitteilungen“ der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel, Fachabteilung Fahrräder in einer FKZ-Ausgabe vom 13. Juni 1942 wurde über die Lieferung und den Bezug von Holland-Fahrrädern berichtet, um noch nicht bediente Fahrradschecks einzulösen. Völlig im Dunkeln bleibt, wie diese Fahrräder in Holland requiriert wurden. Ob es sich um beschlagnahmte gebrauchte Räder der holländischen Bevölkerung handelt, wurde mit keinem Wort erörtert. Es hieß lediglich lapidar: „Die aus Holland kommenden Fahrräder können gegen die zugeteilten Fahrradbelieferungsscheine nur von den jeweils in den Scheinen eingedruckten Fahrradgroßhandlungen bezogen werden. Aus einer Reihe von Gründen konnten die in Holland in Auftrag gegebenen Räder wider Erwarten nicht kurzfristig beschafft werden. Sofern deshalb heute noch Fahrrad-einzelhändler auf die Lieferung solcher Räder durch (...) eine Großhandlung warten, müssen wir (...) um Geduld bitten, bis die Räder zur Verfügung stehen.“

Erfassung von Rädern aus Privatbesitz

In der Zeit des totalen Krieges und der zunehmenden Luftangriffe ab 1943

wurde die Versorgung der Bevölkerung mit Fahrrädern offenbar immer mehr zum Problem. Die Option, private Räder zu beschlagnahmen, wurde diskutiert, aber zumindest nach den vorliegenden Quellen bis Mitte 1943 nicht genutzt. Scharf umstritten war der rein private Gebrauch von Rädern. Zur Frage der Erfassung von Fahrrädern aus Privatbe-



Ein Lübecker Bombenschein, im „Radmarkt“ von 1942 abgedruckt.

sitz und zum Thema Erholungsfahrten berichtete der Radmarkt am 10. Juni 1943: „Das Reichswirtschaftsministerium hat (...) Erhebungen angestellt, daß es der Inanspruchnahme von Fahrrädern aus dem Privatbesitz im Augenblick nicht bedarf (...) Es ist auch die Frage erörtert worden, ob Fahrräder denn noch zu gelegentlichen Ausflugsfahrten benutzt werden dürften (...) Für Herumlungerer – wenn es sie noch geben sollte – ist das Fahrrad jetzt nicht mehr da (...) Die Benutzung von Fahrrädern durch Menschen, die sich dieses Recht nicht durch die Art ihrer Tätigkeit erworben haben, könnte man ruhig als Kriegsverbrechen bezeichnen. Den übrigen aber soll man, solange es irgend geht, die Erholungsfahrt auf dem Fahrrad ruhig gönnen.“

Räder aus Frankreich

Auch am Ende des fünften Kriegsjahres gab es laut einer erhaltenen Radmarkt-Ausgabe vom Mai 1944 noch Bezugsscheine für Fahrräder und Auslieferungslager, die den zivilen Bedarf der Bevölkerung an Fahrrädern decken sollten. Die Auslieferungslager wurden auch mit ausländischen Fabrikaten beliefert, die in der Regel aus Frankreich stammten. Die genaue Herkunft der Räder geht aus dem Beitrag nicht hervor, es wurden keine Angaben gemacht, ob es sich um fabrikneue oder beschlagnahmte gebrauchte Räder handelte. Die französischen Räder wurden als leicht gebaut und oft mit Aluminiumfelgen ausgestattet

beschrieben. Es war beabsichtigt, die französischen Räder den Auslieferungslagern in den Städten zukommen zu lassen und die massiven Räder deutscher Fabrikate den ländlichen Auslieferungslagern zuzuweisen.

Fazit

Die nationalsozialistische Kriegswirtschaft hatte bereits ab 1937 durch die Vorgaben des Vierjahresplanes Auswirkungen auf die Verchromung und Bereifung deutscher Fahrräder. Nach Kriegsausbruch konnte zunächst der Ausstattungsstandard gehalten werden. Ab 1942 gab es massive staatliche Einschränkungen zur Vereinfachung der Fahrradherstellung, mit dem Ziel, Arbeitsleistungen, Transportleistungen und Rohstoffe zu sparen. Mit der Einführung des „Deutschen Kriegsfahrrades“, ebenfalls im Jahre 1942, entfiel das Markenwahlrecht des Verbrauchers beim Bezug eines neuen Fahrrads. Dennoch wurden nachweislich bis zum Ende des fünften Kriegsjahres Fahrräder für den zivilen Verbrauch in Deutschland hergestellt.

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben

- /1/ Radmarkt und Reichsmechaniker ab Nr. 2211 von 1933; Auflage 1938: 14.500 Stück. Die letzte Ausgabe erschien am 23.9.1944.
- /2/ Zum Thema siehe auch Knochenschüttler Nr. 14 S. 3ff. „Fahrradfreundliche Nazizeit?“
- /3/ Radmarkt 2286, 1935
- /4/ Radmarkt 2414, 1937
- /5/ Radmarkt 2356, 1936
- /6/ Radmarkt 2414, 1937
- /7/ Radmarkt 2390, 1937
- /8/ „Das Fahrrad im Stadtverkehr“ in Radmarkt Nr. 2434 von 1938
- /9/ Radmarkt Nr. 2488 von 1939
- /10/ Alle Angaben zum Vierjahresplan sind den Internetseiten www.dhm.de und www.wikipedia.org/wiki/Vierjahresplan entnommen
- /11/ Radmarkt 2246, 1934
- /12/ Radmarkt Nr. 2578 vom 19.10.1940: „Der Fahrradhändler im Elsaß“
- /13/ ebenda
- /14/ „Alltagsleben im Krieg“, www.dhm.de, ein Projekt des Deutschen Historischen Museums
- /15/ Weitere Ausführungen hierzu: „Bis heute haben weder inländische noch ausländische Firmen in größerem Umfange, wie wir das seinerzeit getan haben, Räder auf den Markt gebracht, die sogar in ihrem wesentlichsten Teil, dem Rahmen, aus Leichtmetall hergestellt sind. Wir haben später die Fabrikation dieser Modelle aus Leichtmetall fallen gelassen, weil seinerzeit die Leichtmetallfabrikation noch nicht so weit gediehen war, daß ein serienmäßiger Bau von Leichtmetallfahrrädern zweckmäßig gewesen wäre und außerdem die Herstellungspreise für solche Räder noch unerschwinglich waren.“
- /16/ Radmarkt Nr. 2527 vom 28.10.1939
- /17/ Radmarkt Nr. 2630 vom 18.10.1941, Nr. 2632 vom 1.11.1941, Nr. 2641/42 vom 10.1.1942 und Nr. 2643/44 vom 24.1.1942
- /18/ FKZ Nr. 19 vom 26.9.1942
- /19/ ebenda

Auf braunen Rädern durchs „wilde Nordistan“ – 90 Arbeitsdiensträder im Dienste des Nationalsozialismus

Von Nils Hinrichsen, Bad Segeberg

Wem das im Norden von Hamburg gelegene Bad Segeberg bekannt ist, der weiß auch, dass am Fuße des städtischen Kalkberges Rothäute und Bleichgesichter alljährlich Kriegsbeile ausgraben und Friedenspfeifen rauchen. Denn nachdem die frühe DDR den Schriftsteller Karl May posthum in die ideologische Wüste geschickt hatte, republikflüchteten auch die Karl-May-Festspiele aus dem sächsischen Rathen von Ost nach West und feierten in Bad Segeberg ihre Wiederauferstehung. Nach nunmehr sechzig Spielzeiten sind der Kalkberg, die Freilichtbühne und die Karl-May-Festspiele in der Kurstadt längst zu einer Einheit verschmolzen. Kaum einem der jährlich 300.000 Festspielbesucher sind jedoch die Ursprünge des Freilichtstadions bekannt – kein Wunder, denn schon zu lange durchstreifen Rothäute das Kalkberg-Rund, das einst Braunhemden für ganz andere Zwecke erbauten. Die Anfänge finden sich in einer „Mikro-Geschichte“, in der sich NS-, Stadt- und Fahrradgeschichte kreuzen.

Früher als anderswo verzeichneten die Nationalsozialisten in Bad Segeberg einen rasanten Zulauf. /1/ Eine maßgebliche Rolle bei der Verbreitung des Nationalsozialismus in Segeberg spielte der 22-jährige Eberhard Jeran (NSDAP-Mitglied seit 1927), der sich schon in der berüchtigten SA-Subkultur Berlins her-

im Kreistag die führenden Positionen. Aufmärsche, Kundgebungen, Straßenumbenennungen und Gleichschaltungen waren die Folge, ebenso Bücherverbrennung, Verfolgung und KZ-Haft politischer Gegner und Boykottaktionen gegen Segeberger jüdische Geschäfte oder Anwälte.

Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda (RMVP) völlig eigenmächtig den Bau eines „Thingplatzes“ mit Platz für rund 20.000 „Volksgenossen“ im brach liegenden Segeberger Kalkbruch. /3/

Der „Thingplatz“ und die Stadt

Die Baukosten des riesigen Amphitheaters veranschlagte Jeran als gering, /4/ da er von Anfang an vorsah, den Nationalsozialistischen Arbeitsdienst (NSAD) für die umfangreichen Bauarbeiten einzusetzen. Ohne Anhörung der Gemeinderäte erklärte er daher die Bereitschaft der Stadt zur Übernahme sämtlicher Planungs- und Baukosten. /5/ Doch sehr bald wurde deutlich, welche Last Jeran der 5.000-Seelen-Gemeinde damit aufgebürdet hatte: Neben den unterschätzten Ge-



Eberhard Jeran, der Initiator des Segeberger „Thingplatzes“. Bundesarchiv Berlin



Vorbeimarsch der Arbeitsdienstmänner des Lagers Schafhaus.

Stadtarchiv Segeberg

vorgetan hatte, bevor er im März 1930 im Kreis Segeberg auftauchte. Als jugendlicher Saisonarbeiter verdingte Jeran sich hier auf landwirtschaftlichen Gütern und hetzte unter der Landbevölkerung nebenbei für den Nationalsozialismus. /2/

Nach der Ernennung Hitlers zum Reichskanzler übernahmen Nationalsozialisten auch im Segeberger Stadtrat und

Stets an vorderster Front dabei: der SA-Führer Jeran. Kein Wunder also, wenn der ehemalige Landwirtschaftshilfe Anfang 1933 zum Segeberger NS-Ortsgruppenleiter und im Juli 1933 zum kommissarischen Bürgermeister ernannt wurde. Im Höhenrausch seiner Karriere sah sich Jeran dann offenkundig veranlasst, „Grosses“ für Bad Segeberg zu leisten und beantragte im Februar 1934 beim

halten für Architekten, Ingenieure, Bauleitung und Facharbeiter, den Mitgliedsbeiträgen an die „Spielgemeinschaft Nordmark“ für nationale Festgestaltung“ und den beständig steigenden Fracht- und Materialkosten wurden auch Minimallohne, Versicherungsbeiträge, u. a. für die Arbeiter des NSAD, übersehen. Folglich wurden die vom beauftragten Regierungsbaumeister Fritz Schaller ursprün-



NSAD-Lager Schafhaus / Abteilung 9/73, Blick vom Turm: „Unser Festplatz Weihnachten 1934“

Stadtarchiv Segeberg

lich veranschlagten 20.000 RM Baukosten /6/ schon im August 1934 auf mehr als das Doppelte geschätzt. /7/

Im weiteren Verlauf stellten sich immer neue Schwierigkeiten ein. Insbesondere die Idee, den Thingplatz zur Kosteneinsparung ausschließlich durch den NSAD erstellen zu lassen, erwies sich als grandioser Irrtum, denn zu den regulären Aufwendungen gesellten sich immer weitere unerwartete Ausgaben.

Zur allgemeinen Überraschung wurde der Bau im März 1934 genehmigt. Doch bestand in Bad Segeberg kein Arbeitsdienstlager, und einen Lagerneubau scheuten die Stadtväter mit Blick auf die Kosten. So bot sich einzig nur die Heranziehung des 10 km entfernten NSAD-Lagers Schafhaus an. Dieses Arbeitsdienstlager war Mitte 1932 von der „Technischen Nothilfe“ als Lager des „Freiwilligen Arbeitsdienstes“ (FAD) gegründet und mit zunächst 25 Mann Belegung für Aufforstungsarbeiten eingesetzt worden. Anfang 1933 hatte es der „Kirchlich-Soziale Bund“ übernommen, doch im Laufe des Jahres brachte es die NSDAP unter ihre Führung. Seit dem Frühjahr 1934 bestand das Lager Schafhaus (Arbeitsgau 7/Gruppe 9/73) als kasernenartige Barackensiedlung für 216 Arbeitsdienstwillige (ADW) sowie deren „Truppführern“ und „Feldmeistern“. /8/

10 km Arbeitsweg – und keine Lösung

Nach den vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Stadt Bad Segeberg, als „Träger der Arbeit“, und dem NS-Arbeitsgauverein Schleswig-Holstein als „Träger des Dienstes“, hatte sich die Stadt dazu verpflichtet, die „erforderlichen Beförderungsmittel für den täglichen An- und Abmarsch zwischen der Arbeitsstelle und der Unterkunft zur Verfügung zu stellen“. /9/ Schon zu den ersten Aufräumarbeiten im brachliegenden Steinbruch des Kalkberges, die bereits für die am 27. Mai 1934 vorgesehene pompöse Spatenstichfeier vonnöten waren, mussten seit dem 18. Mai täglich 30 bis 40 „ADW“ von Schafhaus nach Segeberg und zurück gelangen. /10/ In der Eile war dies zunächst nur mit teuren Lastkraftwagen zu organisieren, da eine Bahnverbindung nicht existierte und ein täglicher Fußmarsch selbst für die „strammen Reichsarbeiter“ nicht in Betracht kam.

Nach der bescheiden ausgefallenen Spatenstichfeier mussten die Arbeiten im Steinbruch schon wieder ausgesetzt werden, u. a., „weil die Frage [...] der Beförderung der ADW noch nicht endgültig geklärt werden konnte“, wie der Stellvertretende Bürgermeister Koch noch Ende August eingestehen musste. /11/ Auch dem Bürgermeister Jeran bereitete diese immer noch ungeklärte Frage zuneh-

mend Sorgen, da er sich als Initiator des unausgelegenen „Thingplatz“-Projektes einem wachsenden Unverständnis in der Segeberger Bevölkerung ausgesetzt sah; insbesondere aber, da ihm kurz vor seiner Versetzung als Gauschulungsleiter nach Bordesholm offenbar niemand mehr bei der Lösung des Transportproblems zur Seite stehen mochte. Noch Anfang Juni 1934 hatte Jeran darauf spekuliert, eine Unterabteilung des Lagers Schafhaus nach Bad Segeberg zu bekommen. /12/ Dann wollte er vorgeblich „schon immer“ geplant haben, den Personentransport mit einem LKW zu bewältigen. /13/

In der Tat dürfte Jeran sich von einer täglichen Fahrt nach Bad Segeberg mit parolengeschmückten, PS-starken und mannschaftsbesetzten LKW eine effektvolle, propagandistische Machtdemonstration versprochen haben, doch erwies sich diese Idee als zu kostspielig. Auch die daraufhin eilends an Segeberger Fuhrunternehmen gerichtete Anfrage /14/ nach Transportkapazitäten und Ausnahmepreisen brachten kein Ergebnis. /15/ Damit blieb der Stadt nur die bis zuletzt aufgesparte Möglichkeit, ausreichend Fahrräder anzuschaffen. Doch die Ausstattung von „80 – 100 ADW“ mit möglichst günstigen aber robusten Rädern sollte sich rasch als ebenso schwierig herausstellen – und mit geschätzten 4.500 RM



„Arbeitsdienstrad“ von Opel, „Modell 92“ („SS-Rad“).

Stadtarchiv Segeberg

/16/ würde allein dieser Posten als vermeintlich billigste Lösung immer noch saftig zu Buche schlagen...

Seit dieser Entscheidung war die Segeberger Stadtverwaltung über die gesamte Bauzeit des „Thingplatzes“ – von 1934 bis 1937 und noch darüber hinaus – mit Fragen und Sorgen konfrontiert, die bisweilen Züge unfreiwilliger Komik annahmen; die erhaltenen Akten im Stadtarchiv (StASE) sprechen Bände darüber!

Eine Stadt kauft 60 Fahrräder

Bereits kurz nach der Spatenstichfeier kam von dem Segeberger Werkstatt- und Tankstellenbesitzer Hans Jansen von „Carl Jansen & Söhne“ („Automobile Motorräder Nähmaschinen Fahrräder“) die Rede auf Fahrräder als probates Mittel für den Arbeitsweg der Schafhauser Dienstmänner. Auf Nachfrage erhielt der Magistrat nicht nur ein konkretes Angebot von der Fa. „Jansen & Söhne“. Zugleich empfahl sich auch die unterdessen informierte Hamburger Generalvertretung der Adam Opel-AG, u. a. mit einem ausdrücklichen Hinweis auf den patentamtlichen Doppelrohr-Stabilrahmen, der Verwindungen des Rahmens „restlos“ verhindere und der Bemerkung, dass alle sonst blanken Teile – mit Ausnahme der Speichen und Naben – schwarz emailiert seien, da die Räder „bei Wind und Wetter tagsüber unter freiem Himmel“ stünden. Im Übrigen verwende auch der Gau Kiel des NSDAP-Arbeitsdienstes ausschließlich die Marke Opel./17/

Die von Jeran eilends angeforderten weiteren Referenzen für das Opel-Rad und die anschließenden Erkundigungen bei den Arbeitslagern Lüchow, Buchholz und Kiel /18/ deckten jedoch eine erhebliche Unzufriedenheit mit den Rädern auf. Eine hohe Reparaturanfälligkeit, häufige Pedalbrüche, eine zu hohe Empfindlichkeit der Vollballonreifen und sogar Rahmenbrüche wurden bemängelt. Der Arbeitsgauführer des Arbeitsgaues 7 in Kiel betonte, er sei daraufhin auf Presto-Fahrräder ausgewichen und hoffe, damit bessere Erfahrungen zu machen. /19/

Drei Wochen später konnte der Kieler Arbeitsgauführer den Segeberger Bürgermeister jedoch darüber unterrichten, dass die Opel-Werke aufgrund von Beanstandungen das „SS-Rad“ nunmehr in verbesserter Ausführung herausgebracht hätten und dafür vollste Garantie übernähmen./20/

Als die Fa. „Jansen & Söhne“ von den vernichtenden Kritiken über die Opel-Räder erfuhr, beeilte sie sich mit der Auskunft, dass sie auch Vertreter für Presto-Räder sei und unterbreiteten der Stadt ein Angebot für das Presto-Othello-Rad, ausgestattet mit Vorbaublechen, Komet-Freilauf, Luftpumpe, Glocke, Rückstrahler, verchromten Teilen und Halbballonreifen – zum Spezialpreis „f. Arbeitslager“ für 47,36 RM und räumte obendrein etliche Mengenrabatt-Optionen ein. /21/ Auch in diesem Fall bemühte Jeran sich um Referenzen und erfuhr, dass die SA-Reit- und Fahrschule Marienburg 14, der Technische Lehrsturm 19/20 Niederschöneweide 27, der Kreisausschuss Gerdauen 70 und das Rote Kreuz Berlin 35 Presto-Räder bezogen hatte; weitere Lieferungen lägen vor von den Arbeitsdienstslagern Desch Krone (70 Räder), Schneidemühl (50 Räder), Jastrow (50 Räder) und Flatow (30 Räder) sowie von dem Sturmbann 4/48 in Dresden (4 Räder). /22/

Jerans eingehenden Erkundigungen über die Bewährung der Räder „bei starker Beanspruchung“, über „hauptsächliche Mängel“ und über eventuelle „Schwierigkeiten wegen Ersatzbeschaffung bei Fabrikfehlern usw.“ ergaben ein

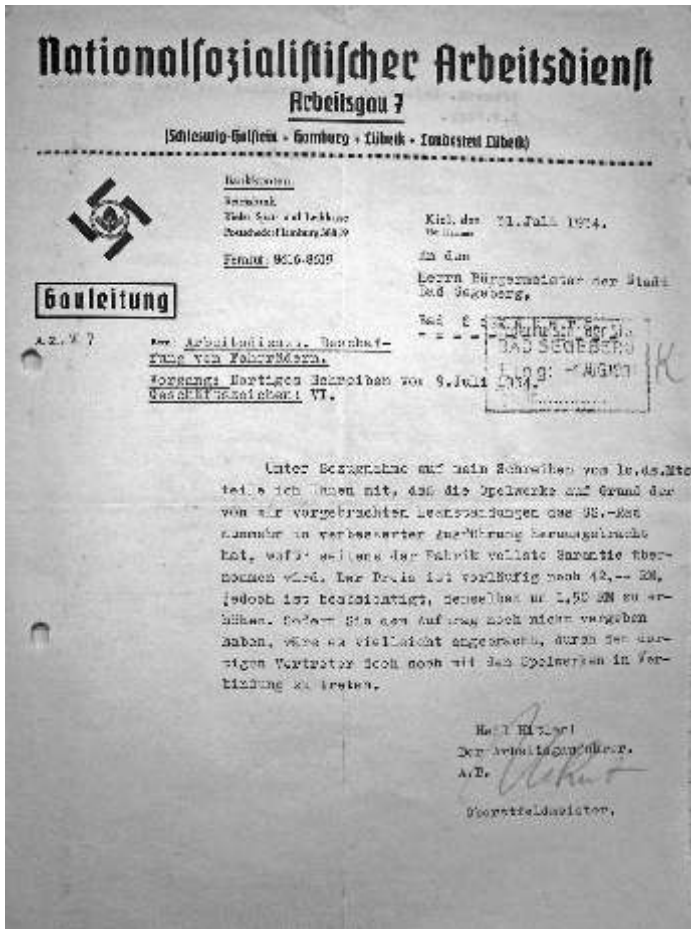
Preiszusammenstellung für Fahrradangebote für den Arbeitsdienst.
eingereichte Angebote der letzten Tage, in Hauptpreis ist fast immer Kometfreilauf
vorgesehen, bzw. das Angebot auf Kometfreilauf ungerechnet worden.
Hauptpreis: Fahrradpreis u. Reparaturgebühr. Nebenkosten oder Rabatte.

Firma	Modell	Fahrradpreis u. Reparaturgebühr	Vor- und Nachschaltung	Kometfreilauf	Halbballonreifen	Kometfreilauf	Mengenrabatt	Sonderpreis	Bem.
Jansen & Söhne	Presto	47,20	9,50	7,--	1,--	5,20	1,--	3	3
Willy Jansen	Nadorer	55,--	9,50	1,--	3,50	(3,--)	4,--	enth.	5
Grohholz	Victoria (Victoria)	43,50	3,--	7,20	5,--	3,20	2,--	1	3
"	Adler	55,50		wie vor				1,2	3
Flügel	Eurkop	57,50		6,35				enth.	-
"	Kibia	43,20	3,30	6,35			4,30	enth.	-
Schmidt	Anker 300	47,85						3	3
	Anker 200	44,85						3	3
	Niels	48,45	3,10	9,50	6,80	2,50	4,25	3	3
	Weltflieger	37,65			8,50			enth.	-
	Perfekt	31,85						enth.	-

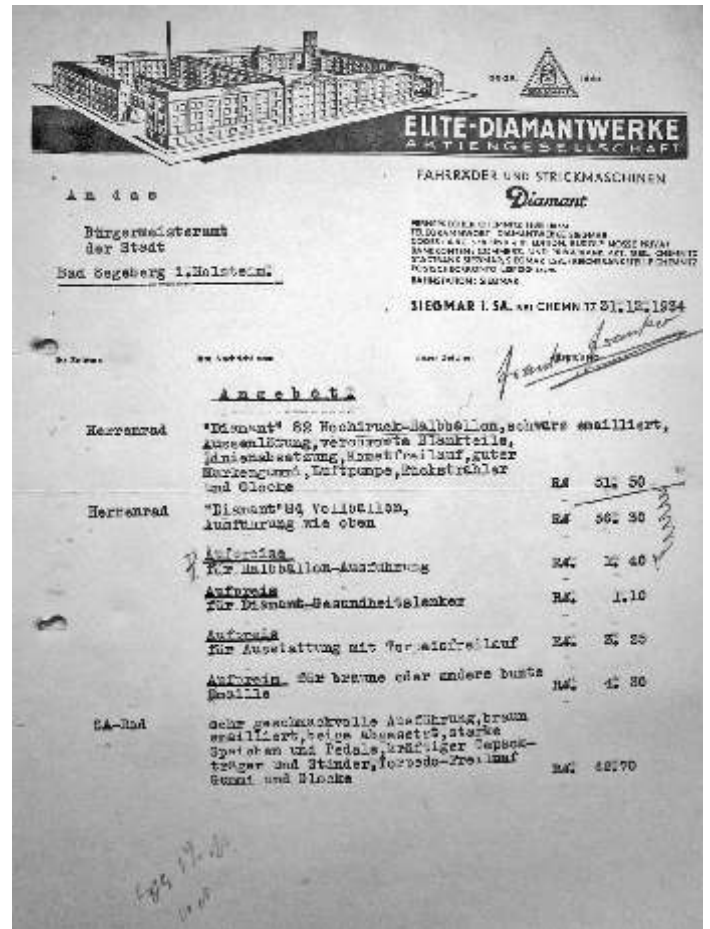
Motorräder Weltflieger und Perfekt kosten mit Ballon wie geliefert mit Beleuchtung 51,30 bzw. 43,60 RM

Handwritten notes:
Aufgekauft
Leistungsbewertung 11. September 1934
47,20
55,00
43,50
55,50
57,50
43,20
47,85
44,85
48,45
37,65
31,85
51,30
43,60

Preiszusammenstellung von Verwaltungssekretär Köster, 11. September 1934. Stadtarchiv Segeberg



„Schreiben des Nationalsozialistischen Arbeitsdienstes Arbeitsgau 7“ zum „SS-Rad“.



Angebot „Elite-Diamant-Werke“, 23.12.1934.

Stadtarchiv Segeberg

durchaus positives Bild: So berichtete z.B. die SA-Reit- und Fahrschule Marienburg: „die Räder fahren sehr leicht und sind sehr zweckmässig eingerichtet.“ Mängel an ihren vier Wochen alten feldgrauen Rädern hätten sich dagegen noch nicht gezeigt. /23/ Auch der Technische Lehrsturm 20/19 in der Standarte 19 Brigade 28 Horst Wessel in Berlin-Niederschöneweide bekundete trotz „ausserordentlicher Beanspruchung im Sturm“ seine Zufriedenheit mit den Presto-Rädern Type 32. /24/

Nur der Landrat von Gerdauen wusste von abermals vorgekommenen Pedalachsenbrüchen zu berichteten – 18 Brüche bei insgesamt 70 Rädern – „während des Fahrens auf guter ebener Chaussee“. Ebenso bemerkte er, dass das Material der Felge „zu schwach und zu weich“ sein dürfte, da zwei Stück „zusammengknickt“ seien. Materialfehler am Rahmen wären dagegen nicht vorgekommen, Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung hätte es auch nicht gegeben. /25/ Nach einer weiteren Werbezuschrift der Firma Opel, in der der Hamburger Vertriebsleiter betont, dass seine Firma „auf Grund der in diesem Jahre gerade im



„Naumann-Rad mit Arbeitsdienst-Emblem auf Schutzblech vorne (Werbesendung an die Segeberger Stadtverwaltung, 1934/35).“

Stadtarchiv Segeberg

Arbeitsdienst gesammelten Erfahrungen eine wesentliche Verbesserung [ihrer] Arbeitsdienstfahräder“ durchgeführt hätte und der er ein Foto des neuesten „Arbeitsdienststrades Modell 92“ (SS-Rad) beigelegt hatte, zog Jeran neben dem Presto-Rad zunächst auch das Opel-Rad in die engere Wahl. /26/

Bevor die Stadt Bad Segeberg jedoch den Großauftrag zur Lieferung von geplanten 80 bis 100 Rädern auslöste, erkundigte sich der Stellvertretende Bürgermeister Hans Koch vorab beim Schleswig-Holsteinischen Arbeitsgau nach der Möglichkeit günstigerer Rabatte beim Bezug über den Arbeitsgau. Doch erhielt Koch dort eine Absage und die Empfehlung, Angebote über geeignete Fahrräder „einschl. Beleuchtung“ bei den ortsansässigen Fahrradhändlern selbst einzuziehen und einen Kauf ohne eine Vermittlung der Arbeitsgauleitung zu tätigen. Ausserdem solle er sich mit dem Arbeitsdienstlager in Schafhaus in Verbindung setzen, um die gewünschten Marken zu sondieren. /27/

Kurz darauf erhielten sämtliche Segeberger Transportwerkstätten, die Firmen



40 Räder, für das Foto aufgebaut auf dem Vorplatz. Am linken Bildrand: die Kalkmühle. Vorne rechts: die (rote) Arbeitsdienst-Fahne, Mai 1935.

Stadtarchiv Segeberg

„Jansen & Söhne, „Heinrich Gronholz“, „Willy Jansen“, „Karl Rohlf“ und „Paul Flägel“, eine schriftliche Aufforderung zur Abgabe eines verbindlichen Angebots „binnen von 3 Tagen“ auf Lieferung von 50, 80 und 100 Fahrrädern. Gefragt seien „verschiedene Markenfabrikate, die sich besonders für die starke Beanspruchung durch den Arbeitsdienst bei jedem Wetter auch im Winter eignen.“ Weiterhin sollten die Fahrräder u. a. „mit einer zweckmässigen Beleuchtung versehen“ sein. Ein Proberad solle jeweils im Rathaus abgegeben werden. Besonders hervorgehoben wurde: „Die angebotenen Fahrräder müssen schnellstens lieferbar sein.“ /28/ Weitere Verzögerungen des Baubeginns im Kalkbruch konnte der scheidende Bürgermeister Jeran sich nach dem monatelangen Stillstand nicht mehr erlauben.

Während die Goldgräberstimmung, die die Anfrage aus der Stadtverwaltung bei den Segeberger Händlern ausgelöst haben dürfte sich nur noch erahnen lässt, ist an den umgehend abgegebenen Angeboten ein Ausschnitt der zeitgenössischen Fabrikatpalette zu erkennen.

So traf aus der „Autozentrale Heinrich Gronholz“ je ein Angebot über ein Adler-Herren-Chrom-Rad (netto 55,60 RM) und ein Tisuna-Herrenrad, Modell T O (netto 42,50 RM) der Victoria-Werke ein, die sich „des Vertrauens der SA-, SS- und anderer Formationen erfreue, bei denen deren Fahrräder in grosser Zahl [...] in Gebrauch“ seien. /29/ Mit gleichem Schreiben riet Heinrich Gronholz zur Niron-Carbidlampe (3,20 RM), Bauer-Lichtanlage (5 RM) oder zur Bosch-Lichtanlage (7 RM), gab aber zum Ausdruck, dass wohl nur elektrische Lichtanlagen in Frage kämen, „da eine allabendliche Auffüllung der vielen Carbidlampen erhebliche Kosten und grossen Zeitverlust verursachen würden.“ Ohne Hinweis auf die zuerst empfohlenen Opel-Räder bewarb „Jansen & Söhne“ nun ausschließlich das Presto-Othello-Rad Modell 2 mit verchromter Ausführung, normaler Bereifung 28 x 1½ und Komet-Freilauf, unter Abzug des Rabatts für Arbeitsräder für netto 47,20 RM und wies abermals auf die bereits bekannt gemachten Referenzen (s.o.) hin. /30/

Die Firma „Willy Jansen“ gestattete sich ergebenst, „Wanderer-Chromräder ‚Continental‘ mit Aussenlötung, Ia Continental-Bereifung in Halbballon-Ausführung, Rahmen-Luftpumpen, Wanderer-Glocken und Rückstrahlern, schwarzer Emailierung mit blauen Linien und Komet-Freilauf“ für 55,- RM anzubieten und kün-

digte ebenfalls ein Proberad für das Rathaus an. /31/

Der Werkstattbesitzer Paul Flägel unterbreitete der Stadt zwei Angebote: ein „Dürkopp-Rad mit Glocken, Rückstrahler, Luftpumpe nebst Pumpenhalter“ für 57,80 (nur bei Abnahme von 50 bis 100 Rädern) und ein Elbia-Rad mit derselben Ausstattung für 40,50 RM bei gleicher Mengenabnahme und unter dem ausdrücklichen Hinweis, dass auch das Elbia-Rad ein gelötetes und kein geschweißtes Rad sei, was bei der „in Aussicht genommenen Beanspruchung“ wohl nicht in Frage käme. /32/ Die Segeberger „Bau- und Maschinenschlosserei Ernst Schweim“ offerierte mit dem Original-Anker-Nr. 300 (46,50 RM), dem Original-Anker-Nr. 200 (43,30 RM), dem Original-Marke Miele (47,10 RM), dem Fabrikat-Schönebeck / Weltflieger (36,30 RM) und dem Fabrikat-Schönebeck / Perfekt (30,50 RM) gleich fünf verschiedene Typen unterschiedlicher Preisklassen mit Optionen auf Mengenrabatte an. Allerdings machte sie den Vorbehalt, dass Rabattangebote nur bei Lieferungen von Arbeitsdienststrädern gelten, wenn diese im Besitz des Lagers blieben und nicht in das Eigentum des Besitzers übergingen. /33/

Nach einer großen Zusammenstellung sämtlicher Fahrradangebote /34/ wurde in der Stadtverwaltung resümiert, dass zunächst lediglich 60 anstatt 80 oder gar 100 Räder benötigt würden, und zwar, um zunächst die ersten fünfzig einzusetzenden Arbeitsdienstler damit auszustatten – eine Aufstockung auf den Umfang eines



Loren auf den oberen Rängen, Mai 1935.

Stadtarchiv Segeberg

Zuges mit 60 Mann wäre jedoch zu erwarten. Bei der Auswahl der Fahrradmarken spielte der Preis die größte Rolle: So gab „von den guten Markenrädern (Adler,

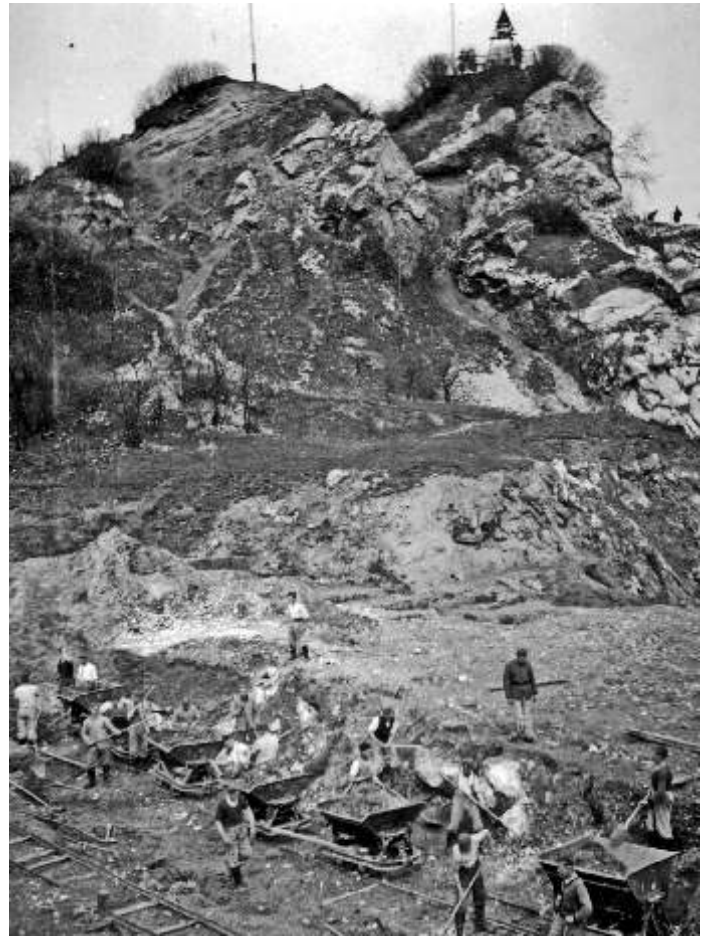
Wanderer, Dürkopp)“ der Preis des ersteren (62,60 RM inklusive 2 RM für Halballon-Bereifung und 5 RM für die Bauer-Lampe) den Ausschlag; auch das Presto-Rad, das vielfach schon im Gebrauch des Arbeitsdienstes wäre, wurde für gut befunden – mit 54,40 RM (inkl. Ballonzuschlag und Lampe) war es unschlagbar das billigste.

Nach Empfehlung des Arbeitsdienstlagers Schafhaus erwog die Segeberger Verwaltung den Kauf von zunächst 30 Adler-Rädern und 30 Presto-Rädern und für den Fall einer Nachbestellung die Berücksichtigung des Rades, das sich am meisten bewährt haben würde./35/

Anlässlich einer Besichtigung der eingereichten Proberäder durch den Ingenieur des „Thingstätten“-Bauplatzes Schmidt und des Schafhauser Feldmeisters Hintz im Rathaus fiel dann die Entscheidung: Auf die Angebote von Flägel (zu hoher Preis) und Schweim (kein Proberad und Ausschluss des Weiterverkaufs der Räder als Bedingung) konnte nicht eingegangen werden. Unter den verbliebenen drei Segeberger Händlern wurden die Aufträge anteilig vergeben: Nachdem für den Kauf von 60 Fahrrädern am 14. September 4.000 RM flüssig gemacht wurden, „damit der Arbeitsdienst in den nächsten Wochen mit den Arbeiten beginnen kann“, erhielt der Autohändler und Werkstattbesitzer Willy Jansen – mit der Bemerkung: „der Auftrag für die Beschaffung von Fahrrädern für den Arbeitsdienst ist geteilt worden“ – schon am nächsten Tag die Bestellung von

Gleich lautend ergingen ein Auftrag für 20 Adler-Chrom-Räder an die „Autozentrale Heinrich Gronholz“ – eins mit besonders hohem Rahmen „wenigstens 60 cm, wenn ohne Mehrkosten möglich, noch etwas höher“ (Nettoauftragssumme: 1.161 RM) und ein Auftrag an die Reparaturwerkstatt und Automobilvermietung „Carl Jansen & Söhne“ über 20 Presto-Othello-Räder, verchromte Ausführung (Nettoauftragsvolumen: 1.055,40 RM).

Am darauf folgenden Tag erreichte Gronholz zu der Bestellung von 22 Bauer-Lichtanlagen noch eine Nachbestellung von weiteren 40 Bauer-Beleuchtungen „mit Batteriescheinwerfer“ zu 5 RM das Stück. Die ursprüngliche Planung, für die Segeberger Polizei zwei Fahrräder unter Ausnutzung des Mengenrabatts gleich mitzubestellen, wurde dagegen nicht weiterverfolgt – wohl aufgrund der Befürchtung, die dringend benötigten Lieferungen könnten sich dadurch weiter verzögern. Den Auftragnehmern wurde nämlich zur strikten Bedingung gemacht, die Lieferung solle „sofort“ erfolgen, denn die Fahrräder müssten bereits am „18. d. Mts.“, also drei (!) Tage später in Benutzung genommen werden, „damit die Arbeit am Thingplatz am 19. September aufgenommen werden“ könne. Als ebenso strikte Auftragsbedingung war eine einjährige Garantie festgehalten, die sich neben dem üblichen Ersatz für Fabrikfehler, Brüche u.s.w. insbe-



Der werdende Vorplatz vor dem Kalkberg, Mai 1935. Stadtarchiv Segeberg

sondere auf Pedalbrüche erstreckte – die Referenzen ließen grüßen!

An dem angepeilten Tag des Arbeitsbeginns war von Arbeitern im Steinbruch nichts zu sehen. Noch am 25. September mahnte die Spielgemeinschaft „Nordmark“, „[...] die praktische Bauarbeit an der Thingstätte baldigst in Angriff zu nehmen, damit nicht von Seiten des freiwilligen Arbeitsdienstes anderweitige Dispositionen getroffen werden. Wie wir erfahren, ist bereits in der dortigen Bevölkerung eine Beunruhigung wegen des Baus der Thingstätte entstanden, die angesichts der Tatsache, daß die Feier des 1. Spatenstichs bereits im Mai dieses Jahres stattfand und bis heute vom Beginn der Bauarbeiten für den Aussenstehenden nichts ersichtlich ist, begreiflich erscheint.“/36/

Was war geschehen? Selbstverständlich konnten die Bearbeitung der Aufträge in den einzelnen Werken (Montage, Verpackung, Versand mit der Bahn) von je 20 Rädern nicht in der knappen Terminvorgabe erfolgen; vielmehr darf die Verzögerung von einer Woche durchaus noch als zeitnah gewertet werden. Am



Arbeiten mit Spitzhacke und Spaten, Mai 1935.

Stadtarchiv Segeberg

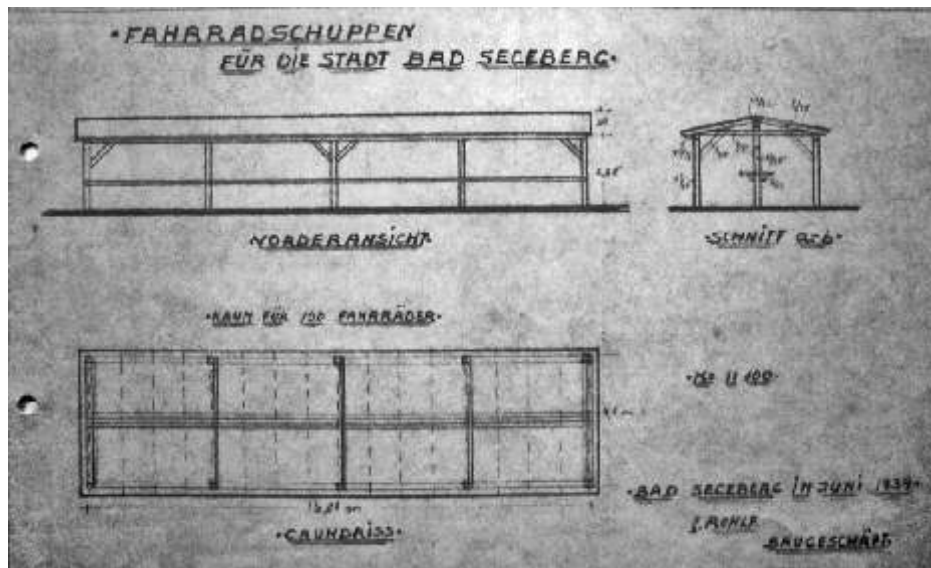
20 Wanderer-Continental-Rädern mit Beleuchtungsanlage „fix und fertig montiert“ und mit dem üblichen Zubehör (Nettoauftragsumfang: 1.113,20 RM).

Als ebenso strikte Auftragsbedingung war eine einjährige Garantie festgehalten, die sich neben dem üblichen Ersatz für Fabrikfehler, Brüche u.s.w. insbe-

26.9. waren alle Räder geliefert, nur die Beleuchtungsanlagen fehlten noch. /37/

die nächsten zwei Jahre gehörte die uniformierte Radfahrerkolonne des Ar-

er Fahrradschuppen gebaut werden, der die Stadtkasse zuletzt mit mindestens 485 RM belastete. /42/ Diese Verwahrmöglichkeiten nutzten jedoch nichts, wenn die Räder von den Arbeitsmännern wie selbstverständlich für andere Zwecke als dem Arbeitsweg genutzt wurden, etwa für Ausflüge, Fahrten zum Turnen, Baden /43/ oder für private Arztbesuche. So dauerte es auch nicht lange, bis das erste unverschlossene Dienstrad anlässlich eines solchen Besuches in Neumünster „vom Hausflur eines Spezialarztes“ gestohlen wurde. /44/ Eine bemerkenswert nachsichtige Bitte des Bürgermeisters, die Räder für solche Zwecke „nach Möglichkeit nicht mehr zur Verfügung zu stellen“, andernfalls dafür zu sorgen, „dass den AM ein Schloss mitgegeben wird, so dass sie die Räder dann wenigstens abschliessen können“, war die einzige Folge. /45/



Skizze eines Fahrradschuppens für die Stadt Bad Segeberg (nicht ausgeführt). Stadtarchiv Segeberg

Schneller arbeiten mit mehr ADW – eine Nachbestellung wird nötig

Inzwischen waren die schweren Arbeiten im Kalkbruch angelaufen und rasch wurde deutlich, dass weitere Arbeitsdienstmänner vonnöten waren. Für die Anfang Januar 1935 endlich erwarteten neuen ADW waren erneut 30 Räder zu bestellen, was nach abermals intensivem Schriftverkehr und vielfachen Werbesendungen /38/ am 7. Januar 1935 unter den bislang unberücksichtigt gebliebenen Segeberger Händlern Paul Flügel (15 verchromte „Diamant 82“ Räder) und Max Böttger (15 „Naumann 33H“ Räder von Seidel & Naumann, Rahmengröße 56, Lenker Nr. 20 mit Komet Freilauf) aufgeteilt wurde. Während die Diamant-Räder von Flügel bereits fünf Tage später eintrafen kam es bei den Naumann-Rädern von Böttger erneut zu einem längeren Verzug, sodass Verwaltungssekretär Köster sich zu der Beschwerde genötigt sah, dass 15 Arbeitsdienstwillige seit einer Woche aussetzen müssten, nur weil längst bestellte Räder nicht geliefert würden. /39/

Auf zwei Rädern über Stock und Stein

Seit nunmehr 90 Fahrräder zur Verfügung standen, arbeiteten sich in entsprechender Besetzung Arbeitsdienstmänner des II. Zuges, später auch der Truppen 9 und 11, /40/ von Montag bis Samstag täglich mindestens sechs Stunden und mit primitivem Arbeitsgerät (10-Pfund-Hämmer, Brechstangen, Loren, ...) in das Rund des künftigen „Thingplatzes“ – unterbrochen nur noch von Witterungseinflüssen und Materialengpässen. Für

bedienstes zweimal täglich zum Stadtbild Segebergs; in Formation erreichte sie morgens früh die Stadtgrenze, durch den Ort musste sie ihre jedoch Räder schieben. „Dann ging es mit brüllendem Gesang durch Segeberg bis zum Kalkberg. Das war der Weckruf für viele Segeberger.“ /41/

Die Frage der ADW-Beförderung war somit gelöst – doch die Sorgen der Stadt mit den 90 Rädern nahmen hier erst ihren Anfang... Ihre Ursachen waren vielfältig: Bereits für die ersten 60 Räder mussten zweifach Unterstellmöglichkeiten geschaffen werden. In Bad Segeberg bot dazu die alte Kalkmühle am Kalkberg an, doch im Lager Schafhaus musste ein neu-

Tatsächlich waren all diese Vorkommnisse Marginalien gegenüber einem Problem, das für die nächsten Jahre ein geradezu unendliches Ärgernis zwischen der Stadt, dem Arbeitsdienstlager und den Segeberger Reparaturwerkstätten darstellte: Die technische Qualität der Räder und der gebotene Umgang mit ihnen! Noch im Januar 1935 äußerte Bürgermeister Koch die Erwartung, dass „Schäden durch unsachgemäße Behandlung, Unfall, Abnutzung, Missbrauch oder Nachlässigkeit“ wohl kaum vorgekommen seien /46/ und führte weiter aus, dass die Fahrräder vom Arbeitsdienst tadellos instand gehalten, täglich geputzt und regelmäßig nachgesehen würden. /47/ Richtig dagegen war, dass die frühzeitig auftretenden und eklatant zunehmenden Reparaturaufträge durchaus auch auf eine „starke Beanspruchung“ durch die überschäu-



Garantie-Schein, „Naumann-Fahrrad Nr. 1330960 H“ für die Segeberger Stadtverwaltung.

menden Jung-Arbeiter oder auf normalen Verschleiß zurückzuführen waren und sich keineswegs immer als Garantiefälle erwiesen.

Mehr als eine Schraube locker

Während eine früh angefallene Reparaturrechnung der Fa. „Willy Jansen“ für die Wanderer-Räder von Stadtseite mit der Bemerkung kurzerhand gemindert wurde, die Muttern an den Markenrädern seien wohl nicht genügend angezogen gewesen, /48/ ist eine Reparatur der Fa. „Jansen & Söhne“ an den Presto-Rädern umstandslos als verschleißverursacht akzeptiert und bezahlt worden. /49/ Doch bereits die nächsten Rechnungen von „Jansen & Söhne“ wurden von der Stadt arg zusammengestrichen: Unter Garantie falle u. a. die Lieferung von div. Sattelschrauben, zehn Pedalschrauben und -muttern, drei Sattelbolzen, einer Glocke, zwei Griffen, einem Spannbolzen, einer Pedalachse und einem Halballonschlauch sowie die Kontrolle von zehn Rädern und die Beseitigung leichter Schäden. /50/ Nicht anders erging es Max Böttger, dem beispielsweise nahe gelegt wurde, im „eigenen Interesse“ die von ihm gelieferten Naumann-Räder auf eigene Rechnung „nochmals“ zu inspizieren, insbesondere die Speichen nachzuziehen und sich dafür mit Unterfeldmeister Postel vom NSAD-Lager Schafhaus in Verbindung zu setzen. /51/ Selbiges Schicksal ereilte Heinrich Gronholz, der am 5. Januar 1935 insgesamt 17,68 RM für etliche über die Monate angefallene Reparaturen und Ersatzteile in Rechnung gestellt hatte /52/ und unter Hinweis auf die Garantie zuletzt nur 5,38 RM überwiesen erhielt. /53/ Fast immer wurden die Streichungen von den Segeberger Werkstattinhabern reklamiert, woraufhin sich – wie im letzten Beispiel – stets eine langwierige bürokratische Auseinandersetzung erstreckte.

In einer detaillierten Auflistung führte Gronholz aus, dass verlorene Birnen und Kabel sowie „beim Sturze“ gesprungene Lampengläser nicht unter Garantie fielen. Der Sturz sei im Übrigen aus Unachtsamkeit verursacht, da der Fahrer seinen Dynamo nicht fest genug geschraubt hätte und dieser deshalb in die Speichen geraten sei; ebenso sei die neue Pedalachse nötig geworden, nachdem der Fahrer gegen einen Kantstein gefahren wäre, „was keine Pedale vertragen kann“. /54/ Die erhaltenen Beträge der Sattelreparaturen hingegen erkannte Gronholz aus Kulanzgründen an. Gronholz' Erwiderung wurde vom Rathaus mit der Bitte um Stellungnahme umgehend an das Lager Schafhaus weitergereicht. Hier erklärte

Unterfeldmeister Postel nun umständlich, die minderwertigen und defekten Birnen hätten sich losgeschüttelt und wären von seinen Arbeitsmännern dann fortgeworfen worden, „um eben das Geklapper in den Lampen nicht wieder zu erleben“, weshalb Ersatz bestellt werden musste. Den gelösten Dynamo führte Postel auf eine fehlerhafte Montage zurück und die gebrochene Pedalachse sei keineswegs an einem Kantstein zu Schaden gekommen, denn an diese könnten Radfahrer über den breiten Rinnstein hinweg gar nicht gelangen; er versicherte: „Die Pedalachse ist gebrochen während der Fahrt durch das Treten.“ /55/

Nach langem Hin und Her beglich die Stadt die beanstandeten Posten in diesem Fall nicht. In anderen Fällen sah sie sich

sen mit der Handbremse verbiegen, auch eine Pedalkurbel wäre „bei einem leichten Sturz“ total verbogen. Außerdem wären „schon jetzt“ Sattelfedern herausgefallen. /59/ Daraufhin platzte dem Stellvertretenden Bürgermeister offenbar der Kragen, kurzerhand beschied er dem Lieferanten Flägel: „Die von Ihnen gelieferten Diamant-Fahrräder erweisen sich als unbrauchbar. [...] Mit Rücksicht auf die übernommene Garantie, die entgegen der getroffenen Vereinbarung, nur auf 6 Monate gegeben ist, stelle ich Ihnen die Fahrräder wieder zur Verfügung.“ /60/

Umgehend erschien der Händler Paul Flägel persönlich im Rathaus und versuchte zu retten, was zu retten war: Das betreffende Rad wäre nur infolge eines Sturzes bei Glatteis in die Brüche gegangen,



Segeberger Autozentrale Heinrich Gronholz, Horst-Wessel-Straße 27.

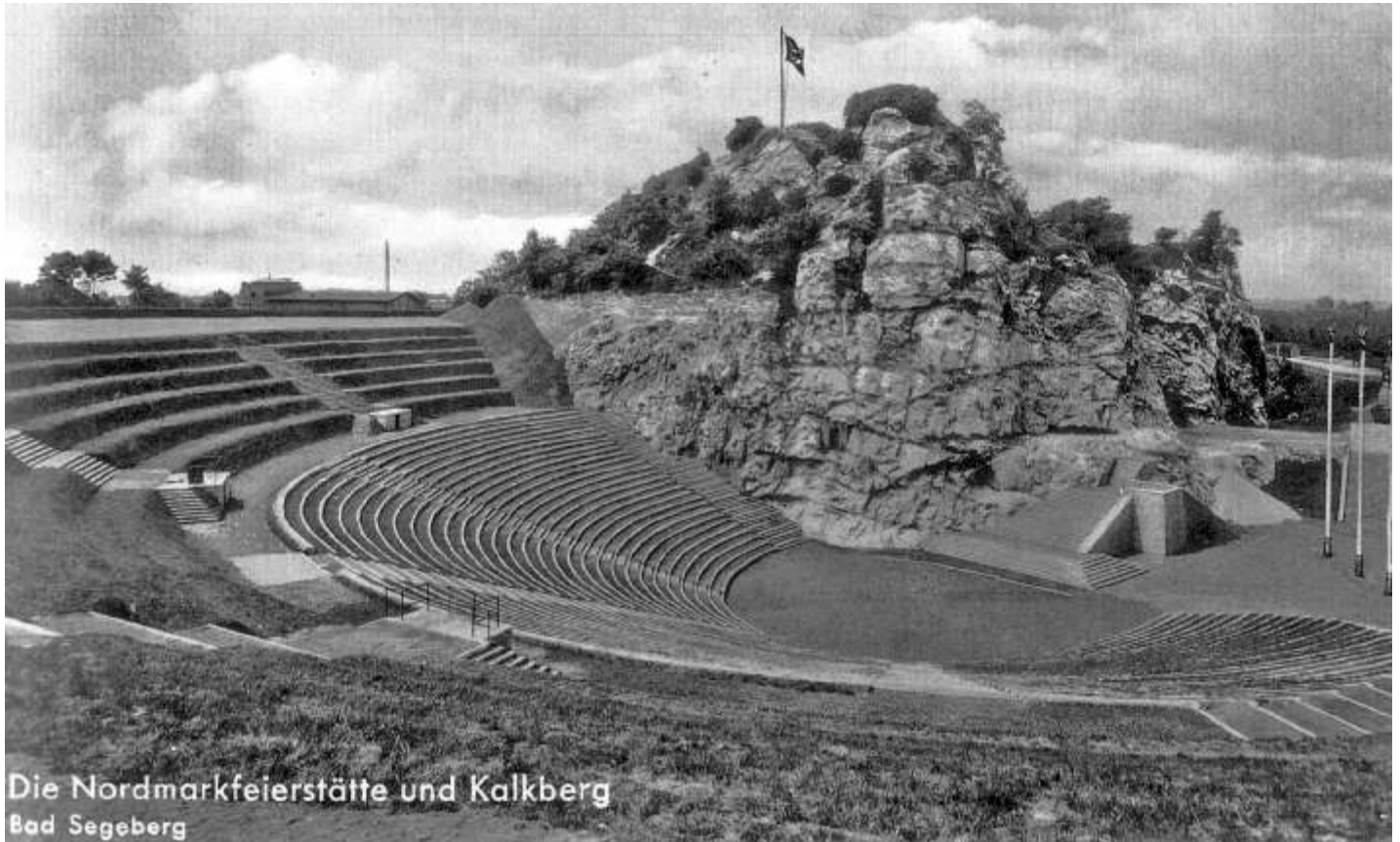
Sammlung K. W. Studt, Bad Segeberg

zuletzt dazu genötigt. So sollte beispielsweise ein von „Jansen & Söhne“ bereits am 18. Januar 1935 ausgewechselter Reifen aufgrund eines vermeintlichen Materialfehlers als Garantiefall von der Rechnung gestrichen werden. /56/ Nach der Klarstellung durch die Werkstatt, /57/ dass keine Fahrradfabrik jemals Garantie auf Zubehörteile aus Gummi erteile, wurde der ausstehende Betrag dann doch „voll zur Zahlung“ angewiesen. /58/

Viel Energie kosteten diese Konflikte, die bisweilen zu eskalieren drohten, wie das Fallbeispiel Diamant-Rad zeigt: Während der Lagerleiter Postel von den erst seit einer Woche bereitgestellten Naumann-Rädern behauptete, Beanstandungen seien „bis heute“ nicht nötig, bestünden seiner Meinung nach die (bereits seit dem 12.1. benutzten) Diamant-Räder dagegen aus zu weichem Material, die Felgen würden bei ihnen schon beim Brem-

wie er eigens vom Fahrer erfahren haben wollte. Die Garantie könne selbstverständlich auf ein Jahr ausgedehnt werden, im Übrigen hätte er „gesprächsweise gehört, [...] daß zum Teil die Arbeitsdienstler den Standpunkt vertreten, sein‘ Rad muß doch kaputt zu kriegen solch“, und bat daher um entsprechende Mitteilung an den Lagerleiter, damit die Arbeitsdienstler in punkto Fahrradbehandlung „einmal ordentlich belehrt“ würden. /61/

Die angeforderte Stellungnahme der Lagerleiter fiel dann gänzlich anders als erwartet aus: Zum einen bestätigte dieser die Version des Vorfalls, wie er sie schon zu Anfang vom Arbeitsdienstmann Weinschenck gehört haben wollte und nach der dieser „während des Bremsens mit dem Hinterrad eingeknickt“ sei, daraufhin aber in der Werkstatt Flägel keine Hilfe erhalten hätte. Zum anderen betrachte er die Behauptung Flägels über die An-



„Nordmark-Feierstätte“ am Kalkberg 1937, mit Kalkmühle im Hintergrund.

Foto: Kalkberg-Archiv

sichten der Arbeitsdienstmänner als „böswillige Verleumdung“ und forderte, „Herr Flägel möge diese Äusserung durch Namhaftmachung der betreffenden Personen“ beweisen, oder diese aber sofort zurücknehmen. Andernfalls müsse er diese Angelegenheit „weitermelden“. /62/ Im Rathaus wurde man der Sache überdrüssig und legte fest: „Eine weitere Nachricht an Flägel unterbleibt. Im Übrigen ist dem Arbeitsdienst zu überlassen, was er gegen Flägel unternehmen will.“ Auch die Diamant-Räder verblieben nun weiterhin – trotz der angeblichen Mängel – im Segeberger Arbeitsdienst.

Neben der Reparaturanfälligkeit erlitten die Arbeitsdienststräder Totalverluste auch durch Verkehrsunfälle, in die die Radfahrer des NSAD-Lagers verwickelt wurden. Ein solcher zeittypischer Unfall ereignete sich Mitte März 1935 auf der Heimfahrt nach Schafhaus. Nur Glück verhinderte größere Verletzungen, doch gerieten zwei Räder unter das Fuhrwerk eines Bauern, als die vorgespannten Pferde angesichts der geschlossenen Radlerkolonne durchgingen und mit dem Wagen in die Kolonne rasten – ein Rad war anschließend „ganz demoliert“, beim zweiten mussten Lenker und Sattel ersetzt werden. /63/ Das Verhör des Wagenlenkers Willy Göttisch macht deutlich,

dass es offensichtlich die stets mitgeführte rote Fahne des Arbeitsdienstes war, vor der die Pferde gescheut hatten. /64/

Zuletzt mussten sich auch die Segeberger Stadtvertreter vor Augen führen, wie sehr der vermeintlich günstige Einsatz von Fahrrädern über den reinen Anschaffungspreis von 5.113,14 RM /65/ hinaus in der Stadtkasse zu Buche schlug. Eine – angesichts erneuter Forderungen von „Jansen & Sohn“ über satte 350 RM – veranlasste Zusammenstellung der Stadtkasse ergab rund 1.130 RM an Reparaturkosten allein zwischen Januar 1935 und April 1936. /66/ Derartig hohe Ausgaben lösten bei Bürgermeister Koch zuletzt nur noch Unverständnis aus: Die Fahrräder wären doch noch so gut wie neu, und es wäre eigentlich undenkbar, dass ein derartiger hoher Verschleiß stattfinden könne. Längst hielt es auch Bürgermeister Koch nicht mehr für ausgeschlossen, dass die Arbeitsmänner „leichtsinnig und unachtsam“ mit den Rädern umgingen. /67/

86 Räder und kein Geschäft in Sicht.

Seitdem der nunmehrige „Reichsarbeitsdienst“ (RAD) gegen Ende 1936 nur noch für Handlangerdienste einer Steinsetzfirma an der „Thingplatz“-Baustelle eingesetzt wurde, arbeiteten immer weni-

ger Schafhauser Arbeitsdienstler in Segeberg. Somit konnten die ersten 36 Arbeitsdienststräder von der Stadt wieder abgestoßen werden. Doch von den sechs angefragten Segeberger Fahrrad-Händlern erbot sich nur einer mit einem Kaufgebot von kläglichen 5,50 RM Stückpreis (gesamt 200 RM) für die Räder, „die durchweg alle reparaturbedürftig“ seien. /68/ Dieses Angebot schien Bürgermeister Koch „weit unter dem Wert“ zu liegen und so beschloss er die Räder „freihändig“ zu verkaufen. /69/ Auch Lagerleiter Postel schätzte den Wert der einzelnen Räder auf zumindest 10 bis 15 RM und bekundete anfangs das Interesse des RAD am Kauf von fünf bis sechs Rädern für dessen Führer. Offenbar nach kurzen Verhandlungen entschied Bürgermeister Koch dann, dem RAD-Gau Schleswig-Holstein zunächst fünf Räder kostenlos zu überlassen und die übrigen Räder an städtische Angestellte und – zum Staffelpreis von 10, 15 und 20 RM – an die Bevölkerung zu verkaufen. /70/ Rasch waren 25 Bewerber gefunden. /71/ Diese wurden jedoch zuletzt nur mit 8 RM – z. T. auch noch in Raten – abkassiert, /72/ so dass zuletzt nur 192,- RM in die Stadtkasse flossen, nachdem sechs Räder kostenlos an den RAD, vier an städtische Vollzugsbeamte und je eins an die Polizei und einen städtischen Arbeiter abgegeben worden waren. /73/

Für die verbliebenen 50 Räder meldete die Arbeitsdienstgruppe 73 in Neumünster frühzeitig Bedarf an /74/ und wurde auf ihre Nachfrage ebenfalls auf 8,- RM je Rad festgesetzt. Nachdem monatelang kein Kaufgebot folgte, erkundigte sich Bürgermeister Koch Anfang August 1937 abermals – und wurde aus Schafhaus knapp in Kenntnis gesetzt: „Die Übernahme hat am 30. Juni 1937 stattgefunden.“ Offenkundig bestand darüber hinaus aber keine besondere Neigung, diese „Übernahme“ auch zu bezahlen. Erst Monate nach dem Ende der RAD-Arbeiten am Segeberger Kalkberg, Anfang September 1937, und auch noch weit nach der offiziellen Einweihung des nunmehr „Nordmark Feierstätte“ genannten Amphitheaters durch Joseph Goebbels, am 10. Oktober 1937, erinnerte der Segeberger Bürgermeister die „Übernehmer“ der Diensträder an die immer noch fällige Überweisung der 400 RM für die 50 Räder aus städtischem Besitz. /75/ So wurde die Kaufsumme Ende Januar 1938 zuletzt doch noch überwiesen, /76/ während selbst die Abteilung 9/73, „RAD-Lager Schafhaus“, inzwischen längst für die Verlegung ins nordfriesische Winnert bei Husum vorgesehen war. /77/ Auf die Empörung der RAD-Gruppe 73 über den Zustand der Räder konnte Koch nur achselzuckend mitteilen, dass auch von den 30 zurückgegebenen Rädern „kein einziges mehr eine elektrische Beleuchtungsanlage“ gehabt hätte und vielfach auch die Zubehörteile wie Luftpumpen, Reparaturkästchen gefehlt hätten. /78/ Offensichtlich hatten die ADW alles gut gebrauchen können...

Ob das eine oder andere der einstigen „braunen Diensträder“ wohl noch irgendwo vergessen in einem Schuppen oder Keller vor sich hin rostet?

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben

- /1/ Ablesbar z. B. an den Wahlergebnissen, die deutlich über denen in der Provinz Schleswig-Holstein und im Reich lagen, vgl.: Peter Heinacher: Die Anfänge des Nationalsozialismus im Kreis Segeberg, Bad Bramstedt 1976.
- /2/ Zu Jeran: Sebastian Lehmann: Kreisleiter der NSDAP in Schleswig-Holstein. Lebensläufe und Herrschaftspraxis einer regionalen Machtelite, Bielefeld 2007, S. 363.
- /3/ Brief Jeran an RMVP, 26.2.1934, StASE.
- /4/ Vermerk Jeran, 21.4.1934, StASE, 1282.
- /5/ Erklärung Jeran, 12.4.1934, StASE, 1282.
- /6/ Kostenüberschlag von Fritz Schaller, 18.5.1934, StASE 1282.
- /7/ Wolfgang Benz: Vom Freiwilligen Arbeitsdienst zur Arbeitspflicht, in: Vierteljahresshefte für Zeitgeschichte, JG 16 (1968), S. 517-568.
- /8/ Siehe das Schreiben des Beigeordneten Koch an „Spielgemeinschaft Nordmark“, 23.8.1934, StASE 1282. Nachdem Jeran im September 1934 zugunsten seiner persönlichen Parteikarriere das Amt des Bürgermeisters an den Segeberger Rechtsanwalt und Parteigenossen Hans Koch übergeben hatte, hinterließ er der Stadt eine inzwischen irreversible und in der Bevölkerung längst ungeliebte, offene Großbaustelle, die nach einer detaillierten Auflistung aller Posten durch den Segeberger Stadtbaumeisters

Hans Schmidt auf niederschmetternde 110.105,75 RM Gesamtbaukosten kam; Kostenvoranschlag vom Juni 1935, StASE 1282. Ohne finanzielle Zusagen sah sich der neue Bürgermeister daraufhin nicht mehr in der Lage, die Verantwortung für den Weiterbau zu übernehmen.

- /9/ Vertragsentwurf vom 19.5.1934, StASE 1282.
- /10/ Chronik des Arbeitsdienstlagers Schafhaus, Eintrag vom 18.5.1934, StASE.
- /11/ Antwortschreiben an „Spielgemeinschaft Nordmark für nationale Festgestaltung“, 23.8.1934, StASE 1282.
- /12/ Vermerk Jeran, 2.6.1934, StASE 1282.
- /13/ Tatsächlich war Jeran erst Mitte August durch einen Bericht im „Völkischen Beobachter“ auf diese Möglichkeit als dauerhafte Lösung gestoßen. Über das Arbeitsdienstlager Schleißheim hieß es darin: „Von den weiter entfernten Arbeitsstellen werden die Arbeitsmänner mit Lastwagen abgeholt.“, siehe: „Ein Tag Arbeitsdienst“, VB, 11.8.1934. Obwohl Jeran befürchtete, dass die Beförderung durch LKW zu kostenintensiv sein dürften, erkundigte er sich in Schleißheim nach den Kosten pro Person und Monat und in welcher Form die Finanzierung durch den Träger der Arbeit erfolgen würde, Brief an Arbeitsdienstlager Schleißheim, 14.8.1934, StASE 1283. Eine Antwort versickerte in der wuchernden NS-Bürokratie.
- /14/ Schreiben an die Firmen Schweim, Hodeck, Kramer, Kneib, Forstmann, Jansen und Gronholz sowie an das Postamt (Postkraftwagen!) u. a., 31.8.1934, StASE 1283.

- /15/ Während die meisten Fuhrunternehmen mit geradezu astronomischen Tagespreisen als vermeintliche Sonderangebote das Ansinnen des Bürgermeisters erfolgreich abwehrten offensichtlich bestand kein Interesse an einem entsprechenden Geschäft mit der Stadt riet die Fa. Jansen & Söhne aufgrund zu hoher Betriebskosten, Abschreibungen und Verzinsungen (!) von einer Beförderung durch Lastwagen rundweg ab und gab zu bedenken, dass Fahrräder immer noch die billigste Transportmöglichkeit darstellten, Schreiben, 3.9.1934, StASE 1283.

- /16/ Schätzung des Verwaltungssekretärs Köster für die Anschaffungskosten der Fahrräder, Vorlage über Entwicklung und Kostenverteilung, 9.7.1934, StASE 1282.



Diamant 82: 15 Diamant-Fahrräder des Modells 82 standen den Arbeitsdienstfreiwilligen in Segeberg zur Verfügung.

- /17/ Werbeschreiben mit Preisempfehlung (nach Abzug von Rabatt: 46,75 RM pro Rad bei Abnahme von 100 Rädern), 11.6.1934, StASE 1283.
- /18/ Drei Schreiben des Bürgermeisters Jeran, 9.7.1934, StASE 1283.
- /19/ Schreiben an Bürgermeister, 10.7.1934, StASE 1283.
- /20/ Schreiben an Bürgermeister, 31.7.1934, StASE 1283.
- /21/ Schreiben an Bürgermeister, 20.7.1934, StASE 1283.
- /22/ Schreiben von Carl Jansen & Söhne, 30.7.1934, StASE 1283.
- /23/ Vgl. Schreiben, 8.8.1934, StASE 1283.
- /24/ Schreiben, 7.8.1934, StASE 1283.
- /25/ Schreiben, 11.8.1934, StASE 1283.
- /26/ Werbeschreiben der Opel-Verkaufsabteilung, Hamburg und Vermerk Jeran, 10.8.1934, StASE 1283.
- /27/ Schreiben Regierungsbaurat Richter, 1.9.1934, StASE 1283.
- /28/ Schreiben, 5.9.1934, StASE 1283.
- /29/ Schreiben an Bürgermeister, 6.9.1934, StASE 1283.
- /30/ Schreiben an Bürgermeister, 6.9.1934, StASE 1283.
- /31/ Schreiben an Magistrat, 6.9.1934, StASE 1283.
- /32/ Schreiben an Bürgermeister, 8.9.1934, StASE 1283.
- /33/ Schreiben an Stadtverwaltung, 10.9.1934, StASE 1283.
- /34/ Preiszusammenstellung für Fahrradangebote für den Arbeitsdienst vom 11.9.1934, StASE 1283.
- /35/ Vermerk des Verwaltungssekretärs Köster, 11.9.1934, StASE 1283.
- /36/ Schreiben des Bürgermeisters, 25.9.1934, StASE 1282.
- /37/ Vermerk des Bürgermeisters, 26.9.1934, StASE 1283.
- /38/ Die Herstellerwerbung war inzwischen spürbar aggressiver und kundenorientierter geworden. So versicherte „Seidel & Nahmann“, dass sie „bereits mehrere 1000 Fahrräder an die verschiedenen Arbeitsdienstlager“ zu Vorzugspreisen geliefert hätten. Von dem „Nauemann 33H“ in erdfarbener Emailierung (Aufpreis: 4,50 RM) war eine Abbildung mit Schutzblechschild des NSAD-Emblems (Spaten und Ähren mit Hakenkreuz) mitgeliefert,

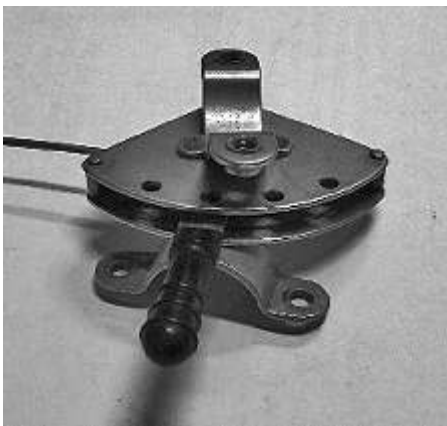
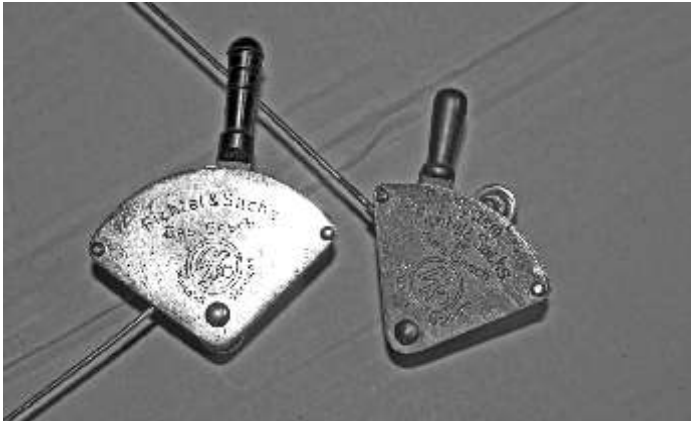
- Schreiben, 2.1.1935, StASE 1283. Die Elite-Diamantwerke bewarben ihre „ausgesprochen deutschen Qualitätsprodukte“ damit, dass ihre Firma ein „rein arisches Unternehmen“ sei und auch „die gesamte Belegschaft sich nur aus national gesinnten deutschen Erwerbstätigen“ zusammensetze. Im Übrigen würde die Arbeitsbeschaffung durch den Einsatz von „unvergleichlich mehr Arbeitskräfte[n]“ gefördert, was den Dienstpflichtigen des Lagers bei deren Auswahl nahe zulegen wäre, Schreiben, 31.12.1934, StASE 1283. Und die Brennbabor-Werke aus Brandenburg betonten, dass ihre Lieferungen an die Landjägerei, Post, Arbeitsdienstlager und Reichswehr allein ein Qualitätsmerkmal sei und bemerkten, dass die Stadt Brandenburg als „Notstandsgebiet erster Ordnung“ deklariert und Fabrikate aus dieser Stadt schon deshalb zu berücksichtigen seien, Schreiben, 13.10. und 31.12.1934, StASE 1283.
- /39/ Schreiben, 23.1.1935, StASE 1283. Am Tag darauf trafen die Räder bei Böttger ein und konnten abgeholt werden.
- /40/ Chronik des Arbeitsdienstlagers Schafhaus, Eintrag unter dem 20.1.1935, StASE.
- /41/ Erinnerung des ehemaligen Lagerleiters, vgl. Evi Pagel, Der Bau des Kalkbergstadions, in: Hans-Peter Sparr (Hrsg.), Der Kalkberg. Naturdenkmal und Wahrzeichen der Stadt Bad Segeberg, Hamburg 1997, S. 52.
- /42/ Kosten für Zement und Holz, s.: Vermerk Köster, 22.10.1934, StASE. Hinzu kam noch die Auslage für Dachpappe. Bereits im März 1935 wurde auf dem Lagergelände ebenfalls auf Stadtkosten ein zweiter Fahrradschuppen errichtet.
- /43/ Wie rasch und häufig es zu diesen Verstöße kamen, ist erkennbar an der schon im April 1935 begonnenen Aufzeichnung der Stadt darüber, um „dies gelegentlich verwerten zu können“, Vermerk Bgm. Koch, 24.4.1935, StASE 1283.
- /44/ Meldung des Lagerleiters Stäublin an die Stadt Bad Segeberg vom 19.10.1934 über den Diebstahl vom 18.10.1934, also bereits rd. 3 Wochen nach Anschaffung der Räder, StASE 1281. Das „Adler“-Rad blieb trotz Anzeige bei der Polizei Neumünster unauffindbar und musste abgeschrieben werden.
- /45/ Schreiben an den „FAD Schafhaus“, 8.1.1934, StASE 1283.

- /49/ Anweisung Stadtbaumeister Schmidt, 25.1.1935, StASE 1283.
- /50/ Für zwei Rechnungen über 13,35 RM wurden zuletzt nur 6,50 RM angewiesen, Schreiben des Stellv. Bgm. Marxen, 8.2.1935, StASE 1283.
- /51/ Brief des Stellv. Bgm., 8.2.1935, StASE 1283
- /52/ Die Rechnung erstreckte sich über das Flickchen von Schläuchen, den Anbau div. Schutzbleche, das Richten von Lenkerstangen, Gabeln und Kurbeln, das Einspeichen und Zentrieren von Rädern, die Reparatur von Pedalachsen, Pedalen und Sätteln sowie die Ersatzbeschaffung von 26 Birnen, zwei Kabeln, einem Scheinwerferglas, einer Felge, div. Speichen, 18 Klingeln und div. Schrauben, StASE 1283.
- /53/ Schreiben Marxen, 13.2.1935, StASE 1283.
- /54/ Schreiben, 13.2.1935, StASE 1283.
- /55/ Schreiben an Bürgermeister, 26.2.1935, StASE 1283.
- /56/ Schreiben Stellv. Bgm. Marxen an „Jansen & Söhne“, 1.3.1935, StASE 1283.
- /57/ Schreiben an Bürgermeister, 7.5.1935, StASE 1283.
- /58/ Anweisung vom 9.5.1935, StASE 1283.
- /59/ Schreiben an Bürgermeister, 30.1.1935, StASE 1283.
- /60/ Schreiben Marxen, 8.2.1935, StASE 1283.
- /61/ Vermerk Marxen vom 11.2.1935, StASE 1282.
- /62/ Schreiben an Bürgermeister, 26.2.1935, StASE 1283.
- /63/ Bericht über den Radunfall an der Wassermühle vom 14.3.1935, StASE 1282.
- /64/ Vernehmungsprotokoll vom 27.3.1935, StASE 1282.
- /65/ In der Anschaffungssumme enthalten waren die Kosten für die Lichtanlagen über 389,40 RM, Notizzettel, StASE 1283.
- /66/ Schreiben an den Reichsarbeitsdienst Abteilung 9/73 in Schafhaus, 8.4.1936, StASE 1283; die bereits beglichenen Rechnungen summierten sich für den genannten Zeitraum auf 777,29 RM, Notizzettel, StASE 1283.
- /67/ Schreiben an den Reichsarbeitsdienst Abteilung 9/73 in Schafhaus, 8.4.1936, StASE 1283.
- /68/ Schreiben Gronholz an Bürgermeister, 24.12.1936, StASE 1283.
- /69/ Vermerk vom 8.1.1937, StASE 1283.
- /70/ Vermerk Koch, 22.1.1937 nach Vollmacht der Gemeinderatssitzung vom 15.1.1937, StASE 1283.
- /71/ Liste mit Namen und Anschriften der Bewerber vom 12.2.1937, StASE 1283.
- /72/ Vermerk vom 12.3.1937; nach Anzeige der Stadtkasse hatten fünf Käufer ihre Ratenzahlungen zu mindestens schon begonnen, zwei Käufer beglichen ihre Raten von wöchentlich 2,- RM dagegen nicht und mussten wiederholt angemahnt werden, StASE 1283.
- /73/ Liste der 24 Käufer mit Namen und Anschriften und der städtischen Angestellten vom 2.3.1937, StASE 1282.
- /74/ Schreiben an Bürgermeister Koch, 12.2.1937, StASE 1283.
- /75/ Schreiben an den Reichsarbeitsdienst-Führer der Arbeitsdienstgruppe 73 in Neumünster, 24.11.1937, StASE 1283.
- /76/ Vermerk Koch vom 27.1.1937, StASE 1283.
- /77/ Vgl. Jens-Peter Biel: Arbeit am Menschen, Arbeit am Boden. Arbeitsdienst in Schleswig-Holstein. Von der freiwilligen Jugendarbeitsbewegung zum Reichsarbeitsdienst 1920 bis 1945, Flensburg (Diss.) 2003, S. 361.
- /78/ Schreiben an den Reichsarbeitsdienst, Gruppe 73, 9.2.1938, StASE 1283.



Max Böttger, Kurhausstraße 54 – Fahrräder u. Nähmaschinen (um 1950). Sammlung K. W. Studt, Bad Segeberg

Eine Viergang-Kettenschaltung von Fichtel & Sachs



Vereinsmitglied Axel Bollinger ist seit kurzem im Besitz einer F & S Viergang-Kettenschaltung mit Kulissenhebel (Foto oben rechts). Sie stammt aus dem Jahre 1951 und unterscheidet sich in einigen Punkten signifikant vom seinerzeit gängigen Dreigang-Modell. Daher möchten wir sie hier dokumentieren.

So ist die Kulisse wesentlich breiter gearbeitet (Foto oben links), und der Schalthebel kann vierfach einrasten (Foto nebenstehend). Der Schaltarm (beide Fotos oberhalb) ist gekröpft und das Gestänge am Hebel nur am Drehpunkt eingehängt (ohne Foto), um einen kürzeren Schaltweg für eine leichtere $1/2 \times 3/32$ Kette zu erhalten. Auch das Leitrollchen für die Kette ist anders gearbeitet (Foto unten links) und erinnert schon deutlich an moderne Varianten.

In gängigen Katalogen ist dieses Modell nicht zu finden, es wurde wohl auch nicht über den regulären Handel vertrieben. Nach den Aussagen älterer Rennfahrer wurde diese Schaltung von Fichtel & Sachs nur selektiv an Berufsfahrer vergeben, die an den von der Industrie gesponserten Rennen teilnahmen.



Unbekannter Weltumradler

Hans-Erhard Lessing berichtet von einem Kontakt aus Japan, der über Material zu einem bisher unbekannten deutschen Weltumradler mit Namen Max Schiffer verfügt. Yasuyuki Matsushima teilt mit, dass Schiffer im Jahr 1901 in Japan eintraf. Berichte über ihn erschienen in mehreren Zeitungen desselben Jahres, außerdem sind ein Interview mit ihm und mehrere Illustrationen erhalten. Vielleicht möchte jemand im Verein diese Spur weiterverfolgen. Herr Matsushima würde sich über eine Kontaktaufnahme freuen und das noch vorhandene Material zur Durchsicht zur Verfügung stellen. Interessenten wenden sich am besten per E-Mail an: stevens.t.17-19@ezweb.ne.jp. Eine vorherige Rücksprache mit Hans-Erhard Lessing unter helessing@t-online.de wäre sicher sinnvoll.

Post aus England und Amerika

Es hat sich wieder so einiges angesammelt – die britischen *News & Views* 345 und 346; der *Boneshaker* 187 sowie *Bicycle Quarterly* Herbst und Winter 2011.

Diesmal zuerst die *Bicycle Quarterly*. Das Herbstheft 2011 hat ein Titelfoto, das unser aller Herzen höher schlagen lässt: Ein Hochradrennen ist zu sehen. Hochräder in BQ? Warum nicht. Und in der Heftmitte im neunseitigen Bericht geht's gleich weiter: Ein fast DIN A3-großes Centrespread vom selben Rennen (das übrigens in Neuseeland stattfand) und jede Menge kleine Fotos zieren den Artikel von Jada van Vliet, die sich für ihren Bericht über den Oamaru Ordinary Cycle Club, den Hochradverein von Oamaru, auch selbst auf ein Hohes Zweirad geschwungen hat. Greg Davies, Hochradmuseumsbesitzer und Erbauer von Replikas historischer Fahrräder, wird natürlich auch erwähnt.

BQ Winter 2011 hat so gut wie keinen expliziten fahrradhistorischen Content, aber während man feststellen muss, dass es ein langer Weg war von den ersten Ausgaben von Jans Zeitschrift, die damals noch *Vintage Bicycle Quarterly* hieß und sich ausschließlich mit alten Fahrrädern beschäftigte, muss man auch sagen, dass sich dieser Weg zum Zwischenziel der fahrradhistoriellen Winterausgabe 2011 gelohnt hat. Man merkt deutlich, dass Jan den Hintergrund hat, der es ihm erlaubt, Entwicklungen in der Fahrradtechnik bis weit in die Anfänge hinab zu verfolgen. Er lässt sich nicht von Gimmicks täuschen, die Neuauflagen von uralten Konzepten sind, wie das in anderen Fahrradmagazinen so oft geschieht.

Jan versteht es, sich das Beste aus der langen Technikgeschichte des Fahrrads auszusuchen und baut deshalb auch seinen Versandhandel mit bewährten, teils nachgebauten Fahrradkomponenten aus. Inzwischen ist er in der Lage, durch Kooperation mit verschiedenen US-amerikanischen, deutschen und japanischen Firmen Fahrräder zu bauen, die allen Betrachtern, seien sie geschichtlich, technisch oder sportlich interessiert, das Wasser im Mund zusammenlaufen lassen. Handgefertigte Stahlrahmen treffen auf SON-Naben, nachgefertigte Herse-Kurbelsätze auf alte Nivex-Schaltungen.

News & Views. Lorna und Phil Wray, David Hibberd und noch ein paar andere Leute machen sich alle zwei Monate

derartige Mühe mit dem Editieren von Leserbriefen, Dutzender Treffenberichte, hunderter Fotos (deren Qualität weitgehend von den Zulieferern bestimmt wird), Kleinanzeigen, Buchbesprechungen und kleinen Artikeln, dass es eigentlich zu schade ist, jedesmal in der Besprechung fast ganz über die meist gut fünfzigseitigen A4-Hefte hinwegzugehen. Die Frage ist nur, wo man ansetzt bei

Thomas, 1884, £ 160; ein Hillman, Herbert and Cooper-Katalog aus dem selben Jahr, £ 170; ein völlig originales Pedersen von 1908, £ 3.300; ein englisches Dreirad-Veloziped von 1869, £ 2.100; ein Improved Bicycle von Peyton and Peyton, ebenfalls von 1869, mit Hebelantrieb, £ 39.000; ein 1894er Crypto Bantam in nicht allzu gutem Zustand, £ 3.750. Cally schreibt nichts von Aufschlägen.



Der englische Ausnahmesprinter Ernest Payne, Goldmedaillengewinner in der Mannschaftsverfolgung bei den Olympischen Spielen 1908 in London, vor seinen Trophäen 1910, das Jahr, in dem er seine Radsportkarriere beendete. Zu diesem Zeitpunkt spielte Payne bereits Fußball in der Birmingham League. Abbildung aus The Boneshaker, Nummer 187

der Fülle des Materials, und ob uns hier in Deutschland mit Bemerkungen der Art geholfen ist, es sei ein Pat Skeates- oder J G Robertson-Rahmen aufgetaucht, für den Teile gesucht werden. Die Altradszene in Großbritannien profitiert nun einmal von der gewaltigen Fülle an kleinen, aber feinen Herstellern, die sich in den vergangenen Jahrzehnten auf der Insel tummeln. Wenn tatsächlich jemand Interesse an britischen Fahrrädern hat, gibt es nichts Besseres, als sich 20 Jahre lang in N&V zu vertiefen. Ich habe nächstes Jahr das Vierteljahrhundert V-CC – Mitgliedschaft voll und entdecke immer noch Neues.

In N&V 346 berichtet Cally Callomon in seinem unnachahmlichen Stil von der am 22. Oktober 2011 stattgefundenen Transport Collector's Auction in Reading. Einige interessante Stücke: Eine illustrierte Broschüre von Bayliss and

Und zum Schluss noch der *Boneshaker*. Das Heft macht mit einem etwas außergewöhnlichen Artikel auf: Bob Jones beschreibt eine Fahrt mit dem Hochrad quer durch Wales und England, die er 1998 mit John Pinkerton unternahm. Erinnerungen an Anstrengungen und Abenteuer verbinden sich mit dem guten Gefühl, es geschafft zu haben, aber natürlich auch mit Gedanken an den wenige Jahre später verstorbenen John Pinkerton.

Nick Clayton, der frühere Herausgeber des *Boneshaker*, reflektiert über das Hochrad und fragt sich, wie es sein konnte, dass das Sicherheitszweirad so lange auf sich warten ließ. Verschiedene Konstruktionen und Patente werden beschrieben und erörtert.

Roger Alma beschreibt die Karriere des Radrennfahrers Ernest Payne (1884-



THE "FLOATING CHAIN."

By VERNON BLAKE.

A VARIABLE
GEAR SYSTEM
THAT GIVES
SIX GEARS
AND A DIRECT
DRIVE ON
EACH.

The author on his machine with the low gear in use.

Die „Floating Chain“ oder „schwebende Kette“ im Einsatz. Das Bild ist eine Reproduktion aus einem Artikel von Vernon Blake in „Cycling“ Nr. 4 vom Dezember 1919. Man sieht die stark durchhängende Kette bei Nutzung kleiner Ritzel. Abbildung aus The Boneshaker, Nummer 187

1961). Wie die allermeisten anderen Rennfahrer auch begann Payne klein, auf der örtlichen Grasrennbahn im heimatischen Worcester. Zu jener Zeit musste man sich einer Wahl stellen, wenn man Mitglied im Radsportverein werden wollte; Ernest wurde 1903 zum Mitglied des Worcester St John's CC gewählt. Von den vierzehn Bahnrennen, an denen Ernest in seiner ersten Saison als Clubmitglied teilnahm, gewann er dreizehn – kein Wunder, dass er vom Fleck weg als kommender Champion angesehen und in der Radsportpresse als „Worcester wonder“ tituliert wurde. Bereits 1904 nahm er an den Bahnmeisterschaften in Fallowfield/Manchester teil und wurde zweiter; leider sagt Roger Alma nicht, auf welcher Distanz. Im folgenden Jahr wurde Payne dann Britischer Meister auf der Bahn auf den Viertel- und Einmeilendistanzen.

Bis zu den Olympischen Spielen in London 1908, bei denen er in der Mannschaftsverfolgung eine Goldmedaille gewann, war er auf seinen Spezialdistanzen praktisch unschlagbar und reihte Titel an Titel, was ihn aber nicht davon abhielt, ab 1910 eine recht erfolgreiche Laufbahn als Fußballer einzuschlagen, unter anderem bei Manchester United. Paynes Goldmedaille ist zwar während seiner Dienstzeit als Motorradmelder im Ersten Weltkrieg abhanden gekommen, der Rover-Rahmen allerdings, den er zu Olympi-

schem Gold fuhr, hängt heute im Britischen Nationalen Fahrradmuseum in Llandrindod Wells.

Wer erinnert sich noch an den Artikel, den Scotford Lawrence vor einigen Jahren über ein Bild von Joseph Roux schrieb? Das Bild heißt „Course de vélocipèdes“ und zeigt ein Velozipedenrennen, das 1869 in Gray/Frankreich stattfand. Nun vergleicht Lawrence es mit weiteren Werken Roux' und berichtet außerdem, dass eine zweite Version des Bilds existiert, deren derzeitiger Ausstellungsort, wenn sie denn nicht in einer Privatsammlung verschwunden ist, allerdings unbekannt ist.

Brent Scholes fügt dem Boneshaker einen kleinen, aber interessanten Artikel hinzu. Er schreibt, dass der Dampfmaschinenbauer und Gießereibesitzer William Winterborne, der 1930 mit 95 Jahren starb, der eigentliche Erfinder des Freilaufs ist. Winterborne diente seine Erfindung mehreren Fahrradfabriken erfolglos an und verkaufte sie dann für eine kleine Summe.

Als Abschluss des Hefts gibt es noch einen spannenden Beitrag zu frühen Kettenschaltungen in Großbritannien von Steve Griffith. Viele britische Radler brachten der Kettenschaltung großes Misstrauen entgegen, selbst noch in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Das lässt sich auch an der erheblichen Anzahl

von Neukonstruktionen von Renn- und Sportnaben in den vierziger und fünfziger Jahren ablesen. Eine gute, perfekt gerade Kettenlinie, die Kraft sparte und Verschleiß begrenzte, war das Hauptargument der Nabenschaltungsbeefürworter.

Das sahen auch die Erfinder der Trivelox-Schaltung so, die eine Kettenschaltung mit seitlich beweglichen Ritzeln bauten, die über dem starren „Schaltwerk“, das nur zur Kettenspannung diente, auf der Nabe hin und her rutschten. Dauerhaft war diese Konstruktion nicht und wurde schnell von „richtigen“ Kettenschaltungen wie der Cyclo abgelöst, die sich im Lauf der Zeit doch immer mehr durchsetzten.

Ein anderes System, das zur frühen Kettenschaltungszeit Aufsehen erregte, war die „chaine flottante“, auf englisch „floating chain“, und auf deutsch Schwebekette, wenn's denn überhaupt ein deutsches Wort dafür gibt. Keine Kettenspannvorrichtung und kein Schaltwerk verdarb das Erscheinungsbild dieser Erfindung, deren Pfiff darin bestand, dass die Kette bei Benutzung von kleinen Ritzeln und Kettenrädern fast am Bodenkontakt teilnahm, weil sie einfach ungespannt durchhing. Einige der bekanntesten Radtouristen der frühen Jahre waren Anhänger dieses Systems, das von seinen Kettenführungsdrähten lebte. Darf ich mich outen? Es gibt Sachen, bei denen ich überhaupt nicht traurig bin, dass die Entwicklung weitergegangen ist, und das sage ich als jemand, der in der Stadt einen starren Dreigang benutzt.

Bis zum nächsten Mal, Euer Toni

Errata

Thomas Böttcher, Michael Zappe und einige andere Vereinsmitglieder haben uns darauf hingewiesen, dass uns in der letzten Ausgabe ein Fehler unterlaufen ist, den wir hiermit gerne berichtigen: Das Foto auf Seite 9 im Artikel über Max Hahn zeigt nicht Fausto Coppi auf einem Bambi-Rad, sondern den Schweizer Ferdi Kübler, Tour de France Sieger von 1950 und Straßenweltmeister von 1951.

Außerdem haben wir auf Seite 28 eine Bulldogge per Bildunterschrift zum Mops erklärt – auch das sei hiermit berichtigt.

Der Schweiß der Götter – Ein Mythos wird entzaubert

Seit letztem Jahr ist Masos Standardwerk zur soziologischen Betrachtung des Radsports auch auf deutsch erhältlich. Der Bielefelder Covadonga-Verlag hat sich mit der Herausgabe der deutschen Übersetzung einen bleibenden Verdienst erworben.

Zwar hat Masos Buch mit seinen wenigen Schwarz-Weiß-Abbildungen keinen Bildband-Charakter wie so viele andere Werke über den Radsport, aber seine Qualitäten sind zweifellos vorhanden. Sie werden in der Herangehensweise Masos deutlich, der sich nicht mit Ergebnistabellen oder technischen Details aufhält, sondern dem Straßen-Radsport am Beispiel seines wichtigsten Rennens, der Tour de France, zu Leibe rückt. Er klopft sie durch die Jahrzehnte ihrer Geschichte auf die Motivation ihres wichtigsten Bauteils, der Legendenbildung, ab.

Dass die Tour unzählige Legenden und Helden, ja Halbgötter, hervorgebracht hat, wird oft unkritisch hingenommen. Wer von ihnen profitiert, wie Politik, Industrie und Medien in ein System verstrickt sind und waren, das einzig und allein aufs Geldverdienen aus ist und in dem der Sport eine sehr untergeordnete Rolle spielt, wird Masos Lesern bereits auf den ersten Seiten deutlich. Maso verfährt chronologisch-linear; das heißt, dass der Sportgedanke dem Radsport recht früh abhandeln gekommen sein muss.

Das Buch wird also nicht wichtig durch eine wieder neue, beweihräuchernde Betrachtung von Berganstiegen, Stürzen und Aufholjagden, sondern durch eine auf jeder einzelnen Seite konsequent durchexerzierte, aber nie langweilig oder didaktisch wirkende Zerstörung von Mythen. Diese Mythen liegen dem Geschäftsmodell der Tour zugrunde, eines Großkonzerns, der weiß Gott nicht immer mit fairen Mitteln kämpft. Masos Buch ist eigentlich ein Anti-Tour-de-France-Buch, ein Buch zum Abschalten.

Viele auf den ersten Blick rätselhafte Verhaltensweisen von Akteuren des Riesenspektakels Tour werden von Maso plausiblen Erklärungen zugeführt. Wie kann es beispielsweise sein, dass ein Mannschaftsarzt öffentlich, mit Hilfe der Medien, Doping an den ihm anvertrauten Radsportlern zugibt, und das nach einem großen Sieg seiner Mannschaft? Maso sagt, er mache Reklame für sich

und entledigt sich gleichzeitig seines noch laufenden Vertrags, denn sein Arbeitgeber muss ihm nach dem Interview kündigen. Wenig später ist er erfolgreicher Dopingunternehmer – so muss man ihn wohl bezeichnen. Das alles ist nicht in unwissenden Vorkriegszeiten angesiedelt – nach Maso hieß einer der Kunden des Unternehmers Armstrong, Lance Armstrong; gespritzt, nicht gerührt.



Besonders die Sportjournalisten kommen bei Maso nicht gut weg. Es scheint vor dem Einsetzen der Fernseh-Liveübertragungen Gang und Gäbe gewesen zu sein, dass zwischen Sportberichten und Kitschromanen aus Groschenheften kein großer Unterschied war. Seitenlange Augenzeugenberichte wurden von Schreibern verfasst, die dem Geschehen hunderte Kilometer entrückt waren. Den Lesern wurden Helden verkauft, die sich im Interesse der im Blattwerbenden Industrie und nicht des Sports verhielten. Ein sportlicher Rennverlauf war den Stories oft im Weg und wurde verfälscht, wenn es denn der Wahrheits-Erfindung, dem Chauvinismus oder gut verkäuflicher Dramatisierung diente. Der Schweiß der Götter stinkt nun einmal nicht.

Dass Masos Buch in den Niederlanden seit über 20 Jahren (erste Ausgabe 1990) ein Klassiker ist, begründet sich in seiner originellen und ehrfurchtslosen Analyse des Radsportgeschäfts. Die zweite niederländische Auflage seines Buchs (2003) war bereits eine Überarbeitung, und die deutsche Ausgabe erhielt noch weitere Zusätze. Sie ist also durchaus ein eigenständiges Werk.

Besonders die späten, neu hinzugekommenen Kapitel widmen sich dem in den letzten 15 Jahren voll entbrannten Streit um Doping. Streit, jawohl, denn es gibt bis heute einflussreiche Kräfte, die das Doping sehr befördern, und es scheint, schenkt man dem Autor Glauben, auch mit den Kontrollen nicht weit her zu sein. Erwischt wird, wer sich gegen das mafiöse System stellt; Ehrlichkeit wird bestraft. Außerdem waren Bestechung und falsch verstandener Nationalstolz nach Maso immer Bestandteile der großen Rennen. Stellenweise liest Maso sich wie ein Politkrimi, nur spannender, da der Wirklichkeit entnommen. Höchste Stellen scheinen darum bemüht, Dopingskandale unter den Teppich zu kehren, um das Image der veranstaltenden Länder nicht zu beschmutzen.

Ein Klassebuch, dieser Maso, aber mancherorts wünscht man sich, er zeigte Auswege aus dem Labyrinth auf, die genauso originell sind wie seine Analyse der Problemlage; so müssen die Leser sich viel selber denken. Aber das scheinen zumindest die unkritischen Radsportkonsumenten unter ihnen ohnehin bitter nötig zu haben.

Toni Theilmeier, Belm

Benjo Maso: Der Schweiß der Götter. Covadonga-Verlag, Bielefeld, 2011, 14,80 Euro. Paperback, 280 Seiten, mehrere s/w-Illustrationen, ISBN 978-3-936973-60-0.

Die Steinbachs – Geschichte einer Artistenfamilie

Spätestens seit Woody Allens neuestem Film „Midnight in Paris“ sind Zeitreisen wieder angesagt. Wer von uns möchte nicht einmal mit den verblichenen Helden der Pedale ins Gespräch kommen? Aber auch dem härtesten Nostalgiker ist klar, dass dieser Wunsch unerfüllbar ist und bleiben wird. Was tun dagegen? Blättern in alten Dokumenten, Texten, Fotos, Künstlerverträgen und Tourneepänen! Genau dazu verleitet das Werk von Alexander Kretzschmar, das mehr eine wunderbare Materialsammlung als ein fertiges Buch darstellt. Geboten wird die Geschichte einer Artistenfamilie, der bescheidene Anfang von Simon und Elisabeth Steinbach, die in den 1920er Jahren mit ihren Kindern Ottmar und Elvira als die „4 Simons“ auftreten. Nach dem Zerfall der Familie in den frühen Dreißiger Jahren sammelt Elisabeth ihre Kinder Simon, Elvira, Irene und Ottmar in Hamburg wieder um sich. 1939 startet der älteste Sohn Ottmar – erst solo,



dann mit Partnerin Jana – erfolgreich eine kleine Karriere als Artist. Sein Programm, bei dem der talentierte Musiker hoch zu Rade verschiedene Instrumente spielt, gilt seinerzeit als musikalische Einradkunst.

Der Zweite Weltkrieg beendet alle Aktivitäten, bei Kriegeinsätzen werden die Brüder Simon und Ottmar verletzt. Wieder genesen, starten sie in Hamburg eine Karriere als Trio, denn Ottmars Frau Ingeborg steht fortan mit auf der Bühne. Von 1948 bis 1959 liefern sie als „3 Steenbacks“ in allen bekannten Varietés von Deutschland und Europa absolut sehenswerte Auftritte ab. Schon in diesen Jahren



imitiert Simon in den Shows den Stummfilmstar Charlie Chaplin. Nach und nach wird Chaplins „Tramp“ seine Paraderolle. Als die große Zeit der Varietés Ende der 1950er Jahre zu Ende geht, ernähren die spärlicher gewordenen Engagements die Künstlertrio nicht mehr. Die Gruppe löst sich auf und Simon muss als Verkäufer seinen Lebensunterhalt verdienen. Nach einer Pause von 30 Jahren startet er 1989 mit seinem noch vorhandenen Einrad ein Comeback als Einradartist und Chaplin-Imitator. Diese Rolle füllt der Künstler mit großem Herzen noch weitere 20 Jahre – bis ins hohe Alter von 84 Jahren. Bei einer Familienfeier in Hamburg hat er 2009 seinen letzten Auftritt.

Besonders interessant ist Kretzschmars ausführliches Interview mit Simon Steinbach. Die vorliegende Dokumentation bietet die seltene Gelegenheit, in das Künstlerleben einzutauchen. Autor Kretzschmar, ein Verwandter der Steinbachs, bekam Einblicke in die Welt der Artisten und lässt uns nun daran teilhaben. Also nicht nur Schwelgen in alten Zeiten und Nachempfinden, was damals in der Künstlerszene lief, sondern auch Erfahren, was es bedeutete, ein Teil dieser Szene zu sein.

Michael Mertins, Bielefeld

Alexander Kretzschmar: Die Steinbachs – Geschichte einer Artistenfamilie, Format A4, 106 Seiten (Digitaldruck), kartonierte Spiralbindung, zahlreiche SW und Color-Abbildungen; Wer Interesse an dem Buch hat, kann sich gern an den Autor Alexander Kretzschmar wenden: Mommensenstr. 9 in 10 629 Berlin, Tel. 030-8819245

Rundenkreisel & Berliner Luft

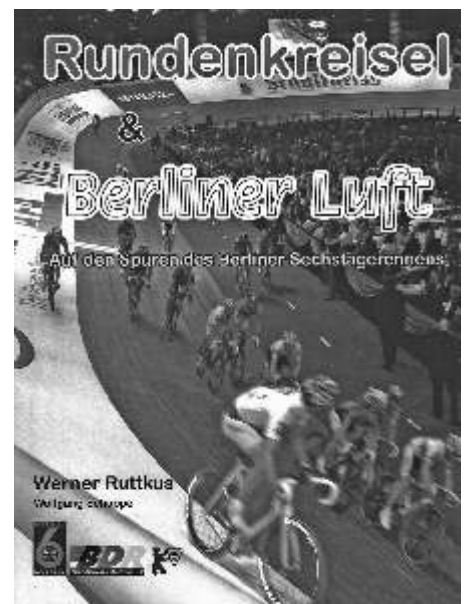
Unter dem Titel Rundenkreisel und Berliner Luft hat Werner Ruttkus, unterstützt von Werner Schoppe, ein über 400 Seiten starkes Buch verfasst. Zum Anlass für seine Arbeit nahm der Sportjournalist und Autor vieler Standardwerke zur deutschen Radsportgeschichte das hundertste Berliner Sechstagerrennen im Jahr 2011.

Das mit vielen, bisher unveröffentlichten Fotos bebilderte Buch zeichnet die Entwicklung der Sechstagerrennen nach – von einer ursprünglich nahezu übermenschlichen Schinderei hin zur kurzweiligen Sportveranstaltung, die an jedem der sechs Tage durch eingeschobene Wettbewerbe wie Sprint- oder Dernyrennen zusätzliche Höhepunkte bietet.

Vieles von dem, was Ruttkus schreibt, gilt exemplarisch auch für andere Six-

days, denn das Berliner Sechstagerrennen, das seit der ersten Austragung im Jahr 1909 immer wieder innovative Neuerungen einführt, ist heute die erfolgreichste Veranstaltung dieser Art in der Welt.

In einzelne Themengebiete aufgeteilt, behandelt Ruttkus alle Aspekte der zurückliegenden 100 Veranstaltungen. Das reicht von der Vorgeschichte, den wechselnden Ausrichtern und Veranstaltungsorten, den Krisen und Höhepunkten, den kurzen Abrissen jedes einzelnen Sechstagerrenns über die Vorstellung aller jemals gestarteten Berliner Rennfahrer bis hin zu den vorbildlichen Statis-



tiken. Selbstverständlich kommt auch das ganze Drumherum nicht zu kurz, denn Sechstagerrennen waren und sind immer „Sport und Unterhaltung“. Ruttkus kann dabei aus dem Vollen schöpfen – ob Schriftsteller und Journalisten wie Hemmingway, Journalisten, Karikaturisten, Künstler – sie alle waren den Berliner Six-days zugetan.

Aufgrund der geschickten Unterteilung der Themen in jeweils eigene abgeschlossene Texte von ein bis maximal vier Seiten, inklusive vieler Bilder, kann man das Buch wie eine Illustrierte immer wieder zur Hand nehmen und nach Belieben darin schmökern. Dabei wird sehr schnell klar, dass Berlin auch Ende Januar eine Reise wert ist.

Werner Ruttkus und Wolfgang Schoppe: Rundenkreisel & Berliner Luft, Berlin 2011, Paperback, 432 Seiten, zahlreiche Fotos, Eigenvertrieb. Das Buch ist für 24,90 Euro plus Versandkosten beim Autor zu beziehen: werner.ruttkus@t-online.de. Dort sind auch weitere empfehlenswerte Bücher des Autors zur deutschen Radsportgeschichte zu erhalten.

Bielefeld: Wintertreffen in einer (ehemaligen) Radmetropole

Das Wintertreffen 2012 fand vom 24. bis 26. Februar ausnahmsweise in Bielefeld statt. Grund: Die Sonderausstellung „Rückenwind“, die passend zum 125jährigen Jubiläum des „RadMarkt“ Ende September 2011 eröffnet und mit dem Wintertreffen geschlossen wurde.

Bielefeld und Fahrrad, das passt immer noch. Michael Mertins hatte die Idee und zusammen mit dem Wintertreffen-Spezialisten Tilman Wagenknecht stellten beide eine Veranstaltung auf die Beine, die sich nahtlos in die Qualität der bisherigen Treffen einreicht. Dazu trug auch die ideale Unterbringung im Jugendgästehaus der DJH bei und der in unmittelbarer Nähe liegende Tagungsort im Historischen Museum im Ravensburger Park.

52 Teilnehmer standen auf der Besucherliste von Barwinski, Gerd bis Zielasko, Peter, dazu zehn Teilnehmer auf der Liste der Vortragenden. Der Samstag begann mit vier thematisch unterschiedlich ausgerichteten Führungen durch die „Rückenwind“-Ausstellung. Nach dem Mit-



Die Teilnehmer auf der HEBIE-Terrasse.

Foto: Tilman Wagenknecht

tagessen wurde die ortsansässige, Fahrradfreunden wohl bekannte Firma HEBIE besucht. Drei Vorträge schlossen sich an. Am Abend bestand Gelegenheit im „Brauhaus“, den Tag Revue passieren zu lassen und ausführliche Gespräche zu führen.

Der Sonntag stand überwiegend im Zeichen der Fahrradbeleuchtung und der Dynamos, wobei Ausführlichkeit und Umfang besonders der Dynamotechnik überraschte. Dieter Oesingmann hat immerhin fast 125 Dynamos – wenn der Verfasser richtig gezählt hat – mit verschiedenen Bezeichnungen aufgelistet. Und der Dynamo-Spezialist sucht immer noch weitere Fahrrad-Lichtmaschinen, um deren Innenleben zu studieren. Die übrigen Themen und Referenten: Ernst Brust: DIN-Prüfungen für Sättel, Gerd Renda: Radfahrkarikaturen im Simplizissimus, Thomas Busch: Karl Altenburger, Heiner Bütemann für Gerd Böttcher: Richard Weber, der Dynamo-Pionier, Toni Theilmeyer,

er, Sturmey-Archer Sport- und Rennnaben, Christoph Guder: Hübner und FBL-Torino, Heiko Petrich: Neues zum Hercules 2000. Nils Niemeyers Referat über Doping im Radsport vor 1914 wurde aus Zeitgründen gestrichen, die Vorredner hatten ihr Zeitlimit zu stark überzogen. Dem Vorsitzenden Kurt Niemeyer oblag es, Begrüßung, Aktuelles zum Verein und das Schlusswort vorzutragen.

Nicht nur eine Randnotiz wert: Die Teilnehmer stellten im Vortragsraum eine sehenswerte Sonderschau zum Thema Sättel und Taschen zusammen. Die Teilnehmerresonanz zeigte wieder einmal die große Bedeutung der Wintertreffen. Sie sind für den Verein ebenso bedeutend und unverzichtbar wie die Velocipeddiade. Danken wir den Ideengebern und denen, die das Treffen wiederum bestens organisierten und freuen wir uns auf das nächste Treffen in Erfurt.

Walter Euhus, Langenhagen



Typisch Sammler: Jeder Container ein Objekt der Begierde. Foto: Armin Lindegger

2. Fahrrad-Klassik-Markt in Berlin

Nachdem der Berliner Verein im letzten Jahr einen ersten Versuch startete, im zunehmend fahrradbegeisterten Berlin einem Markt für historische und klassische Fahrräder sowie entsprechendem Zubehör Raum zu geben, gibt es in diesem September eine Fortsetzung: Am Sonntag, 9. September, am Tag des Offenen Denkmals, veranstalten Ullis Museumsladen und Historische Fahrräder Berlin e.V. den zweiten Fahrrad-

Klassik-Markt in der Jagowstraße in 13585 Berlin-Spandau. Eingeladen sind alle Freunde und Sammler von Fahrradklassikern, also vom Velociped über frühe Klapp- und Falträder sowie Rennräder bis hin zu den ersten Mountainbikes.

Parallel dazu öffnet Ullis Museumsladen mit einer kleinen Sonderschau zum diesjährigen Thema des Denkmaltages „Holz“, hier natürlich in Bezug auf das

Fahrrad. Es werden weder Standgebühren noch Eintritt erhoben. Ausrüstung wie Tische und Stühle können nur sehr begrenzt gestellt werden, bitte besser selbst mitbringen. Um eine Anmeldung wird aber gebeten, damit entsprechende Plätze vorbereitet werden können. Anmeldungen bitte ab sofort unter info@historische-fahrraeder-berlin.de oder direkt bei Uli Feick 030-3366987 bzw. 030-3368148.

Nächstes Highlight: Velocipediade in Detmold

Das 15. Jahrestreffen des Vereins findet in diesem Jahr vom 17. bis zum 19. August in Kreis Lippe statt. Zentraler Veranstaltungsort ist das LWL-Freilichtmuseum Detmold. Auf dem Gelände des Museums wird eine begrenzte Anzahl von Stellplätzen für Wohnwagen und Wohnmobile zur Verfügung gestellt, und es besteht die Möglichkeit im eigenen kleinen Zelt, oder Mannschaftszelt zu übernachten. Die Jugendherberge, ganz in der Nähe, nimmt ebenfalls übernachtungswillige Vereinsmitglieder auf.

Auch die diesjährige Velocipediade bleibt ihren Abläufen treu: Freitag, ab 8:00 Uhr, ist das Organisationsbüro geöffnet. Ab 12:30 Uhr können die Lots der Versteigerung „Im Weißen Ross“ im Paderborner Dorf besichtigt werden. Um 14:00 Uhr ist dann Versteigerungsbeginn. Wer die Detmolder Gastronomie näher kennenlernen möchte und nach der Auktion noch etwas Geld über hat, schließt sich am besten um 20:00 Uhr der gemeinsamen Ausfahrt mit historischer Beleuchtung an.

Der Samstag startet mit dem Teilemarkt hinter dem „Pastorat“ im Paderborner Dorf oder/und mit einem deftigen Frühstück. Um 9:30 Uhr geht es auf zur



Blick auf das Freilichtmuseum von oben.
Foto: Freilichtmuseum Detmold

Ausfahrt auf historischen Rädern. Die hügelige Umgebung des Teutoburger Waldes wird alle Radler dabei das eine oder andere Mal ins Schwitzen bringen, aber die Aussicht macht alle Mühen wieder wett. Nach der Pause an einem sagenumwobenen Ort und einem deftigen Imbiss geht es dann zurück zum Museum. Dort findet nach kurzer Verschnaufpause im Paderborner Dorf die alljährliche Wettfahrt der Hochräder um den Rothgiesser Pokal statt. Anschließend startet zum ers-

ten Mal in der Geschichte der Velo ein „echtes Bergrennen“ auf historischen Wegen. Also Zähne zusammenbeißen und anmelden. Kondition ist nicht erforderlich! Am Abend ist das Restaurant „Im Weißen Ross“ im Paderborner Dorf Ausrichter des obligaten Festabends.

Der Sonntagvormittag steht dann im Zeichen der Mitgliederversammlung. Eine Präsentation historischer Fahrräder und ein Korso historischer Kinder- und Jugendräder durchs Museum schließen das Programm ab.

Übrigens: Wer die Velo mit ein paar Urlaubstagen verbinden möchte, hat die Möglichkeit auf dem Campingplatz Gietz mit seinem Traktorenmuseum (www.traktorenmuseum.de) oder in der Hansestadt Lemgo (www.camping-lemgo.de) in idyllischer Umgebung zu übernachten. Umfangreiche Informationen zu touristischen Zielen in der Region finden sich unter www.lippe.de.

Weitere Informationen zur Velo 2012 unter goermann@web.de oder Günter Erber, 05231/615893.

Wolfgang Görmann-Siemeling,
Horn-Bad Meinberg

Ausstellung in Weinböhla

Zum 15-jährigen Bestehen des Weinböhlaer Radfahrvereines „Vino“ wurde im Heimatort an einem schönen Ausflugsziel, dem Bismarckturm (heute Friedensturm) ein Denkmal eingeweiht. Es trug die Inschrift: „Freiherrn von Drais, Erfinder des Fahrrades. Errichtet von Kulturtechniker W. Wiesner. Dem Deutschen Radfahrerbund Gau 21b, Dresden-Meißen gewidmet, d. 12. Mai 1912“.

Einhundert Jahre später erinnert der Radfahrerverein Weinböhla an dieses Ereignis. Dazu gibt es eine kleine Ausstellung im Heimatmuseum Weinböhla. Natürlich mit der Fahrradgeschichte, insbesondere zur Entwicklung des Laufrades sowie über das Leben und Wirken von Karl Drais. Am 12. Mai 2012 war die offizielle Eröffnung im Rahmen einer Festveranstaltung, begleitet von einer Radtour rund um Weinböhla und einer Feier auf dem Gelände am Drais-Stein.



Historische Aufnahme von 1912: Der Radfahrverein Weinböhla bei der Einweihung des neuen Drais-Denkmal vor dem Bismarckturm.
Foto: Heimatmuseum Weinböhla

Die Ausstellung kann noch den ganzen Sommer über, bis zum 9. September 2012, besucht werden. Geöffnet ist immer am

Wochenende, sonntags von 15-18 Uhr. Weitere Infos dazu gibt es bei Vereinsmitglied Ilona Thieme, 0173/3630898.

Die Feder

Von Uli Feick, Berlin-Spandau

Da Monika, die Liebe, im letzten Knochenschüttler vergessen hat anzu-geben, an wen sie die Feder weiterreicht und dies Sven als Verantwortlichem für diese Rubrik dann auch auffiel, setzte eine reger Austausch zwischen den beiden ein, mit dem Ergebnis, dass die Feder nun bei mir gelandet ist.

Mein erstes einschneidendes Erlebnis in punkto Fahrrad war, dass man mir im Alter von ca. fünf Jahren mein Bambi-Rad an der Badeanstalt gestohlen hat. Es war natürlich, wie ich heute weiß, kein „Bambi-Rad“, sondern ein Kinderrad mit 12“ Ballonreifen. Aber zu der Zeit, Mitte der 60er Jahre, nannten wohl alle Eltern in Anlehnung an die echten „Bambi-Räder“ diese kleinen Räder mit den dicken Reifen Bambi-Rad.

So ab dem 12. Lebensjahr bediente ich mich an Vaters Werkzeug und schraubte an Rädern rum. Aus dieser Zeit sind mir bis heute Vaters ELDI-Tellernippelspanner aus den 50ern sowie ein kleiner Engländer geblieben. Mit 13 bis 14 Jahren entwickelte ich ein Faible für die guten alten Damenräder mit dem schön geschwungenen Schwanenhalsrahmen. Diese wurden im Alltag richtig rangenommen, was zwei von ihnen mit Rahmenbruch quitierten. Also stieg ich auf Herrenrahmen um. Mit der Zeit wurden die Räder und Anbauteile immer hochwertiger und nachdem ich mit 18 Jahren meine Lehre als Zimmermann beendet hatte und erstmals richtig Geld verdiente, kaufte ich mir eine Profi-Rennmaschine aus 531 Reynolds-Rohr mit Campagnolo-Ausstattung sowie das passende Werkzeug dazu. Als sich daraufhin einige meiner Kumpels auch Rennräder zulegten, war ich der angesagte Mann, wenn es etwas zu

schrauben gab. Eines Tages stand ich dann bei mir in der Küche und hantierte an drei Rennrädern. Da reifte die Idee in mir, das zum Beruf zu machen. Das führte letztendlich dazu, dass ich mit 23 Jahren meinen Fahrradladen eröffnete.

Nun hatte ich das Glück, bei einem alten Rahmenbauer lernen zu dürfen. Den Rennradsammlern unter Euch dürften die „Polräder“ von Erich Polauke, Berlin-Charlottenburg bekannt sein. Dort hatte ich meine Peugeot-Rennmaschine gekauft und nach und nach meine Kumpels hingeschleppt, die sich dort auch Rennräder kauften. So hatte der Herr Polauke durch mich einige gute Räder verkaufen können und ich einen guten Stand bei ihm. Nun muss man wissen, dass Erich Polauke im Krieg die linke Hand verloren hatte, trotzdem Rahmen baute und vieles mit nur einer Hand vollbrachte. Es war beeindruckend zu sehen, wie er Schlauchreifen aufzog! Gewisse Arbeiten ließen sich jedoch nicht mit nur einer Hand erledigen, so dass er auf einen Helfer angewiesen war. Als dieser mal wieder fehlte und ich zufällig im Laden war, fragte er mich, ob ich ihm zur Hand gehen könnte. Das tat ich nur zu gern! Ab da arbeitete ich stundenweise bei ihm und es entwickelte sich ein Art Vater-Sohn-Beziehung. Von ihm lernte ich so manchen Trick und Kniff.

Wie kam es aber nun zu meiner Sammelleidenschaft? Irgendwann gelang es mir, dem Bekannten eines Freundes einen Tandemrahmen abzuschwatzen, den ich zum Rumfahren aufbauen wollte. Es war nur ein Rahmen mit Gabel und Tretlagern. Bei der Suche nach Teilen dafür stellte ich fest, dass es dafür nichts mehr zu kaufen gab. Leider weiß ich bis heute nicht, um welches Fabrikat es sich handelt. Auf der Teilesuche lernte ich dann einen älteren Fahrradsammler

kennen, der mir meinen Schatz gleich abluchsen wollte. Ich blieb hart, handelte mir aber dafür den Oldtimer-virus ein. Ab da war jeder Container und jeder Schrotthaufen meiner. Noch bevor ich meinen Laden eröffnete, kaufte ich mir ein Hochrad vom Ersparten und meine Sammlung wuchs rasch.

Nun drehte sich alles ums Fahrrad. Ich trat dem Radsportverein BRC Zugvogel bei, wurde Fördermitglied beim ADFC, war Gründungsmitglied vom HPV Deutschland sowie vom Berliner und vom Deutschen Verein Historische Fahrräder. Zeitweilig war ich so in fünf Fahrradvereinen Mitglied. Heute sind es nur noch drei. Da ich bis jetzt weder Führerschein noch Auto besitze, ist das Fahrrad mein Hauptfortbewegungsmittel, Sportgerät und Hobby. Letztendlich ist es auch zu meinem Beruf geworden, in dem ich im nächsten Jahr mein 30-jähriges Firmenjubiläum feiern kann.

Im Laufe der Jahre ist meine Sammlung auf ca. 200 Räder angewachsen und einiges an Papier ist dazugekommen. Mittlerweile besitze ich ein umfangreiches Archiv aus Büchern und Katalogen sowie ca. 3500 Postkarten. Zum 25-jährigen Jubiläum meines Geschäftes erfüllte ich mir einen Traum und eröffnete nebenan ein kleines Fahrradmuseum mit historischer Laden-Einrichtung, die ich bei Ivan Sojc erwerben konnte. Mein gesamtes Leben dreht sich um die beste Erfindung, die die Menschheit je gemacht hat. In diesem Sinne möchte ich die Feder weiterreichen an den Bodensee zu Georg Schmitz.

Lieber Georg,
nun bist du an der Reihe!

3. Deutsche Rennradbörse

Die Deutsche Rennradbörse in Rommerskirchen beansprucht in diesem Jahr erstmals ein ganzes Wochenende – den 16. und 17. Juni. Es geht los am Samstag, um 14:00 Uhr, mit einer Klassikerausfahrt samt anschließendem Barbecue. Der Sonntag steht dann wieder im Zeichen des Trödelmarktes und der Ausstellung. Erstmals hat der Verein die Schirmherrschaft übernommen. Infos unter www.historische-fahrraeder.de oder bei Thomas Busch, 0170-9668090.

Weitere Termine

20. Mai: 13. Veloziped Veteranenfahrt „Hornberger Schießen“ des MSC Hornberg e.V. Infos bei Günter O. Schulz, 0741-14438, oder unter g.o-schulz@t-online.de

23. - 26. Mai: ICHC-Konferenz im Nationalen Fahrradmuseum Roeselare, Belgien. <http://cycling-history.org/>

3. Juni: Fietsen-Tour, 10. Oldtimertreffen in Tübingen, für Fahrräder, Hoch- und Laufräder

bis Baujahr 1965. Infos: Ulrike Anhalt, 07071-92 90 92 oder unter anhalt@boxenstop-tuebingen.de

3. Juni: Retropedal in Rüsselsheim, Ausfahrt mit historischen Rennrädern (bis 1981) sowie Hoch-, Touren- und Sporträdern, 4 Strecken zur Auswahl. Infos: retropedal@rv-opel-1888.de oder www.rv-opel-1888.de

29. Juni - 1. Juli: Teilemarkt und Treffen für Fahrräder und Hilfsmotoren in Bad Brückenau, www.deutsches-fahrradmuseum.de

Mein Rad

Von Heiko Petrich, Lehmkuhlen

Das vorgestellte Rad...

...ist ein Hercules 2000 aus dem Jahr 1959. Dieses Rad mit dem auffälligen Kreuzrahmen basiert auf einer Entwicklung des Ingenieurs Hermann Klaue, mit der dieser erstmals bei der Frankfurter Zweiradausstellung 1950 vorfuhr und ist eine Aluminiumguss-Konstruktion, 1951 ließ sich Klaue dieses Rad patentieren, ab ca. 1957 wurde es bei Hercules produziert.

Seit wann befindet sich das Rad in Deiner Sammlung?

Ich habe es seit November 2010 bei mir. Ich entdeckte es in einem Metallcontainer unmittelbar gegenüber meiner Arbeitsstelle und konnte es kaum glauben: Da ragte doch tatsächlich das vordere Schutzblech eines Hercules 2000 aus dem Container!

Da ich einen Mitarbeiter des Betriebshofes persönlich kannte, durfte ich den Fund näher begutachten und schließlich auch mitnehmen.

In welchem Zustand war das Rad?

Die wichtigsten Teile waren vorhanden, so dass ich nur die Aluminiumfelgen und die 55er Dreigangnabe ergänzen musste. Der Gesamtzustand war aber sehr zufriedenstellend. Allerdings war mein Erstaunen über die graue Farbgebung ziemlich groß! Diesen Radtyp kannte ich bisher nur in jadegrün und so wurde er auch beworben. Es ist schon ein riesiger Zufall, dass so ein außergewöhnliches Rad ausgerechnet mir als Hercules-Sammler quasi direkt vor die Nase gelegt wird.

Von den mir bekannten 50 deutschlandweit registrierten Rädern ist es das einzige in grauer Lackierung. Ich könnte mir vorstellen, dass es sich hier um ein Behördenrad gehandelt hat.

Was war Dein bisher schönstes Erlebnis mit dem Rad?

Ich freue mich einfach an dem seltenen Stück und radle auch gelegentlich damit durch die Gegend.

Mein bisher schönstes Erlebnis mit dem Rad war eine Tour mit den Elmshorner Rückenwindlern durch den Hamburger Hafen im letzten Sommer. Toll wäre eine Präsentation zusammen mit meinem Klaue-Rad, meinem grünen, und dem grauen Hercules 2000.



Foto oben:

Heiko Petrich mit seinem Hercules 2000.

Nebstehendes Foto:

Der Zug für die Torpedo-Schaltungs-nabe ist durch den Rahmen verlegt.

Foto unten links:

Interessante Schutzblechbefestigung mit zwei geschwungenen Streben, die am Hinterbau verschraubt sind.

Foto unten rechts:

Verwittertes Hercules-Steuerkopfschild, links die Zugführung der Dreigang-Schaltung.

Fotos: Heiko Petrich



VERKAUFE

Express-Rennrad 30er Jahre, 28 Zoll, komplett und orig., Originallack mit grün-goldenen Linien, Chrom gut, Bereifung 28 X 1 3/4 Wulst, Holzdeko komplett orig. mit Händlerklingsel, VB 750,- €. **Maryland (frz. Diamant) 1900 – 1910**, Herrenfahrrad, 61 cm hoher Rahmen, Originallack zu 70 %, Lenker, Gabel, Tretlager, Pedalen und Sattelstütze vorhanden, auch die alten Naben, VB 450,- €. **Peugeot Damenfahrrad 1902**, komplett und orig. mit Celuloid-Kettenkasten, Horngriffen in 25 mm, Nickel zu 80 % gut, VB 550,- €. Thomas Schobel, 0152-33718570.

Pedersen Rad, „RH“ ca. 60cm, komplett vernickelt, top Zustand (Tretlager noch komplett vernickelt!) BJ ca. 1990 mit Shimano 105, VB 800,- €, 0151-12965735, aldiman1981@gmx.net.

Günstig verschiedene **alte Fahrräder aus Frankreich**, unter anderem: **Herrenrad Selco 30er Jahre**, **Randonneur Camping**, 50er Jahre, komplett original und schöne Patina, interessante Bremsanlage sowie andere historisch interessante Räder und Teile aus Frankreich. Jan Konold, 0033-388-848771 oder konold@aliceadsl.fr.

Unbekanntes Bahnrad aus den 30er Jahren. Nach 1950 professionell aufgearbeitet, neu lackiert und aufgebaut. Laufräder: Scheeren/Weinmann, mit FB Hochflanschnaben. Hinterbau mit interessantem Profil, schöner Gabelkopf, 650,- €. Thomas Busch, 0170-9668090, t.busch@haus7.com.

Umschalter für 2-Gang Nabe 1910. Ein komplettes Schaltgestänge für eine Torpedo 2 Gang Nabe. Das Gestänge ist vernickelt und hat die Prägung, heiko.petrich@gmx.de, 04342-308788.

Historisches Oldtimer-Tandem der Firma **Baronia** aus Bielefeld. Das Fahrrad hat eine gute Substanz für eine Restauration. Bei Interesse sende ich gerne Bilder zu. VB 500,- €. Lou.Bandit@gmx.de, 0171-3102974.

Bismarck ca. 1949 im Originalzustand und fahrbereit. dziucha@yahoo.de, 0178-1631062.

Räder der 20er/30er Jahre zum Basteln und Aufbauen. U.a. **Opel Damenrad**, **AGB**, **Excelsior**, **Stabil**, andere einfache Marken. Preiswert oder sogar im Block abzugeben. tilman@fahrradsammler.de, 0361-5612032.

SUCHE

Sattel um 1900. Zustand egal (auch nur Gestell). **Adler Werkzeugtasche Dreiecksform**, vor 1920. **T-Sattelstütze** für Fahrrad um 1905. Alte, einzelne **weiße Wulstbereifung** in 28 Zoll, Zustand egal. Thomas Schobel, 0152-33718570.

Möve-Rennradsattel für ein Diamant-Rennrad aus den 50er Jahren, also noch mit der kleinen Plakette hinten an der Satteldecke. Johannes Rilk, johannes.rilk@gmail.com, 0176-64210388.



Oel-, Petroleum-Fahrrad-Laternen, möglichst in gutem bis sehr gutem Zustand. Zumindest komplett sollten sie sein. Ferner **alles von Kayser** aus der Zeit vor der Übernahme durch Gritznier. Kataloge, Teile, komplette Räder usw. Bitte alles anbieten. Produkte, Kataloge u. ä. der **Sattelfabrik Carl Ackva, Bad Kreuznach** sowie des Fahrradteilehandels **August Habich, Kaiserslautern**. Bitte ebenfalls alles anbieten. Ivo Böttcher, kayser-fahrrad@gmx.de, 0631-8923544.

Für ein Rad von 1909 eine **ungemarkte Schaltnabe** (FS Doppeltorpedo) mit Schalter, Kettchen und Gestänge, 0151-12965735, aldiman1981@gmx.net.

Tretlager mit Kettenblatt und Kurbeln für ein **Opel-Doppelstabil Rennrad**. Weiterhin **Schutzblechreiter** für ein **Lanz Nova** Tourenrad von 1937 und ein **Baronia-Rex Rad**, ebenfalls aus den 30er Jahren. André Konietzko, konship@gmail.com.

Alles über die **Sattelfabrik Richard Nagel & Co aus Bielefeld**, vor allem aus den 1920er und 1930er Jahren. Bitte alles anbieten, gerne auch Kopien. M. Mertins, 0521-886436, micha.mertins@t-online.de.

Alles rund um das Hochrad. Lampen, Glocken, Kataloge und andere Teile. Auch Informationen und Fotos. Bitte alles anbieten. Markus Beer, 05241-9975082, hochrad.info@gmx.de.

Alles über die Urania Fahrradwerke in Cottbus. Fotos, Prospekte, Kataloge etc. - auch leihweise oder gute Scans. Fahrgestelln. von Urania FZ mit Baujahr. Fotos von heute noch exist. original erh. FZ. Hinweise auf ehem. Händler. Teile von FZ. Speziell Schutzblechfigur „Stern“ und alte Klingel. Außerdem 1 oder 2 **Anker Bakelitgriffe** für 22er Lenker, flaches **Riemannlampenglas** 80 mm, separaten kleinen **Karbidentwickler** für Fahrrad, Klapptankdeckel für Sachs Tank i. 49 mm/a.63mm Durchmesser. Peter Zielasko, Varel, peter.zielasko@ewetel.net, 04451-2625.

Alte Rennräder und Rennrad-Zubehör von 1895-1968. Außerdem Ausgaben von „**Illustrierter Radrennsport**“ und „**Sportalbum der Radwelt**“. t.busch@haus7.com, 0170-9668090.

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.historischefahrraeder.de
info@historischefahrraeder.de
Bankverbindung: Deutsche Bank
Kto. 0105 353 BLZ 280 700 24

Redaktion

Chefredakteur, Leserforum
Thomas Busch (tb)
Irmintrudisstraße 7, 53111 Bonn
Fon 0228-1802003
t.busch@knochenschuetler.de

Fachartikel

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

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

Mein Rad/Die Feder
Sven Dewitz (sd)
An der Wildbahn 19,
16761 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@knochenschuetler.de

Kostenlose Kleinanzeigen
anzeige@knochenschuetler.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



*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

NEUE RADSPORTBÜCHER

Das Standardwerk zur
Geschichte des
Straßenradsports.



Benjo Maso

**DER SCHWEISS
DER GÖTTER**

DIE GESCHICHTE DES RADSPORTS

ISBN 978-3-336973-00-0

288 Seiten – EUR 14,80

Warschau–Berlin–Prag:
Eine Radreise auf den
Spuren von Tave & Co.



Rainer Sprehe

ALLES ROWER?

EIN WESSI AUF

FRIEDENSAHRT

ISBN 978-3-336973-70-9

183 Seiten – EUR 16,80

Bestellen Sie unseren Gesamtprospekt.

Covadonga Verlag

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

2. Fahrrad-Klassik-Markt

09.09.2012

13585 Berlin/Spandau
Jagowstraße 28

am 09.09.2012
von 10.00 – 17.00 Uhr

Der Markt
für klassische
und historische
Fahrräder,
Teile
und Zubehör

- Tauschen
- Kaufen
- Handeln
- keine Standgebühr!

Standanmeldungen
ab sofort
über Ullis Fahrradladen:
030/336 69 87 oder
info@historische-fahrraeder-berlin.de



Eine Aktion von:
Ullis Museumsladen
und





Werbung des Münchner Fahrradhändlers Ch. N. Schad für amerikanische Importräder um die Jahrhundertwende.
Sammlung: Walter Euhus